

JANVIER 2023

GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX



A stylized map of Somerville, Massachusetts, rendered in various shades of blue. The map features a grid of streets and a prominent transit route highlighted in a darker blue. The route starts from the bottom left, moves north, then east, then north again, and finally east towards the top right. A dotted line indicates a specific segment of this route. The background is a solid light blue.

SOMM A I R E

PRÉAMBULE	5
1 ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS ENTRE 2010 ET 2021	6
2 QU'EST QU'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ?	9
2.1 DE L'INTERMODALITÉ AU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL	9
2.2 LES 3 FONCTIONS D'UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL	9
3 MENER UNE DÉMARCHE DE PROJET DE PÔLE	10
3.1 LE CADRE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE : LE PDUIF	10
3.2 QUELS SONT LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ?	11
3.3 AMÉNAGER UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL POUR QUI ?	17
3.4 LES CRITÈRES DE SUCCÈS DANS L'AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL	20
3.5 LES LIMITES DU PROJET DE PÔLE	21
3.6 LA STRATÉGIE MaaS	21
3.7 BESOIN D'UNE COHÉRENCE ET D'UNE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES ÉTUDES URBAINES	21
3.8 LES PÉRIMÈTRES DU PROJET DE PÔLE	22
3.9 LES FINANCEMENTS APPORTÉS PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS DANS LE CADRE DE LA DÉMARCHE DE PROJET DE PÔLE	23
3.10 LES AUTRES FINANCEMENTS APPORTÉS PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX	23
3.11 LES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	24
4 DÉROULEMENT D'UNE DÉMARCHE DE PROJET DE PÔLE EN 4 ÉTAPES	33
4.1 L'INITIALISATION DU PROJET	33
4.2 L'ÉTUDE DE PÔLE / ÉTUDE PRÉLIMINAIRE	36
4.3 COORDINATION DES MAÎTRISES D'OUVRAGES, RÉALISATION DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET (AVP) ET MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS	46
4.4 MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE PÔLE (PRO, DCE ET TRAVAUX)	54
4.5 CONCERTATION ET COMMUNICATION SUR LE PROJET DE PÔLE	59
5 EXPLOITATION ET RETOUR D'EXPÉRIENCE	64
5.1 LA GESTION DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL	64
5.2 RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ÉVALUATION	65
ANNEXES	66
ANNEXE 1 : PÔLES MAJEURS « COMPLEXES » / FINANCEMENT CPER	67
ANNEXE 2 : CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION	70
ANNEXE 3 : DESCRIPTION DE L'ENQUÊTE INTERMODALITÉ	73
ANNEXE 4 : DESCRIPTION DE L'ENQUÊTE DE STATIONNEMENT	75

P R É A M B U L E

Faciliter les correspondances entre tous les modes et pour tous, créer des cheminements piétons et des itinéraires cyclables confortables, renforcer le stationnement vélo, réduire ou adapter la place de la voiture particulière, concevoir des Éco-stations bus intégrées à la ville et confortables, accueillir les nouvelles formes de mobilité, proposer une information voyageurs claire et des services adaptés tout en améliorant le cadre de vie des habitants, tels sont les objectifs qu'Île-de-France Mobilités souhaite partager avec l'ensemble des collectivités au travers de projets qui réinventent les espaces publics autour des gares et stations franciliennes.

Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) est à la fois un lieu qui regroupe des offres de transports (fonction transport), une porte d'entrée sur la ville ou le territoire pour le voyageur (fonction urbaine) et un lieu de vie où s'y déroulent des échanges sociaux et économiques (fonction services).

Île-de-France Mobilités accompagne au quotidien les collectivités pour faire émerger des projets de pôles répondant aux attentes des voyageurs et des riverains, évolutifs et s'inscrivant dans une démarche globale d'aménagement écologique et durable. L'autorité organisatrice participe ainsi à leur financement, dans une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs concernés.

Le Guide d'aménagement des pôles d'échanges s'adresse aux pilotes, maîtres d'ouvrage et concepteurs de pôles, pour la réalisation de projets ambitieux, résilients et adaptés aux enjeux environnementaux.

1 | ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS ENTRE 2010 ET 2021

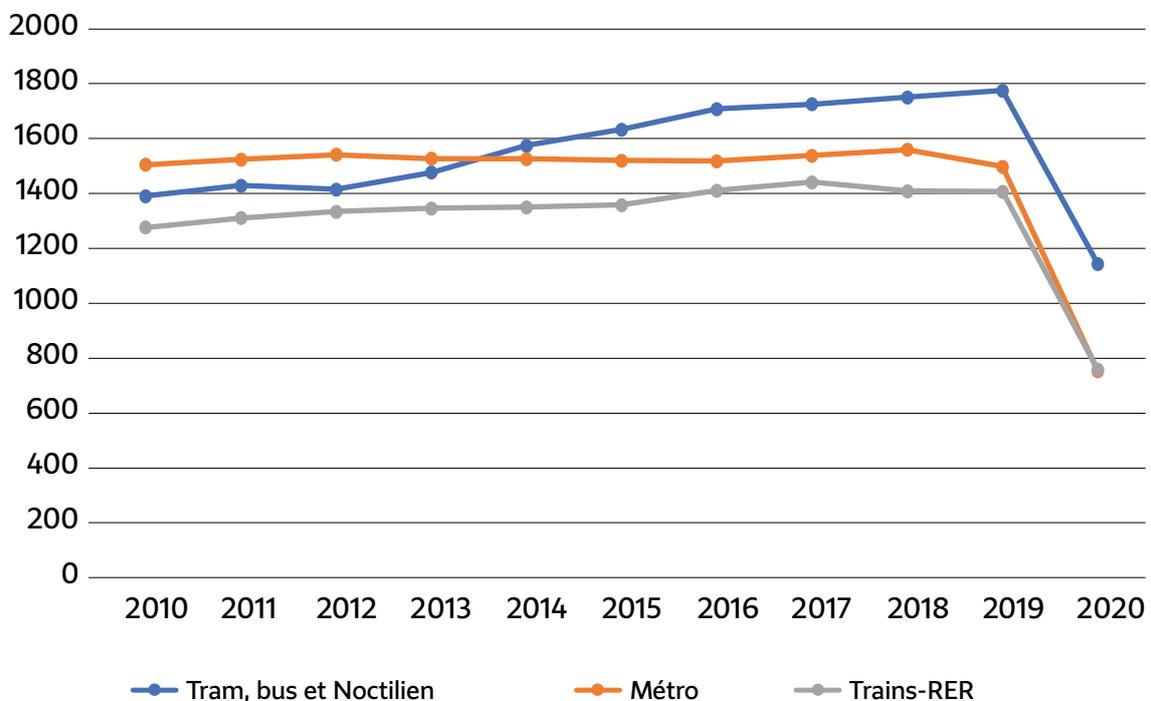
Données extraites de « L'évaluation de la mise en œuvre du PDUIF, période 2010-2021 », réalisée par Île-de-France Mobilités (<https://www.pduif.fr/Rapport-d-evaluation-du-PDUIF.html>)

▲ Augmentation de l'attractivité des transports collectifs

Forte croissance de l'offre de transports collectifs entre 2010 et 2020 : l'offre théorique a augmenté de +22 % sur cette période.

Jusqu'à la crise sanitaire de 2020, **la fréquentation des transports collectifs a connu une forte croissance**, avec une augmentation de la fréquentation annuelle du réseau de + 12 % de 2010 à fin 2019.

Fréquentation annuelle par mode (en millions de voyages)



Source : Île-de-France Mobilités

▲ L'importance des déplacements à pied et la place du piéton dans l'espace public

En 2018, le nombre de déplacements à pied en Île-de-France en jour ouvrable a atteint 17,3 millions, **ce qui représente 40 % de part modale** et une croissance de 9 % par rapport à 2010.

En zone urbaine, un peu plus d'un tiers de l'espace public est réservé aux piétons sur la voirie. Cette part est plus importante dans le cœur de l'Île-de-France.

▲ Développement de la pratique du vélo

Les déplacements à vélo ont doublé en Île-de-France depuis 2010 pour atteindre 1 million par jour à l'automne 2021.

À fin 2021, on compte en Île-de-France 11 300 km d'aménagements cyclables. De plus, la crise sanitaire a permis la réalisation de 250 km de coronapistes, aménagements provisoires dont une partie est en cours de pérennisation.

▲ Diminution de la possession et de l'usage de la voiture

De 2010 à 2018, le nombre de déplacements en voiture réalisés par les Franciliens en jour ouvrable (hors tournées professionnelles) a diminué de 5 % pour atteindre 14,8 millions (34,4 % de part modale).

La motorisation des ménages franciliens a globalement diminué pendant la décennie 2010, passant de 0,99 véhicule par ménage à 0,91.

Cependant, cette diminution concerne uniquement Paris et la petite couronne. En grande couronne, la part des ménages motorisés est en croissance, mais la part de ceux qui possèdent plusieurs véhicules décroît.





Éco-station bus de la gare de Bourg-la-Reine (92)



Parking Relais de la gare d'Étampes (91)



Maison du vélo de la gare de Rennes (35)

2 | QU'EST-CE QU'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ?

2.1 DE L'INTERMODALITÉ AU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

L'intermodalité est le fait d'utiliser successivement plusieurs modes de déplacement pour atteindre sa destination.

Ces correspondances entre modes, appelées ruptures de charge, sont souvent perçues par les voyageurs comme une contrainte. C'est pourquoi il est nécessaire que les lieux où s'effectuent ces changements de mode soient les plus propices à ces échanges grâce à des aménagements adaptés et qualitatifs.

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), Île-de-France Mobilités s'est donné pour objectif d'organiser et d'optimiser ces lieux de correspondance appelés communément **Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)**.

2.2 LES 3 FONCTIONS D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

▲ Fonction transport

Un pôle d'échanges multimodal est un espace qui concentre différentes offres de déplacement et s'articule généralement autour d'un mode lourd (gare ferroviaire, station de métro ou de tramway).

Les correspondances entre modes de déplacement doivent y être facilitées par une organisation spatiale qui favorise une proximité entre modes et par un aménagement **qui permette d'assurer une lisibilité et une fluidité des cheminements entre modes**.

Son aménagement doit garantir un service optimal et de qualité aux voyageurs, y compris aux personnes à mobilité réduite, dans un espace public accueillant, confortable et fluide.

▲ Fonction urbaine

Les interfaces entre le pôle et le quartier/la ville doivent être particulièrement soignées, car non seulement elles permettent d'accéder au pôle dans de bonnes conditions, mais elles assurent également l'intégration du pôle dans un territoire.

Pour le voyageur, le PEM constitue une porte d'entrée sur la ville ou le territoire. Ces qualités fonctionnelle et paysagère influencent l'image que le voyageur se fera de la ville/du territoire et de son offre de transport.

▲ Fonction services

Le PEM est très souvent un lieu de vie où s'y déroulent des échanges sociaux et économiques.

Il peut en effet proposer également des services et des commerces correspondant aux besoins du quotidien (commerces de proximité, points relais, crèches, maison du vélo, services publics ou lieux associatifs, etc.).

Ils contribuent non seulement à agrémenter le déplacement, mais aussi à étendre l'attractivité du pôle au-delà des usagers des transports, participant ainsi à l'animation d'une centralité urbaine à l'échelle locale.

3 | MENER UNE DÉMARCHE DE PROJET DE PÔLE

3.1 LE CADRE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE : LE PDUIF

Site internet : <https://www.pduif.fr>

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières.

Le PDUIF en vigueur a été approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en juin 2014, et il porte sur la période 2010-2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF s'est donné entre autres comme objectifs d'augmenter la part des déplacements effectués en transports collectifs et en modes actifs au détriment de ceux effectués en voiture individuelle et deux-roues motorisé.

L'action 2.5 du PDUIF porte sur « l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux de qualité ».

Il précise que chaque pôle d'échanges a vocation à être aménagé pour répondre aux besoins essentiels de transport des voyageurs, tout en devant être adapté aux spécificités des territoires qu'il dessert.

L'ambition du PDUIF est d'offrir aux Franciliens une qualité de service satisfaisante sur toutes les gares, quels que soient leur niveau de trafic et leur position sur les lignes.

C'est dans ce cadre qu'a été définie la démarche de projet de pôle.

Le 25 mai 2022, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé de mettre en révision le PDUIF et de lancer l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France (nouvelle dénomination à la suite de la loi d'orientation des mobilités).

La question de l'amélioration de l'intermodalité et plus spécifiquement de l'aménagement des pôles constituera vraisemblablement à nouveau un sujet d'importance dans le prochain plan.

3.2 QUELS SONT LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ?

L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux peut présenter des niveaux de complexité différents selon le nombre de modes de déplacement en présence, l'importance des échanges intermodaux et le contexte urbain/périurbain. Les solutions proposées doivent donc être adaptées au contexte de chaque pôle.

Cependant, tous les pôles doivent répondre à des axes communs quant à la qualité des services proposés aux voyageurs :

3.2.1 Repenser la place du piéton dans l'espace public

OBJECTIFS

- proposer des parcours fluides, agréables et sécurisés en prenant en compte l'appétence naturelle du piéton à privilégier les trajets courts et directs. Tenir compte des « lignes de désir » lors de la conception des espaces ;
- réaliser des aménagements piétons qui, par leur largeur et leur qualité, sont en adéquation avec les flux et le contexte urbain. Veiller à minimiser au maximum les conflits d'usages avec les autres modes. Il peut s'agir d'apaiser la circulation aux abords du pôle, de séparer les flux piétons et vélos, d'étudier finement le positionnement et l'aménagement des traversées piétons... ;
- assurer l'accessibilité de l'ensemble des voiries et espaces publics du pôle d'échanges multimodal (liaisons entre modes de transport et entre le pôle et son environnement)⁽¹⁾. La loi dispose que toute personne handicapée ou à mobilité réduite doit pouvoir se déplacer et circuler de façon autonome, au même titre qu'une personne valide. Les concepteurs devront veiller particulièrement à la largeur des cheminements (>=1,80 m de préférence pour permettre le croisement de deux personnes à mobilité réduite), à la nature des revêtements (lisse et sans trous), à la continuité des parcours (le mobilier urbain ne doit pas constituer des obstacles), aux contrastes entre revêtements pour faciliter le repérage pour les personnes malvoyantes...).



Voie verte en accès au PEM de Bouray (91)



Parvis de la gare de Vaires-Torcy (77)

(1) - Extrait du bilan du PDUIF 2021 : 41 % des Franciliens sont concernés par une situation de mobilité réduite un jour donné, et 12 % des Franciliens sont en situation de handicap.

3.2.2 Faciliter le rabattement et le stationnement des cycles sur les pôles

OBJECTIFS

- positionner au plus proche des accès à la gare/station du stationnement vélos sous forme de parkings vélos abrités en libre accès et de consignes collectives sécurisées. L'aménagement de ces équipements doit respecter le « Schéma Directeur du stationnement vélo en gares et stations » rédigé par Île-de-France Mobilités ;
- aménager des itinéraires cyclables confortables en rabattement sur les parkings vélos et pouvant prendre différentes formes (pistes ou bandes cyclables, zones de circulation apaisée...).



Parking vélos de la gare de Bécon-les-Bruyères (92)



Parking vélos de la station Les Portes de Saint-Cyr (78)

3.2.3 Optimiser les correspondances entre les modes de transports collectifs

OBJECTIFS

- aménager des points d'arrêt bus/cars et/ou des Éco-stations bus, en veillant notamment au dimensionnement et à une configuration en cohérence avec la nature et le fonctionnement de l'offre ;
- l'aménagement des voiries et carrefours d'accès immédiats au pôle visant à faciliter l'approche et le départ des bus, et à fiabiliser leurs temps de parcours et leur régularité ;
- optimiser les correspondances entre modes de transport collectifs (train/métro, tramway et bus) : une proximité et une co-visibilité sont à rechercher dans l'aménagement du pôle pour réduire les temps de correspondance et rassurer le voyageur occasionnel sur le parcours à suivre.



Éco-station bus de Montereau (77)



Éco-station bus de Versailles-Chantiers (78)

3.2.4 Prendre en compte le confort d'attente dans les différents espaces du pôle

Ce thème doit être décliné dans les différents espaces susceptibles d'accueillir des usagers en situation d'attente le temps de leur correspondance (Éco-stations bus, arrêts de bus...). Il porte notamment sur le dimensionnement des espaces, l'éclairage, la propreté, le mobilier, l'information voyageurs...

3.2.5 Organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins du pôle

OBJECTIFS

- limiter la place de la voiture individuelle au profit des transports collectifs et des modes actifs. Un des objectifs majeurs de la démarche de pôle est de favoriser l'intermodalité en réduisant la part des déplacements en véhicule individuel, y compris sur le rabattement en gare ;
- dimensionner et localiser les places réservées aux personnes handicapées au plus près des accès aux quais, le positionnement d'aires de dépose-minute et la prise en compte des autres besoins de stationnement du pôle : stationnement deux-roues motorisés, livraison, transport de fonds, covoiturage, taxis, autopartage... ;
- rechercher une cohérence dans les règles de gestion du stationnement entre les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires concernés dans un périmètre de 500 mètres autour du pôle, plus particulièrement en matière de réglementation et de contrôle, de façon à garantir un usage des différentes offres de stationnement conforme à leur fonction.



Parking Relais de Bonnières (78)



Parking Relais de Cormeilles-en-Parisis (95)

Pour l'ensemble de ces thèmes, les principes et préconisations définis dans les schémas directeurs et cahiers de références techniques d'Île-de-France Mobilités devront être appliqués. >> [Voir chapitre 3.11](#)

3.2.6 Aménager une information voyageurs de qualité sur l'ensemble du pôle

Ce thème transversal doit être pris en compte dans l'ensemble des éléments entrant dans le périmètre du pôle.

L'information voyageurs doit être complète et multimodale afin de permettre au voyageur :

OBJECTIFS

- d'organiser son déplacement dans l'espace et dans le temps quelles que soient les correspondances qu'il a à effectuer ;
- de se situer dans le pôle et son environnement urbain ;
- de s'orienter par la mise en place d'une signalétique et d'un jalonnement des différents équipements qui constituent le pôle, de façon à améliorer la lisibilité du pôle depuis la ville, de la ville depuis le pôle et au sein du pôle.



Poteau Île-de-France Mobilités concept Fil Bleu



Éco-station bus de la gare de Vaires-Torcy (77)

3.2.7 Prendre en compte les enjeux environnementaux et participer à l'effort de sobriété énergétique

Un pôle d'échanges attractif et qualitatif **favorisera le développement de l'usage des mobilités durables** telles que les transports en commun et les mobilités actives (marche, vélo...).

Favoriser le report modal vers des modes moins polluants et moins consommateurs d'énergie permettra d'améliorer la qualité de l'air et de participer à l'effort de sobriété énergétique.

La conception des PEM doit également s'inscrire dans une démarche de développement durable. Les maîtres d'œuvre devront s'attacher à réduire le phénomène d'îlots de chaleur (en végétalisant, en rendant les sols perméables, par la gestion de l'eau, par le choix des couleurs des matériaux...) et choisir des matériaux et procédés de construction réduisant l'émission de gaz à effet de serre (matériaux « bas carbone », réutilisation de matériaux présents sur site, éclairage modulé en fonction des espaces...).



Espace public gare de Bouray (91)



Parking vélos de la gare de Cormeilles-en-Parisis (95)

3.2.8 Envisager la création d'offres de services complémentaires

Si l'espace disponible est suffisant, le pôle pourra intégrer des services complémentaires au transport (services, des commerces de proximité, services de réparation de vélos) apportant un agrément supplémentaire aux voyageurs et créant une attractivité pour les riverains.

Cependant, dans l'aménagement du pôle, la priorité devra toujours être donnée aux fonctions transports.

Les services et commerces ne sont que des éléments complémentaires qui ne doivent pas réduire la qualité des échanges intermodaux.



Crèche de la gare d'Étampes (91)

3.3 AMÉNAGER UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL POUR QUI ?

3.3.1 Pour les voyageurs

Pour bien concevoir un pôle d'échanges, il faut se mettre à la place du voyageur car le pôle est avant tout aménagé pour lui permettre d'accéder aux différents équipements qui le composent et de se déplacer entre eux.

Qu'il soit à pied, à vélo, en voiture ou en transport en commun, il doit se sentir accueilli et accompagné.

Ainsi :

- la signalétique doit lui permettre d'identifier les différents espaces et de s'orienter au sein du pôle d'échanges ;
- les cheminements piétons et les itinéraires vélos doivent être les plus directs et le plus sécurisés possible ;
- l'espace public doit être accueillant avec des espaces d'attente et de cheminements qualitatifs et généreux (travailler la qualité des revêtements, installer des assises, végétaliser les parvis, prévoir un éclairage de qualité...) ;
- les équipements doivent être justement dimensionnés pour correspondre à l'offre de transport (quais bus en nombre suffisant) et aux besoins de stationnement (voiture, vélo, mobilité partagée...) tout en veillant à éviter les conflits d'usage ;
- la place de la voiture doit être cadrée à la fois sur l'espace public (la part de voyageurs accédant à pied aux pôles est souvent majoritaire alors que l'espace dévolu aux piétons est souvent très réduit, voire non adapté) et à la fois dans l'offre de stationnement (l'aménagement du pôle doit s'inscrire dans une démarche de développement durable et de sobriété énergétique).



Éco-station bus de la gare de Chelles (77)



Parvis de la gare d'Étampes (91)

3.3.2 Pour les territoires

Pour un territoire, les pôles intermodaux sont des nœuds d'échanges et de services, des pôles d'attraction où se concentrent de nombreux flux et qui constituent des lieux majeurs du territoire. Leur aménagement nécessite de tenir compte des différentes dimensions d'un pôle d'échanges (transport/urbaine/services) et de l'ensemble des besoins préalablement identifiés.

Trouver une configuration adaptée peut être long et délicat si l'espace disponible est limité et les besoins contradictoires. Il est donc nécessaire de prévoir des échanges entre partenaires du projet et de prioriser les objectifs pour aboutir à un projet d'aménagement consensuel.

Au-delà des aménagements qui prévoient l'usage des espaces, il est nécessaire que les collectivités exercent, quand cela est nécessaire, leur pouvoir de police pour faire respecter ces usages et ainsi assurer le bon fonctionnement du pôle. Il est par exemple indispensable que les automobilistes respectent la destination des espaces : les emplacements réservés à la dépose-minute ne doivent pas être occupés par du stationnement longue durée, les deux-roues motorisés ne doivent pas contraindre le cheminement des piétons, etc.



Éco-station bus de Versailles-Chantiers (78)

3.3.3 Pour les riverains

Pour les riverains, la proximité d'un pôle d'échanges est à la fois une chance (offre de déplacement multiple vers les quartiers/villes voisines et vers de nombreux lieux d'emplois et d'attractivité régionaux) et un risque de contraintes (voiries congestionnées en heure de pointe, bruit, conflits d'usages...). Les besoins des riverains ne sont pas contradictoires avec ceux des voyageurs, bien au contraire.

Un pôle bien conçu saura à la fois :

- offrir des porosités avec la ville permettant des accès rapides et fluides aux différents équipements et espaces publics, quel que soit le mode de déplacement utilisé ;
- cadrer les usages pour assurer la sécurité de chacun (mobiliers urbains limitant l'accès des véhicules motorisés, haies empêchant les piétons de traverser l'Éco-station bus en dehors des traversés aménagés...) ;
- aménager des espaces publics de qualité (végétalisation, matériaux de qualité) qui incitent les passants (voyageurs ou riverains) à s'approprier les espaces (utiliser les assises sur le parvis pour attendre quelqu'un, lire un livre...) ;
- proposer (si les espaces disponibles le permettent) des services et des commerces correspondant aux besoins du quotidien : commerces de proximité, points relais, crèches, maison du vélo, services publics ou lieux associatifs...



Parvis de la gare de Bourg-la-Reine (92)

3.4 LES CRITÈRES DE SUCCÈS DANS L'AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Liste de critères à prendre en compte dans la conception et la gestion des espaces intermodaux d'un pôle d'échanges :

CRITÈRES	MOYENS À METTRE EN ŒUVRE
Simplicité et lisibilité	<ul style="list-style-type: none"> Proximité des équipements entre eux pour faciliter la compréhension du site et réduire les ruptures de charge. Pour les sites étendus ou quand les équipements sont repartis de part et d'autre des voies ferrées : jalonnement et signalétique permettant un repérage (adapté à chaque mode de déplacement : piétons, cyclistes, automobilistes). Pour les sites complexes, prévoir des cheminements piétons et cyclables confortables et le plus directs possible. Aménagements cyclables permettant un accès direct au stationnement vélos.
Rapidité	<ul style="list-style-type: none"> Synchronisation des offres de transport pour réduire les temps d'attente.
Disponibilité	<ul style="list-style-type: none"> Dimensionner les équipements pour répondre aux besoins actuels. Pour les Éco-stations bus, anticiper des évolutions à moyen terme. Pour le stationnement vélo, positionner des équipements aux différents accès à la gare en fonction du flux voyageurs et des facilités d'accès à vélo (aménagements de voirie, dénivelé...). Prévoir des réserves d'espaces pour une extension future de l'offre de stationnement vélo.
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Éviter les aménagements ou les configurations d'Éco-stations bus (quais en épis) qui entraînent de nombreuses traversées de voirie pour les piétons. Sécuriser les traversées piétons : passages piétons larges et bien identifiés, préférer les carrefours à feux plutôt que les ronds-points... Éviter les conflits d'usage en spécialisant autant que possible les voiries et cheminements : voies réservées bus, voies VL, pistes cyclables, trottoirs et parvis piétons.
Sûreté	<ul style="list-style-type: none"> L'organisation des espaces doit limiter les situations d'insécurité pour le voyageur : vue dégagée sur les différents équipements, pas d'espaces confidentiels qui pourraient favoriser les actes délictueux...
Confort	<ul style="list-style-type: none"> Aménager aux arrêts de bus et dans les Éco-stations bus des assises et des abris/espaces d'attente abrités des intempéries pour les voyageurs En complément, il est possible de prévoir d'autres lieux d'attente sur l'espace public : bancs sur le parvis, espaces ombragés...
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> Permettre un accès adapté aux besoins de chacun aux espaces et équipements du pôle : aux besoins du piéton y compris en situation de handicap, du cycliste, des bus, des automobilistes...
Agrément et qualité des aménagements	<ul style="list-style-type: none"> Au-delà de l'aspect fonctionnel, il est important de rendre agréable les espaces publics du pôle : traitement qualitatif des revêtements, choix de matériaux nobles, création d'espaces de convivialité et d'échanges, espaces agrémentés de végétaux et de mobilier ludique...
Enjeux environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> Créer des espaces et des équipements qui proposent de la fraîcheur en été, qui facilitent l'infiltration de l'eau dans le sol et qui améliorent la qualité de l'air.

3.5 LES LIMITES DU PROJET DE PÔLE

Le projet de PEM n'a pas vocation à modifier la desserte en transports collectifs. Les restructurations du réseau de bus sont étudiées par Île-de-France Mobilités dans un autre cadre et une temporalité, en collaboration avec les collectivités et les transporteurs. Néanmoins, dans le cadre de l'étude de pôle, des modifications des itinéraires d'accès des lignes bus à la gare pourront être étudiées, si elles contribuent à l'amélioration de l'intermodalité.

Ces propositions seront transmises pour avis aux départements d'Île-de-France Mobilités en charge de l'offre bus du secteur et de la performance d'exploitation.

Le projet de PEM n'a pas vocation à intervenir sur les équipements ferroviaires (bâtiment voyageurs, quais). Le projet de pôle portera uniquement sur les espaces publics et l'implantation d'équipements d'intermodalité.

3.6 LA STRATÉGIE MaaS

L'aménagement des pôles d'échanges peut être vu comme le volet « physique » complémentaire du volet « numérique » que les acteurs développent au sein des applications, en général axées sur l'information des voyageurs en temps réel et sur la vente. La complémentarité et la cohérence entre les deux approches est gage de succès pour la mise en œuvre d'une stratégie Mobility As A Service (MaaS)⁽¹⁾.

L'objectif d'Île-de-France Mobilités est de rendre l'expérience de l'intermodalité pour les Franciliens la plus facile possible, qui leur permet de réaliser leurs trajets « porte à porte » sans couture et de leur offrir également une résilience dans leur chaîne de déplacement en cas de perturbations (incidents, travaux).

3.7 BESOIN D'UNE COHÉRENCE ET D'UNE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES ÉTUDES URBAINES

Une étude de pôle peut s'insérer dans une étude urbaine plus large. Lorsque c'est le cas, il convient de bien anticiper en amont l'articulation entre les deux. Une comitologie particulière ainsi qu'une méthode sont à définir dès le lancement de l'étude en lien étroit avec la collectivité.

Idéalement, l'étude de pôle débutera légèrement avant l'étude urbaine. En effet, le diagnostic de l'étude de pôle et son préprogramme d'intermodalité devront constituer une donnée d'entrée pour l'étude urbaine.

Lors de la phase d'élaboration des scénarios, les scénarios proposés dans le cadre de l'étude urbaine devront *a minima* être expertisés par le bureau d'études en charge de l'étude de pôle du point de vue de l'intermodalité et validés en comité de pôle, voire être co-construits par le bureau d'études en charge de l'étude urbaine et celui en charge de l'étude de pôle.

Des ateliers d'échanges et de travail entre les deux études doivent donc être établis pour que le dialogue soit fluide et que les deux études s'articulent et se complètent pour ne faire qu'un projet cohérent.

Les instances de pilotage et de validation peuvent, à ce titre, être communes afin de mobiliser les élus une fois par phase, sur un projet travaillé en cohérence.

(1) - Définition donnée par le CEREMA du MaaS : Il s'agit de proposer à l'échelle d'un territoire :

- Une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, y compris la voiture,
- Une tarification adaptée au déplacement demandé,
- Une vente en ligne des billets.

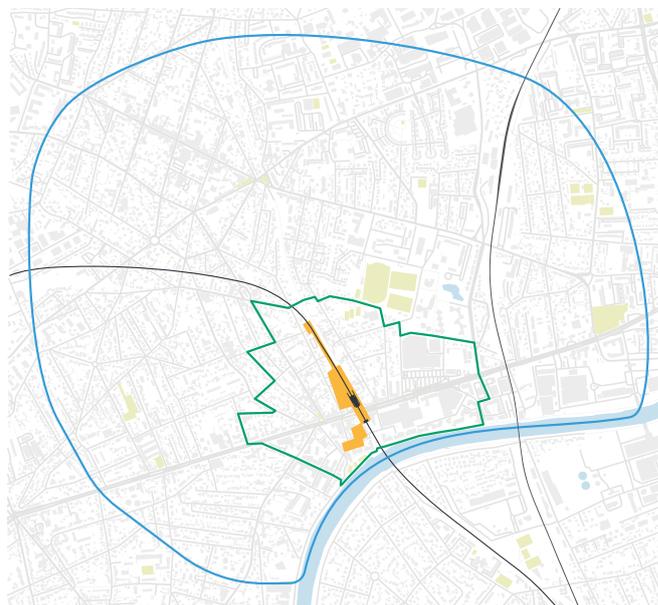
3.8 LES PÉRIMÈTRES DU PROJET DE PÔLE

Le projet de pôle s'appuiera sur **trois périmètres**, qui seront affinés lors de la phase diagnostique de l'étude préliminaire :

L'aire d'influence du pôle ou aire de rabattement/diffusion du pôle gare (rayon de 1 à 2 km). Au-delà des origines-destinations des voyageurs, la réflexion doit permettre de définir le rôle du pôle à l'échelle du bassin de vie et d'avoir une vision du bassin de rabattement tous modes.

- Aire d'influence
- Périmètre d'étude
- Périmètre opérationnel d'aménagement

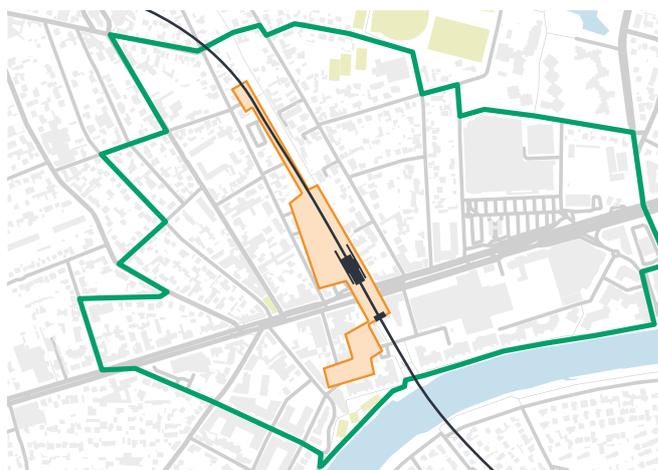
Aire d'influence



Le périmètre d'étude du pôle englobe, dans un rayon d'environ 500 m autour du pôle, les équipements transports, les voiries et les pôles d'attraction du site. Dans ce périmètre seront étudiées les interactions entre le pôle dans le tissu urbain proche.

- Périmètre d'étude
- Périmètre opérationnel d'aménagement

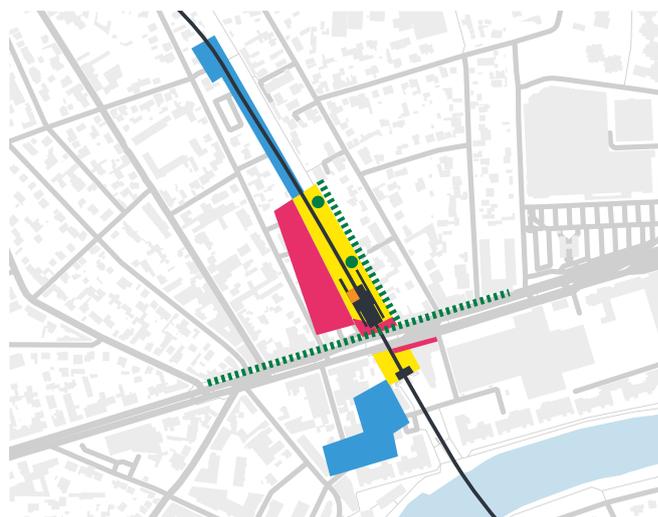
Périmètre d'étude



Le périmètre opérationnel d'aménagement du pôle sera défini lors de la réalisation de l'étude préliminaire et comprendra l'ensemble des actions inclus dans le projet de pôle (dans un rayon maximum de 300 mètres autour de la gare/station).

- Gare ou station
- Parvis et espaces piétons
- Éco-station bus et arrêts de bus
- Aménagements de pistes cyclables
- Parkings vélos
- Parkings voitures et dépose-minute
- Services ou commerces

Périmètre opérationnel d'aménagement



3.9 LES FINANCEMENTS APPORTÉS PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS DANS LE CADRE DE LA DÉMARCHE DE PROJET DE PÔLE

Les pôles d'échanges sont éligibles à différents types de financement. Les pôles majeurs sont éligibles à des financements CPER (Contrat de Plan État-Région). Leurs spécificités sont décrites dans l'annexe 1. Les autres pôles bénéficient uniquement de financements Île-de-France Mobilités. Les informations contenues dans le présent chapitre correspondent uniquement à la seconde catégorie de pôles.

Île-de-France Mobilités finance :

- **L'étude préliminaire** à 100 % (subvention plafonnée de 100 000 € HT), dans le cadre d'une convention de financement signée préalablement au lancement de l'étude.
>> *démarche décrite au chapitre 4.1.*
- **Les aménagements et équipements d'intermodalité** (y compris les aménagements de voirie apaisée et les aménagements cyclables) en lien direct avec le pôle et situés dans un rayon maximum de 300 mètres autour de la gare/station. Les études AVP correspondantes sont également subventionnées. La subvention apportée aux collectivités par Île-de-France Mobilités sera au maximum de 70 %⁽¹⁾ des coûts d'investissement HT dans la limite des plafonds de financements validés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.
- **Les missions d'AMO de coordination des maîtrises d'ouvrage dans le cas de projets complexes.**
>> *missions décrites au chapitre 4.3.1 B*

3.10 LES AUTRES FINANCEMENTS APPORTÉS PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS DANS LE PÉRIMÈTRE DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

3.10.1 En complément de la démarche du projet de pôle : mise en accessibilité des gares et points d'arrêts bus

Île-de-France Mobilités a approuvé son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) en 2009 puis son Schéma Directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) en juillet 2015. Celui-ci présente les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis plus spécifiquement les travaux à réaliser sur le réseau routier et sur le réseau ferré.

Le SD'AP prévoit de rendre accessibles les points d'arrêt d'environ 900 lignes prioritaires représentant près de 93 % du trafic routier, dont environ 340 situées en proche couronne et 560 en grande couronne.

Le réseau de référence des gares inscrites au SD'AP est constitué de 268 gares : 209 gares SNCF et 65 gares RATP, dont 6 exploitées conjointement par les deux opérateurs. Ce réseau de référence a été défini pour permettre de couvrir près de 95 % du trafic ferroviaire francilien.

L'aménagement des pôles liés à ces gares permettra d'améliorer considérablement la chaîne des déplacements accessibles pour les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap jusque et depuis la gare.



Pour en savoir plus sur la politique d'accessibilité d'Île-de-France Mobilités : www.iledefrance-mobilites.fr/accessibilite-du-reseau-de-transport

(1) - La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles indique que « La participation minimale du maître d'ouvrage, prévue au deuxième alinéa du III de l'article L. 1111-10, est fixée à 30 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques ».

3.10.2 En complément de la démarche du projet de pôle : financement d'équipements

Île-de-France Mobilités apporte également des financements dans les programmes d'investissement des opérateurs de transport **pour des équipements localisés dans le périmètre de PEM :**

- crèches,
- commerces,
- toilettes,
- accueil d'une association ou de maisons de services publics,
- espaces de coworking,
- wifi,
- signalétique,
- services vélos...



3.11 LES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Île-de-France Mobilités a décliné les ambitions affichées dans le PDUIF au travers de guides et schémas directeurs thématiques.

Ces documents ont pour objectif d'accompagner les collectivités dans la réalisation et l'exploitation d'équipements transports (Éco-stations bus et arrêts de bus, stationnement vélos, Parking Relais, information voyageurs) de qualité.

Des critères d'aménagement et d'exploitation à respecter sont précisés dans des cahiers de références techniques. Ces documents présentent également la gouvernance à mettre en place (pour le pilotage des études et des travaux...), les conventions de financement et d'exploitations proposées par Île-de-France Mobilités et les subventions auxquelles peuvent prétendre les collectivités qui s'engagent dans cette démarche.



Les cahiers de références techniques sont téléchargeables sur le site internet d'Île-de-France Mobilités : <http://idf-mobilites.fr/collectivites>

- **Le Schéma Directeur des Éco-stations bus (SDESB)** et le guide de conception et d'exploitation des Éco-stations bus.
- **Le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR)** : orientations, label et cahier des références techniques.
- **Le Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares et stations (SDSV)** et le cahier de références techniques.
- **Le Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers.**
- **La Charte des Supports et Contenus de l'Information Voyageurs (CSCIV).**
- **La Signalétique pour les piétons** : Le concept « Fil bleu ».

Sont également présentés au chapitre 3.11.7, les éléments clés de la politique d'IDFM **en matière d'autopartage** : mise en place du Label « Île-de-France Autopartage » et les recommandations pour la signalétique des stations d'autopartage en boucle.

En voici les grands principes :

3.11.1 Le Schéma Directeur et le guide de conception et d'exploitation des Éco-stations bus

Voté en mai 2017, le Schéma Directeur des Éco-Station Bus (SDESB) a pour ambition de transformer les gares routières en pôles de mobilité attractifs avec les priorités suivantes :

- **un développement de l'intermodalité** avec les nouvelles mobilités telles que le vélo ;
- **une amélioration du confort des usagers** par une conception plus qualitative des espaces et l'offre de nouveaux services ;
- **un renforcement des dispositifs contribuant à la sûreté des usagers** par le déploiement de la vidéoprotection ;
- **une amélioration de la qualité des services** rendus aux usagers par une plus grande responsabilisation des exploitants dans les objectifs à atteindre ;
- **une écoconception des espaces** pour en limiter l'empreinte environnementale ;
- **une définition des projets qui concilie mieux les besoins d'exploitation des services de transport** avec les souhaits d'aménagement portés par les collectivités.

Île-de-France Mobilités préconise que le projet d'aménagement de l'Éco-Station Bus soit intégré dans une étude de pôle pour que la combinaison de tous les vecteurs de mobilité présents sur le site soit optimale.



Éco-station bus de la gare d'Herblay (95)

3.11.2 Le Schéma Directeur des Parkings Relais (label et cahier des références techniques)

Schéma Directeur des Parkings Relais (2006, révisé en 2022), la politique d'Île-de-France Mobilités s'articule autour des orientations suivantes :

- **Poursuivre le développement de l'offre de rabattement** vers des pôles multimodaux.
- **Renforcer la prise en compte du développement durable** dans les nouveaux projets.
- **Garantir la pérennité du modèle économique** des parcs de rabattement.
- **Ajuster les conditions d'accès** aux parcs de rabattement.
- **Actualiser et compléter les modalités de suivi.**
- **Expérimenter pour moderniser et développer le service.**

L'ensemble des engagements en matière d'investissement et d'exploitation du maître d'ouvrage et d'Île-de-France Mobilités l'un envers l'autre, ainsi que la labellisation, sont encadrés par une convention.

Dans le cadre de ce conventionnement, Île-de-France Mobilités apporte aux maîtres d'ouvrage des contributions à l'investissement et à l'équilibre d'exploitation annuel.

Les projets de Parkings Relais (création, extension, labellisation...) doivent s'inscrire dans une logique intermodale, pour une meilleure cohérence avec les modes alternatifs à la voiture et Île-de-France Mobilités ne finance que les places nécessaires au rabattement sur les pôles d'échanges utilisant ensuite un autre mode de transport.



Parking Relais de la gare d'Herblay (95)

Le label Parking Relais

La labellisation doit garantir aux voyageurs une qualité de prestation standardisée dans les domaines de l'accueil, de l'information, de la propreté, de la sécurité et des conditions d'accès aux transports en commun.

La convention d'exploitation définit les critères d'attribution annuelle des bonus d'exploitation.

- **Bonus qualité de service (S1)**
si les 8 items de qualité de services sont respectés.
- **Bonus fréquentation (S2)**
si le PR est bien occupé *a minima* à 80 % par des rabattants.

Liste des 8 items :

- Item 1** : Identité Parking Relais
- Item 2** : Propreté et entretien sommaire
- Item 3** : Sécurité / sûreté
- Item 4** : Accessibilité, accueil et information voyageurs
- Item 5** : Tarifs
- Item 6** : Utilisation de Navigo dans les Parkings Relais
- Item 7** : Multimodalité dans les Parkings Relais
- Item 8** : Transparence de l'exploitation

La tarification pour l'utilisateur est plafonnée, en fonction de l'éloignement des gares de la zone dense et du type d'équipement (en ouvrage ou au sol).

Dispositif « abonnement PR à zéro euro » : depuis mars 2019 le maître d'ouvrage a la possibilité de mettre en place un tarif à zéro euro pour les abonnés détenteurs d'un passe Navigo chargé d'un forfait annuel éligible (voir conditions dans le label). Île-de-France Mobilités verse alors à la maîtrise d'ouvrage une subvention « compensation de recette » équivalente au prix des abonnements concernés.

Pour bénéficier des bonus et de la subvention « compensation de recette », le maître d'ouvrage doit transmettre le rapport de l'année concernée, au plus tard au 30 juin de l'année suivante.

Le Cahier de références techniques des Parkings Relais

Ce document détaille les principes à respecter et les règles à satisfaire tout au long d'une démarche de projet « Parking Relais », pour aboutir à un équipement de qualité et assurer sa pérennité. Pour chacun des thèmes abordés, les fiches techniques donnent un cadrage, des indications sur la démarche à entreprendre et des recommandations techniques.



Pour en savoir plus sur les Parkings Relais et leur mode de fonctionnement :
www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/parcs-relais

3.11.3 Le Schéma Directeur du stationnement vélos en gares et stations, extraits du Cahier de références techniques

Le Schéma Directeur du stationnement vélos en gares et stations de février 2020 définit les orientations en matière d'équipement, de parcours client, de communication, de gouvernance et de financement.

Il fixe l'objectif d'équiper toutes les gares et stations d'Île-de-France (y compris les besoins liés au réseau Grand Paris Express) et d'atteindre 140 000 places à horizon 2030.

À l'occasion de la révision du SDSV, le nom du dispositif a évolué, passant de « Véligo » à « Parking vélos Île-de-France Mobilités ».

L'offre de stationnement vélo mise en place en station ou en gare doit répondre efficacement aux enjeux suivants :

- une capacité totale suffisante pour absorber l'ensemble de la demande ;
- des emplacements permettant un passage rapide du vélo vers l'accès au train ou au métro ;
- des conditions de stationnement offrant une garantie optimale contre les risques de vol et de vandalisme ;
- des dispositifs permettant d'abriter les vélos des intempéries.

Île-de-France Mobilités impose que soit présent sur chaque pôle à la fois du stationnement sous forme de Parkings Vélos en libre accès et sous forme de Parkings Vélos fermés et sécurisés.

Ces équipements sont subventionnables par Île-de-France Mobilités à hauteur maximum de 70 % et doivent répondre à certains critères :

▲ Pour les abris en accès libre :

Le Parking vélos en accès libre est abrité, dans une zone éclairée et implanté au plus près d'un accès à la gare/la station et/ou aux quais et voies ferrés et dans un rayon de moins de 70 mètres.

L'arceau constitue le mobilier à privilégier pour l'accrochage des vélos, permettant d'accrocher le cadre et les roues en 3 points, et de garantir leur bon alignement. Il est également possible d'implanter des racks double étage si l'espace disponible est insuffisant pour atteindre le nombre de places prévu.

▲ Pour les espaces fermés et sécurisés :

Le Parking vélos sécurisé et fermé est clos, éclairé et implanté au plus près d'un accès au bâtiment voyageurs de la gare ou de la station et/ou aux quais et voies ferrés et dans un rayon de moins de 70 mètres. Il est accessible avec un passe Navigo.

Ce service est payant (sauf pour les abonnés annuels au réseau de transport en commun), ce qui se justifie par la qualité de service proposée.



Parking vélos de la gare de Corneilles-en-Parisis (95)



Parking vélos de la gare de Rueil-Malmaison (92)

Île-de-France Mobilités a réalisé **un dimensionnement prévisionnel théorique** pour chaque gare ou station.

Calculées à partir d'un outil de modélisation prenant en compte les caractéristiques de mobilité des usagers autour de chaque pôle, les valeurs proposées restent indicatives, et constituent un ordre de grandeur à atteindre d'ici 2030.

L'offre en stationnement vélos déjà existante et de bonne qualité peut être soustraite des places restant à réaliser. Cette offre existante (labellisé Véligo ou non) peut même être labellisée Parking vélos Île-de-France Mobilités sous réserve de quelques adaptations. Cette labellisation est financée par Île-de-France Mobilités selon les mêmes modalités que la création d'offre.

Les ratios ci-dessous permettent de définir les surfaces nécessaires par place pour aménager un parc à vélos, selon le type de mobilier sélectionné, la nécessité de prévoir un espace de dégagement, et/ou un espace de circulation pour les parcs à forte capacité :

	ESPACE DE STATIONNEMENT	ESPACE DE DÉGAGEMENT
Place en arceau	0,90 m ²	1 m ²
Place en double-rack	0,40 m ²	0,60 m ²



Pour en savoir plus sur le déploiement en gares et stations des parkings à vélos
Île-de-France Mobilités : www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/parkings-velo

3.11.4 Le guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers

Le « guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers » est structuré en 3 parties :

- **description des principes d'aménagement de voirie** et d'installation d'équipements visant à améliorer la performance des lignes de transport en commun routier régulier ;
- **description des modalités d'attribution des subventions** d'Île-de-France Mobilités pour réaliser ces aménagements, en présentant des instructions générales pouvant s'adapter selon les différentes situations rencontrées ;
- **présentation de fiches thématiques détaillant un ensemble d'aménagement répondant aux problèmes de performance :**
 - dimensions à respecter pour le positionnement d'un arrêt sécurisé en pleine voie ou en avancée ;
 - prescription à respecter dans l'aménagement de couloirs bus ;
 - positionnement des arrêts de bus dans un carrefour à feux.

3.11.5 La charte des supports et contenus de l'information voyageurs

La Charte des Supports et Contenus de l'Information Voyageurs (CSCIV) est le cadre de référence pour la conception de l'information voyageurs dans les espaces de transport. Cette charte s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) en Île-de-France. Elle est le fruit d'une réflexion engagée par Île-de-France Mobilités depuis 2009.

Cette charte détaille les principes relatifs à la conception des supports et contenus de l'information voyageurs permettant de répondre aux besoins d'information des voyageurs à tout moment de leurs parcours, dans chaque espace de transport (point d'arrêt, Éco-station bus, station de tramway, véhicules, etc.) et à chaque emplacement (seuils d'entrée, espaces d'accueil, quais, etc.).

Les spécifications et illustrations de cette charte constituent un référentiel de « bonnes pratiques » qui devront être appliquées par les transporteurs et à disposition des collectivités locales chaque fois que le contexte et la spécificité du réseau le permettent (contraintes d'exploitation, équipements en place, impact sur les systèmes d'exploitation et d'information en place).

La charte des supports et contenus de l'information voyageurs n'est pas une charte graphique ni un guide d'implantation.



L'ensemble des chartes et prescriptions sont accessibles sur la Plateforme Régionale d'Information pour la Mobilité :
<https://prim.iledefrance-mobilites.fr/fr/chartes-et-prescriptions>

3.11.6 La signalétique pour les piétons : le concept « Fil bleu »

L'enjeu de la signalétique dans le transport public « *Penser voyageur* » :

Île-de-France Mobilités poursuit sa démarche de normalisation des codes identitaires permettant de créer des repères constants pour le voyageur tout au long de son parcours, avec pour ambitions de :

- contribuer à la qualité des déplacements des Franciliens en capitalisant sur les bonnes pratiques et sur l'équilibre entre les transports individuels et collectifs ;
- créer l'unité du réseau de transport francilien par l'adoption de signes communs ;
- anticiper les mutations des usages liées aux modes de transport ;
- participer au rayonnement de l'image du territoire de l'Île-de-France.

Le besoin :

- améliorer la visibilité de l'offre de transport et clarifier l'espace des flux ;
- faciliter le repérage et le cheminement de l'utilisateur ;
- matérialiser physiquement la démarche de services numériques MaaS (mobility as a service) ;
- concevoir une « boîte à outils » simple, agile, économique et adaptée.

Le concept « *Fil bleu* » :

Placer le piéton au cœur du dispositif pour lui permettre de facilement se repérer et son parcours entre les différents modes de transports. Créer un lien fluide et naturel qui accompagne le voyageur dans tout son cheminement.

Les mobiliers et la signalétique sont conçus pour anticiper :

- les nouvelles pratiques et l'accroissement de l'intermodalité ;
- la liaison entre les modes doux et individuels de transport et les infrastructures collectives et offrir un réseau à taille humaine.



3.11.7 Autopartage : label et recommandations sur la signalétique

Le label « Île-de-France Autopartage »

Île-de-France Mobilités a mis en place, depuis 2019, le label « Île-de-France Autopartage » que l'on identifie par un macaron bleu apposé sur les pare-brise des véhicules en autopartage (voitures, scooters, utilitaires).

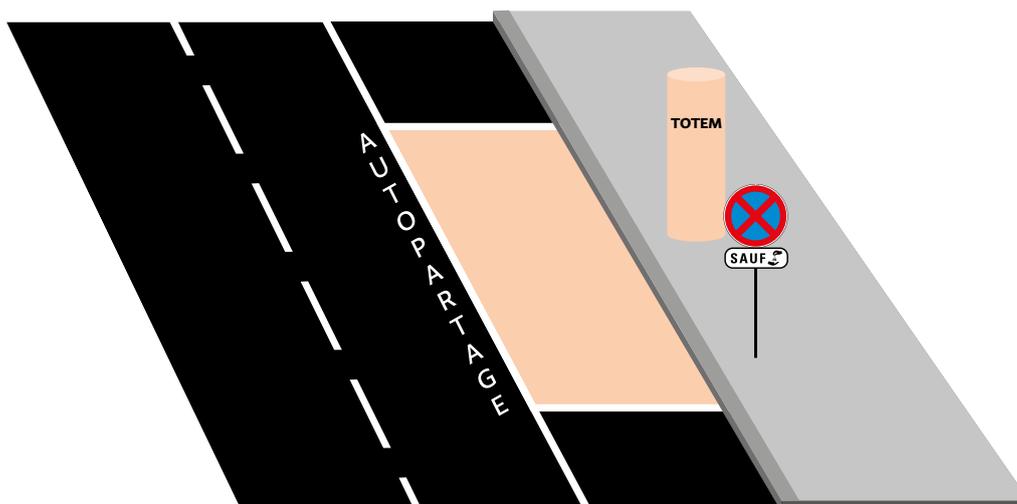
Ce label permet de garantir à l'ensemble des utilisateurs un socle commun de prestations et permet de faciliter le processus de sélection des opérateurs par les communes qui souhaitent déployer l'autopartage sur leur territoire.

La signalétique des stations pour l'autopartage « en boucle »

Les stations manquent souvent de visibilité. Elles ont pourtant un rôle majeur à jouer dans le déploiement de ce service (23 % des utilisateurs prennent connaissance de l'existence du service en voyant une station).

Il est donc nécessaire d'installer une signalétique adaptée et facilement reconnaissable. Île-de-France Mobilités recommande d'aménager, sur chaque station d'autopartage :

- un totem avec le nom de l'opérateur visible depuis le trottoir d'en face ;
- un panneau de signalisation routière B6d avec le panonceau M6j ;
- un revêtement qui couvre toute la place d'une couleur qui rappelle celle du totem.



Pour en savoir plus sur le Label et les opérateurs d'autopartage labellisés :
www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/auto-partage

4 | DÉROULEMENT D'UNE DÉMARCHE DE PROJET DE PÔLE EN 4 ÉTAPES

Les pôles d'échanges sont éligibles à différents types de financement. Les pôles majeurs sont éligibles à des financements CPER (Contrat de Plan État-Région). Leurs spécificités sont décrites dans l'annexe 1. Les autres pôles bénéficient uniquement de financements Île-de-France Mobilités. La gouvernance décrite dans le présent guide correspond à la seconde catégorie de pôles.

La démarche de projet de pôle résulte de la volonté de collectivités locales, accompagnées par Île-de-France Mobilités, de s'investir dans l'amélioration des conditions d'accès et le fonctionnement du pôle d'échanges, de favoriser le report modal vers des mobilités moins polluantes et de bien intégrer le pôle à son environnement urbain.

↳ Une démarche de pôle s'articule en 4 étapes.

La maîtrise d'ouvrage doit organiser en parallèle la concertation et la communication auprès du public.



L'objectif d'une démarche de pôle est de réaménager les équipements et les espaces publics d'un pôle d'échanges dans un délai moyen de 5 à 7 ans (du lancement des études à la mise en service du PEM).

4.1 L'INITIALISATION DU PROJET



- Définition des objectifs de réaménagement du pôle Gare
- Mise en place du comité de pôle
- Lancement d'un marché d'étude
- Signature d'une convention de financement de l'étude par Île-de-France Mobilités

1 Durée moyenne selon la complexité du pôle : 3 à 6 mois

>> Voir les 3 périmètres d'étude au chapitre 3.8

● Action 1 : Définition des objectifs de réaménagement du pôle Gare

Il s'agira tout d'abord de **définir les objectifs de réaménagement du pôle Gare et de les faire valider par Île-de-France Mobilités** qui s'attachera à vérifier que la démarche de pôle mise en œuvre se fait dans le respect des objectifs du PDUIDF.

La collectivité à l'origine de la démarche doit mener une première réflexion sur le pôle afin d'analyser le contexte et recenser les dysfonctionnements du site et les enjeux de son réaménagement en termes d'insertion urbaine, d'organisation fonctionnelle et de qualité de service.

Elle doit ensuite solliciter Île-de-France Mobilités, principal financeur des futurs aménagements, afin de valider la mise en œuvre d'une étude de pôle. Cette étude correspond à une phase d'étude préliminaire.

Les échanges entre Île-de-France Mobilités et la collectivité locale permettront de :

- s'assurer de l'adéquation de la démarche avec les objectifs du PDUIDF ;
- partager le contexte et les enjeux du territoire et du pôle d'échanges concerné ;
- identifier les acteurs à associer ;
- échanger sur le cahier des charges de l'étude de pôle : trame, grandes orientations, objectifs...

● Action 2 : Identification des partenaires associés à la démarche / mise en place du comité de pôle

Compte tenu de l'enjeu majeur que représente la problématique foncière dans le cadre d'un projet d'aménagement, une première analyse foncière auprès des services du cadastre, dès cette phase de lancement, permet de faire le point sur la liste des partenaires à intégrer à la démarche de projet de pôle.

Les partenaires seront rassemblés dans une instance appelée **comité de pôle** qui aura pour rôle de faire émerger un projet partagé par l'ensemble des acteurs. Pour ce faire, il se réunit à chaque phase de l'étude et les valide.

Les différentes entités constitutives du comité de pôle sont :

- La collectivité locale, maître d'ouvrage de l'étude : commune ou EPCI ;
- La ou les communes d'implantation du pôle Gare (si différentes du maître d'ouvrage de l'étude) ;
- Île-de-France Mobilités (en tant qu'Autorité organisatrice de la Mobilité en Île-de-France et financeur principal des aménagements d'un pôle d'échanges) ;
- La RATP ou la SNCF en tant que maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport et/ou propriétaires d'emprises foncières ;
- Le maître d'ouvrage du Parking Relais ;
- Les transporteurs routiers et l'exploitant de l'Éco-station bus ;
- Le Conseil Départemental si présence de routes départementales dans le périmètre d'aménagement du pôle ;
- Les autres propriétaires fonciers éventuellement...

Le fonctionnement du comité de pôle s'articule autour de 2 instances :

- **Le comité de pilotage** : organe d'orientation et de validation des différentes étapes de l'étude, il rassemble les élus des collectivités concernées ainsi que les représentants mandatés des autres structures associées à la démarche.
- **Le comité technique** : il rassemble les techniciens des différentes entités constitutives du comité de pilotage. Sa vocation sera notamment de préparer les séances de présentation de l'étude au Comité de pôle.

La collectivité, pilote de l'étude, pourra choisir de réaliser une concertation plus large avec, par exemple, des associations d'usagers, de cyclistes, de personnes à mobilité réduite, de commerçants, etc. Elle en définira alors les modalités au début d'étude (entretien en phase Diagnostic, présence aux comités techniques...) et en informant les partenaires associés à la démarche.

L'organisation d'un premier comité de pôle en phase d'initialisation de la démarche de pôle doit permettre de valider le cahier des charges de l'étude de pôle et d'impliquer l'ensemble des acteurs potentiellement dans ce projet dès son lancement.

● Action 3 : Lancement d'un marché d'étude

Île-de-France Mobilités met à disposition des collectivités un modèle de **cahier des charges** pour la réalisation de l'étude préliminaire.

Sur la base de ce modèle, la collectivité locale porteuse de la démarche rédigera son cahier des charges et lancera un marché d'étude afin de recruter un bureau d'études spécialisé pour l'accompagner dans l'élaboration du projet de pôle. L'étude de pôle est généralement confiée à un prestataire externe, mais la collectivité a également la possibilité de réaliser l'étude de pôle en régie.

Le choix du prestataire pour la réalisation de l'étude est fait par la collectivité, en tant que personne responsable du marché.

● Action 4 : Convention de financement de l'étude par Île-de-France Mobilités

Préalablement au démarrage de la mission du bureau d'études, la collectivité porteuse du projet pourra signer **une convention de financement de l'étude préliminaire avec Île-de-France Mobilités**.

Île-de-France Mobilités pourra financer à 100 % cette étude (dans un plafond maximum de 100 000 € HT). La subvention sera versée à la toute fin de l'étude préliminaire, à l'issue de la notification du Schéma de Référence.

Pour bénéficier du financement d'Île-de-France Mobilités, l'étude préliminaire devra être achevée et le Schéma de Référence notifié dans un délai de 24 mois à compter de la notification de la convention de financement.

La collectivité pourra demander expressément une prolongation de la convention d'une durée maximale de 18 mois afin de tenir compte notamment des délais de prises de décisions du comité de pilotage.

4.2 L'ÉTUDE DE PÔLE / ÉTUDE PRÉLIMINAIRE



- **RÉUNION DE LANCEMENT**
- **PHASE 1 : Diagnostic**
- **PHASE 2 : Scénarios d'aménagement**
- **PHASE 3 : Approfondissement d'un scénario**
- **PHASE 4 : Formalisation du Schéma de Référence**

2

Durée moyenne selon la complexité du pôle : 12 à 24 mois

● RÉUNION DE LANCEMENT

Lors de la réunion de lancement de l'étude, le bureau d'études en charge de la réalisation de l'étude préliminaire présentera :

- la démarche de pôle et la méthodologie de travail ;
- les enjeux de réaménagement du pôle ;
- le planning prévisionnel de l'étude ;
- informera sur le déroulement de la phase Diagnostic (entretiens, enquêtes).

À l'issue de ce comité, une visite de terrain avec l'ensemble des partenaires pourra être organisée et ainsi permettre une mise à niveau collective de la connaissance du terrain.

● PHASE 1 : Diagnostic

OBJECTIFS

- **Comprendre le contexte.**
- **Partager un état des lieux complet des pratiques actuelles sur le pôle d'échanges.**
- **Mettre en exergue le fonctionnement actuel du pôle d'échanges (atouts, dysfonctionnements, contraintes, leviers d'actions).**
- **Identifier et hiérarchiser les enjeux.**
- **Élaborer un préprogramme intermodalité.**

A État des lieux : recueil de données, visites de terrain et entretiens avec les acteurs locaux

Recueil de données sur la fréquentation du pôle, sur l'offre de transport, données de stationnement sur et autour du pôle, sur la planification urbaine, les projets urbains et de voirie, données sur l'accessibilité des PMR, sur le foncier...

Visites de terrain afin d'identifier les différents éléments composant le pôle et de comprendre les problématiques actuelles du pôle (pratiques, dysfonctionnements).

Organisation d'entretiens individuels avec les maîtres d'ouvrage et acteurs du pôle, a minima :

- les services techniques de la ou des collectivités impliquées (communes, département) ;
- Île-de-France Mobilités : les différentes divisions concernées par les projets impactant le pôle ;
- les maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport et/ou propriétaires d'emprises foncières : RATP ou SNCF selon la gare ;
- les transporteurs routiers et exploitants des Éco-stations bus ;
- l'exploitant du/des Parc(s) Relais ;
- les associations (usagers, cyclistes, PMR, commerçants, taxis...) ;
- les représentants d'équipements situés à proximité immédiate du pôle et ayant un impact direct sur le fonctionnement de celui-ci (flux, contraintes d'accès livraisons, transport de fonds...).

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.

B Enquête intermodale en gare

L'enquête intermodale se compose :

- **D'une enquête-interview** réalisée *via* un questionnaire administré par des enquêteurs auprès des personnes entrant ou sortant du domaine ferroviaire (bâtiment voyageurs et accès directs aux quais). Les enquêteurs seront répartis aux différents accès et pourront accompagner les voyageurs jusqu'aux quais (dans ce cas, le bureau d'études devra obtenir l'autorisation de l'exploitant de la gare).

Les enquêtes seront réalisées un jour ouvrable de base : mardi ou jeudi, hors vacances scolaires, jours fériés et jours accueillant un événement (marché, manifestation...).

Selon l'importance des flux voyageurs, l'enquête sera réalisée sur toute la journée ou uniquement sur les périodes de pointe du matin et/ou du soir (pour les gares dont la desserte en train est très réduite en milieu de journée).

L'enquête sera réalisée auprès des personnes en rabattement le matin sur la gare. Les personnes en diffusion devront également être interrogés si plus de 20% des flux voyageurs en période de pointe du matin se font en diffusion (des quais vers la ville).

- **Et d'un comptage exhaustif** des entrants (ou entrants et sortants si l'enquête-interview porte sur l'ensemble des flux voyageurs), réalisé sur la même amplitude horaire que l'enquête-interview.

L'enquête-interview a pour objectif de mieux connaître les pratiques des usagers du pôle Gare :

- parts des différents modes de rabattement sur la gare ;
- motif et fréquence de déplacement ;
- origines des rabattants...

Le comptage permettra d'estimer la fréquentation de la gare et de redresser les résultats d'enquêtes.

Si les flux voyageurs sont importants au niveau des arrêts de bus ou de l'éco-station bus, des enquêtes-interviews auprès des montants/descendants pourront également y être réalisées. Elles apporteront des informations complémentaires sur les échanges bus-bus et bus-ville.

>> *Une fiche détaillée du déroulement d'une enquête intermodalité est présentée dans l'annexe 3.*

C Enquête de stationnement

Il s'agira de réaliser **une enquête de rotation** dans un périmètre de 500 m autour du pôle, depuis les différents points d'accès au réseau ferroviaire.

L'enquête sera réalisée de 6 h à 21 h, simultanément à l'enquête de rabattement, un jour ouvrable de base : mardi ou jeudi, hors vacances scolaires, jours fériés et jours accueillant un événement (marché, manifestation...).

L'objectif de l'enquête de rotation est de connaître, par parkings ou voiries :

- la structure de la demande de stationnement (répartition entre stationnements résident, courte/moyenne/longue durée, de plus d'une journée) ;
- durée moyenne de stationnement ;
- taux d'occupation ;
- taux de stationnement illicite...

En complément, le maître d'ouvrage pourra faire réaliser **une enquête-interview** sur le même périmètre en périodes de pointe du matin et/ou du soir. Seront interviewées les personnes qui quittent ou regagnent un véhicule, stationné sur le périmètre d'enquête.

Ces interviews permettront en particulier de différencier sur le secteur d'enquête la part d'automobilistes stationnés à la journée pour prendre le train et celle des automobilistes stationnés pour un motif lié au quartier (personnes qui habitent ou travaillent dans le secteur, personnes qui se rendent dans un commerce/un service).

Cette enquête permettra d'estimer, parmi les véhicules en stationnement longue durée (6 heures ou plus) présents le jour de l'enquête, le nombre de ceux stationnés pour prendre le train.

>> *Une fiche détaillée du déroulement d'une enquête de stationnement est présentée dans l'annexe 4.*

D Réalisation d'analyses du site et de son environnement

Il s'agira de réaliser les analyses suivantes :

- **Analyse urbaine** : la nature et la qualité architecturale du tissu urbain, les pôles générateurs de trafic, les impacts de la présence des emprises ferroviaires, ...
- **Analyse des domanialités** : le recensement des emprises et l'identification des propriétaires fonciers, affectation des sols et les éventuelles concessions d'occupation, ...
- **Analyse des projets urbains** : les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU(i), ZAC ou projets d'aménagement ayant des répercussions sur la fréquentation ou l'accès au site de la gare/station, ...
- **Analyse de l'offre de transport multimodale (réseau ferré, bus)** : offres, amplitudes horaires, tableau des mouvements des bus, itinéraires, aménagements réservés, accessibilité, identification des points durs de circulation bus en accès au pôle, ...
- **Analyse des conditions d'accès tous modes au pôle** : cheminements piétons, aménagements cyclables, hiérarchie du réseau de voirie, caractéristiques des voiries, trafic, points de congestion, ...
- **Analyse des conditions de stationnement VL sur et dans le périmètre du pôle** : réglementation, politique tarifaire, moyens de contrôle existants, jalonnement, signalétique, ...
- **Analyse des projets de transport** : arrivée de nouvelle ligne de transport, restructuration du réseau de bus, ...

E Identifier les dysfonctionnements

L'ensemble des analyses réalisées dans cette phase permettront de dresser un bilan du fonctionnement du site et de caractériser les dysfonctionnements selon les thématiques suivantes :

- l'accessibilité au pôle par les différents modes de déplacement ;
- la qualité de service offerte aux usagers ;
- les contraintes à prendre en compte pouvant impacter le fonctionnement du pôle.

F D'élaborer un préprogramme intermodalité et identification des objectifs à 10/15 ans

L'objectif d'une démarche de pôle étant de réaménager les équipements et les espaces publics dans un délai moyen de 5 à 7 ans, le préprogramme devra intégrer les besoins actuels et futurs en tenant compte de l'évolution de la fréquentation de la gare/station et des pratiques de déplacement à 10/15 ans.

Il ne s'agit pas pour autant de surdimensionner les équipements du pôle, mais de tenir compte des évolutions connues ou prévisibles des besoins. Il pourra s'agir par exemple de dimensionner une partie des quais bus pour l'accueil de bus articulés même si les dessertes ne se font qu'en bus standard au lancement de l'étude ou de réserver des emplacements pour positionner des abris-vélos complémentaires si les équipements qui seront installés à la mise en service s'avéraient sous-dimensionnés par la suite.

Le préprogramme qualifiera les objectifs d'aménagements à atteindre et quantifiera les équipements à réaliser pour les différents modes en présence :

- nombre de postes à quais bus (dépose, reprise, régulation) ;
- nombre de places de stationnement vélos ;
- nombre de places de dépose/reprise minute automobile ;
- nombre de places de stationnement Voitures Particulières longue durée en rabattement sur la gare ;
- nombre de places pour les 2-roues motorisées ;
- nombre de places de stationnement taxis si nécessaire ;
- nombre de places réservées : PMR, autopartage, transports de fonds, livraison, véhicules des gestionnaires et exploitants ferroviaires...

Le calibrage des besoins futurs (aménagements et équipements) devra se faire dans le respect des objectifs du PDUIDF qui vise à favoriser le rabattement en gare par les modes actifs et les modes collectifs.

Pour clore cette phase, **le comité de pilotage devra valider le diagnostic.**

● PHASE 2 : Scénarios d'aménagement

OBJECTIFS

- Définir 2 à 3 scénarios de réaménagement du pôle d'échanges pour répondre au préprogramme défini en phase 1 de l'étude.
- Réaliser une analyse multicritère des scénarios pour aider les partenaires dans leur choix.

CONTENU

En s'appuyant sur la synthèse du diagnostic, des propositions d'actions seront, dans un premier temps, formulées à travers un ou plusieurs **scénarios d'aménagements**, trois au maximum.

Ces scénarios peuvent être véritablement contrastés si la configuration du site s'y prête, ou bien proposer une base commune (éléments invariants) et des variantes de positionnement de certains aménagements.

Dans tous les cas, les propositions s'attacheront à répondre à l'ensemble des objectifs définis au chapitre 3.2.

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, la performance d'exploitation et l'insertion urbaine du pôle, vus sous l'angle des usagers, des différents maîtres d'ouvrage, des gestionnaires et opérateurs (on mentionnera à ce niveau les avantages et inconvénients du scénario),
- Schéma d'aménagement global au 1/1000^e.

Dans le cas d'une création/restructuration d'Éco-station bus, il conviendra de réaliser des épures de giration pour s'assurer que l'aménagement proposé est fonctionnel. Il s'agira également d'analyser la performance d'exploitation des lignes de bus en rabattement sur le pôle pour s'assurer que les aménagements proposés ne pénalisent pas la marche des bus.

Les différents scénarios feront ensuite l'objet **d'une analyse multicritère** (fonctionnement, accessibilité, stationnement, difficultés de réalisation, coûts... afin d'aider le comité de pilotage à valider l'approfondissement d'un des scénarios.

Si des différences importantes de coûts entre les scénarios sont pressenties, des estimations de chiffrage seront précisées dès cette phase car elles devront être pris en compte dans le choix du scénario à approfondir.

Pour clore cette phase, **le comité de pilotage** choisira et validera un schéma d'aménagement à approfondir dans la phase suivante.

Exemple d'analyse multicritère :

ENJEUX IDENTIFIÉS SUR CE PÔLE		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Repenser la place du piéton dans l'espace public	Qualités des cheminements piétons et de l'espace public	+	++	+++
	Proximité des modes entre eux et fluidité des itinéraires piétons	+	+++	+++
Faciliter le rabattement et le stationnement des cycles sur les pôles	Aménagement pour faciliter et sécuriser la circulation des vélos	-	-	+
	Dimension et positionnement des parkings vélos	++	++	++
Optimiser les correspondances entre les modes de transport collectifs	Dimension et configuration de l'Éco-station bus et des arrêts de bus sur voirie	+	--	++
	Qualité de l'intermodalité bus-train	+++	+	++
Organisation des voiries aux abords du pôle	Apaiser les circulations et séparer les flux	++	+	+
	Réduire les conflits d'usages	+	+	++
Organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins du pôle	Organisation du stationnement longue durée	+	-	+++
	Offres de stationnement dédié (pour personnes handicapées, livraison, dépose-minute) : positionnement et adéquation avec le préprogramme	-	-	-
Insertion urbaine du pôle	Intégration du pôle dans son environnement urbain	+	++	+++
	Animation urbaine et offres de services complémentaires	+	++	++
Coûts des aménagements	Estimation à partir de ratios	++	-	--



REMARQUES

« ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES »

Afin de choisir une proposition d'aménagements plutôt qu'une autre, ou bien de s'assurer que la proposition d'aménagements retenue est fonctionnelle, **il s'avère parfois nécessaire de réaliser une ou plusieurs études complémentaires**, qui n'avaient pas été prévues de prime abord dans le cadre de l'étude de pôle.

Ces études complémentaires interviennent donc **en fin de la phase 2 « Scénarios d'aménagement » ou durant la phase 3 « Approfondissement d'un scénario »**. Leur réalisation incombera aux maîtres d'ouvrage identifiés dans l'étude de pôle pour la réalisation de ces aménagements. Le prestataire de l'étude de pôle fournira alors aux maîtres d'ouvrage concernés tous les éléments à sa disposition ainsi que les hypothèses qu'il aura pu utiliser dans le cadre de l'étude.

Le financement de ces études complémentaires est à définir au cas par cas, en fonction des enjeux de ces aménagements.

● **PHASE 3 : Approfondissement d'un scénario**

OBJECTIFS

- **Développer la proposition d'aménagements retenue dans la phase précédente.**
- **Estimation des coûts et identification de la MOA des différentes actions.**

CONTENU

Sur la base de la proposition d'aménagements validée par le comité de pilotage en fin de phase 2, **un schéma d'aménagements opérationnel et programmatique** devra être fait. Celui-ci proposera une vue d'ensemble des aménagements programmés sur le périmètre opérationnel du pôle. Une consistance homogène des actions sera recherchée afin d'en limiter le nombre.

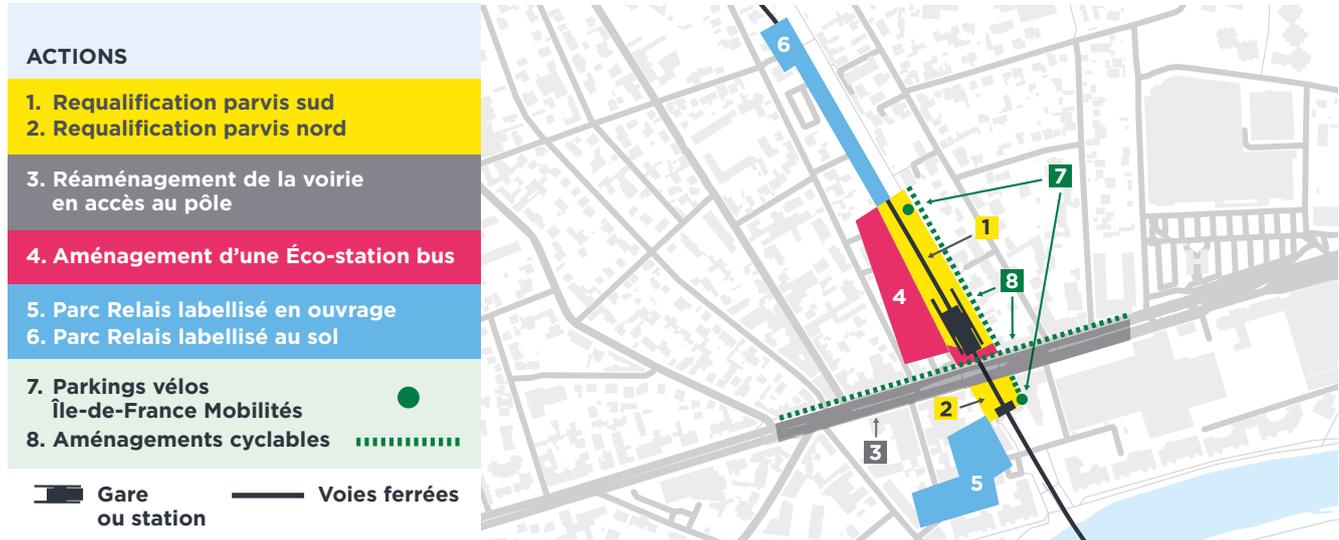
Le schéma d'aménagements se déclinera en un ensemble de **fiches-actions** détaillant pour chaque action :

- le périmètre concerné par l'action ;
- les objectifs attendus de l'action ;
- le contenu ;
- la maîtrise d'ouvrage ;
- le propriétaire foncier ;
- le coût prévisionnel d'investissement calculé sur la base de ratios, les financeurs et leur participation financière respective.

Dans le cas d'une création/restructuration d'éco-station bus, une note explicitera le dimensionnement et le fonctionnement de l'éco-station bus (nombre de postes à quai, entrées/sorties des bus, épures de giration). Un schéma indiquera l'affectation des postes à quai aux différentes lignes de bus/cars desservant le pôle.

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.

Exemple de découpage en actions d'un projet de pôle :



Ce découpage doit tenir compte des domanialités, préfigurer la répartition des maîtrises d'ouvrages et anticiper la gestion future du site.

Exemple de fiche-actions :

FICHE ACTION N° 4 : AMÉNAGEMENT D'UNE ÉCO-STATION BUS	
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Aménager une Éco-station bus en site propre, aux normes de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, suffisamment capacitaire pour accueillir les lignes existantes et de nouvelles lignes de bus structurantes pour la desserte du territoire.
Contenu	<ul style="list-style-type: none"> un double quai de dépose ; 2 doubles quais de prise en charge ; 3 emplacements pour la régulation ; éléments de mobilier, éclairage, signalétique, information voyageurs, espace végétalisé et plantation d'arbres en pleine terre.
Maîtrise d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> Communauté d'Agglomération
Propriétaire foncier	<ul style="list-style-type: none"> Ville
Coût estimatif total	<ul style="list-style-type: none"> XXXXX € HT , y compris aléas et frais de MOE
Financement	<ul style="list-style-type: none"> 70 % Île-de-France Mobilités et 30 % Communauté d'agglomération
PÉRIMÈTRE CONCERNÉ	
4. Aménagement d'une Éco-station bus	
Gare ou station	Voies ferrées

● **PHASE 4 : Formalisation du Schéma de Référence**

OBJECTIFS

- **Produire un document intitulé « Schéma de Référence de pôle » synthétisant le projet de pôle en fin d'étude préliminaire.**
- **Finalisation de la répartition de la prise en charge des coûts des actions par financeurs.**
- **Valider le schéma de référence de pôle en comité de pôle décisionnel : il s'agit d'un accord de principe sur le projet entre les différents maîtres d'ouvrage et financeurs, sans engagement contractuel.**

Le Schéma de Référence est le résultat d'un processus de concertation qui a permis de faire émerger un projet de pôle partagé, c'est-à-dire répondant aux préoccupations des usagers, des maîtres d'ouvrage, des financeurs, des transporteurs.

Il présente notamment :

- un rappel des principes et objectifs de la démarche de projet de pôle ;
- une synthèse du diagnostic de l'existant (rappel des périmètres d'étude, mise en avant des dysfonctionnements et des enjeux, domanialités, préprogramme) ;
- des fiches-actions décrivant les aménagements à réaliser par périmètre ou nature des actions : description de l'action, maîtrise d'ouvrage, coûts, financeurs, phasage, etc. ;
- le schéma d'ensemble de réaménagement du pôle au 1/1000^e ;
- des zooms au 1/500^e de certains aménagements ou équipements d'intermodalité lorsque cela est nécessaire (conception et fonctionnement de la gare routière et rayons de giration des bus, par exemple...);
- le chiffrage prévisionnel par action en coûts d'investissement : détaillant les hypothèses prises pour la prise en compte des aléas, des frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, des coûts d'installation de chantier et aménagements provisoires ;
- le tableau de synthèse identifiant les subventions apportées par Île-de-France Mobilités et les autres financeurs ;
- un calendrier prévisionnel pour la suite des études et la réalisation des travaux, par action et au trimestre près pour toutes les phases de maîtrise d'œuvre (AVP, PRO...) et des travaux ;
- les modalités d'organisation des acteurs du projet (maîtrise d'ouvrage, financeurs, gestionnaires d'infrastructure, transporteurs) pour la suite des études et des travaux : formalisation du comité de suivi.

▪ en annexe (si nécessaire) :

- les accords de principe pour les cessions/occupations des fonciers nécessaires, en préfiguration des conventions à établir, ces accords doivent porter sur la maîtrise du foncier, mais également sur les impacts financiers (coûts de cession/occupation) et leurs temporalités ;
- les accords de principe relatifs à la gestion des différents équipements d'intermodalité, en préfiguration des conventions à établir entre le propriétaire de l'équipement et le gestionnaire.

Le Schéma de Référence doit être validé par le comité de pilotage.

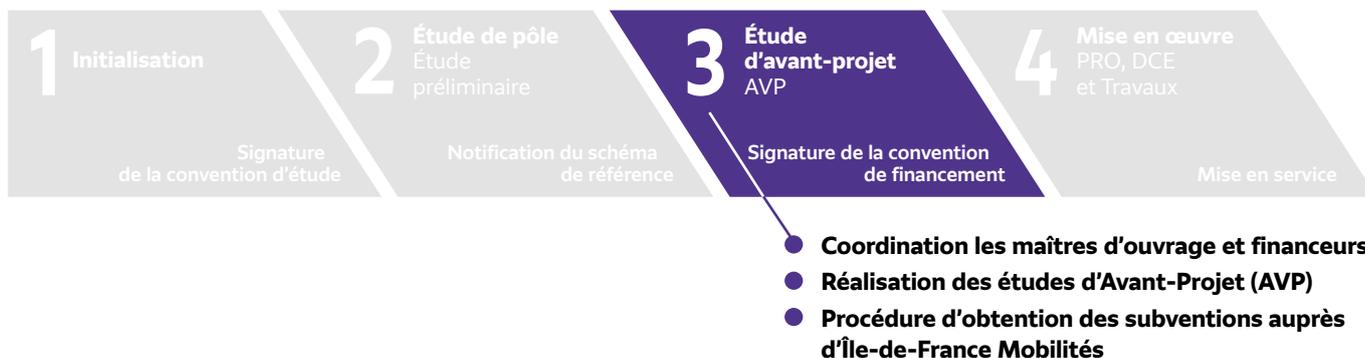
Il est ensuite notifié à tous les maîtres d'ouvrage, financeurs et transporteurs par Île-de-France Mobilités par une transmission officielle par voie postale, avec demande de réponse écrite en cas de désaccord dans les 15 jours suivant la réception du courrier. En l'absence de réponse, le Schéma de Référence de pôle est réputé validé.

Cette étape permet de clore l'étude préliminaire et l'intervention du prestataire d'étude.



Parking Relais de la gare d'Étampes (91)

4.3 COORDINATION DES MAÎTRISES D'OUVRAGE, RÉALISATION DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET (AVP) ET MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS



3

Durée moyenne selon la complexité du pôle : 9 à 12 mois

Après validation du Schéma de Référence, les études relatives à chacun des aménagements du projet doivent être réalisées par chaque maître d'ouvrage sur ses périmètres d'intervention.

Cependant, Île-de-France Mobilités continue d'accompagner les collectivités en étant associé aux réunions du comité de suivi, en apportant un appui technique et financier et en instruisant les demandes de subvention qui lui sont faites.

● **Action 1 : Coordination des maîtres d'ouvrage et suivi du projet par les financeurs**

A **Mise en place d'un comité de suivi**

Il est indispensable d'assurer une continuité de management du projet, de façon à maintenir un cadre d'arbitrage, de coordination et d'information entre partenaires. Pour ce faire, **un comité de suivi** qui rassemble les maîtres d'ouvrage et les financeurs devra être mis en place.

Le comité de suivi, piloté généralement par la collectivité locale, doit se réunir régulièrement tout au long des études d'Avant-Projet, de façon à tenir informés les principaux partenaires et financeurs du projet, notamment Île-de-France Mobilités, des avancées du projet.

Si des évolutions sont à prévoir par rapport au schéma de référence, du fait de la prise en compte d'autres projets (réaménagement urbain, création d'itinéraires cyclables, évolution de l'offre bus...), il est nécessaire d'organiser un comité de suivi en début d'AVP pour présenter ces changements à l'ensemble des partenaires.

Et au minimum il faut prévoir la tenue :

- **d'un comité de suivi au lancement** de l'AVP ;
- **d'un comité de suivi à mi-parcours de production** de l'AVP ;
- **et d'un comité de suivi final**, en fin d'AVP. Ce comité aura pour objet la validation des études d'AVP par Île-de-France Mobilités et par les autres maîtres d'ouvrage partenaire du projet.

B Contractualisation entre maîtres d'ouvrage

Lorsque plusieurs maîtres d'ouvrage sont amenés à intervenir pour la réalisation du projet de pôle, il peut s'avérer judicieux de :

■ Mettre en place un transfert de maîtrise d'ouvrage :

Afin d'étudier les opportunités de simplification des maîtrises d'ouvrage en procédant à des transferts de maîtrise d'ouvrage (comme spécifié dans l'article 2.II de la loi MOP relatif à la maîtrise d'ouvrage publique, pour les maîtres d'ouvrage soumis à cette loi).

Cela peut notamment être opportun lorsque le périmètre d'un ouvrage à réaliser ne coïncide pas avec un périmètre unique de maîtrise d'ouvrage, alors que l'un des maîtres d'ouvrage est identifié par tous comme étant le plus compétent pour réaliser l'ouvrage.

Dans ce cadre et si pertinent, il conviendra de prévoir les modalités de rétrocession de l'ouvrage après sa réalisation.

■ Recourir à une AMO pour coordonner les actions relevant de plusieurs maîtrises d'ouvrage :

Afin de prévoir les modalités de coordination des maîtres d'ouvrage dans le cadre d'une convention signée entre tous les maîtres d'ouvrage, précisant notamment l'organisation et les missions du **comité de coordination des maîtres d'ouvrage**.

Cette convention peut prévoir que les maîtres d'ouvrage achètent en commun certaines prestations dans le cadre d'un groupement de commandes, comme une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) par exemple.

Les missions qui peuvent être confiées à une AMO peuvent couvrir un périmètre relativement large :

- identification des procédures à respecter et recalage du planning opérationnel d'ensemble du projet avec les différents maîtres d'ouvrage ;
- rédaction des comptes rendus des comités de suivi et de relevés de décisions ;
- suivi financier du projet (tableaux de bord) ;
- définition des dispositifs de communication ;
- rédaction des conventions de maîtrise d'ouvrage, d'exploitation ou de mise à disposition du foncier, des cahiers des charges...

Cette mission de coordination sera éligible au financement d'Île-de-France Mobilités.

La demande de subventionnement de cette mission devra être incluse dans la demande de subvention des aménagements du pôle.

Le taux de participation d'Île-de-France Mobilités pour cette mission sera calé sur le taux moyen de financement apporté par Île-de-France Mobilités sur ce pôle.



Parking Relais de la gare de Moret – Veneux-les-Sablons (77)

● Action 2 : Réalisation des études d'Avant-Projet (AVP)

Les études AVP relatives aux différentes actions définies dans le Schéma de Référence, **doivent être réalisées par chaque maître d'ouvrage en fonction de leur périmètre d'intervention.**

Île-de-France Mobilités sera en appui technique et financier tout au long de la phase AVP.

À ce titre, l'interlocuteur d'Île-de-France Mobilités doit être associé aux réunions du comité de suivi qui seront organisées par le ou les maîtres d'ouvrage lors de cette étape du projet.

Le coût des études d'AVP doit être intégré au montant global du projet faisant l'objet de la demande de subvention auprès d'Île-de-France Mobilités. Ce qui implique un préfinancement des études d'AVP par le maître d'ouvrage.

L'objectif principal d'une étude AVP est de confirmer la faisabilité technique du programme défini en étude de pôle et, si besoin est, d'ajuster certains éléments. L'étude AVP a ainsi pour but :

- d'étudier la faisabilité technique du projet en fonction des contraintes de sous-sol, de topographie, etc. ;
- de définir la matérialité des aménagements et leurs modalités de mise en œuvre ;
- de vérifier la compatibilité de la solution retenue avec les différentes réglementations (PLUi, résultats de l'étude d'impact et de l'enquête publique...) et établir les dossiers administratifs nécessaires ;
- d'apprécier la volumétrie et l'aspect extérieur des ouvrages et aménagements paysagers ;
- d'arrêter définitivement le programme, le calendrier et préciser l'estimation du coût du projet par maîtrise d'ouvrage.

La finalisation des études d'avant-projet se conclut par :

- la réalisation de plans d'aménagement au 1/200^e avec, lorsque cela est nécessaire, des détails au 1/100^e ;
- l'estimation des coûts par action et la répartition du montant par financeurs.

● Action 3 : Procédure d'obtention des subventions d'aménagement d'Île-de-France Mobilités

A Instruction d'un dossier de demande de subvention

L'attribution des subventions d'Île-de-France Mobilités pour la réalisation d'aménagements et d'équipements d'intermodalité dans le cadre de projets de pôle d'échanges relève des instances d'Île-de-France Mobilités (commission d'investissement ou conseil d'administration, selon le montant de la participation demandé). La périodicité des commissions et des conseils d'Île-de-France Mobilités est d'environ 6 à 8 séances par an. Les ordres du jour étant définis deux mois à l'avance, les maîtres d'ouvrage doivent planifier avec Île-de-France Mobilités l'inscription de leurs demandes de subvention.

En vue de bénéficier des subventions identifiées dans le schéma de référence de pôle, chaque maître d'ouvrage doit **réaliser un dossier de demande de subvention en fin d'études d'AVP**. Si plusieurs maîtrises d'ouvrage interviennent sur un même pôle, elles devront présenter leur demande de subvention lors de la même instance (hors situations nécessitant un phasage spécifique). La demande de subvention doit inclure le montant des études d'AVP.

Le dossier de demande de subvention doit être envoyé en 1 exemplaire papier et 1 exemplaire au format numérique, **au minimum trois mois avant la tenue de l'instance concernée**, afin de permettre son instruction technique et administrative.

Afin d'assurer la complétude et la validité du dossier, des allers-retours avec l'interlocuteur d'Île-de-France Mobilités seront nécessaires au préalable.

B Composition du dossier de demande de subvention

Liste indicative des éléments composant le dossier de demande de subvention :

- note technique : justification de la demande et présentation du projet ;
- plan de localisation des aménagements (voiries et cheminements piétons) ;
- plan de l'existant ;
- plan de l'état projeté (plan-masse et coupes) ;
- justificatif de maîtrise du foncier ;
- calendrier prévisionnel ;
- devis estimatif détaillé ;
- notice de présentation des matériaux, du mobilier urbain, de la palette végétale ;
- attestation de non-commencement des travaux ;
- plan de financement : coût global et répartition financière (en € HT) ;
- RIB et SIRET ;
- délibération du conseil municipal ou du conseil communautaire ;
- attestation de l'opérateur bus validant le projet d'aménagement ;

>> [Voir liste détaillée des pièces du dossier de demande de subvention à l'annexe 2.](#)

C Règles de financement des aménagements des pôles Gares par Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités subventionne les aménagements et équipements d'intermodalité en lien direct avec le pôle, les études AVP correspondantes et la mission d'AMO si sa nécessité est avérée.

La subvention apportée aux collectivités par Île-de-France Mobilités sera au maximum de 70%⁽¹⁾ des coûts d'investissement HT (coûts travaux + coûts annexes MOE/MOA/...).

En outre, des plafonds de financements ont été fixés pour les aménagements et rénovations de Parking Relais (voir le détail des règles de financement indiqué dans le Schéma Directeur des Parkings Relais).

Pour connaître précisément la configuration des aménagements et équipements subventionnables pour les équipements labélisés (Éco-stations bus, Parkings Relais, Parkings Vélos) se reporter aux schémas directeurs respectifs :

- le schéma directeur des Éco-stations bus ;
- le schéma directeur du stationnement vélos en gares et en stations ;
- le schéma directeur des Parkings Relais.

Et pour en savoir plus sur les actions subventionnables ou non par Île-de-France Mobilités et sur les financements d'Île-de-France Mobilités en dehors des projets de pôle :

>> [Reportez-vous au chapitre 3.9 « Les financements apportés par Île-de-France Mobilités ».](#)

D Convention de financement des aménagements

Le projet de convention de financement des aménagements entre Île-de-France Mobilités et le maître d'ouvrage est élaboré à partir d'un modèle de convention établi par d'Île-de-France Mobilités.

Une fois que la commission concernée ou le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé la demande de subvention, le maître d'ouvrage doit adresser à Île-de-France Mobilités la convention signée par son représentant légal soit par voie électronique, soit par voie postale (en 2 exemplaires originaux).

L'attribution de la subvention est ensuite notifiée au maître d'ouvrage, par l'envoi d'un exemplaire de la convention de financement signée par le maître d'ouvrage et par Île-de-France Mobilités. Cette notification par courrier a lieu dans un délai de 6 à 8 semaines après le déroulement de l'instance.



ATTENTION : le démarrage des travaux avant réception de la notification officielle de l'attribution de la subvention par Île-de-France Mobilités fait perdre au maître d'ouvrage le bénéfice de ladite subvention (principe du règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités).

À titre exceptionnel, la collectivité peut demander à Île-de-France Mobilités une autorisation de démarrage anticipé des travaux.

Cette autorisation lui permettra de commencer les travaux avant réception de la notification officielle de l'attribution de la subvention d'Île-de-France Mobilités. Pour autant, cette autorisation ne préjugera pas de l'attribution de la subvention demandée.

(1) - La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles indique que « La participation minimale du maître d'ouvrage, prévue au deuxième alinéa du III de l'article L.1111-10, est fixée à 30 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques ».

Les subventions notifiées ont pour caractéristiques d'être :

- **Maximales** : pas de réactualisation aux conditions économiques de l'année en cours ; si le montant final des travaux dépasse le montant de la subvention notifiée, celle-ci ne peut être ajustée en conséquence. Si le coût des travaux est inférieur au montant de la notification, la somme mandatée est réduite d'autant.
- **Définitives** : pas de possibilité d'obtenir de nouvelles subventions pour la même opération pendant la durée d'usage de l'équipement (sauf accord d'Île-de-France Mobilités).

L'accord d'Île-de-France Mobilités doit être demandé pour toute modification de la consistance du projet subventionné.

Dans la mesure où les maîtres d'ouvrage récupèrent ensuite la TVA, les demandes de subvention doivent être formulées en montants hors taxes.

E Conventions de financement et d'exploitation des Parkings Relais et parkings vélos labellisés

Pour les Parkings Vélos et les Parkings Relais, des conventions d'investissement et d'exploitation *ad hoc* seront à formaliser spécifiquement.



Parking vélos de la gare de La Courneuve, Aubervilliers (93)

▲ Parkings Vélos

Pour l'investissement, Île-de-France Mobilités apporte un financement de 70 % max du montant lorsque les collectivités territoriales sont maîtres d'ouvrage.

Pour l'exploitation, Île-de-France Mobilités peut apporter 100 % des coûts des Parkings Vélos fermés et sécurisés, sur demande et présentation, avant le 30 juin de chaque année, d'un rapport annuel d'exploitation et d'un compte d'exploitation annuel. Les recettes perçues par le maître d'ouvrage ou son prestataire seront déduites.

Cette subvention d'exploitation pourra être :

- bonifiée si la fréquentation du Parking vélos est supérieure à 40 % ;
- amoindrie si les objectifs de qualité de service en matière de propreté et de disponibilité des équipements ne sont pas atteints.

Ainsi, afin de contrôler la qualité du service, Île-de-France Mobilités mettra en place une vérification de la propreté et de la disponibilité des équipements par enquête client mystère. Tous les espaces de stationnement sont audités chaque trimestre.



Parking Relais de la gare de Massy-Palaiseau (91)

▲ Parkings Relais

Le volet exploitation de la convention définit les critères d'attribution annuelle des bonus d'exploitation suivants :

- un **Bonus qualité de service (S1)** qui porte sur 8 items de qualité de services à respecter,
- un **Bonus fréquentation (S2)** accordé pour un taux de fréquentation de rabattants *a minima* de 80%.

Comme pour les aménagements d'espaces publics, Île-de-France Mobilités fournira au maître d'ouvrage un modèle de convention.

Les conditions d'instructions des demandes de subvention sont identiques quelle que soit la nature des équipements réalisés dans le cadre d'un projet de pôle (voir paragraphe **D** ci-avant).

F Délais de versement de la subvention et durée de validité de la convention

- **Le démarrage des travaux doit commencer 2 ans maximum après notification de la convention de financement** : conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021, le bénéficiaire de la subvention dispose d'un délai de 2 ans, à compter de la notification de la convention, pour transmettre à Île-de-France Mobilités un ordre de service de démarrage des travaux accompagné d'une demande de paiement d'un premier acompte. À l'expiration de ce délai, la subvention d'Île-de-France Mobilités devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de 2 ans par décision du directeur général d'Île-de-France Mobilités, si le Bénéficiaire établit auprès d'Île-de-France Mobilités, avant l'expiration du délai de 2 ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

Passé ce délai, la subvention d'investissement est désengagée et annulée.

- **Le solde de l'opération doit être présenté dans un délai maximum de 4 ans** à compter de la date de demande de premier acompte, conformément aux dispositions du règlement budgétaire et financier adopté par le Conseil d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance du 11 octobre 2021.

Passé ce délai, le Bénéficiaire ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

- **Les conventions sont établies pour une durée de 10 ans à 30 ans, selon le type d'équipement et la nature des travaux réalisés**, à partir de la date de mise en service. Durant cette période l'affectation des équipements subventionnés ne pourra pas être modifiée sans l'accord d'Île-de-France Mobilités.

En cas de démolition ou de modification d'affectation des équipements, le maître d'ouvrage devra en informer préalablement Île-de-France Mobilités.

La convention sera alors résiliée de plein droit, et les sommes perçues par le maître d'ouvrage correspondant à la subvention devront être reversées à Île-de-France Mobilités.

G Schéma récapitulatif des procédures de financement d'Île-de-France Mobilités



* Prorogable 1 fois exceptionnellement pour une durée de 2 ans.

4.4 MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE PÔLE (PRO, DCE ET TRAVAUX)



4 Durée des travaux selon la complexité du pôle : 12 à 24 mois

Île-de-France Mobilités n'intervient pas dans le déroulement des études PRO, DCE et Travaux. Cependant, Île-de-France Mobilités continue d'accompagner les collectivités en étant associé aux réunions du comité de suivi.

La maîtrise d'ouvrage doit également informer Île-de-France Mobilités de la date prévisionnelle d'inauguration et de mise en service de l'aménagement. Elle doit également mentionner le nom d'Île-de-France Mobilités en tant que cofinanceur de l'opération sur les différents supports de communication mis en place.

● Actions 1 et 2 : Études projet (PRO) et consultation des entreprises

Les études de projet (PRO) sont régies par la loi MOP et ont pour objectifs :

- de préciser par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments des aménagements, la nature et les caractéristiques ;
- des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre ;
- de déterminer l'implantation et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques ;
- de préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ;
- d'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;
- de permettre au maître de l'ouvrage, au regard de cette évaluation, d'arrêter le coût prévisionnel de la réalisation de l'ouvrage ;
- et, par ailleurs, d'estimer les coûts de son exploitation ;
- de déterminer le délai global de réalisation de l'ouvrage.

Les livrables attendus en fin d'étude PRO sont constitués de documents écrits (mémoires descriptifs, notes techniques, planning de réalisation, liste des adaptations apportées à l'AVP, etc.) et graphiques (plans détaillés, coupes, détails, profils en long et en travers, etc.) qui permettront d'établir le dossier de consultation des entreprises (DCE) nécessaire à la réalisation des travaux.

Une fois l'étude PRO achevée, la loi MOP impose la mise en concurrence des entreprises pour la réalisation des travaux. Dans cette passation des contrats de travaux, la MOA peut se faire aider par une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO).

Cette étape se déroule par :

- l'élaboration du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) comportant les pièces utiles et nécessaires aux entreprises pour la constitution de leur offre ;
- la sélection d'une ou plusieurs entreprises de travaux qui se chargera de la réalisation des travaux après examen et analyse des offres des différents candidats.

● Action 3 : Réalisation des travaux

La loi MOP régit les différentes étapes de réalisation des chantiers publics.

A Les études d'exécution

Les études d'exécution permettent d'établir les documents utiles à la réalisation des ouvrages d'infrastructure. Ils sont généralement établis par les entreprises de travaux, mais peuvent être réalisés par les concepteurs. Ces documents sont constitués principalement de pièces graphiques intégrant les modalités de mise en œuvre envisagées.

Ces études se justifient également au cours du chantier par l'adaptation du projet à différentes contraintes techniques imprévues. Certains compléments d'études se déroulent donc en parallèle et au fur et à mesure des travaux de construction. Les plannings détaillés établis au préalable déterminent alors l'enchaînement de l'intervention des corps d'état et les besoins spécifiques en matériels, spécialistes présents sur le chantier.

Ces études d'exécution (EXE) menées par la MOE sont destinées aux équipes de montage et d'exécution. Ces études, plus ou moins nombreuses, selon l'ampleur du chantier peuvent notamment porter sur :

- des sondages complémentaires pour affiner la connaissance des sols, au droit des appuis des ouvrages, pour préciser la position des canalisations préexistantes à éviter, pour bien définir les zones d'emprunt de matériaux ou mieux délimiter les zones de tassement à consolider ;
- l'implantation précise des ouvrages, la reprise de leur dessin ;
- la composition et l'assemblage de certains matériaux (béton, bitumineux, etc.) ;
- les devis quantitatifs détaillés par lot ou corps d'état.

Lorsque les études d'exécution sont, partiellement ou intégralement, réalisées par les entreprises, le maître d'œuvre s'assure que les documents qu'elles ont établis respectent les dispositions du projet, et, dans ce cas, leur délivre son visa.

B Coordination des acteurs

La direction de l'exécution des travaux (DET) est formée par le maître d'œuvre pour la maîtrise d'ouvrage. Le MOE y a une place centrale car il coordonne les entreprises travaillant directement sur le chantier. L'ordonnancement, la coordination et le pilotage du chantier font en effet partie de la mission du maître d'œuvre. La direction de l'exécution des travaux a pour fonction de :

- s'assurer que les documents d'exécution ainsi que les ouvrages en cours de réalisation respectent les dispositions du projet établies dans les phases précédentes ;
- s'assurer que les documents produits par l'entrepreneur, en application du contrat de travaux ainsi que l'exécution des travaux sont conformes audit contrat ;
- délivrer tous ordres de service, établir tous procès-verbaux nécessaires à l'exécution du contrat de travaux, procéder aux constats contradictoires et organiser et diriger les réunions de chantier ;
- vérifier les projets de décomptes mensuels ou les demandes d'avances présentés par l'entrepreneur, d'établir les états d'acomptes, de vérifier le projet de décompte final établi par l'entrepreneur et d'établir le décompte général ;
- assister la maîtrise d'ouvrage en cas de différend sur l'exécution ou le règlement des travaux.

C Fonctionnement du pôle lors des travaux

Lors des travaux, usagers et riverains continuent de fréquenter le pôle. Il est important d'assurer la continuité de la desserte du pôle par les différents modes. Cela peut passer par la réorganisation temporaire de certains arrêts de bus, sans toutefois trop les éloigner du pôle.

Une communication cohérente auprès des usagers permet de limiter leur inconfort. Elle prend en charge la présentation des aménagements qui vont être réalisés par les différents maîtres d'ouvrage et informe les usagers sur les mesures temporaires permettant d'assurer le fonctionnement du pôle en phase de travaux (modification des accès à la gare, du stationnement du positionnement des arrêts de bus, etc.).

Ce plan de communication, commun à tous les maîtres d'ouvrage et financeurs du projet met en rapport, à chaque du projet, les objectifs, les cibles, les supports et les lieux vecteurs de la communication du projet. Pour une bonne efficacité et cohérence, il est recommandé de définir un pilote du plan de communication, en lien avec le maître d'ouvrage principal, s'il en est.

Pendant la phase travaux, le comité de coordination des maîtres d'ouvrage continue à se réunir régulièrement, notamment **pour identifier les impacts des travaux sur l'exploitation de certains espaces et équipements**, du réseau de transport en commun **ainsi que sur les cheminements** à l'intérieur du périmètre du pôle.

D Urbanisme tactique et transitoire

La phase travaux est également l'occasion de **tester des configurations avant la mise en service** du pôle. L'urbanisme tactique est un outil pour tester et ajuster différentes configurations à moindres frais.

Si de nombreux exemples présentent des réaménagements favorisant le vélo, tous les modes peuvent bénéficier de cette approche urbanistique. Dans le cadre d'un projet de pôle, l'urbanisme tactique permet de laisser les usages s'exprimer dans l'espace public puis d'adapter progressivement les changements de cheminements ou les reconfigurations du pôle. Il s'agit ainsi d'une première étape possible avant l'installation d'aménagements et d'équipements plus ambitieux et pérennes.

E Comité de suivi en phase chantier

Le maître d'ouvrage s'engage à tenir des comités de suivi réguliers pendant la phase de maîtrise d'œuvre et de travaux et à y convier Île-de-France Mobilités avec un délai de préavis de 15 jours.

Les éléments de présentation faisant l'objet du comité seront transmis à Île-de-France Mobilités *a minima* 5 jours avant la tenue de la réunion.

F Organisation des travaux et gestion des flux voyageurs

En période travaux, un travail d'information et de signalétique sera réalisé par les maîtres d'ouvrage, coordonnés par une mission OPC.

Le maître d'ouvrage identifie un ordonnancement des différents projets permettant de faciliter les interventions. Le bon enchaînement des différents chantiers sera toutefois finement étudié par l'équipe de maîtrise d'œuvre qui sera retenue, dès l'élaboration de l'avant-projet, afin de prendre en compte les contraintes d'accès au site.

Sur la base du travail et des études qui seront conduites par l'équipe de maîtrise d'œuvre et par l'OPC, le maître d'ouvrage accordera une attention particulière à la gestion des flux pendant les travaux. Cette attention sera portée pour chaque projet, en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux.

La définition des cheminements / itinéraires (pour l'ensemble des modes) et de la signalétique permettant de maintenir un accès à la gare, aux lignes de bus et plus globalement au quartier, interviendra au moment des phases d'études opérationnelles (avant-projet et projet).

G La communication en phase « chantier »

Le maître d'ouvrage s'engage à mentionner le nom d'Île-de-France Mobilités, cofinanceur de l'opération ainsi, que son logotype :

- sur tout acte de communication ou d'information destiné au public concernant l'opération financée ;
- sur les panneaux d'information de chantiers et notamment :
 - le taux et/ou montant de participation financière d'Île-de-France Mobilités en tant que cofinanceur de l'opération ;
 - ainsi que son logo, dans les proportions d'affichage similaires à celles des autres financeurs.

S'il est constaté une pratique différente à ces principes, les paiements seront suspendus dans l'attente d'une modification, à la charge du Bénéficiaire, des supports de communication non conformes.

Si le maître d'ouvrage prévoit également lors du lancement des travaux une opération de communication « Pose de la première pierre », il devra en informer au minimum 1 mois à l'avance Île-de-France Mobilités.



Parvis de la gare de Bourg-la-Reine (92)

H La mise en service du pôle

À la fin du chantier, le maître d'ouvrage peut être secondé lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement par son assistant à maîtrise d'ouvrage. Cette assistance consiste à :

- organiser les opérations préalables à la réception des travaux ;
- assurer le suivi des réserves formulées lors de la réception des travaux jusqu'à leur levée ;
- procéder à l'examen des désordres signalés par le maître de l'ouvrage ;
- constituer le dossier des ouvrages exécutés nécessaires à leur exploitation.

Île-de-France Mobilités ne participe pas aux opérations de réception, mais se réserve le droit de prendre toute disposition qu'il juge nécessaire (demande de documentation, contrôle sur site, audit) pour contrôler la conformité des travaux réalisés par rapport au dossier de demande de subvention validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Un mois avant la fin des travaux, le maître d'ouvrage informe Île-de-France Mobilités des dates prévisionnelles d'inauguration et de mise en service de l'Aménagement.

4.5 CONCERTATION ET COMMUNICATION SUR LE PROJET DE PÔLE

4.5.1 La concertation réglementaire : étude d'impact et enquête publique

A La concertation

La concertation permet de recueillir l'avis du public sur le projet proposé par le Maître d'Ouvrage. Selon l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, sont concernés par une démarche de concertation :

- les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;
- la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et en conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants (R. 103-1 du code de l'urbanisme) ;
- la transformation d'une voie existante en aire piétonne d'une superficie supérieure à 3 000 m² ou la suppression d'une aire piétonne d'une même superficie (R. 103-1 du Code de l'urbanisme) ;
- la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros. (R. 103-1 du Code de l'urbanisme).



Parking Relais de la gare d'Herblay (95)

B L'évaluation environnementale (étude d'impact)

L'évaluation environnementale des projets est une démarche favorisant la prise en compte de l'environnement par des projets (de travaux, de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage) qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. L'évaluation environnementale constitue un processus d'aide à la décision, en amont de la réalisation des projets.

Cette démarche passe en particulier par :

- la réalisation, par le maître d'ouvrage du projet, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement (dénommé « **étude d'impact** ») ;
- des consultations (du public, de collectivités territoriales...), avec en particulier un avis de l'autorité ; environnementale qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet ;
- et la prise en considération, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations issues de l'étude d'impact, des consultations effectuées et du maître d'ouvrage...

Les projets concernés peuvent être soumis à évaluation environnementale soit de manière systématique, soit à l'issue d'un examen au « cas par cas ».

Les projets soumis à la procédure d'examen au cas par cas sont définis à l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.



Parking vélos de la gare Saint-Denis-Université (93)

L'examen au « cas par cas »

La demande d'examen au cas par cas est adressée par le maître d'ouvrage du projet, ou une personne habilitée à le représenter, à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, désignée selon le statut du maître d'ouvrage ou le niveau de décision, en application de l'article R. 122-6 du Code de l'environnement.

En Île-de-France, il peut s'agir (Décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas) :

- **du préfet de région**, représenté par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) ;
- **de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale** (MRAE) en cas de conflit d'intérêts ;
- **du préfet de département** (cas par cas « Essoc » pour des modifications de projets soumis à autorisation environnementale) ;
- **du ministre en charge de l'environnement**, représenté par le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) ;
- **du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** (CGEDD).

La demande d'examen au cas par cas doit intervenir avant le dépôt du ou des dossiers de demande d'autorisation du projet.

En effet, la décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas dispensant de réaliser une évaluation environnementale (ou, le cas échéant, de réaliser une évaluation environnementale faisant suite à la décision d'obligation) est une pièce obligatoire du dossier de demande d'autorisation.

L'examen au cas par cas constitue donc un exercice d'anticipation mais qui s'appuie sur une connaissance suffisamment précise du projet et de son site d'implantation.

Si une étude d'impact est nécessaire, elle portera sur l'ensemble du projet. Une coordination des maîtres d'ouvrage est nécessaire.

Une convention de coordination de maîtrise d'ouvrage pourra alors être signée afin de faciliter ces démarches.



Textes de référence : principalement les articles L. 122-1 à L. 122-3-4, R. 122-1 à R. 122-14 et R. 122-24 à R. 122-24-2 du Code de l'environnement.



Notice explicative : le ministère chargé de l'environnement a réalisé une notice explicative pour les demandes d'examen au cas par cas : Formulaire cas par cas (service-public.fr).

C L'enquête publique environnementale

Lorsque certains plans, programmes ou projets (d'aménagements, d'ouvrages, de travaux...) sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement, en raison de leurs caractéristiques et de leurs impacts potentiels, la loi impose que soit réalisée une enquête publique dite « environnementale » préalablement à leur autorisation, leur adoption ou leur approbation.

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

Elle est, entre autres, obligatoire dans les cas suivants :

- les projets nécessitant une étude d'impact ;
- les opérations susceptibles d'affecter l'environnement et nécessitant une Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Modalités :

L'enquête publique « environnementale » est, le plus souvent, ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision finale sur le projet ou le document de planification concerné.

Elle suppose notamment :

- la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête chargé(e) de conduire l'enquête publique ;
- la constitution d'un dossier accessible au public pendant toute la durée de l'enquête ;
- la consignation des observations et propositions émises à cette occasion ;
- la rédaction, par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, d'un rapport et de conclusions motivées sur le projet ou le document de planification concerné.

Après l'enquête et avant décision finale, le porteur du projet ou du document de planification concerné a alors la possibilité d'apporter des modifications à celui-ci sous réserve, d'une part, que ne soit pas remise en cause son économie générale et, d'autre part, que ces modifications procèdent de l'enquête.



Textes de référence : articles L. 120-1 à L. 123-19-11 et R. 123-1 à R. 123-46 du Code de l'environnement.



Fiche pratique : le CEREMA a réalisé une fiche outil dédiée à l'enquête publique « environnementale » prévue par le Code de l'environnement (cerema.fr).

4.5.2 Temps d'échanges et d'informations avec le public

En plus de l'enquête publique, le maître d'ouvrage peut prévoir **des temps d'échanges et d'informations** avec les usagers et les habitants à différentes étapes de conception et de réalisation du projet de pôle. C'est au maître d'ouvrage d'organiser, s'il le souhaite, ces échanges.

La communication auprès du public permet une meilleure acceptation et appropriation du projet par les usagers. Ces partages d'informations servent aussi à mieux anticiper les actions à mettre en œuvre avec les riverains (habitants, commerçants, associations PMR, opérateurs de transport...) en amont de la phase chantier et gérer les désagréments et la sécurité des chantiers (modification de parcours, durée des travaux, etc.).

L'édition et la diffusion des différents supports sont validées par chaque partenaire et financeur des maîtres d'ouvrage.

Ces temps d'échanges et d'informations peuvent être mis en place, par exemple :

- **dès validation du schéma de référence de pôle** pour informer les habitants de l'existence d'un projet formalisé, mais dont les modalités d'exécutions restent encore à consolider ;
- **au cours des phases d'études** suivantes (AVP et autres études techniques) ;
- **au cours des différents chantiers** qui rythmeront la mise en œuvre du projet, période qui peut s'étaler sur plusieurs mois au cours de laquelle les usagers devront être plus précisément informés des modifications temporaires de fonctionnement des équipements ou des infrastructures qu'ils utilisent quotidiennement.

Ces échanges peuvent permettre à la fois d'améliorer la conception des projets et à la fois de favoriser l'acceptation et l'appropriation du projet par les usagers :

- **faire comprendre et partager les objectifs du projet** : informer les usagers, commerçants, résidents ou actifs du quartier de gare sur les objectifs généraux du PDU, et sur leur déclinaison locale dans le cadre du projet de pôle PDU (ce que le projet apportera dans l'amélioration des déplacements et du fonctionnement du site) ;
- **intégrer les contraintes locales dans la conception détaillée des aménagements** : prendre en compte des contraintes individuelles ou d'exploitation qui n'ont pu être précisément identifiées au cours de l'étude préliminaire (entrées de bâtiment, modalités pratiques de livraison ou de transfert de fonds, accès pompiers...) ;
- **mieux gérer les désagréments et la sécurité des chantiers** : informer les usagers sur les modifications temporaires des flux de circulation et la durée prévisionnelle des chantiers : positionnement d'arrêts de bus provisoires, modification de plans de circulation ou d'accès au domaine ferroviaire...
- **informer sur les durées prévisionnelles** des différents chantiers.

D'un point de vue général, Île-de-France Mobilités laisse à chaque MOA le soin de décider de la mise en place ou non d'une concertation hors cadre réglementaire.

4.5.3 La communication en phase travaux

Les maîtres d'ouvrage doivent s'accorder sur les questions de communication en phase travaux.

Une communication cohérente auprès des usagers doit être prévue pour accompagner la mise en œuvre du projet tout au long de la phase travaux, tant du point de vue de la présentation des aménagements qui vont être réalisés par les différents maîtres d'ouvrage que de l'information donnée aux usagers sur les mesures temporaires permettant d'assurer le fonctionnement du pôle en phase travaux (modification des accès à la gare, du stationnement, du positionnement des arrêts de bus...).

Il est donc important qu'un plan de communication d'ensemble soit bâti en commun avec tous les maîtres d'ouvrage et financeurs du projet. Un tel plan ne doit pas se résumer à une liste d'actions, mais réellement mettre en rapport, à chaque phase du projet, les objectifs, les cibles, les supports et les lieux vecteurs de la communication du projet.

Pour une bonne efficacité et cohérence, il est recommandé de définir un pilote du plan de communication (le maître d'ouvrage principal, par exemple).

5 | EXPLOITATION ET RETOUR D'EXPÉRIENCE

5.1 LA GESTION DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Des discussions doivent être menées entre tous les maîtres d'ouvrage, les gestionnaires de voirie et les opérateurs. En effet, selon le type d'équipement, d'ouvrage et de périmètre, la gestion et la maintenance peuvent être différentes.

Ci-après, un exemple de répartition préconisée pour la gestion des équipements :

ÉQUIPEMENT / OUVRAGE DU PÔLE D'ÉCHANGE	GESTION (ENTRETIEN COURANT)
SÉCURITÉ	
Vidéo protection espace public	Ville
Ouvrages défensifs	Gestionnaire de voirie
Contrôle d'accès uniquement nécessaire au bon fonctionnement de l'ERP (pompiers, convoyeurs, maintenance du réseau)	Opérateur de transport
Dispositif d'accès parvis pour les fonctions autres	Gestionnaire de voirie
Borne incendie	Gestionnaire du réseau d'eau de la Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI)
ESPACE PUBLIC	
Mobilier urbains fixes (assise, poubelle, barrière...)	Gestionnaire de voirie
Végétation, espaces verts	Gestionnaire de voirie
Éclairage public	Gestionnaire de voirie
Mât signal (totem signalétique gare/station)	Gestionnaire de voirie
Sol, revêtements (dont émergences assainissement)	Gestionnaire de voirie
Système de rétention des eaux pluviales du parvis (bassin, noues...)	Gestionnaire de voirie
Prolongement extérieur des commerces (terrasse de café)	Gestionnaire de voirie

ÉQUIPEMENT / OUVRAGE DU PÔLE D'ÉCHANGE (suite)	GESTION (ENTRETIEN COURANT)
INTERMODALITÉ / ACCESSIBILITÉ	
Poste à quai (arrêt de bus sur voirie) y compris l'abri voyageurs	Gestionnaire de voirie
Éco-station bus	Opérateur de transport
Local conducteurs	Opérateur de transport
Places de stationnement réservées : personnes handicapées, 2 roues-motorisés, taxis, dépose-minute, autopartage...	Gestionnaire de voirie
Consignes et abris vélos	Gestionnaire de voirie ou opérateur de transport
Signalétique routière et jalonnement piétons, cyclistes...	Gestionnaire de voirie
Information voyageurs dédiée à l'intermodalité sur parvis et équipements intermodaux	Opérateur de transport
Borne d'information voyageurs sur les poteaux bus	Opérateur de transport
Poteau bus francilien	Opérateur de transport

5.2 RETOUR D'EXPÉRIENCE ET ÉVALUATION

Il est recommandé aux maîtres d'ouvrage du pôle **de réaliser une évaluation**, environ un an après la mise en service de l'ensemble des actions du projet de pôle, **afin de mesurer la satisfaction des usagers vis-à-vis des aménagements réalisés sur le pôle**. Île-de-France Mobilités pourra accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation de cette évaluation technique.

Cette évaluation sera basée sur des enquêtes voyageurs qui devront inclure un volet quantitatif (enquête en face à face pour évaluer la satisfaction des usagers et l'évolution des parts modales) et un volet qualitatif (entretiens individuels ou focus groupe).

Cette évaluation côté voyageurs devra être complétée par un entretien technique auprès des services gestionnaires des équipements pour évaluer le fonctionnement et éventuellement les mesures correctives à apporter.



Éco-station bus de la gare d'Herblay (95)



Parking vélos de la gare de Neuilly-Plaisance (93)



ANNEXES

ANNEXE 1 : PÔLES MAJEURS « COMPLEXES » / FINANCEMENT CPER

À l'échelle de l'Île-de-France, il existe une diversité de pôles d'échanges, par le nombre de voyageurs, l'offre de transports, l'insertion dans la ville...

En termes de gouvernance et de financement, les pôles d'échanges multimodaux se répartissent en deux grandes catégories :

- **Les pôles majeurs parfois qualifiés de « complexes »** éligibles à des financements du CPER (Contrat de Plan État-Région) pour le périmètre ferroviaire, et des financements mixtes (CPER et droit commun Île-de-France Mobilités pour le périmètre intermodal).
- **Les autres pôles** éligibles à des financements Île-de-France Mobilités exclusivement sur le périmètre intermodal.

A1-1 Le financement CPER

Le Contrat de Plan État-Région (CPER) est un document par lequel l'État et la Région s'engagent, dans un souci de coordination de l'action publique, sur la programmation et le financement pluriannuels de projets et d'actions majeurs dont un volet est dédié aux transports.

Le CPER 2015-2020 a été prolongé jusqu'en 2022. Il comporte un programme dédié aux études des pôles multimodaux qui sont les suivants : Melun, Val de Fontenay, Saint-Denis, Noisy-le-Sec, Poissy, Mantes-la-Jolie, La Défense, Bi-pôle Gare du Nord - Gare de l'Est...

Dans le CPER 2015-2020 prolongé à 2022 pour les pôles PDUIF labellisés CPER, les clés de répartition sont les suivantes :

- 15 % État ;
- 35 % Région ;
- 50 % bloc local et opérateurs.

Ces clés de financement pourraient évoluer dans le cadre du prochain CPER (2023-2028).

A1-2 Les périmètres d'intervention

Les pôles majeurs complexes comportent deux périmètres d'intervention qui s'articulent :

- **Le périmètre ferroviaire**, comprenant l'ensemble des espaces de la gare (notamment le bâtiment voyageurs) jusqu'aux quais, y compris les franchissements des voies (passerelle et passages souterrains), et la partie des parvis inscrite dans le périmètre foncier du domaine ferroviaire.
- **Le périmètre intermodal**, constitué par les espaces publics autour de la gare qui accueillent des fonctions multimodales : parvis, stations bus ou arrêts de bus, stationnements vélos et les Parkings Relais.

Contrairement aux pôles présentés dans le présent guide, les pôles majeurs présentent un réaménagement conséquent du périmètre ferroviaire afin de répondre à plusieurs logiques qui peuvent se cumuler :

- désaturation des espaces de circulation ou congestion des flux ;
- mise en accessibilité de la gare ;
- amélioration urbaine du lien ville-ville à travers la gare (*via* un passage souterrain ou une passerelle).

Les programmes sur le périmètre ferroviaire peuvent faire appel à plusieurs lignes de financement qui ont chacun leurs propres clés de répartition :

- Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) ;
- CPER-Gares-désaturation ;
- CPER-pôles PDUIF ;
- Programme Pluriannuel des Gares (PPG SNCF) ou Programme Quadriennal d'Investissement (PQI-RATP) adossés aux contrats pluriannuels signés entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs.

Le périmètre intermodal fait l'objet de financements dits « de droit commun » fléchés plus spécifiquement vers des équipements intermodaux.

Ainsi, le stationnement vélos, les Éco-stations bus et les Parkings Relais disposent de financements définis dans le cadre de leurs schémas directeurs respectifs.

A1-3 Les étapes de projet d'un pôle majeur complexe

Chaque étape de projet fait l'objet d'une convention de financement spécifique au bénéfice du maître d'ouvrage. La maîtrise d'ouvrage de ce type de pôles est assurée de la manière suivante :

- **Les études de faisabilité jusqu'à l'approbation du schéma de principe ou de l'obtention de la déclaration d'utilité publique** sont sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, qui peut, à la demande explicite de la collectivité, déléguer cette maîtrise d'ouvrage.
- **Les études AVP-PRO** et les travaux sont sous une maîtrise d'ouvrage définie par le schéma de principe du pôle pour chaque périmètre d'intervention ou chaque élément de programme les constituant. Dans ces étapes, Île-de-France Mobilités assure un rôle de coordination et de vision globale des études du pôle tout en garantissant un rôle de contrôle sur les coûts, délais, programme.

Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités approuve successivement le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), les modalités de concertation, le bilan de la concertation, le Schéma de principe (accompagné le cas échéant du dossier d'enquête publique), la Déclaration de projet (à l'issue de l'enquête publique), et les avant-projets de chaque maître d'ouvrage consolidés dans un AVP unique du pôle.

Il faut considérer environ 6-7 ans d'études et de procédure et 6-8 ans de réalisation pour mener à bien le programme du pôle.

Étapes d'un projet de grand pôle d'échanges multimodal

		ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3	ÉTAPE 4	ÉTAPE 5	ÉTAPE 6
ÉTAPES		Phase amont	Schéma de principe et Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (PEUP)	Élaboration de l'AVP	Élaboration du projet	Travaux et Mise en service	Clôture
				Pour chaque MOA	Pour chaque MOA	Pour chaque MOA	Pour chaque MOA
LIVRABLES	CA	Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)	Schéma de principe	CA Avant-projet administratif (tout périmètre de MOA)	Projet	Réalisation des travaux	Clôture des marchés, récolement, levée des réserves
		Modalités de la concertation	Dossier enquête publique	Désignation des MOA pour les phases PRO-REA			
	CA	Bilan de la concertation	Désignation des MOA pour les AVP		Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)	Mise en service	Retour d'Expérience (REX)
		CA Île-de-France Mobilités : convention de financements, suivi du respect du programme, coordination					

ANNEXE 2 : DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION POUR LE FINANCEMENT D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITÉ

RAPPEL :

En vue de bénéficier des subventions identifiées dans le schéma de référence du pôle, chaque maître d'ouvrage doit réaliser un dossier de demande de subvention en fin d'études d'AVP.

Cette demande de subvention doit porter sur toutes les actions inscrites au schéma de référence de pôle (sauf exception justifiée liée à un phasage spécifique, nécessitant un accord préalable d'Île-de-France Mobilités).

Afin d'assurer la complétude et la validité du dossier, des allers-retours (réunions de travail, échanges par mails de documents/plans...) avec l'interlocuteur d'Île-de-France Mobilités sont nécessaires en amont.

Le dossier finalisé de demande de subvention doit être adressé à Île-de-France Mobilités (un exemplaire numérique et un exemplaire papier) **trois mois avant la tenue de la commission ou du conseil d'administration à laquelle sera présentée la demande de subvention.**

CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE SUBVENTION :

A2-1 Un courrier du maître d'ouvrage

Il précise l'objet du projet et sollicite une subvention de la part d'Île-de-France Mobilités.

A2-2 Une note technique

Elle comprend :

1/ La justification de la demande (se référer au Schéma de Référence)

- Offre existante des transports en commun et usages à la gare/station ;
- Objectifs du projet de réaménagement (dysfonctionnements, nouvelle station...);
- Justification des évolutions éventuelles (aménagement et coûts) entre le Schéma de Référence et le projet faisant l'objet de la demande de subvention.

2/ La présentation du projet

- **Description des aménagements :**
 - nature du projet à financer ;
 - articulation éventuelle du projet avec des équipements labellisés par Île-de-France Mobilités (Éco-station bus, Parking Relais, stationnement vélos) ou d'autres projets concernant le même périmètre ou influant sur les conditions de rabattement sur la gare/station (projet urbain, schéma cyclable, PLD...);
 - qualité de service prévue (Accessibilité et stationnement PMR, Information multimodale, cheminements piétons, éclairage, paysagement...).

- **Contexte foncier** : plan des périmètres fonciers.
- **Autres documents optionnels pouvant concourir à la compréhension du projet** :
 - reportage photo ;
 - plans supplémentaires (exemple : offre de stationnement à l'échelle d'une communauté d'agglomération ...) ;
 - acquisition foncière ;
 - promesse de vente du terrain ;
 - planches du traitement architectural ;
 - convention d'occupation...

A2-3 Plans de localisation des aménagements projetés

À l'échelle du pôle d'échanges multimodal ou du projet urbain.

1/ Plan de l'existant

À une échelle permettant d'identifier :

- le périmètre de l'opération ;
- les cheminements piétons et PMR jusqu'à la gare/station ;
- les équipements intermodaux préexistants (PR, Éco-station bus, stationnement vélos).

2/ Plan de l'état projeté

- Plans niveau AVP à l'échelle 1/200^e (voire un 1/100^e si cela s'avère nécessaire) permettant d'identifier l'ensemble des actions à financer.
- Coupes des espaces publics et voirie réaménagés.

A2-4 Justificatif de maîtrise du foncier

A2-5 Calendrier prévisionnel

- Démarrage des travaux.
- Durée des travaux.
- Mise en service prévisionnelle des différents aménagements au mois près.

A2-6 Devis estimatif détaillé

Par poste d'investissement (travaux et aménagements complémentaires) en euros hors taxes, avec l'indication des m² et/ou ml concernés et, *a minima* :

- Installation du chantier (dont clôture, signalisation...).**
- Travaux préparatoires, libération des emprises** :
 - démolition (chaussée, trottoir...);
 - dépose de bordures et de caniveaux ;
 - démolition de maçonnerie ;
 - dépose de tampons et grilles, de barrières, de mobilier urbain, de signalisation verticale essouchement d'arbres.
- Terrassement, fourreaux, tranchée pour assainissement.**

Assainissement :

- fourniture et pose de canalisations ouvrages sur collecteurs (regards de visite, raccordement aux collecteurs existants, bouche avaloir, regard à grille) ;
- mise à niveau de regard.

Voirie et espaces piétonniers :

- dressage des fonds de forme ;
- grave ciment, grave bitume, béton bitumineux, béton, pavés-bordures.

Éclairage public :

- dépose de candélabres ;
- fouilles sur trottoirs ;
- boîtes de jonction, massifs, armoires EP ;
- fourniture et pose des supports d'éclairage public, raccordement sur le réseau existant, raccordement des abris et locaux.

Mobilier urbain, équipements.

Signalétique, signalisation :

- signalisation horizontale (lignes continues, discontinues, zigzag, passages piétons) ;
- signalisation verticale (signalisation de police, supports et panneaux) ;
- signalisation directionnelle (barrière piéton, bande podotactile) ;
- espaces verts, traitement paysager.

Frais d'études, de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Devront être précisés les coûts unitaires et la quantité pour chaque poste.

A2-7 Notice de présentation des matériaux, du mobilier urbain et de la palette végétale

A2-8 Attestation de non-commencement des travaux pour l'ensemble des équipements financés

A2-9 Plan de financement

- Coûts détaillés par action, incluant les frais de MOA/MOE.
- Coût global par action avec répartition entre financeurs : part Île-de-France Mobilités, part maître d'ouvrage, part autres financeurs.

A2-10 RIB (Compte Banque de France) et SIRET

S'il s'agit de la première demande de subvention.

A2-11 Délibération du Conseil municipal ou du Conseil communautaire

Délibération approuvant le projet d'aménagement et autorisant le maire ou le président à solliciter une subvention auprès d'Île-de-France Mobilités au taux maximal autorisé, ainsi qu'à signer toutes les pièces afférentes conformément aux politiques d'intermodalité d'Île-de-France Mobilités.

A2-12 Attestation de l'opérateur bus validant le projet d'aménagement

ANNEXE 3 : DESCRIPTION DE L'ENQUÊTE INTERMODALITÉ

OBJECTIF

- Connaître les pratiques de déplacement des voyageurs du pôle Gare.

A3-1 Enquête-interview

L'enquête sera réalisée *via* un questionnaire administré par des enquêteurs auprès des personnes entrant ou sortant du domaine ferroviaire (bâtiment voyageurs et accès directs aux quais). Les enquêteurs seront répartis aux différents accès et pourront accompagner les voyageurs jusqu'aux quais (dans ce cas, le bureau d'études devra obtenir l'autorisation de l'exploitant de la gare).

Les enquêtes seront réalisées un jour ouvrable de base : mardi ou jeudi, hors vacances scolaires, jours fériés et jours accueillant un événement (marché, manifestation...).

Selon l'importance des flux voyageurs, l'enquête sera réalisée sur toute la journée ou uniquement sur les périodes de pointe du matin et/ou du soir (pour les gares dont la desserte en train est très réduite en milieu de journée).

L'enquête sera réalisée auprès des personnes en rabattement le matin sur la gare. Les personnes en diffusion devront également être interrogées si plus de 20 % des flux voyageurs en période de pointe du matin se font en diffusion (des quais vers la ville).

Le questionnaire devra porter au minimum sur les thématiques suivantes :

- raison de présence en gare (prendre le train, accompagner un voyageur, se rendre aux guichets...);
- motif du déplacement ;
- mode de rabattement/diffusion utilisé par rejoindre/quitter la gare ;
- commune/quartier d'origine/de destination ;
- fréquence de déplacement pour le même motif ;
- lieu de stationnement pour les personnes se rabattant/diffusant en VL ;
- profil (âge, actifs/non actifs...).

A3-2 Comptage

Un comptage exhaustif des entrants (ou entrants et sortants si l'enquête-interview porte sur l'ensemble des flux voyageurs) sera réalisé sur la même amplitude horaire que l'enquête-interview. Pour que le comptage soit exhaustif, il est nécessaire d'effectuer des comptages à chaque accès au domaine ferroviaire.

Les données collectées seront retranscrites dans un tableau par sens, par accès et par tranches horaires de 15 ou 30 minutes. Elles permettront de pondérer les résultats des questionnaires en face-à-face en donnant un poids à chaque questionnaire proportionnel aux flux voyageurs comptabilisés.

Les questionnaires devront être pondérés :

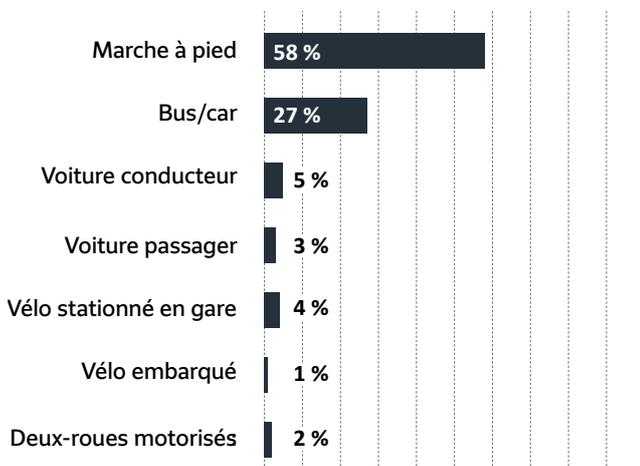
- par tranche horaire au minimum ;
- par sens si l'enquête intermodalité porte sur les entrants et les sortants ;
- par accès si nécessaire, pour différencier les résultats par accès ou par côté de la gare.

A3-3 Comptage et enquête-interview complémentaires

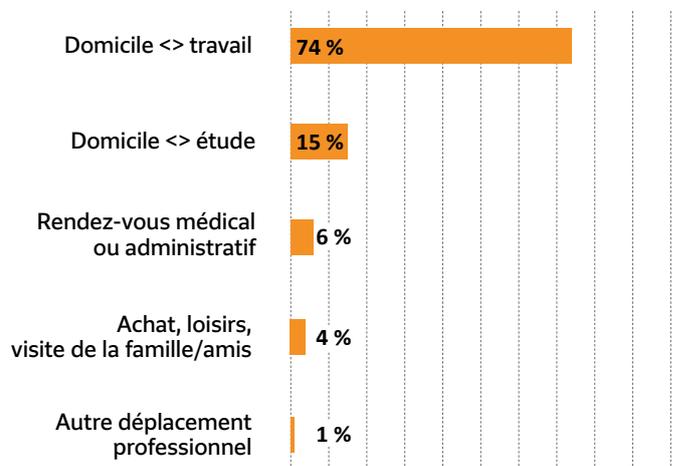
Si les flux voyageurs sont importants au niveau des arrêts de bus ou de l'Éco-station bus, des enquêtes-interviews auprès des montants/descendants pourront également y être réalisées. Elles apporteront des informations complémentaires sur les échanges bus-bus et bus-ville.

Exemple de restitution :

Modes de rabattement en gare



Motifs de déplacement



ANNEXE 4 : DESCRIPTION DE L'ENQUÊTE DE STATIONNEMENT

OBJECTIF

- Estimer, dans un rayon de 500 m autour du pôle, le nombre de places de stationnement occupées par des personnes stationnant plus de 6 heures et se rabattant en voiture sur la gare pour ensuite prendre le train.

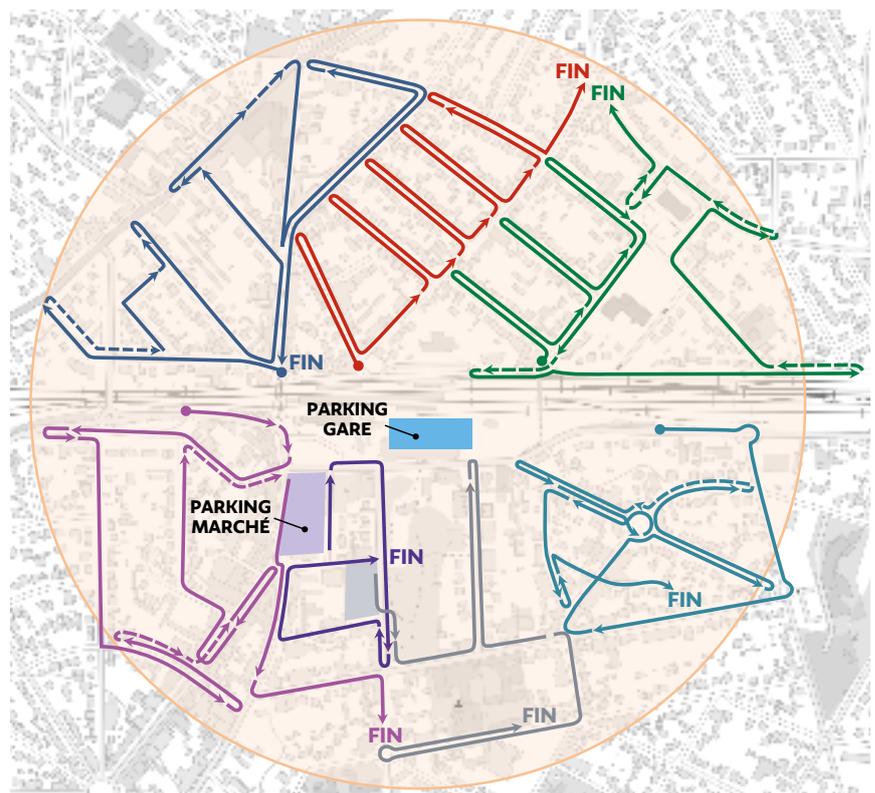
A4-1 L'enquête de rotation

A4-1.1 Déroulement de l'enquête de rotation :

- Repérage préalable de l'offre de stationnement publique et de la réglementation du stationnement sur le périmètre d'enquête (voiries et parkings) dans un rayon de 500 m autour des accès à la gare.
- Découpage du périmètre en secteurs d'enquête. Le découpage devra se faire en fonction du type d'offre (parking ou voirie), de la réglementation et de la proximité de pôle.
- Sur chaque secteur, un enquêteur effectuera une rotation toutes les heures selon un parcours prédéterminé de 6 h à 21 h (15 rotations).
- Relevé, pour chaque place de stationnement licite (y compris places PMR mais hors places livraison, taxi, police...), de la présence ou non d'un véhicule.
- Si un véhicule est présent, identification partielle de ce dernier par le relevé d'une partie de la plaque d'immatriculation. Ce relevé à la place permet ensuite de connaître la durée de stationnement de chaque véhicule.
- Dénombrement des véhicules en stationnement illicite.

Exemple de parcours d'enquête :

- Enquête de rotation sur l'ensemble de l'offre de stationnement publique situé dans un rayon de 500 mètres autour de la gare.
- 8 parcours dont 6 sur voirie et 2 sur parkings.



A4-1.2 Données à restituer

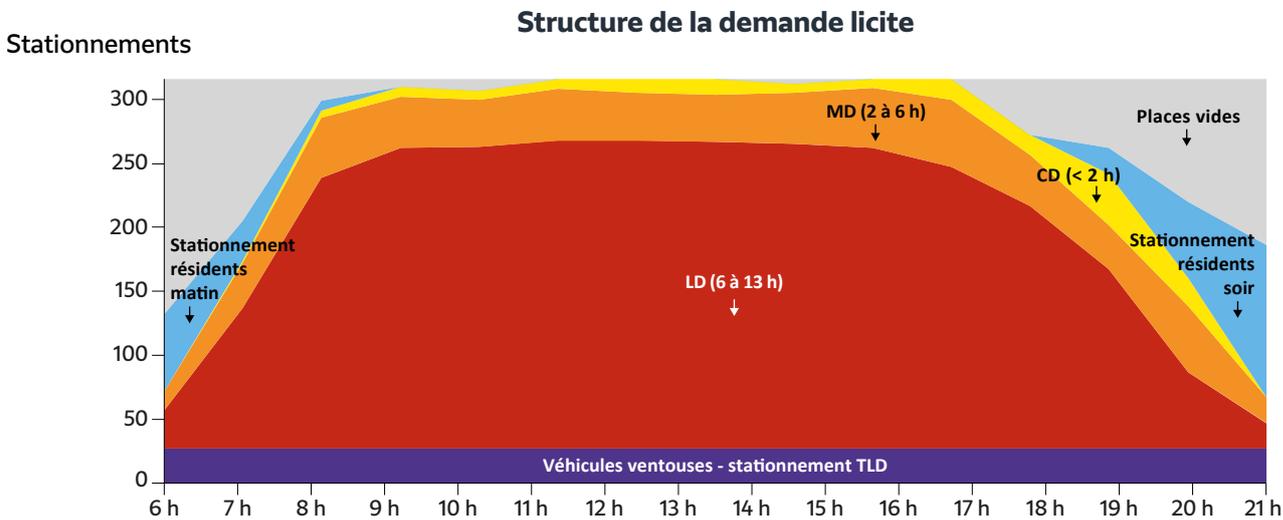
A4-1.2.1 Structure de la demande de stationnement

- **LE « STATIONNEMENT RÉSIDENTS »** qui correspond au stationnement nocturne des résidents du quartier qui commence en fin de journée ou se prolonge en tout début de matinée.

On comptabilise dans cette catégorie :

- tous les véhicules présents à la 1^{re} rotation et partis avant la 4^e rotation ;
- et tous les véhicules présents à la dernière rotation et observés uniquement dans les 3 dernières rotations.

- **LE « STATIONNEMENT COURTE DURÉE »** : véhicules stationnés moins de 2 heures (présents à 2 rotations maximum exception faite du stationnement résidents et de la dépose-minute).
- **LE « STATIONNEMENT MOYENNE DURÉE »** : véhicules stationnés entre 2 heures et moins de 6 heures consécutives (observés sur 3 à 6 rotations), à l'exception des véhicules en stationnement résidentiel.
- **LE « STATIONNEMENT LONGUE DURÉE »** : véhicules présents plus de 6 heures consécutives, à l'exception des véhicules ventouses.
- **LE « STATIONNEMENT VENTOUSE » OU « TRÈS LONGUE DURÉE »** : véhicules présents de la 1^{re} à la dernière rotation.

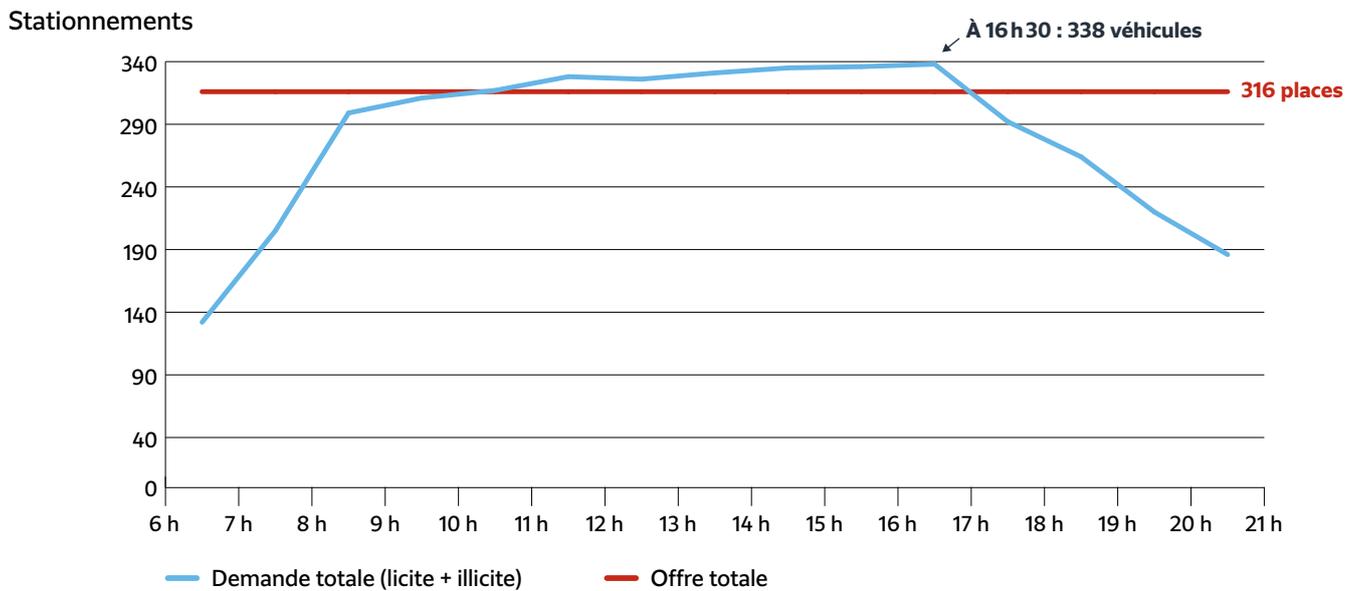


Stationnements	6 h	7 h	8 h	9 h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	19 h	20 h	21 h
Places vides	184	111	17	6	9	0	0	0	4	0	0	44	54	96	130	
Stationnement résidents	60	31	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	60	119	
Stationnement CD*	0	2	5	8	7	8	11	12	7	7	16	15	40	22	0	
Stationnement MD*	15	35	47	40	37	40	37	37	40	47	53	40	35	51	20	
Stationnement LD*	30	110	212	235	236	241	241	240	238	235	220	190	140	60	20	
Véhicules ventouses / stationnement TLD*	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27

* Durées de stationnement :
 CD = Courte Durée = moins de 2 heures
 MD = Moyenne Durée = de 2 à 6 heures
 LD = Longue Durée = de 6 à 13 heures
 TLD = Très Longue Durée = plus de 13 heures

Exemples de restitution :

Offre et demande totales de stationnements



Parking Relais de la gare de Louvres (95)

A4-1.2.2 Analyse des pratiques de stationnement par secteur

- **TAUX D'INTERDIT MOYEN** : % de véhicules en stationnement illicite sur le nombre de véhicules en stationnement licite.
- **TAUX D'OCCUPATION MOYEN** : % de véhicules en stationnement licite sur le nombre de places disponibles.
- **TAUX DE CONGESTION MOYEN ET/OU MAXIMUM** : % de véhicules en stationnement licite + illicite sur le nombre de places disponibles
- **DURÉE MOYENNE DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES LICITES** : nombre total d'heures de stationnement par rapport au nombre de véhicules licites comptabilisés.

A4.2 Enquête-interview stationnement complémentaire

A4-2.1 Déroulement d'une enquête-interview

- Des enquêteurs sont répartis sur les différents secteurs de l'enquête de rotation.
- Présence au minimum sur la période de pointe du matin (généralement 6 h-9 h).
- Ils interrogent uniquement les personnes qui vont descendre dans leur voiture.
- Les personnes interviewées seront interrogées sur :
 - leur motif de stationnement : motifs liés à la gare (prendre le train, accompagner un voyageur, demander un renseignement, travail en gare), motifs liés au quartier (habite à proximité, travaille à proximité, se rend dans un commerce/service du quartier...);
 - et au minimum, pour ceux qui ont un motif de stationnement lié à la gare : leur durée et leur fréquence de stationnement, leur origine géographique, le nombre de personnes par voiture.

A4-2.2 Données à restituer

- Parmi les personnes qui stationnent sur une longue durée (6 heures et plus), part de ceux qui disent prendre le train.
- Fréquence de déplacement et origine de ces personnes.
- Pratique actuelle du covoiturage sur ce type de déplacement.

