

# Livret méthodologique

Avril 2015

Guide pour l'aménagement  
des pôles d'échanges d'Île-de-France

Action	Maîtrise d'ouvrage		Type de financement
	Montant total	Maître d'ouvrage	
Aménagement de la gare de sud	823 500 €	CA	État
Aménagement du parvis	320 700 €	CA	Projet
Implantation d'une consigne	30 000 €	SNCF	État
Création d'un couloir bus	170 620 €	Ville	Projet
Réhabilitation et labellisation Parc Relais	912 400 €	CA	État
<b>TOTAL</b>	<b>2 257 220 €</b>		

Ce guide a pour but d'accompagner les collectivités locales et maîtres d'ouvrage dans leur projet d'aménagement de pôle d'échanges.

Le présent livret décrit la démarche méthodologique d'élaboration d'un projet de pôle et le contexte dans lequel elle s'inscrit.



# PRÉSENTATION

Au regard des ambitions du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France\* (PDUIF) sur les pôles d'échanges et des politiques de service du STIF, **le guide** pour l'aménagement des pôles de desserte des secteurs denses et d'accès au réseau ferré **a pour but d'accompagner les collectivités locales et maîtres d'ouvrage** dans la réalisation de leur projet de réaménagement d'un pôle d'échanges, avec plus précisément pour objectifs de :

- décrire le processus d'un projet de pôle, de sa genèse à sa mise en service,
- mettre en avant les points de vigilance d'un projet de pôle d'échanges,
- proposer des recommandations techniques et rappeler les documents de référence existants,
- informer sur les possibilités de subvention du STIF pour les études et aménagements,
- partager de bons exemples de réalisation.

Le guide est constitué de plusieurs documents :

- **une fiche-préambule synthétisant les objectifs du PDUIF** sur l'aménagement des pôles d'échanges ;

• **un livret centré sur la démarche méthodologique** d'élaboration du projet de pôle et le contexte dans lequel elle s'inscrit. Ce livret se décompose en plusieurs chapitres, chacun lié à une étape-clé dans la chronologie d'un projet de pôle, de son émergence à sa mise en service ;

- **un livret technique** qui rappelle les documents de référence et le rôle des différents acteurs, puis formule des recommandations techniques pour la prise en compte des différents modes de déplacement en accès au pôle et au sein de celui-ci, ainsi que pour la prise en compte de l'information voyageurs et des services connexes ;
- **des fiches-exemples de pôles d'échanges franciliens réaménagés**, illustrant les recommandations du livret technique.

Les parties de ce guide relatives aux étapes et procédures d'un projet de pôle ne s'appliquent pas aux grands pôles multimodaux de correspondances inscrits en contrats de plan État-Région ou Région-Département, pour lesquels les procédures sont différentes. En revanche, les recommandations techniques du guide s'appliquent à tous les types de pôle.

Ce guide s'inscrit en cohérence et **en complément des Schémas Directeurs de qualité de service** élaborés par le STIF et des cahiers de référence techniques qui leur sont associés, qui concernent les principales composantes des pôles d'échanges :

- le Schéma Directeur des gares routières,
- le Schéma Directeur des Parc Relais,
- le Schéma Directeur du stationnement vélo en gares et stations,
- le Schéma Directeur d'information voyageurs,
- le Schéma Directeur d'accessibilité.

Chaque schéma directeur définit plus précisément la politique régionale de services adoptée en Île-de-France sur ces équipements, les référentiels de qualité de service, les recommandations techniques plus spécifiques et les financements associés.

Ce guide a été élaboré par le STIF après une phase de consultation d'acteurs ayant piloté ou participé à des projets de pôle : collectivités locales, transporteurs, gestionnaires de gares routières, RATP, SNCF, conseils départementaux, bureaux d'études.

\* Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé par vote du Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014.

# SOMMAIRE

---

<b>1. Qu'est-ce qu'un projet de pôle ?</b> .....	<b>6</b>
<b>1. 1.</b> Les différents périmètres d'un projet de pôle .....	7
<b>1. 2.</b> Les grandes étapes d'un projet de pôle .....	10
<b>2. Émergence de la démarche de projet de pôle</b> .....	<b>11</b>
<b>2. 1.</b> La genèse d'un projet de pôle .....	11
<b>2. 2.</b> Des contextes spécifiques à chaque pôle d'échanges .....	11
<b>FOCUS 1</b> – Cas d'un pôle dont l'intermodalité bus a été organisée en fonction de la trame viaire .....	12
<b>2. 3.</b> Lancement de la démarche de projet de pôle .....	13
<b>FOCUS 2</b> – Les interlocuteurs ferroviaires .....	14
<b>2. 4.</b> La rédaction du cahier des charges de l'étude de pôle .....	14
<b>3. Élaboration de l'étude de pôle</b> .....	<b>15</b>
<b>3. 1.</b> Les instances .....	15
<b>3. 2.</b> La phase de diagnostic prospectif .....	15
<b>FOCUS 3</b> – Répartition et caractéristiques du foncier ferroviaire .....	18
<b>FOCUS 4</b> – L'enquête de rabattement .....	19
<b>FOCUS 5</b> – L'étude de stationnement .....	20
<b>FOCUS 6</b> – Les projets à court/moyen/long terme .....	22
<b>3. 3.</b> Les propositions d'aménagements .....	23
<b>FOCUS 7</b> – La réalisation d'études complémentaires .....	23
<b>FOCUS 8</b> – Analyse multicritères des propositions (indicateurs) .....	24
<b>FOCUS 9</b> – Cohérence et maîtrise des dépendances entre le projet de pôle et les projets connexes (projet de nouvelle ligne TC, projet urbain...) .....	25
<b>3. 4.</b> Développement du schéma d'aménagements retenu .....	27
<b>FOCUS 10</b> – Découpage du projet de pôle en périmètres opérationnels .....	27
<b>FOCUS 11</b> – Les estimations de chiffrage en phase étude de pôle : sur la base de ratios .....	29
<b>FOCUS 12</b> – La gestion du pôle d'échanges .....	30
<b>3. 5.</b> La formalisation du schéma de référence de pôle .....	31
<b>FOCUS 13</b> – Les clés de financement .....	32
<b>FOCUS 14</b> – Les principes d'occupation ou de cession du foncier .....	32

<b>4. Coordination des maîtres d’ouvrage, réalisation des études d’avant-projet et mise en place des financements</b> .....	<b>33</b>
<b>4. 1.</b> La coordination des maîtres d’ouvrage et le suivi de projet par les financeurs .....	33
<b>FOCUS 15</b> – Aspects architecturaux et paysagers : l’exemple d’une charte paysagère permettant une unité visuelle des espaces du pôle .....	34
<b>FOCUS 16</b> – Maîtrise d’ouvrage opérationnelle de la RATP .....	37
<b>FOCUS 17</b> – Maîtrise d’ouvrage opérationnelle de SNCF Mobilités .....	38
<b>FOCUS 18</b> – Maîtrise d’ouvrage opérationnelle de SNCF Réseau .....	39
<b>4. 2.</b> Les études d’avant-projet (AVP) .....	40
<b>4. 3.</b> Communication sur le projet en phase opérationnelle .....	41
<b>FOCUS 19</b> – Étude d’impact et enquête publique .....	42
<b>4. 4.</b> La mise en place des financements (subventions du STIF) .....	43
<b>5. Finalisation de la mission de maîtrise d’œuvre et mise en service du pôle</b> .....	<b>45</b>
<b>5. 1.</b> Les études PRO et la consultation des entreprises .....	45
<b>5. 2.</b> La réalisation des travaux .....	45
<b>FOCUS 20</b> – La communication de chantier (information travaux, signalétique...) .....	46
<b>FOCUS 21</b> – Le phasage et le fonctionnement du pôle en travaux .....	46
<b>6. Retour d’expérience et évaluation</b> .....	<b>47</b>
<b>Annexe 1</b>	
Sommaire du CCTP type d’une étude de pôle .....	48
<b>Annexe 2</b>	
Tableau programmatique de synthèse (maîtrises d’ouvrage, financements, calendrier) .....	49
<b>Annexe 3</b>	
Composition du dossier de demande de subvention au STIF en fin d’AVP (et annexes) .....	50

# 1. Qu'est-ce qu'un projet de pôle ?

Un projet de pôle, en Île-de-France, est une démarche de **projet de réaménagement des espaces permettant d'organiser l'intermodalité d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro**, en conformité avec les objectifs de qualité de service définis dans le PDUIF, tout en étant adaptés au contexte et aux enjeux spécifiques locaux du pôle.

La **prise en compte des différentes dimensions du service de transport** est essentielle : la qualité et la cohérence de l'aménagement des accès voirie au pôle par les différents modes de transport de surface, la qualité des correspondances entre ces modes et avec le mode ferroviaire au sein du pôle, mais aussi la qualité des services de transport offerts globalement aux voyageurs au cours de leur déplacement dans les différentes composantes du pôle (information, jalonnement des correspondances, accueil et vente des titres de transport, accessibilité, attente...).

Dans le cadre du projet de pôle, des dysfonctionnements ou objectifs d'amélioration peuvent être mis en évidence sur le périmètre de la gare ferroviaire : besoins de rénovation ou de réaménagement du bâtiment voyageurs, adaptation à l'évolution du trafic, mise en accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)... La décision d'engager les études relatives à ces opérations et leur programmation en termes de travaux relèvent en revanche des maîtres d'ouvrage ferroviaire concernés, en fonction des coûts estimés et des modalités de financement : dans le cadre du projet de pôle ou dans un autre cadre de financement, suivant la nature de l'opération. Une cohérence de calendrier sera dans ce cas recherchée, pour que les différentes opérations de restructuration des espaces du pôle portés par les maîtres d'ouvrage puissent être réalisées en coordination, et dans un calendrier qui permette de minimiser les impacts sur le fonctionnement du pôle et la mobilité quotidienne des voyageurs.

Les projets de pôle ont pour objectif d'être mis en œuvre dans un **délai de 5 ans maximum à compter du lancement de l'étude**. Les réflexions relatives à des aménagements physiques lourds ou à la réorganisation de l'offre ferroviaire ou du réseau de bus ne peuvent donc être traitées dans ce cadre. En revanche, les projets de pôle doivent **prendre en compte tous les éléments des projets de transport** définis et mis en œuvre par ailleurs, afin d'**assurer la cohérence et la bonne articulation des projets entre eux** : en termes d'aménagement, de dimensionnement des besoins, de calendrier de réalisation, etc.

## En images



© Christophe Recoura / STIF

Gare routière d'Herblay, réalisée dans le cadre du projet de pôle (95).



© Christophe Recoura / STIF

Parc Relais et aménagements de voirie à Herblay, réalisés dans le cadre du projet de pôle (95).

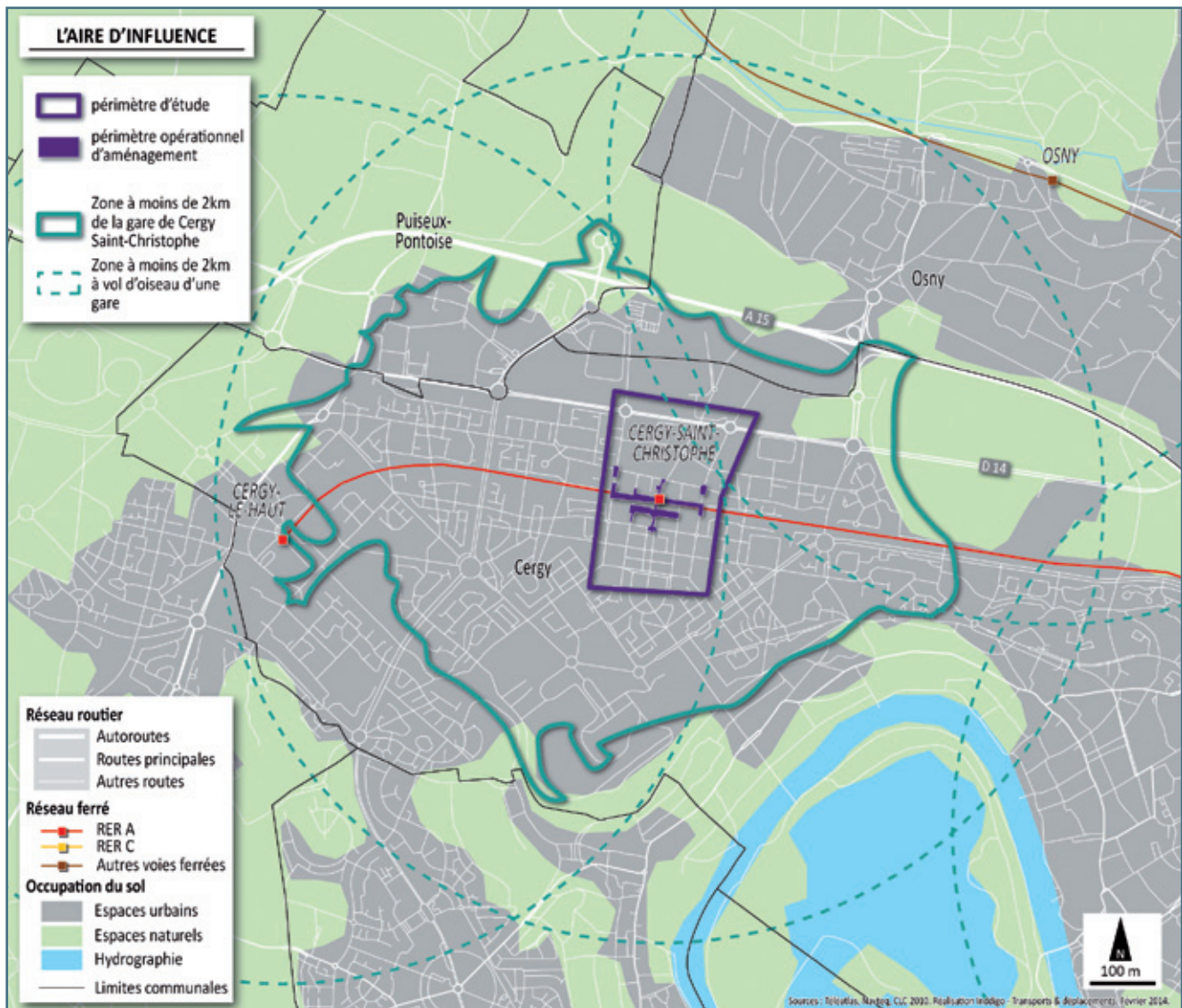


## 1. 1. Les différents périmètres d'un projet de pôle

L'étude d'élaboration du projet de pôle s'appuiera sur trois périmètres distincts, qu'il sera nécessaire de définir plus précisément au regard des premiers éléments de diagnostic et des enjeux du site.

- **L'aire d'influence du pôle** est l'aire de rabattement et/ou de diffusion de la gare. 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 bus (origines/destinations et itinéraires des lignes de bus desservant le pôle de part et d'autre du réseau ferré).

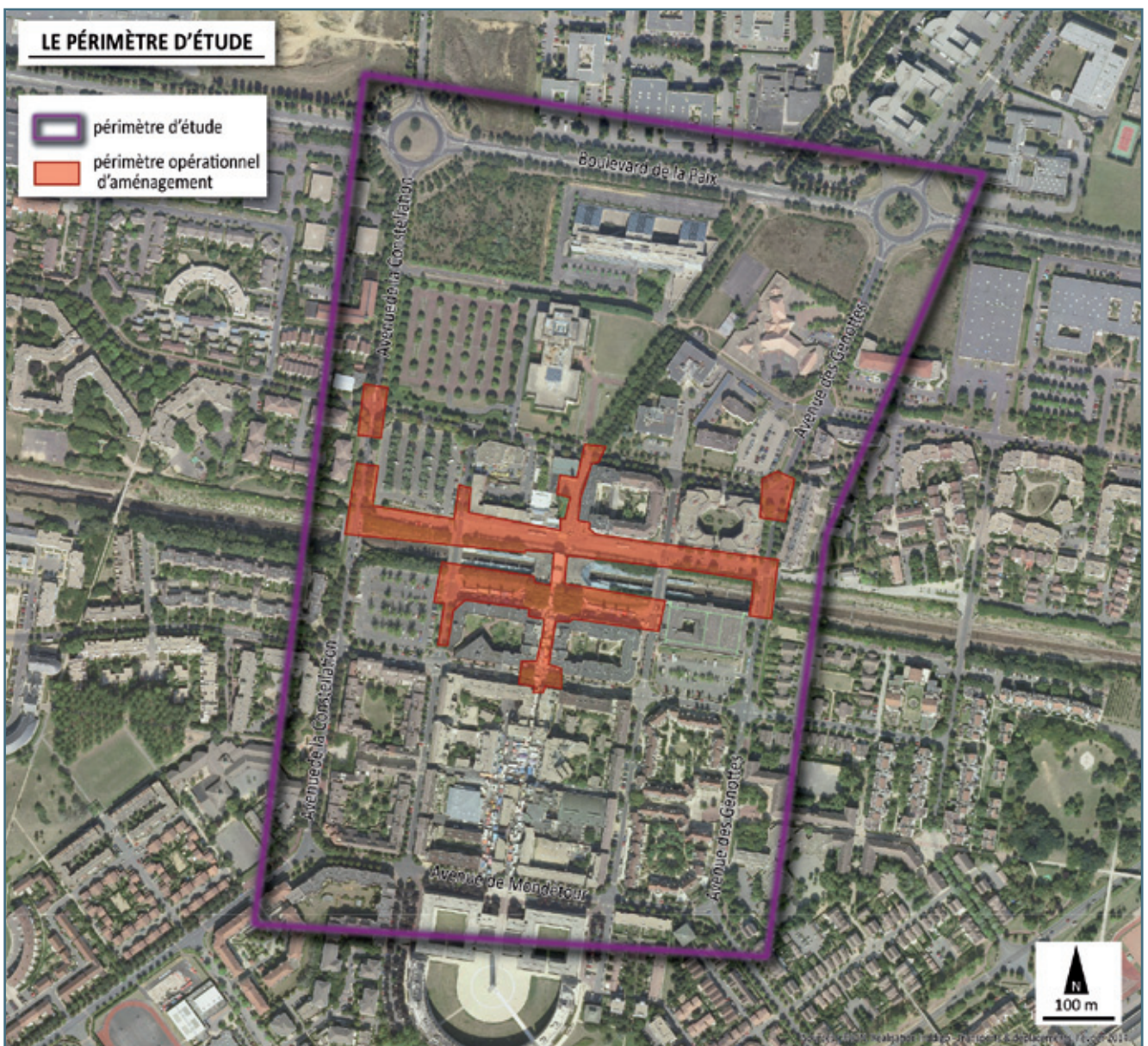
### Exemple d'aire d'influence pour le pôle d'échanges de Cergy-Saint-Christophe RER A (95)





- **Le périmètre d'étude du pôle** prend en compte le périmètre des équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, dans un rayon de 500 mètres maximum autour de la gare : gare et équipements d'intermodalité la desservant, ainsi que les voiries d'accès proches. Il permet d'étudier les caractéristiques plus précises du fonctionnement du rabattement sur la gare (notamment les itinéraires empruntés, le stationnement des différents modes de transport), ainsi que l'interface et l'intégration du pôle dans le tissu urbain proche.

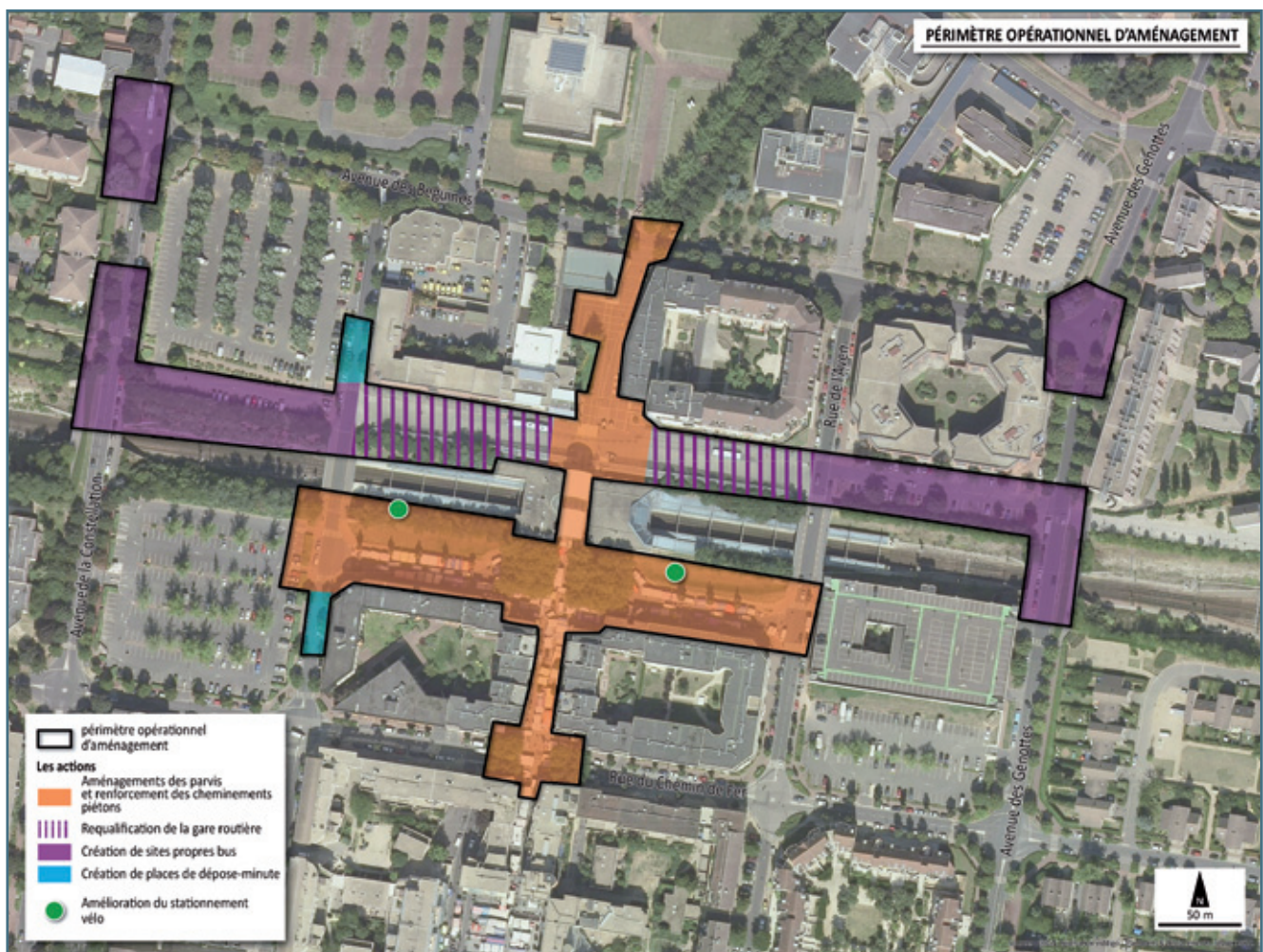
### Exemple de périmètre d'étude pour le pôle d'échanges de Cergy-Saint-Christophe RER A (95)





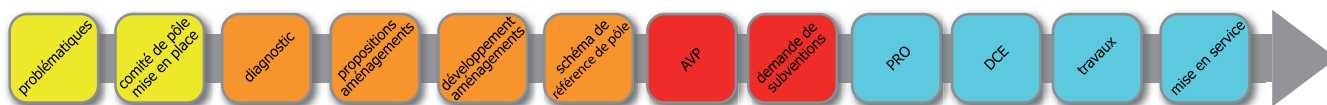
- **Le périmètre opérationnel d'aménagement du pôle** regroupe l'ensemble des équipements d'intermodalité et voiries nécessaires pour le fonctionnement des accès à la gare par les différents modes de déplacement : les modes motorisés (bus, voitures, cars...) et les modes actifs (piétons, vélos...). Il regroupe le ou les parvis au droit du bâtiment gare ou de ses accès aux quais, les espaces publics à proximité immédiate du bâtiment voyageurs qui servent souvent de plateforme intermodale, le(s) gare(s) routière(s) et points d'arrêt bus en correspondance avec la gare, les parkings et carrefours d'accès immédiat au pôle. Ce périmètre opérationnel est à affiner au fur et à mesure du projet de pôle. Il correspond à l'espace dans lequel les aménagements peuvent être financés par le projet de pôle (les projets urbains ne font pas partie de ce périmètre finançable).

### Exemple de périmètre opérationnel d'aménagement pour le pôle d'échanges de Cergy-Saint-Christophe RER A (95)



## 1. 2. Les grandes étapes d'un projet de pôle

Pour mener à bien un projet de pôle (sur les pôles d'accès aux secteurs denses et au réseau ferré depuis les bassins de vie), il convient de suivre la trame suivante avec différentes étapes-clés.



### LES DIFFÉRENTES PHASES D'UN PROJET DE PÔLE

#### Lancement du projet de pôle

- Identification des problématiques nécessitant le lancement des réflexions d'une démarche de pôle.
- Réunion de cadrage entre le STIF et la collectivité locale souhaitant porter la démarche de projet de pôle.
- Mise en place du comité de pôle.
- Rédaction, par la collectivité locale porteuse de la démarche, du cahier des charges de l'étude de pôle à partir du modèle PDUIF (à noter que la collectivité a également la possibilité de réaliser en régie l'étude de pôle).
- Envoi du cahier des charges pour avis aux partenaires de l'étude, puis validation du cahier des charges de l'étude de pôle par le STIF.
- Lancement de la procédure d'appel d'offres pour la désignation d'un prestataire.
- Signature de la convention de financement de l'étude entre la collectivité locale, le STIF et le financeur de l'étude si différent.
- Choix d'un prestataire pour l'étude de pôle et réunion de lancement de l'étude.

#### Réalisation de l'étude de pôle (phase d'études préliminaires)

- Diagnostic.
- Propositions d'aménagements.
- Développement du schéma d'aménagements retenu.
- Formalisation du schéma de référence du pôle.
- Validation du schéma de référence du pôle par l'ensemble des maîtres d'ouvrage, financeurs, transporteurs et propriétaires fonciers.
- Réalisation de l'enquête publique si nécessaire.

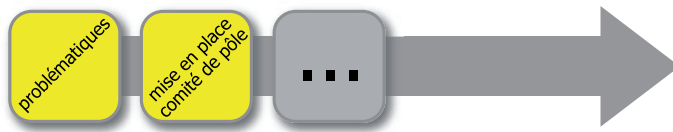
#### Réalisation des études d'Avant-Projet (AVP) et mise en place des financements

- Réalisation des études d'AVP par chaque maître d'ouvrage et coordination des maîtres d'ouvrage.
- Ajustement du tableau de chiffrage prévisionnel par action et du tableau programmatique de synthèse.
- Validation définitive du plan de financement du pôle.
- Délibération(s) des maîtres d'ouvrage pour obtenir les financements prévus.
- Demande(s) de subventions aux financeurs et attribution des financements (à la fin des études d'AVP).

#### Finalisation des études et réalisation des travaux

- Réalisation des études PRO.
- Rédaction des DCE pour les travaux.
- Réalisation des travaux par les différents maîtres d'ouvrage.
- Réception des travaux par chaque maître d'ouvrage.
- Demande du solde des subventions aux financeurs.
- Contrôle de conformité et versement des soldes de subventions si conformité.
- Mise en service du nouveau pôle d'échanges.

## 2. Émergence de la démarche de projet de pôle



### 2. 1. La genèse d'un projet de pôle

Compte tenu du positionnement des pôles en tant que nœuds entre différents réseaux et interfaces entre la ville et les réseaux de transport, **un projet de pôle peut naître de préoccupations diverses**. Il peut émerger avec l'identification d'un ou plusieurs dysfonctionnements récurrents, s'inscrire dans une logique de développement des transports, dans une opération d'aménagement urbain autour de la gare, voire accompagner et conforter les évolutions d'un territoire.

On peut ainsi identifier les **éléments déclencheurs** suivants :

- Le constat d'un dysfonctionnement à résoudre :
  - une mauvaise connexion entre les modes (cas d'un pôle éclaté par exemple, FOCUS 1 : cas d'un pôle dont l'intermodalité bus a été organisée en fonction de la trame viaire) ou des conditions de correspondance dégradées ;
  - une forte pression sur le stationnement, des difficultés à maîtriser le stationnement de rabattement ;
  - des difficultés récurrentes pour les bus/cars à accéder au pôle ;
  - une saturation du réseau routier à l'échelle locale, une accidentologie particulière à proximité immédiate de la gare ;
  - un sous-dimensionnement des espaces (du fait notamment d'une évolution urbaine forte), accès aux gares mal positionnés, inversion des besoins entre accès principal et accès secondaire, besoins de nouveaux accès, accès saturés...
  - des difficultés d'accès par les modes actifs (piétons, vélos).
- Le développement des transports collectifs et de l'intermodalité :
  - la mise en service d'un nouveau mode de transport pour satisfaire une demande nouvelle ;
  - la mise en œuvre d'investissements sur la partie ferroviaire du pôle (dans le cadre des Schémas Directeurs RER, du Schéma Directeur d'accessibilité, pour créer un nouvel accès aux quais, etc.) ;
  - la restructuration du réseau de bus.
- Une opération d'aménagement urbain ou la volonté d'évolution du territoire :
  - un grand projet urbain générant une nouvelle demande et réinterrogeant les équilibres de flux à l'échelle locale ;
  - une opération jouxtant directement le pôle et présentant une opportunité de restructuration et de requalification des espaces du pôle.

L'identification d'un seul de ces facteurs ne justifie pas forcément le lancement d'une démarche de pôle. C'est en général la combinaison de plusieurs facteurs qui met en exergue le besoin d'une démarche globale de pôle. Ces éléments peuvent être mis en avant par les collectivités locales, les transporteurs ou encore les différents partenaires.

### 2. 2. Des contextes spécifiques à chaque pôle d'échanges

Chaque pôle se positionne dans un environnement singulier qui nécessite une approche contextualisée. Les **interactions avec l'environnement urbain proche** d'un pôle sont diverses, notamment au regard de son implantation par rapport au bâti.

Un pôle dont les espaces dédiés aux échanges sont fortement contraints par le bâti environnant présente en général des capacités d'évolution moindres par rapport à un pôle implanté en périphérie d'un centre urbain.



Dès le début des études, il conviendra ainsi de faire état de la nature de ces interactions avec l'environnement urbain du pôle et de les caractériser, de façon notamment à identifier, le plus en amont possible, les marges de manœuvre pour le réaménagement du pôle. Le réaménagement d'un pôle situé dans un environnement urbain diffus peut permettre de proposer des pistes d'aménagement contrastées mais également, et si besoin, de rendre plus cohérente et compacte l'emprise du pôle d'échanges (reconfiguration de la gare routière, création d'un Parc Relais...). À l'inverse, dans un tissu urbain dense, la pression foncière est forte, les possibilités d'extension de l'emprise du pôle sont donc plus limitées, et le développement de l'intermodalité en connexion avec la gare est plus contrainte (déplacement des arrêts de bus, maîtrise du stationnement de dépôt et pour les livraisons, sécurisation des accès piétons...).



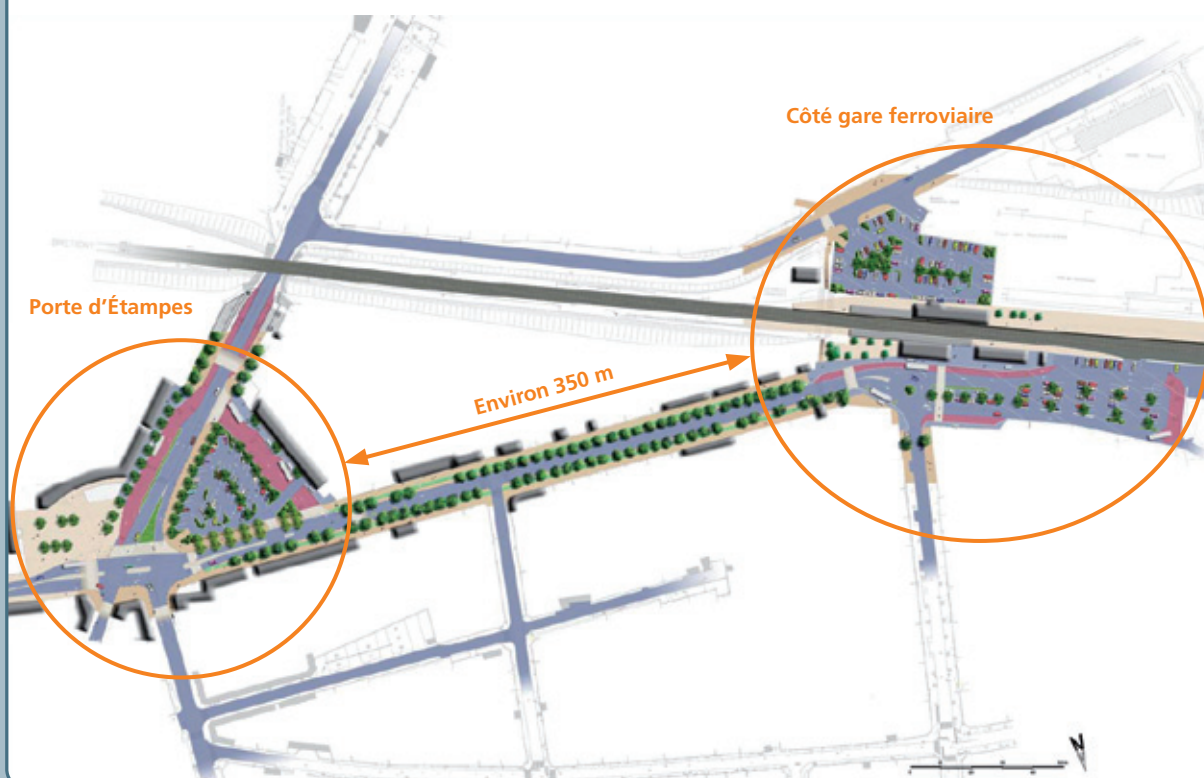
## Focus 1

### Cas d'un pôle dont l'intermodalité bus a été organisée en fonction de la trame viaire

Certains pôles présentent des fonctions disséminées dans l'espace, du fait de la configuration des voiries qui les desservent, des coupures urbaines induites par les grandes infrastructures, ou plus largement de la configuration du territoire : dispersion des points d'arrêt bus ne facilitant pas toujours la lisibilité de l'offre complète de bus en correspondance, stationnement automobile et gares routières répartis sur plusieurs sites, etc. Des réorganisations dans le sens d'une meilleure compacité autour du bâtiment voyageurs ou autour de chaque accès aux quais peuvent être intéressantes à opérer, en fonction notamment des itinéraires de rabattement (bus, piétons, voitures...).

Les différentes entités d'un pôle peuvent également être physiquement indépendantes, sans qu'il n'y ait pour autant d'intérêt à les regrouper (arrêts bus implantés à quelques centaines de mètres de la gare mais intérêt de dissocier les connexions avec les lignes de bus en fonction de leur itinéraire), ou de possibilités pour le faire (absence de foncier pour positionner une gare routière ou un Parc Relais...). Sur ces pôles, le réseau viaire local est souvent sollicité par de forts échanges piétons. L'enjeu est alors celui de l'accessibilité PMR, de l'information voyageurs (signalétique de jalonnement, information multimodale et cohérente à l'échelle du bi-pôle), du confort des échanges (mécanisation, protection des intempéries, sécurisation...), ainsi que l'organisation d'une desserte de qualité aux différentes entités du pôle, à partir de tous les points du bassin de demande.

#### Exemple de traitement sur deux sites : Arpajon (91)



### Focus 1 : Cas d'un pôle dont l'intermodalité bus a été organisée en fonction de la trame viaire

Le pôle d'Arpajon se décompose en deux zones d'échanges complémentaires :

- Côté bâtiment voyageurs : un parvis, deux Parcs Relais, une gare routière, une zone de taxis, une zone de dépose-minute.
- Porte d'Étampes : une gare routière accueillant les lignes de bus du réseau urbain (qui desservent aussi le pôle côté gare ferroviaire), mais aussi les lignes à vocation scolaire qui doivent desservir aussi les établissements situés à proximité immédiate du pôle.

Ces deux zones, complémentaires en terme de flux de voyageurs, sont distantes d'environ 350 mètres et reliées par l'avenue Aristide Briand. Cette avenue a été réaménagée pour une amélioration des cheminements piétons et cyclables, en complément de l'aménagement des deux périmètres d'intermodalité que constituent la gare ferroviaire et son intermodalité et la porte d'Étampes.



Avenue Aristide Briand devant la gare d'Arpajon (91).



Aménagement du carrefour de la porte d'Étampes à Arpajon (91).

## 2.3. Lancement de la démarche de projet de pôle

La démarche initiée par le PDUIF constitue pour les collectivités l'opportunité de traiter les pôles d'échanges et leurs abords en termes d'insertion urbaine, d'organisation fonctionnelle et de qualité de service dans le cadre d'une **approche concertée, globale et opérationnelle**. Afin de garantir une cohérence, un **dialogue régulier et transparent** entre les différents porteurs de projet et maîtres d'ouvrage (urbain, transport, voirie...) devra être assuré. La démarche de projet de pôle doit également conduire une réflexion sur la gestion ultérieure, que ce soit au niveau de chaque équipement ou pour l'ensemble du site. Les objectifs de la démarche doivent être partagés. Il s'agit également d'articuler, dans le traitement de chaque pôle, la prise en compte de la réalité locale avec les enjeux régionaux.

**Dans le cas d'une gare existante** et afin d'engager la démarche pour le lancement d'un projet de pôle, la collectivité porteuse doit **se rapprocher du STIF** (Direction de l'Exploitation/Division Intermodalité PDU), garant de la mise en œuvre du PDUIF et principal financeur des futurs aménagements, afin de **valider la mise en place d'une étude de pôle**. Cette étude correspond à une phase d'études préliminaires. Elle est financée à 100 % par le STIF.

Une première rencontre entre le STIF et la collectivité locale sera alors organisée afin de :

- s'assurer de l'adéquation de la démarche avec les objectifs du PDUIF,
- 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...

**Dans le cas d'une gare nouvelle, les modalités de réalisation de l'étude de pôle puis des aménagements d'intermodalité sont définies dans le cadre des instances du projet de transport collectif** ayant en charge la construction de la gare.

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.

Il s'agira ensuite de rassembler les partenaires afin de **mettre en place le comité de pôle**. Le comité de pôle a pour rôle de valider le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) de l'étude de pôle, de suivre, orienter et valider les études (après éventuellement réalisation d'études complémentaires par les maîtres d'ouvrage) et de mettre en œuvre le projet de pôle. Il est constitué de la collectivité locale porteuse du projet, du STIF, des propriétaires fonciers et maîtres d'ouvrage potentiels pour la réalisation des aménagements à définir, des transporteurs ferroviaires et routiers desservant le pôle et des financeurs potentiels du projet. Le comité de pôle se compose plus précisément de :

- la collectivité locale, maître d'ouvrage de l'étude : commune ou EPCI,
- la commune d'implantation de la gare (si différent du maître d'ouvrage de l'étude),
- le STIF (Autorité organisatrice des transports en Île-de-France et financeur principal des aménagements d'un pôle d'échanges),
- les maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport et/ou propriétaires d'emprises foncières : RATP ou SNCF selon la gare et les gestionnaires de voiries,
- les transporteurs bus et cars,
- les autres propriétaires fonciers s'il y en a (conseil départemental si présence de route départementale dans le périmètre d'aménagement du pôle...).

Pour mettre en place ce comité de pôle, il convient de **prendre contact avec les bons interlocuteurs** le plus tôt possible afin d'assurer un lancement efficace.



## Focus 2

### Les interlocuteurs ferroviaires

Il est nécessaire de prendre contact avec les interlocuteurs ferroviaires dès le début de la démarche et tout au long de la définition du projet.

Pour la **SNCF\*** :

- À SNCF Mobilités, il conviendra de prendre contact avec la Direction Déléguée des Gares Transiliennes, pôle stratégie programmation.
- À SNCF Réseau, il conviendra de prendre contact avec le service Gares de voyageurs et Infrastructures de services de la Direction régionale d'Île-de-France\*\*.

Pour la **RATP**, il conviendra de prendre contact avec l'agence de développement territorial à laquelle le pôle est rattaché (organisation par département).

\* La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 constitue, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, un groupe public ferroviaire formé de trois Établissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) : un EPIC de tête SNCF est créé, la SNCF devient SNCF Mobilités, et RFF devient SNCF Réseau (avec le transfert de la branche infrastructures de la SNCF).

\*\* L'intitulé de la Direction régionale d'Île-de-France est susceptible d'évoluer suite à la réforme mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## 2. 4. La rédaction du cahier des charges de l'étude de pôle

Sur ces bases, la collectivité locale porteuse de la démarche lancera un **marché d'étude** afin de recruter un bureau d'études spécialisé pour l'accompagner dans l'élaboration du projet de pôle (opportunité, faisabilité, définition du programme). 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 **cahier des charges** de ce premier volet d'étude sera rédigé en lien étroit avec les objectifs portés par le PDUIF. Pour ce faire, un cahier des charges type est mis à la disposition des collectivités par le STIF, dont le sommaire peut être consulté en annexe de ce guide (ANNEXE 1 : sommaire du CCTP type d'une étude de pôle). Le projet de cahier des charges, **tenant compte des avis et remarques formulés par le comité de pôle, devra être validé par le STIF et le financeur de l'étude si différent**, en amont du lancement de la consultation.

À ce stade, la collectivité locale (commune(s) ou intercommunalité) porteuse du projet devra signer une **convention de financement de cette étude** avec le STIF et le financeur de l'étude si différent, avant d'engager l'étude.

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

### 3. Élaboration de l'étude de pôle



Les 4 phases de l'étude de pôle présentées ci-après sont réalisées par le prestataire retenu par la collectivité porteuse de l'étude (sauf réalisation en régie).

#### 3. 1. Les instances

Le comité de pôle se déclinera selon deux instances :

- Le **comité de pôle technique** : il rassemble les techniciens des différentes entités constitutives du comité de pôle, ainsi que les différents partenaires du projet. Il conviendra, par exemple, de convier les chefs de projets urbains existants dans le périmètre d'étude du pôle.
- Le **comité de pôle de pilotage** : organe d'orientation et de validation des différentes étapes de l'étude de pôle, il rassemble les personnes représentant chaque structure composant le comité de pôle. Les décisions nécessaires à la réalisation du projet seront prises par chaque maître d'ouvrage selon ses procédures internes.

En parallèle, la collectivité porteuse de l'étude pourra choisir de réaliser une concertation plus large avec, par exemple, des associations d'usagers, de personnes à mobilité réduite, d'acteurs de la vie économique locale (association de commerçants notamment), etc. Elle en définira alors les modalités au cours de l'étude, en informant les partenaires associés à la démarche de pôle.

#### 3. 2. La phase de diagnostic prospectif

##### Objectifs de la phase

- 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.

## Contenu de la phase

- **Analyse d'études déjà existantes** : études de trafics, données de comptage, de stationnement, pré-diagnostics du fonctionnement du pôle... Pour certaines études existantes jugées sensibles par leurs propriétaires, des conventions d'échange de données entre le prestataire de l'étude de pôle et les propriétaires de ces études pourront être réalisées pour garantir la propriété intellectuelle, la confidentialité ou les droits d'utilisation éventuels des données.
- **Analyse du fonctionnement du pôle** :
  - Courriers d'usagers ou d'associations relatifs au fonctionnement du pôle.
  - Collecte auprès du STIF, sous réserve d'une convention entre le STIF et la collectivité porteuse du projet, de **données sur les trafics des transports en commun** :
    - = Les résultats de comptages et d'enquêtes de fréquentation SNCF/RATP du pôle les plus récents lorsqu'ils sont disponibles, sous réserve d'un accord avec SNCF/RATP.
    - = Les analyses des données de validations télébilletiques en gare et dans les bus et tramways en rabattement sur la gare, lorsqu'elles sont disponibles : ces données correspondent aux informations collectées lors de la validation des titres de transport de type Navigo (lieu de validation, date et horaire notamment). Une estimation de la fréquentation de la gare considérée, de la part de rabattants bus/tramway vers la gare en fonction des différentes lignes, ainsi que de la part des correspondants bus/bus ou bus/tramway en gare peut être estimée par ces données. L'analyse des données de télébilletique présente des biais et limites liés à ses principes de constitution, mais elle peut être intéressante pour évaluer les ordres de grandeur des caractéristiques des échanges entre les transports collectifs au niveau du pôle.
  - **Visites de terrain du pôle**, notamment aux heures de pointe afin de :
    - = identifier les différents éléments composant le pôle : points d'arrêt bus/gare routière, Parc Relais et autres parkings à proximité, stationnement vélo, cheminements piétons, aires de dépose-minute, aire de taxi, places livraison/transfert de fonds, parvis, bâtiment voyageurs et accès aux quais, quais...
    - = comprendre les problématiques actuelles du pôle : conflits entre les modes, trajets de piétons et des cyclistes, organisation de la dépose/reprise-minute et du stationnement taxis, problématiques liées à la desserte du pôle par les bus, saturation du Parc Relais, problématiques de stationnement vélo, etc. ;
    - = identifier les modalités d'accès par les différents modes de transport : bus, vélo, voiture, véhicules spéciaux (transport de fonds, pompiers...);
    - = vérifier les conditions d'accessibilité PMR aux différents équipements composant le pôle ;
    - = recenser et qualifier la qualité de service dans tous les espaces (extérieurs, bâtiment voyageurs, couloirs de correspondances, quais) : lisibilité et cohérence de l'information voyageurs, modalités de vente des titres de transport, signalétique, jalonnement...
  - Dans le cas d'une ou plusieurs **gares routières présentes sur le site** : **analyse des besoins** en termes de nombre d'emplacements bus nécessaires pour exploiter de manière satisfaisante les lignes de bus et cars (dont celles en terminus), **analyse du fonctionnement** de la gare routière (entrées, sorties et circulation des bus au sein de la gare routière, cheminements piétons et temps de correspondance avec les autres modes), analyse de la qualité de l'information voyageurs en gare routière, recensement des exploitants présents sur le site, identification des conventions liant les exploitants, le propriétaire et le gestionnaire de la gare routière, identification des modalités de gestion de la gare routière, recensement des projets connus de modification de l'offre bus (passage en matériel articulé, modification de ligne...).
  - **Analyse du stationnement** autour du pôle, notamment s'il y a de grands espaces de parkings liés à un centre commercial, une université ou autre.
  - Analyse et mise en perspective de l'information voyageurs du pôle (est-elle complète, multi-transporteurs, en temps réel, bien positionnée...).

- **Analyse des données cadastrales** : parcelles, propriétaires des différentes entités qui composent le pôle, surfaces (FOCUS 3 : répartition et caractéristiques du foncier ferroviaire).
- **Analyse de l'historique du site** afin d'identifier une problématique possible de pollution des sols (ex. : ancienne voie ferrée...).
- **Analyse urbaine des abords du pôle** :
  - Tissu urbain existant : habitat (collectif, individuel), bureaux, commerces, activités, équipements publics, notamment grâce au mode d'occupation du sol (IAURIF).
  - Identification des projets du territoire (urbains et transports) (FOCUS 6 : les projets à court/moyen/long terme).
- **Récupération de fonds de plans précis** : photo aérienne, relevés topographiques s'ils existent ou peuvent être mis à disposition par les différents maîtres d'ouvrage.
- **Organisation d'entretiens individuels avec les maîtres d'ouvrage et acteurs du pôle**, a minima :
  - les maîtres d'ouvrage, gestionnaires et exploitants de la gare de métro, RER, Transilien (SNCF ou RATP),
  - les transporteurs bus,
  - les services techniques de la collectivité,
  - l'exploitant du/des Parc(s) Relais,
  - le STIF : les différentes divisions concernées par les projets impactant le pôle,
  - les associations (usagers, cyclistes, PMR, commerçants, taxis...),
  - les représentants d'équipements à proximité immédiate du pôle et ayant un impact direct sur le fonctionnement de celui-ci (flux, contraintes d'accès livraisons, transport de fonds...).
- **Réalisation d'une enquête de rabattement** à la période dimensionnante de la journée (FOCUS 4 : l'enquête de rabattement).
- **Réalisation d'une étude de stationnement** : recensement de l'offre et de la réglementation sur voirie et dans les parkings publics dans un rayon d'environ 500 mètres autour du pôle et enquête d'occupation a minima, voire de rotation lorsqu'une mixité des usages à proximité de la gare est identifiée. La réalisation d'une enquête de rotation afin de dresser un bilan plus précis et complet de la demande de stationnement par motif (rabattement en gare, résidentiel, commerces...) est quasi systématique pour les pôles d'accès au réseau ferré où la problématique du stationnement aux abords de la gare est souvent très prégnante.
- **Synthèse du fonctionnement du pôle d'échanges**, de ses dysfonctionnements et hiérarchisation des enjeux :
  - analyse de l'accessibilité tous modes et de l'offre de transport disponible,
  - analyse de la demande,
  - analyse de l'organisation et du fonctionnement du pôle d'échanges,
  - analyse du foncier,
  - analyse de l'insertion urbaine du pôle d'échanges dans son environnement.

Lors du premier comité de pôle de pilotage de lancement de l'étude (après que le prestataire ait été choisi), 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.

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





## Focus 3

### Répartition et caractéristiques du foncier ferroviaire

L'identification des limites foncières et des propriétaires dans le périmètre opérationnel est primordiale. Plus le travail d'analyse fine du foncier et d'identification des mutabilités est anticipé, plus le travail de propositions d'aménagements est efficace.

Une première analyse peut se faire avec les services techniques via la consultation du cadastre, afin de distinguer les espaces publics des parcelles privées et les propriétaires de celles-ci.

#### Pour ce qui concerne le foncier RATP :

La RATP communiquera au comité de pôle les éléments concernant les emprises foncières dont elle est propriétaire et qui pourraient être mises à la disposition de la collectivité locale pour les besoins des projets. Le foncier RATP étant le plus souvent limité à l'exploitation ferroviaire et à la desserte des gares et stations, la cession des emprises foncières n'est généralement pas envisagée. Dans cette hypothèse, des conventions portant transfert de gestion ou de mise à disposition seraient ainsi établies.

#### Pour ce qui est du domaine ferroviaire SNCF :

*Les processus évoqués dans le présent guide sont susceptibles d'évoluer suite à la réforme SNCF mise en œuvre au 1<sup>er</sup> Janvier 2015, notamment pour ce qui est des procédures foncières.*

Les données cadastrales ne sont en général pas à jour des domanialités foncières. Dans la charte « Construire ensemble la gare durable de demain et son quartier »\*, signée en 2011 avec l'Association des Maires de France, La SNCF s'engage à fournir dans un délai d'un mois un plan, s'il est disponible, de ses emprises et locaux dans et aux abords immédiats des gares. La SNCF met également à disposition le schéma directeur immobilier, s'il existe.

Si besoin, et sur demande du comité de pôle, un schéma directeur du patrimoine ferroviaire (étude des potentiels de mutabilité) pourra être engagé afin de donner une vision à court, moyen et long termes des évolutions de l'affectation du patrimoine ferroviaire. Le financement de cette étude est à mettre au bilan des études du pôle.

À cette occasion, les partenaires ferroviaires indiqueront la vocation de chaque espace :

- Foncier utile au sens strict à l'exploitation ferroviaire.
- Foncier utile à la desserte de la gare (à court, moyen ou long terme).
- Foncier mutable pour des fonctions autres que ferroviaires : attention, la mutabilité du foncier peut cependant être conditionnée par la SNCF à la libération/reconstitution d'installations ferroviaires, dont les études et les travaux sont à financer par le demandeur (déplacement de voies de service, de réseaux télécom ou électriques, de postes de redressement...). Les coûts engendrés peuvent alors être considérables à l'échelle du réaménagement du pôle d'échanges. Au-delà de cet aspect, l'utilisation d'un foncier ferroviaire pour le réaménagement d'un pôle peut être complexe (nécessité de préserver une servitude de passage...).
- Foncier sans fonction précise ou connue : la collectivité locale pourra alors demander au propriétaire foncier de qualifier le terrain. Attention, pour ce cas, des délais supplémentaires sont à prévoir.
- La réalisation d'un schéma directeur du patrimoine ferroviaire ou d'une étude plus simple de mutabilité peut nécessiter entre 6 et 18 mois selon l'importance du site et la complexité des enjeux :



Pour ce qui concerne le foncier déclaré mutable, les orientations n° 3 & 4 de la charte AMF/SNCF « Construire ensemble la gare durable de demain et son quartier » décrivent les montages juridiques possibles et précisent les modalités de contractualisation adaptées à chaque projet. Ce point est détaillé dans le FOCUS 14 : les principes d'occupation ou de cession du foncier.

\* Les éléments de cette charte sont téléchargeables sur les liens suivants :  
[http://www.amf.asso.fr/document/index.asp?DOC\\_N\\_ID=11972](http://www.amf.asso.fr/document/index.asp?DOC_N_ID=11972)  
<http://www.rff.fr/fr/services-et-produits/nos-prestations-ferroviaires/les-gares-de-voyageurs>



## Focus 4

### L'enquête de rabattement

**Objectif de l'enquête** : qualifier au mieux les pratiques des usagers actuels du pôle d'échanges.

L'enquête de rabattement est constituée d'un **comptage des entrants/sortants de la gare** et d'une enquête-interview réalisée via un questionnaire. Cette enquête est réalisée un jour ouvrable de semaine (mardi ou jeudi, hors vacances scolaires), sur une période de pointe, en fonction de l'offre et des caractéristiques du site (afin d'être le plus représentatif possible).

Plus précisément, les objectifs sont :

- d'estimer la fréquentation de la gare (et de recalculer l'échantillon enquêté sur la période d'enquête à l'aide de comptages effectués),
- de préciser les pratiques du site (entrants/sortants en fonction des différents accès aux quais, **modes de rabattement**) sur la période d'enquête.

#### Contenu

Des enquêteurs positionnés sur les quais et/ou au droit des entrées de la gare questionnent les voyageurs qui attendent leur train. Dans le cas d'une gare pour laquelle le flux de voyageurs en rabattement sur la gare est principalement le matin, les entrants sont concentrés le matin et il s'agira donc de les enquêter sur la période de pointe du matin.

Le questionnaire devra aborder les thématiques suivantes :

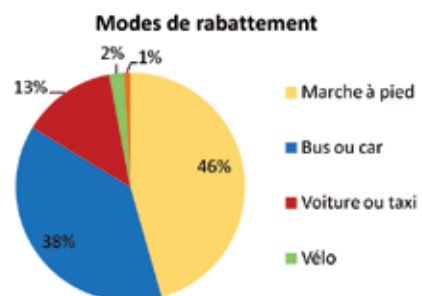
- le lieu d'origine (commune si origine hors commune de la gare et quartier si origine dans la commune de la gare),
- la commune et la gare de destination du déplacement,
- le mode utilisé (et éventuellement le temps de rabattement),
- le motif du déplacement,
- la fréquence de réalisation de ce déplacement,
- pour les usagers se rendant à la gare en voiture : le lieu de stationnement (parking ou rue) et en qualité de conducteur ou passager = déposé,
- pour les usagers se rendant à la gare en transport en commun routier : la ligne de bus/car utilisée,
- pour les usagers se rendant à la gare en vélo : le lieu de stationnement,
- le sexe et l'âge de l'utilisateur,
- des questions ouvertes sur les principales attentes des voyageurs.

Dans le cas d'une gare avec plusieurs accès, un comptage au droit de ces accès pourra être effectué aux heures de pointe.

À noter que toute enquête sur domaine foncier SNCF ou RATP devra faire l'objet d'une demande expresse, et devra donner lieu à l'établissement d'un plan de prévention si la co-activité (entre l'enquêteur et l'exploitation de la SNCF ou RATP) soulève des problèmes de sécurité.

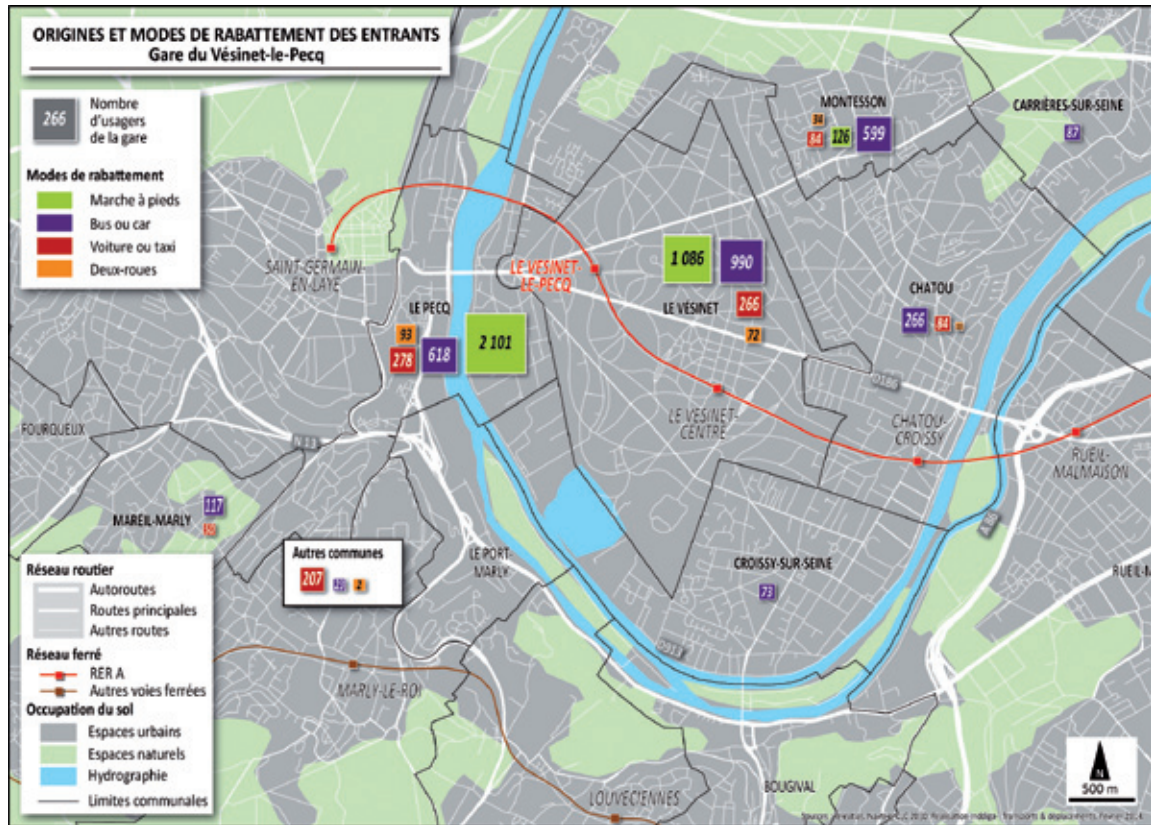
#### Exemple de rendu

#### Exemple d'analyse des parts modales et des motifs de déplacement



	06h00-09h30	09h30-12h00	12h00-14h00	14h00-16h30	16h30-19h30	19h30-21h00
domicile-travail	66%	50%	25%	25%	56%	65%
déplacements professionnels	7%	4%	12%	20%	14%	5%
domicile-école	24%	21%	19%	10%	4%	0%
achats	0%	2%	8%	24%	8%	4%
loisirs	0%	7%	5%	7%	5%	13%
autre	3%	16%	32%	13%	14%	12%
<b>total mouvements</b>	<b>4 534</b>	<b>538</b>	<b>334</b>	<b>509</b>	<b>1 148</b>	<b>185</b>

### Exemple d'une carte des origines des entrants et des parts modales de rabattement au pôle du Vésinet-Le Pecq RER A (78)



## Focus 5

### L'étude de stationnement

#### Objectif de l'étude

Dans un rayon d'environ 500 mètres autour du pôle (périmètre précisé avec le bureau d'études avant la réalisation de l'étude de stationnement) :

- réaliser un bilan de l'offre de stationnement disponible et de la réglementation appliquée ;
- caractériser la demande de stationnement en voiture autour du pôle, en différenciant les lieux de stationnement (telle rue, tel parking) et les motifs (rabattement à la gare, résidentiel, accès aux commerces, stationnement des exploitants...) ;
- dimensionner les besoins de stationnement liés spécifiquement au rabattement sur le réseau ferré à horizon du projet de pôle.

#### Contenu

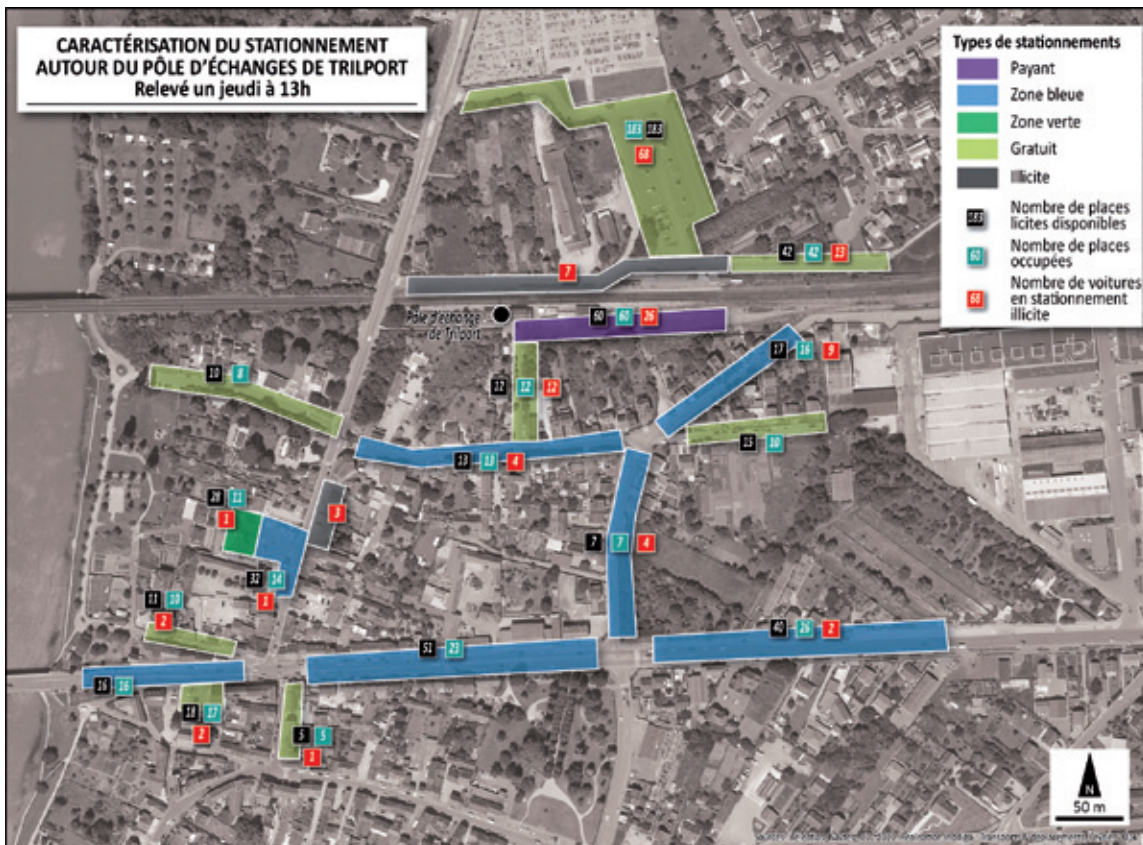
- Tout d'abord, un inventaire précis et détaillé de l'offre est réalisé : nombre de places offertes et leur réglementation.
- Ensuite, une estimation de la demande est réalisée par un relevé, en milieu de journée et tronçon par tronçon, de l'occupation de l'offre identifiée, ainsi que des stationnements illégaux dans la zone de 500 mètres autour du pôle.



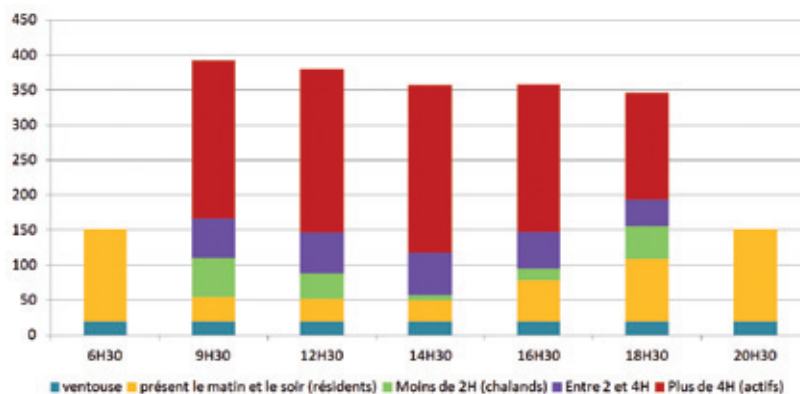
- Lorsqu'il y a mixité d'usages (présence de commerces, d'équipements publics, lieux d'habitation à proximité immédiate de la gare...), l'enquête d'occupation n'est pas pertinente pour différencier les rabatants en gare des autres usagers. Dans ce cas, elle est à remplacer par une enquête plus fine de rotation pour détailler la nature des occupants (pendulaires, visiteurs, résidents...). L'enquête de rotation consiste en un relevé horaire d'une partie des plaques d'immatriculation des véhicules, sur une période d'une journée intégrant en totalité les heures de pointe du matin et du soir. Elle permet ainsi de connaître les heures d'arrivée et de départ des véhicules pour différencier les véhicules ventouses des véhicules longue, moyenne et courte durée, qui correspondent à des usages différents.
- Les véhicules stationnant sur longue durée peuvent néanmoins être soit des rabatants à la gare, soit des personnes travaillant aux alentours du pôle ou des résidents. Il convient alors de compléter le relevé des plaques de début de journée par l'interview des personnes qui viennent de stationner pour leur demander le motif de leur stationnement (rabattement en gare ou lieu de travail à proximité).

**Exemple de rendu permettant de visualiser la localisation de l'offre de stationnement et l'occupation**

**Exemple du pôle de Trilport**



**Exemple de l'évolution de l'occupation du stationnement et des durées de stationnement dans un quartier au cours de la journée (obtenus via une enquête de rotation)**





## Focus 6

### Les projets à court/moyen/long terme

L'identification des différents projets en cours, dits projets connexes, dans le périmètre d'étude du pôle d'échanges, ainsi que leurs maîtres d'ouvrage, est indispensable. Les projets suivants sont particulièrement concernés :

- projets urbains et/ou immobiliers aux alentours de la gare,
- prolongement de ligne de transports collectifs,
- arrivée d'une nouvelle ligne de transports collectifs lourds (métro, tramway, T Zen...),
- évolution du réseau de bus,
- projets relatifs aux stations de métro, RER ou Transilien (Schémas Directeurs RER, Schéma Directeur d'accessibilité, projets de développement du réseau ou de sa capacité...).

Ce recensement a pour objectifs :

- De déterminer les potentiels impacts des projets sur l'aménagement du pôle et sur son fonctionnement. Par exemple, l'arrivée d'une plateforme de tramway a de forts impacts sur l'environnement immédiat des voiries du pôle et sur les flux piétons.
- D'identifier les besoins d'adaptation du pôle d'échanges qui relèveront du projet de pôle et des autres projets (important notamment dans les phases suivantes sur les questions de maîtrise d'ouvrage et financement). Par exemple, la création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées ayant deux objectifs : créer une liaison piétonne entre les deux parties de la ville séparées par le faisceau ferré, et permettre l'accès aux quais depuis les deux côtés de la ville, peut nécessiter un dimensionnement plus large que si la passerelle était dédiée à l'accès aux quais uniquement. Il conviendra alors de déterminer la répartition de la prise en charge financière. Il en va de même si une opération d'urbanisme ou d'aménagement mitoyenne à la gare conduit à accroître notablement la fréquentation du pôle ou de la gare : cette opération devra participer financièrement aux aménagements de capacité nécessaires.
- D'identifier les problématiques de phasage des différents projets, l'enjeu étant de pouvoir réaliser le projet de pôle à court terme (horizon 5 ans), tout en assurant la cohérence avec la mise en œuvre de projets à échéance concomitante ou plus lointaine.

Les éléments à rassembler sont notamment :

- les plans projet (plans masse, esquisses...),
- le programme du projet (consistance de l'offre, répartition des surfaces, etc.),
- les calendriers prévisionnels (études, travaux, mise en service),
- l'état d'avancement des études et du financement de ces projets,
- l'inscription des projets dans les plans d'urbanisme.

L'étude de pôle peut également avoir un impact sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune, il conviendra donc d'identifier le zonage qui réglemente les abords du pôle.

### Photo de synthèse du projet de pôle de Rueil-Malmaison, élaboré en coordination avec un projet urbain (92)



## 3. 3. Les propositions d'aménagements

### Objectifs de la phase

- Définir des propositions d'aménagements du pôle d'échanges.
- Aider au choix d'une proposition par une analyse multicritères des différentes propositions.

### Contenu de la phase

En s'appuyant sur la synthèse du diagnostic, les 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 enjeux thématiques définis dans le PDUIF.

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

- principes généraux du scénario (objectifs locaux et solutions proposées dans ce cadre),
- impact attendu du scénario sur les déplacements, la circulation et l'insertion urbaine du pôle, 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<sup>e</sup>.

Pour chacun des différents thèmes, les propositions formulées doivent comporter des mesures d'aménagements, mais peuvent aussi comporter des mesures d'exploitation lorsque c'est pertinent (réglementation du stationnement, fonctionnement des carrefours à feux, modalités de gestion du site...).

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

Pour clore cette phase, le comité de pôle de pilotage devra valider une proposition d'aménagements qui sera approfondie dans la phase suivante.



### Focus 7

#### La réalisation d'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 (étude de trafic, déplacement d'un local ferroviaire, modifications d'ouvrages sous exploitation ferroviaire, vérification du dimensionnement ou du fonctionnement de la gare routière...). Ces études complémentaires interviennent donc **en fin de la phase de propositions d'aménagements ou durant la phase de développement du schéma d'aménagements retenu**. 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. Si le besoin d'études complémentaires concerne l'impact d'une modification des itinéraires bus ou le fonctionnement du projet de gare routière, le financement sera examiné entre le STIF et les transporteurs bus concernés, notamment dans le cadre des relations contractuelles qui lient le STIF et les transporteurs.

Lorsque des aménagements sous maîtrise d'ouvrage SNCF ou RATP sont identifiés, leur faisabilité et leur coût prévisionnel pourront faire l'objet d'une étude complémentaire par SNCF ou RATP, en vue de leur validation future du schéma de référence de pôle.





## Focus 8

### Analyse multicritères des propositions (indicateurs)

L'analyse multicritères est un **outil d'aide à la décision** important pour le comité de pilotage, notamment lorsque des schémas d'aménagements très contrastés sont proposés. Elle doit mettre pour cela en perspective :

- l'amélioration des accès pour chaque mode de déplacement (bus, vélo, marche, voiture, deux-roues motorisé, autres véhicules spéciaux) : lisibilité des cheminements, temps de parcours, confort, sécurité, ambiance...
- l'amélioration des cheminements au sein du pôle,
- la qualité du système d'information sur les réseaux du pôle, les correspondances, les horaires facilitant pour l'utilisateur sa recherche d'itinéraire,
- le niveau d'intégration dans l'environnement urbain recherché (qualité urbaine et paysagère),
- les contraintes de libération foncière (en termes de coûts et de calendrier),
- les facilités d'exploitation, de maintenance,
- l'estimation sommaire des investissements nécessaires en distinguant les différents types d'aménagement et les maîtrises d'ouvrage pressenties,
- le niveau d'imbrication du projet de pôle avec les autres projets connexes,
- les problématiques de maîtrise d'ouvrage,
- le niveau d'indépendance de réalisation des différentes actions du projet de pôle.



© Christophe Recoura / STIF.

L'intermodalité bus réalisée au sein d'une gare routière à Val de Fontenay (94).



© Christophe Recoura / STIF.

Le réaménagement de l'espace public en faveur des modes actifs à Val d'Argenteuil (95).





## Focus 9

### Cohérence et maîtrise des dépendances entre le projet de pôle et les projets connexes (projet de nouvelle ligne TC, projet urbain...)

L'ambition du PDUIF étant de réaliser des projets de pôle dans une temporalité de 5 ans maximum à compter du lancement de l'étude de pôle (phase d'études préliminaires), le phasage de mise en œuvre des opérations du projet de pôle doit, en fonction des contextes et dans la mesure du possible :

- être indépendant des projets connexes pouvant intervenir dans le périmètre du pôle à plus longue échéance,
- ou se coordonner avec le calendrier d'un projet connexe, s'il est prévu qu'ils se réalisent dans la même temporalité.

**Afin d'éviter les aménagements frustratoires** à court terme, **ou la définition de projets de pôle qui ne verront finalement pas le jour** faute d'en avoir suffisamment simplifié le montage opérationnel, les principes méthodologiques de conception d'un aménagement d'ensemble composé d'un projet de pôle d'échanges et d'un projet urbain connexe doivent **suivre plusieurs principes** :

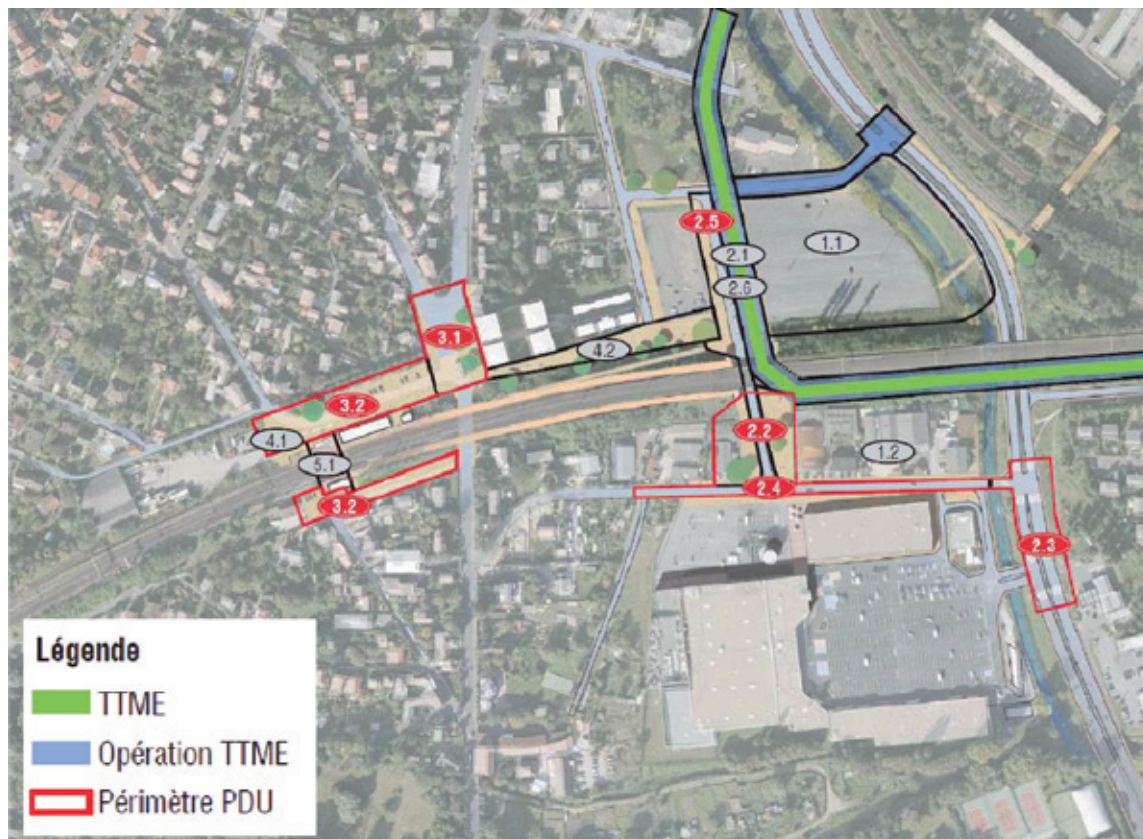
- **La cohérence d'ensemble et la complémentarité entre les aménagements** projetés dans les deux projets.
- **L'indépendance d'opportunité et de conception** : la conception du projet de pôle de court terme doit répondre aux besoins liés aux transports, tout en garantissant l'évolutivité du périmètre urbain à plus long terme. Néanmoins, l'opportunité et le fonctionnement du pôle ne doivent pas être complètement liés aux projets urbains de plus long terme qui se développeront dans le même périmètre ou sur ses franges. En effet, si le projet urbain de plus long terme ne se réalise pas ou se réalise différemment, le risque est de ne pas pouvoir réaliser le projet de pôle et de réaliser des aménagements inutiles ou ne fonctionnant pas correctement à terme.
- **L'indépendance de mise en œuvre**, tant dans l'utilisation des emprises du périmètre que dans le montage opérationnel et financier du projet. Les projets plus lourds et de plus long terme que le projet de pôle comportent souvent une complexité de procédure, de décision ou de financement susceptible de voir évoluer leur contenu ou leur planning de réalisation.
  - Les montages financiers des projets urbains dont l'objectif est de financer les charges d'investissements des aménagements projetés par des recettes liées à la valorisation économique des emprises font, par exemple, courir un risque important sur la réalisation du projet de pôle qui bénéficie, lui, d'une meilleure stabilité de financement.
  - Il est par ailleurs intéressant que, même au sein du projet de pôle, les différentes actions soit réalisables indépendamment les unes des autres, afin de ne pas retarder l'ensemble du projet de pôle en cas d'aléa quelconque identifié sur l'une des actions (sous-sol à dépolluer, blocage dans l'acquisition d'un foncier...).

#### Exemple du pôle d'Épinay-sur-Orge RER C (91)

Le pôle d'Épinay-sur-Orge fait partie de la future ligne de tramway Massy – Évry (tram-train Massy – Évry ou « TTME »). Il a donc vocation à devenir un réel pôle d'échanges structurant à l'échelle de l'agglomération Europe Essonne, combinant la gare ferroviaire actuelle du RER C, la future station du TTME et l'intermodalité de l'ensemble.

Le choix du projet de pôle a été de s'intégrer et de s'adapter au calendrier de TTME, ainsi que de proposer l'organisation de l'intermodalité du futur ensemble constitué de la gare RER et de la station TTME. Pour cela, une fois le schéma d'organisation de l'intermodalité défini, les différents périmètres d'aménagement qui seront réalisés au titre de TTME et au titre du pôle ont bien été définis et séparés par projet. Ensuite le phasage s'est calé sur le calendrier du TTME.

Périmètres des actions et du projet TTME retenus dans le schéma de référence de pôle d'Épinay-sur-Orge RER C (91), validé en comité de pilotage du 18 décembre 2012



Planning de réalisation du projet de pôle d'Épinay-sur-Orge RER C (91) en fonction du calendrier de TTME

ACTIONS		2013				2014				2015				2016				2017				2018				2019			
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4				
<b>Travaux TTME</b>	TTME																												
1.1	TTME																												
1.2	CAEE																												
2.1	TTME																												
2.2	Epinay																												
2.3	CG91																												
2.4	Epinay																												
2.5	TTME																												
2.6	TTME																												
3.1	CG91																												
3.2	Epinay																												
4.1	SNCF																												
4.2	TTME																												
4.3	CG91																												
5.1	RFF																												
6.1	STIF / Transporteur / CAEE																												

<p>Études</p> <p>Travaux</p> <p>Interventions ponctuelles et récurrentes</p>	<p>Validation du contrat de pôle</p>	<p>Date limite demande de subvention hors TTME et P+R</p>	<p>Mise en service du TTME</p> <p>Date limite appel de subvention hors TTME et P+R</p>
--	--------------------------------------	---	--

## 3. 4. Développement du schéma d'aménagements retenu

### Objectifs de la phase

- Développer la proposition d'aménagements retenue dans la phase précédente.
- Réaliser des fiches actions détaillées.

### Contenu de la phase

Sur la base de la proposition d'aménagements validée par le comité de pilotage en fin de phase précédente, 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 détaillant chaque action :

- la représentation du périmètre concerné par l'action,
- les objectifs attendus de l'action,
- le contenu,
- la maîtrise d'ouvrage,
- le propriétaire foncier,
- les aménagements prévus et leurs déclinaisons graphiques (coupes, plans...) : schéma d'aménagement au 1/1000e, avec des schémas au 1/500e pour certains éléments (gares routières notamment, avec épures de giration),
- le futur gestionnaire,
- le coût prévisionnel (en investissement et en exploitation) sur la base de ratios, les financeurs et leur participation financière respective
- le phasage prévisionnel de réalisation (détaillé au trimestre à partir des études d'avant-projet).



### Focus 10

#### Découpage du projet de pôle en périmètres opérationnels

Le projet de pôle définit la maîtrise d'ouvrage des aménagements, pour la plupart des cas à partir de la propriété des emprises et des ouvrages existants sur lesquels les aménagements doivent être réalisés. Le périmètre opérationnel d'aménagement est en effet généralement constitué d'emprises de propriétés différentes : voiries départementales, intercommunales ou communales d'accès à la gare, domaine ferroviaire, bâtiment voyageurs de l'entreprise ferroviaire, parvis de gare ou gare routière, parcelles privées parfois...

L'étude de pôle doit permettre, à ce stade, de définir un programme d'investissements cohérent entre les différents maîtres d'ouvrage, et donc de définir les périmètres d'intervention de chacun.

La réalisation d'aménagements faisant intervenir plusieurs propriétaires fonciers, donc potentiellement plusieurs maîtres d'ouvrage, peut conduire à s'interroger sur le mode de portage de la maîtrise d'ouvrage des différentes opérations. C'est notamment le cas sur les aménagements de voirie. Deux cas usuels font plus particulièrement l'objet d'agréments :

- **Les aménagements ponctuels dont le périmètre couvre deux emprises contiguës de propriété différente.**

Le découpage foncier de l'aménagement à réaliser ne coïncide pas toujours avec un périmètre unique de maîtrise d'ouvrage, alors que l'opportunité de l'aménagement est souvent liée à un domaine de compétence bien identifiable (ex. : élargissement d'un trottoir communal nécessitant la reprise d'un talus ferroviaire ou l'utilisation de parcelles privées, débouché d'un souterrain ferroviaire sur la voirie communale...). Il peut, dans ce cas, être opportun de procéder, en fonction de l'enjeu : soit à une acquisition de parcelle, soit à un transfert de maîtrise d'ouvrage permettant l'intervention d'une seule maîtrise d'ouvrage pour cet aménagement ponctuel.

• **Les aménagements d'espaces publics significatifs et contigus nécessitant une conception commune par plusieurs maîtres d'ouvrage.**

L'aménagement des espaces publics d'accès aux pôles et des gares routières relève souvent d'une pluralité de maîtrises d'ouvrage : communes ou EPCI pour les voiries locales et les gares routières, conseils départementaux pour les voiries structurantes, RATP ou SNCF parfois pour les parvis de gare situés sur des emprises ferroviaires. Pour ces opérations, il peut être opportun d'analyser les modalités de simplification de la maîtrise d'ouvrage et de mise en cohérence des choix d'aménagements qui seront faits par les différents maîtres d'ouvrage. Dans ces cas, il semble a minima nécessaire que les choix de maîtrise d'œuvre retenus par les différents maîtres d'ouvrage en charge des espaces publics et des voiries dans leurs études détaillées (matériaux, mobiliers urbains, abris bus, éclairage) soient homogènes, pour permettre notamment de renforcer la perception du pôle par les usagers comme un espace unifié. Plusieurs montages sont possibles : soit les différents maîtres d'ouvrage se coordonnent avec leurs maîtres d'œuvre respectifs dans le cadre d'une convention de coordination des maîtrises d'ouvrage, soit ils passent, dans le cadre d'un groupement de commande, un marché avec le même maître d'œuvre, cette dernière hypothèse étant de nature à faciliter les interfaces et la coordination.

Après validation du schéma de référence de pôle et avant la réalisation des études d'avant-projet (AVP) par chaque maître d'ouvrage sur son périmètre, l'ensemble des maîtres d'ouvrage auront à leur charge d'établir le montage de maîtrise d'ouvrage le plus efficace adapté au contexte local.

**Exemple de découpage en périmètres, pôle de Villiers-sur-Marne RER E (94)**



- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gare routière</li> <li>2. Création d'un nouvel accès à la gare</li> <li>3. Rampe d'accès à la gare pour les PMR</li> <li>4. Réaménagement du parc de stationnement et création d'un parc vélo</li> <li>5. Accès PMR aux quais de la gare</li> <li>6. Création d'une piste cyclable sur le parvis de la gare</li> <li>7. Requalification du parvis sud de la gare</li> <li>8. Création d'un espace bus descente &amp; attente</li> <li>9. Création d'une dépose-minute et d'une station de taxis</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Requalification du parvis nord de la gare (hors espaces bus et gare routière)</li> <li>11. Aménagement du boulevard de Mulhouse</li> <li>12. Signalisation et information dans et autour du pôle (tous modes de transport)</li> <li>13. Traitement de l'entrée de gare (façade)</li> <li>14. Éclairage et traitement paysager</li> <li>15. Giratoire Nord (RD 33)</li> <li>16. Giratoire Sud (RD 33)</li> <li>17. Giratoire d'accès à la gare routière (RD 33)</li> <li>18. Giratoire Mairie (RD 33 / RN 303)</li> </ol> |
|--|---|





## Focus 11

### Les estimations de chiffrage en phase étude de pôle : sur la base de ratios

Le niveau des études préliminaires sur lequel est assis le projet de pôle permet d'évaluer, en première approche, un coût prévisionnel pour chaque opération, afin de définir le montage financier prévisionnel du projet.

Sur la base de **ratios proposés par le prestataire** de l'étude et **vérifiés par les maîtres d'ouvrage** identifiés à ce stade d'élaboration du projet, cet estimatif de coût fait l'objet d'une validation intermédiaire par chaque maître d'ouvrage avant d'être inscrit au « schéma de référence de pôle », souvent sur la base d'un pré-programme. Pour les actions sous maîtrise d'ouvrage RATP ou SNCF, les coûts estimatifs sont vérifiés dans le cadre d'études de faisabilité réalisées par ces maîtres d'ouvrage sur leur périmètre.

L'estimatif des coûts de travaux bruts, calculé à partir de ratios moyens et des unités d'aménagement, est à majorer :

- d'une provision pour aléas susceptibles de couvrir des imprécisions de périmètres, de ratios, de contraintes exceptionnelles ;
- d'une provision pour les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre quelle que soit la nature des aménagements qui y sont inscrits ; cette provision est susceptible de couvrir, en tout ou partie selon les niveaux d'études atteints et la complexité des aménagements considérés : les frais d'études de maîtrise d'œuvre et d'investigation (géomètres, recherches de réseaux, sondages...), de communication, de contrôle technique, de sécurité, voire d'ordonnancement pour les opérations les plus simples\*...
- des coûts d'installation de chantier et d'aménagements provisoires,
- d'une hypothèse d'actualisation monétaire pour intégrer l'horizon de réalisation des aménagements, en fonction du calendrier de réalisation défini pour chaque action et de l'évolution annuelle moyenne des trois dernières années ; généralement, on utilise l'indice TP01.

\* Attention, si les études d'AVP ont été financées par le STIF dans le cadre d'une convention spécifique relative aux études d'AVP, les frais correspondant à ces études ne devront pas être inclus lors de la demande de subvention du maître d'ouvrage au STIF pour la réalisation des travaux.



## Focus 12

### La gestion du pôle d'échanges

Les améliorations de qualité de service apportées par les projets de pôle d'échanges doivent pouvoir être maintenues **dans la durée**. Cet objectif passe nécessairement par une **clarification des responsabilités sur la gestion** des différentes composantes du pôle entre les propriétaires fonciers, propriétaires d'équipements, gestionnaires et exploitants de transports : contenu, périmètre et périodicité des interventions, modalités pratiques, répartition de la prise en charge financière suivant le type d'intervention. Cette clarification des responsabilités s'effectue notamment au travers de conventions entre les acteurs du pôle, ainsi qu'au travers des marchés et délégations de service public qui peuvent être réalisés entre propriétaires et gestionnaires d'équipements.

De façon à réaliser des économies d'échelle et pour une gestion plus homogène des espaces, il est recommandé, dans la mesure du possible, de regrouper l'exploitation des équipements d'intermodalité (Parcs Relais, gares routières, Véligo). Les collectivités locales, quand elles sont propriétaires de ces équipements, peuvent envisager une délégation de service publique commune pour leur gestion. Ce montage permet également de simplifier la coordination entre l'exploitant de la gare ferroviaire et les autres exploitants, et facilite également le contact avec les voyageurs.

La formalisation de conventions d'exploitation peut s'avérer plus particulièrement nécessaire pour les équipements à multiples propriétaires ou reliant la voirie au domaine ferroviaire, tels que :

- **les ascenseurs et les escaliers mécaniques reliant la voirie au domaine ferroviaire**, dont la gestion peut relever, selon leur usage et leur assiette foncière, aussi bien des collectivités locales que des gestionnaires d'infrastructures RATP ou SNCF ;
- **les différents dispositifs d'équipement des gares routières** : abris, marquises, plans d'information des usagers, signalétique directionnelle, éclairage, dispositifs d'écoulement des eaux ;
- **les abris et consignes Véligo** ;
- **les écrans d'information dynamique** : écrans généraux annonçant les départs des bus et tramways en correspondance au pôle, les perturbations sur le réseau ferré ou routier...
- **les passages publics (souterrain ou passerelle) et accès secondaires**, dont l'usage relève aussi bien de l'accès à la gare que des liaisons entre quartiers ;
- **les ouvrages en dalles**, pour lesquels les divisions en volume et les différents niveaux de responsabilité dans leur gestion à terme ne sont pas toujours parfaitement définis.

Les conventions d'occupation du domaine public et de gestion des équipements doivent pouvoir distinguer les notions usuelles de :

- **veille technique** des équipements mécaniques ou des systèmes d'exploitation (qui est responsable du relevé quotidien de l'état de marche de l'appareil, qui gère l'intervention des entreprises de maintenance sur le site, selon quelle procédure... ?) ;
- **entretien courant** (propreté) des espaces voyageurs, des abris, des surfaces de voirie aménagées, des talus ferroviaires, des accès à la gare (périmètres, périodicité et type d'intervention) ;
- **maintenance préventive** (renouvellement des pièces au terme de leur durée moyenne de vie) ;
- **maintenance curative** (réparation sur panne, traitement des dégradations...) ;
- **maintenance lourde** (renouvellement d'un équipement obsolète ou mise à niveau pour l'application de nouvelles normes réglementaires), qui peut nécessiter la programmation de crédits d'investissements plusieurs années après leur mise en service.

Au-delà des aspects juridiques permettant de définir le rôle de chacun, il est recommandé aux différents acteurs en charge de l'entretien et de la gestion des composantes du pôle, de se réunir périodiquement. L'objectif de ces réunions est de faire le tour du pôle d'échanges pour identifier les points de vigilance, qui nécessitent une coordination renforcée des gestionnaires pour maintenir une bonne qualité de service aux usagers.



Consigne Véligo sur parvis en gare de Fontainebleau-Avon (77).



Ascenseur reliant la voirie aux quais en gare de Saint-Germain-en-Laye (78).

## 3. 5. La formalisation du schéma de référence de pôle

### Objectifs de la phase

- Produire un document intitulé « schéma de référence de pôle » synthétisant le projet de pôle en fin d'études amont.
- 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. (Les estimations de coût réalisées dans le cadre de l'étude de pôle pourront être ajustées suite à la réalisation des études d'avant-projet par chaque maître d'ouvrage, ce qui impliquera également un ajustement de la prise en charge financière du STIF et des autres financeurs.)

### Contenu de la phase

Le schéma de référence de pôle 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, synthèse des atouts et limites).
- La description des opérations d'aménagement : fiches actions avec maîtrise d'ouvrage, coûts, financeurs, calendrier, etc.
- Le schéma d'ensemble de réaménagement du pôle au 1/1000<sup>e</sup>.
- Des zooms au 1/500<sup>e</sup> de certains aménagements ou équipements d'intermodalité lorsque cela est nécessaire (conception et fonctionnement de la gare routière et rayons de giration par exemple...).
- Le chiffrage prévisionnel par action en coûts d'investissement et en euros courants (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, ainsi que pour l'actualisation monétaire à horizon de réalisation de l'action).
- Le tableau programmatique de synthèse (ANNEXE 2 : tableau programmatique de synthèse – maîtrises d'ouvrage, financements, calendrier), en identifiant les subventions apportées par le STIF telles que décrites dans les schémas directeurs et cahiers de référence techniques notamment.
- 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 coordination des maîtres d'ouvrage et du comité de suivi (voir point 4. 1. La coordination des maîtres d'ouvrage et le suivi du projet par les financeurs).
- En annexe :
  - 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 de pôle doit ensuite être validé par le comité de pôle :

- en comité de pôle de pilotage,
- puis par une transmission officielle par courrier par le STIF à tous les maîtres d'ouvrage, financeurs et transporteurs, 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 « amont » du pôle et l'intervention du prestataire d'étude. La suite du projet est la réalisation des études AVP qui sont réalisées par chaque maître d'ouvrage, et à l'issue desquelles chaque maître d'ouvrage peut faire sa demande de subventions au STIF\* pour les actions bénéficiant de subventions.

\* Voir point 5. Coordination des maîtres d'ouvrage, réalisation des études d'avant-projet et mise en place des financements.



## Focus 13

### Les clés de financement

Le schéma de référence de pôle devra mettre en évidence les financements mobilisables.

Pour rappel et d'après les articles 73 et 76 de la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 du Code général des collectivités territoriales, « toute collectivité territoriale ou tout groupement de collectivités territoriales, maître d'ouvrage d'une opération d'investissement, assure une participation minimale [...] de 20 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques à ce projet ». Cette participation minimale a vocation à passer à 30 % en application de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Dans le cas d'une gare existante, le STIF accorde diverses subventions pour les aménagements d'intermodalité à réaliser. Ces subventions sont référencées dans les schémas directeurs du STIF et s'appliquent sous réserve du respect par les maîtres d'ouvrage d'un certain nombre de critères détaillés dans les cahiers de référence associés à ces schémas directeurs. Les taux de subvention du STIF sont rendus conformes à la loi en vigueur stipulant le taux de participation minimal des maîtres d'ouvrage et des collectivités territoriales.

D'autres acteurs sont susceptibles d'apporter des financements complémentaires : certains conseils départementaux, les maîtres d'ouvrage d'opérations de transport, d'urbanisme ou immobilière mitoyenne du pôle conduisant à devoir augmenter la capacité des équipements d'intermodalité de la gare et de ses accès...

Dans le cas d'une gare nouvelle, les modalités de financement des aménagements d'intermodalité sont définies dans le cadre des instances du projet de transport collectif ayant en charge la construction de la gare.



## Focus 14

### Les principes d'occupation ou de cession du foncier

L'intervention d'un maître d'ouvrage sur le domaine d'un autre maître d'ouvrage nécessite une clarification préalable du statut du foncier, qui peut passer soit par une acquisition, soit par une mise à disposition temporaire sans transfert de propriété. Les différentes possibilités dans ce domaine sont en effet :

- **Sur foncier public** (régi par le Code général de la propriété des personnes publiques) :
  - cession/acquisition entre personnes publiques ;
  - autorisation ou convention d'occupation temporaire du domaine public, transfert de gestion, ou superposition d'affectation domaniale, lorsque le propriétaire public ne se dessaisit pas de son foncier.
- **Sur foncier privé** :
  - acquisition d'une parcelle à l'amiable avec un particulier ou avec une copropriété (nécessitant dans ce cas un vote en assemblée plénière de la copropriété) ;
  - expropriation (procédure beaucoup plus lourde nécessitant une enquête publique et une déclaration d'utilité publique)\* ;
  - éventuellement droit de préemption (article L300-1 du Code de l'urbanisme) ;
  - le cas échéant, acquisition d'un terrain objet d'un emplacement réservé, d'une servitude ou dans un périmètre de ZAC après droit de délaissement exercé par le propriétaire (art. L.230-1 du Code de l'urbanisme).

**La clarification**, dès validation du « schéma de référence de pôle », **des procédures foncières** à lancer par les différents maîtres d'ouvrage **doit permettre d'identifier rapidement les points critiques pour le planning** de réalisation du projet, et plus particulièrement des dates prévisionnelles avant lesquelles des travaux ne pourront être réglementairement engagés sur ces emprises.

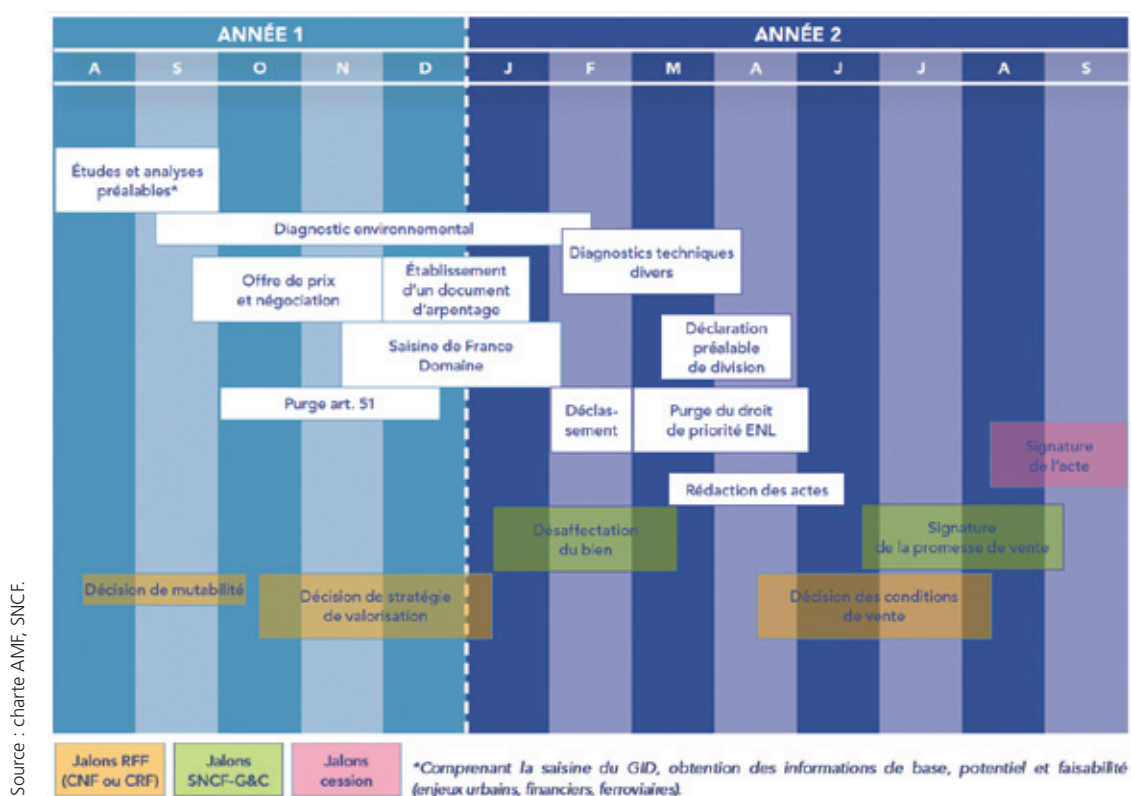
Dans les cas de mise à disposition temporaire du foncier public, des **conventions** devront être conclues afin de préciser les droits et responsabilités de chaque contractant, dans le cadre juridique du Code général de la propriété des personnes publiques. À noter qu'une convention d'occupation du domaine public donne lieu à une redevance, fonction notamment de la nature économique des aménagements qui seront réalisés, sauf cas limitatifs d'exonération prévus par le code.

\* Cette possibilité est rare pour les pôles de desserte des secteurs denses et d'accès au réseau ferré.



Si la cession d'un terrain est privilégiée, il conviendra d'identifier dans le planning général du projet les délais nécessaires à cette acquisition. Pour le foncier relevant de la domanialité publique (ex. : RATP et SNCF), des procédures réglementaires spécifiques sont à respecter (saisine de France Domaine, déclassement, purge des droits de priorité...) et des travaux préalables de reconstitution d'installations ferroviaires à déplacer peuvent être nécessaires : il est nécessaire d'intégrer ces délais au planning global de l'opération.

**Calendrier indicatif d'une cession simple d'un foncier SNCF Réseau  
(à savoir ne nécessitant ni études ferroviaires ni reconstitution ni modification de PLU)**



## 4. Coordination des maîtres d'ouvrage, réalisation des études d'avant-projet et mise en place des financements



### 4. 1. La coordination des maîtres d'ouvrage et le suivi de projet par les financeurs

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

Il est néanmoins 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 coordination rassemblant les maîtres d'ouvrage et un comité de suivi rassemblant maîtres d'ouvrage et financeurs sont à créer.

## Le comité de coordination des maîtres d'ouvrage

Le comité de coordination des maîtres d'ouvrage prend le relais des comités de pôle et rassemble régulièrement les différentes maîtrises d'ouvrage du projet de pôle. Il a pour but de **faciliter et de partager le suivi des études** à partir des études d'AVP et le suivi des travaux, afin que chaque maître d'ouvrage informe les autres de ses avancées et de son planning. C'est dans ce cadre que les maîtres d'ouvrage clarifient les modes opératoires de réalisation des aménagements, **consolident le planning prévisionnel** d'ensemble du projet, et **coordonnent la conception détaillée des opérations** qui interviendront successivement sur le pôle. Cette mission s'articule autour de plusieurs objectifs opérationnels :

- affiner les relations de dépendance entre les différentes opérations inscrites au schéma de référence (opérations à tiroirs, opérations imbriquées, opérations à phaser...);
- préciser les points critiques de procédure et de réalisation de ces opérations (enquête publique, mise à disposition du foncier, conventions de maîtrise d'ouvrage, conventions de gestion...);
- proposer les modes d'organisation des maîtrises d'ouvrage les plus appropriés pour simplifier le portage et la réalisation des opérations complexes ;
- optimiser le phasage prévisionnel d'ensemble du projet, en prenant notamment en compte l'impact des différents chantiers sur la gestion des flux de voyageurs, notamment en cas d'évacuation, et sur les conditions d'exploitation (ferroviaire, bus, transport de fonds...) et de maintenance (accès des véhicules...);
- garantir une unité fonctionnelle, architecturale et paysagère dans la conception détaillée des aménagements de voirie et d'espaces publics, si une charte architecturale et paysagère a été établie entre les maîtres d'ouvrage ;
- coordonner les dispositifs de communication des différents maîtres d'ouvrage ;
- assurer la conformité de conception des aménagements par rapport aux normes techniques en vigueur (notamment en matière de sécurité et d'accessibilité PMR).

Les chefs de projets des différents maîtres d'ouvrage se réunissent régulièrement au sein du comité de coordination (tous les 1 à 3 mois environ).

## Les comités de suivi

Par ailleurs, des comités de suivi, pilotés par la collectivité locale porteuse de l'étude de pôle, doivent avoir lieu à chaque étape-clé des études et travaux, de façon à **tenir informés les principaux partenaires et financeurs du projet**, notamment le STIF, des avancées du projet. Les **étapes-clés** sont en général : en début d'AVP, si des changements sont proposés par rapport aux aménagements prévus par le schéma de référence au cours des AVP en raison de contraintes particulières, en fin d'AVP, au cours de la réalisation des travaux, à la fin des travaux.



## Focus 15

### Aspects architecturaux et paysagers : l'exemple d'une charte paysagère permettant une unité visuelle des espaces du pôle

Pour faciliter et sécuriser la lecture de l'espace public par les différentes catégories d'usagers, il apparaît souhaitable de proposer une **unité de conception et d'identité visuelle** des espaces publics dans le périmètre d'aménagement du pôle. Pour ce faire, il peut être utile d'**établir une charte partagée** par l'ensemble des maîtres d'ouvrage et financeurs sur ces aspects, en amont ou dès le début de la phase d'études d'AVP.

Au-delà de l'aspect purement esthétique des choix qui peuvent être faits, les composantes architecturales des aménagements peuvent jouer un rôle fonctionnel dans la gestion des flux de voyageurs sur le site. Par exemple :

- canalisation des flux par un éclairage approprié, par une continuité de matériaux au sol ou de mobilier urbain...
- réduction des vitesses d'approche des véhicules à un carrefour par l'usage de matériaux de voirie plus rugueux, par l'insertion de coussins berlinois...
- traitement des espaces délaissés, de l'ambiance générale du site ou de la sécurité par un dispositif spécifique d'éclairage d'ambiance par exemple ;
- homogénéité de signalétique et de jalonnement sur les différents espaces.

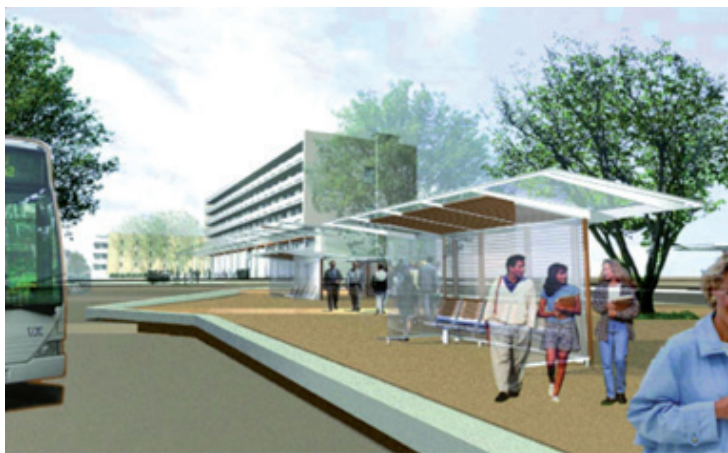
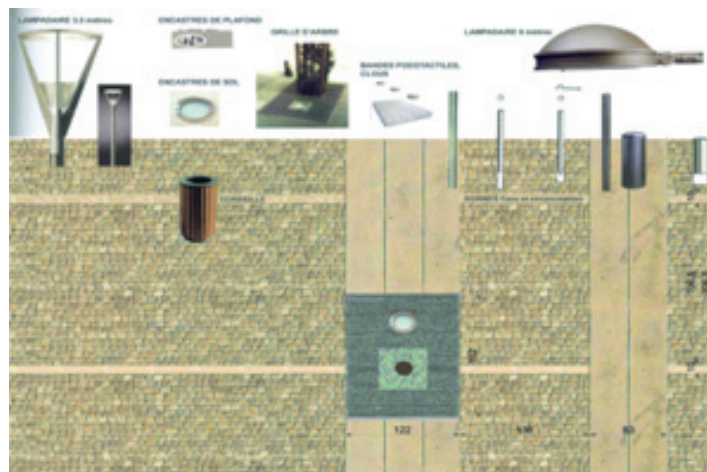
**Focus 15 : Aspects architecturaux et paysagers : l'exemple d'une charte paysagère permettant une unité visuelle des espaces du pôle**

Il importe aussi de prendre en compte les surcoûts d'exploitation pouvant être générés par certains types d'équipements ou matériaux, dont la charge financière peut s'avérer relativement lourde à supporter par le gestionnaire sur la durée de vie de l'équipement : marquises en verre difficilement accessibles pour l'entretien courant, dispositifs d'éclairage particuliers, espaces verts difficilement accessibles ou nécessitant des interventions trop fréquentes, manque de robustesse de certains matériaux au sol...

**Exemple : une charte d'aménagement pour préserver l'unité de conception du projet entre trois maîtres d'ouvrage sur le pôle de Boissy-Saint-Léger RER A**

Avant le lancement des études d'AVP du schéma de référence de pôle, la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne (CAHVM) a souhaité préserver l'unité de conception des espaces publics en poursuivant le processus de concertation engagé dans l'étude de pôle entre les trois maîtres d'ouvrage concernés : RATP pour le parvis de gare, DDE pour le carrefour, CAHVM pour la gare routière. Une charte d'aménagement et de traitement urbain a donc été réalisée. L'objectif a été de s'accorder sur des choix d'aménagement communs aux trois maîtres d'ouvrage (mobilier urbain, éclairage et matériaux au sol), de façon à garantir un niveau de qualité élevé et homogène sur les trois périmètres d'aménagement de ce site.

**Extraits de la charte d'aménagement préalable aux études de maîtrise d'œuvre pour le pôle de Boissy-Saint-Léger RER A (94)**



## Contractualisation de l'organisation entre les maîtres d'ouvrage

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

- 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 relative 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.
- 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 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...

Le rôle de l'AMO doit donc être clairement défini par les maîtres d'ouvrage. Son coût entre dans les frais de maîtrise d'ouvrage (MOA) et maîtrise d'œuvre (MOE) du projet.





## Focus 16

### Maîtrise d'ouvrage opérationnelle de la RATP

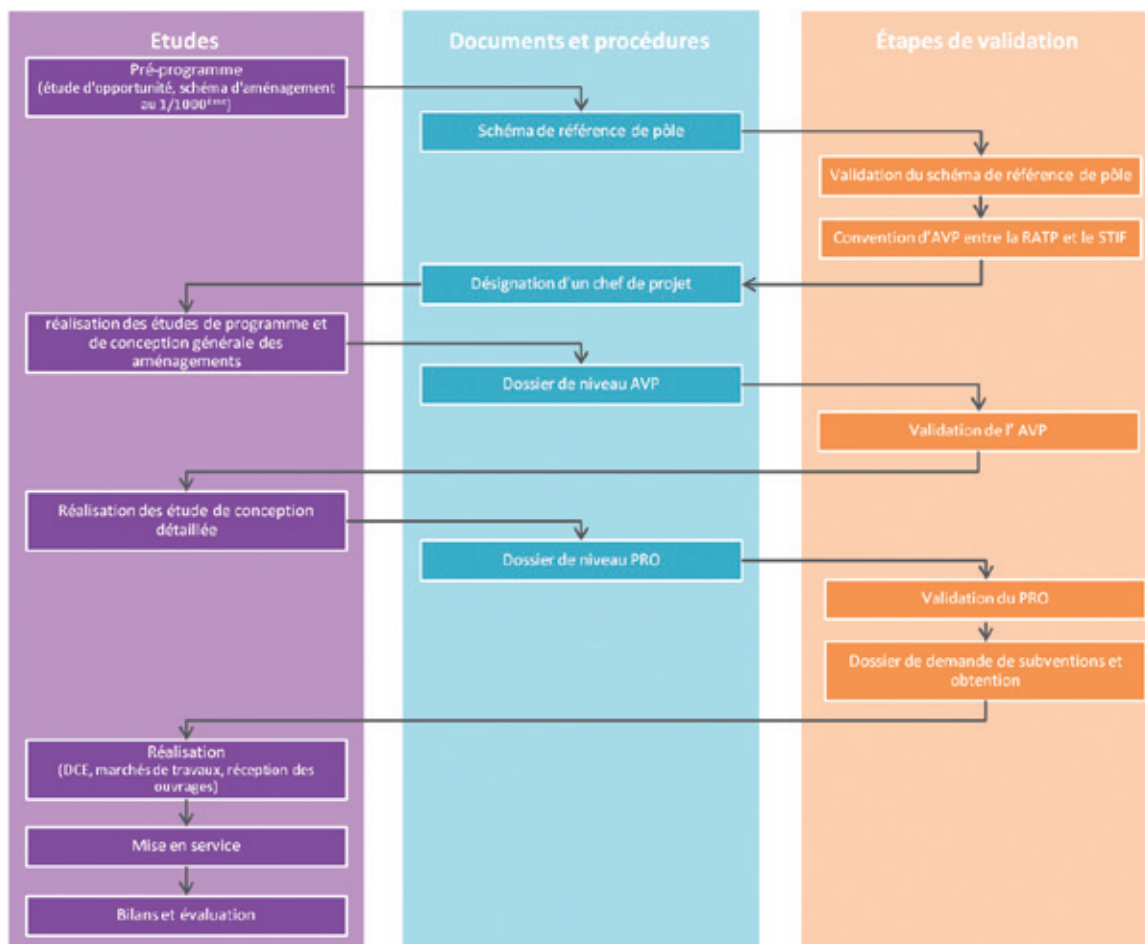
Le suivi de l'étude de pôle réalisée par le comité de pôle se fait, à la RATP, au niveau de son département en charge de la maîtrise d'ouvrage. Si la RATP le juge nécessaire, elle peut proposer de réaliser des études concernant ses ouvrages.

Les études de pôle devront être soumises pour approbation aux instances compétentes de la RATP (pour la partie qui la concerne). Le projet ne pourra se poursuivre, concernant la RATP, qu'à cette condition. De même, le dossier AVP sera aussi soumis pour approbation aux instances compétentes avant de poursuivre.

Trois phases doivent être successivement réalisées :

- les études de programme et de conception générale des aménagements, validées par un Avant-Projet (esquisses du 1/100<sup>e</sup> au 1/50<sup>e</sup>) ;
- les études de conception détaillée, validées par un dossier niveau Projet (PRO), qui contient les spécifications fonctionnelles et techniques associées, ainsi que les interfaces entre les différentes disciplines de la RATP (esquisses du 1/50<sup>e</sup> au 1/20<sup>e</sup>) ;
- la phase Réalisation, engageant enfin la mise en œuvre de l'opération (marchés de travaux, réalisation des aménagements, réception de l'opération...).

#### Organisation des études sous MOA RATP et étapes-clés de validation





## Focus 17

### Maîtrise d'ouvrage opérationnelle de SNCF Mobilités\*

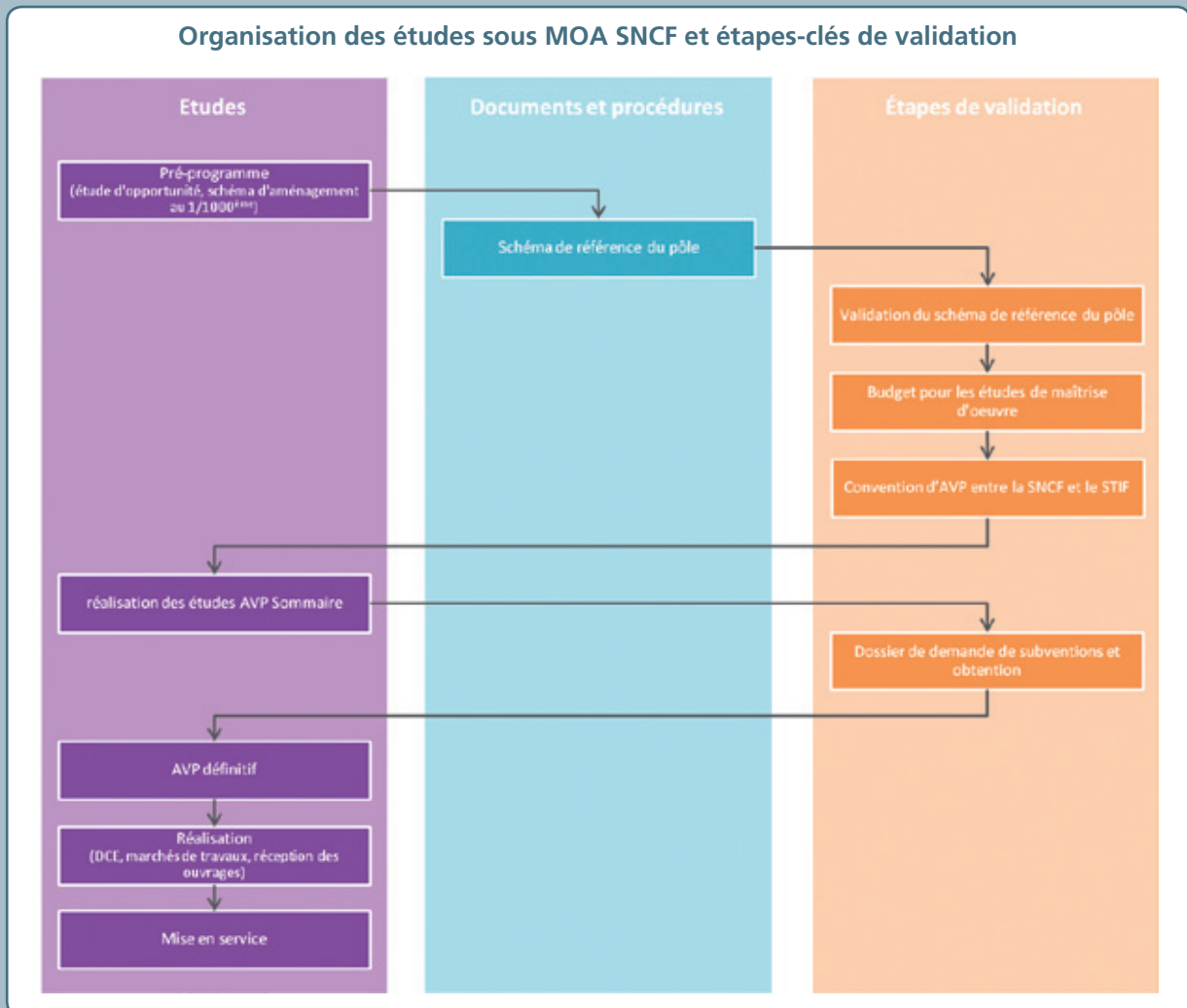
Avant validation du schéma de référence de pôle, le suivi du projet se fait au niveau de la Direction Déléguée des Gares Transiliennes (Pôle Stratégie – Programmation en relation avec la Direction de Projets de Lignes concernée), en lien avec les Établissements d'Exploitation concernés. Les propositions du bureau d'études effectuées au cours de l'étude de pôle sont validées par un Dossier d'Initialisation (DI) réalisé par SNCF Mobilités, et financé sur fonds propres : il permet à SNCF Mobilités de vérifier l'opportunité des aménagements projetés et de valider les estimations de coûts, avant inscription des actions sous maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités au schéma de référence de pôle.

La maîtrise d'ouvrage opérationnelle en charge de la réalisation des aménagements SNCF Mobilités inscrits au schéma de référence de pôle est centralisée à la Direction Déléguée des Gares Transiliennes – Direction de Projets de lignes (4 directions de projets de lignes : lignes C, N, U – lignes L, A, J, E, P, T4 – lignes D, R – lignes H, B, K).

Trois niveaux d'études doivent être réalisés successivement :

- la phase d'avant-projet « AVP » (réalisation d'un APS qui valide l'opportunité de l'opération, définit son périmètre et estime son coût) ;
- la phase projet « PRO » (réalisation d'un avant-projet définitif qui fait notamment le choix des matériaux et affine le coût) ;
- la phase réalisation « REA » (réalisation des DCE et passation des marchés).

#### Organisation des études sous MOA SNCF et étapes-clés de validation



\* Attention : l'organisation de SNCF Mobilités (anciennement SNCF) est susceptible d'évoluer suite à la mise en œuvre de la réforme décidée par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014.



## Focus 18

### Maîtrise d'ouvrage opérationnelle de SNCF Réseau\*

Avant validation du schéma de référence de pôle, le suivi du projet de pôle se fait au niveau du Service Gares de voyageurs et Infrastructures de services de la Direction régionale Île-de-France.

Il n'est pas fréquent que SNCF Réseau soit conduit à être maître d'ouvrage d'opérations sur les pôles, en dehors :

- de celles qui touchent directement aux fonctionnalités de la gare de son ressort ;
- de celles qui consistent à déplacer des installations ferroviaires pour permettre la réalisation d'un projet relevant d'un autre maître d'ouvrage.

Dans le premier cas, la maîtrise d'ouvrage et l'apport éventuel en fonds propres de SNCF Réseau doit s'inscrire dans la politique de financement des investissements en gare adoptée par son Conseil d'administration le 25 octobre 2013, définissant des règles de financement (plafond de fonds propres en montant ou en taux) des opérations selon leur nature.

Dans le deuxième cas, SNCF Réseau ne participe pas, de manière générale, au financement des opérations, à financer par le maître d'ouvrage concerné, directement ou le cas échéant dans la détermination du prix de vente du terrain lorsqu'il a votation à être cédé par SNCF Réseau.

Dans ce cadre, comme pour SNCF Mobilités, les propositions des bureaux d'études sont validées, pour les actions sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, par un Dossier d'Initialisation (DI). Ce dernier fait l'objet d'une validation interne à SNCF Réseau après validation du « schéma de référence de pôle » en Comité des investissements.

La maîtrise d'ouvrage des opérations SNCF Réseau inscrites au schéma de référence de pôle peut être pilotée par différentes entités selon la nature des opérations.

La réalisation des phases AVP, PRO et REA est déléguée (maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) à SNCF Mobilités.

Les phases AVP, PRO et REA font l'objet d'une validation par le Comité des investissements de SNCF Réseau.

Concernant les acquisitions foncières :

- Avant validation du schéma de référence de pôle, la propriété du terrain, son utilité pour l'activité ferroviaire et la nécessité éventuelle de reconstitutions d'équipements sont vérifiées par SNCF Réseau, en relation avec SNCF Mobilités (FOCUS 3 : répartition et caractéristiques du foncier ferroviaire). Il en découle un accord de principe sur la mutabilité du terrain et ses caractéristiques techniques, de coût et de calendrier, qui permet de valider le schéma de référence de pôle.
- Pour les cessions, les collectivités doivent saisir SNCF Réseau, qui instruit la demande en plusieurs étapes : accord sur le périmètre et le prix, sollicitation des services fiscaux, purge du droit des priorités de l'État et des collectivités, déclassement du terrain s'il y a lieu, signature d'une promesse de vente, signature de l'acte authentique de vente et versements y afférents.

\* Attention : l'organisation de SNCF Réseau (anciennement RFF) est susceptible d'évoluer suite à la mise en œuvre de la réforme concernant RFF et SNCF décidée par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014.

## 4. 2. Les études d'avant-projet (AVP)

### Objectifs et contenu

Les études d'avant-projet\*, fondées sur la solution retenue et le programme précisé à l'issue de l'étude de pôle approuvée par le maître d'ouvrage, ont pour objet de :

- confirmer la faisabilité de la solution retenue compte tenu des études et reconnaissances complémentaires et en particulier de celles du sous-sol éventuellement effectuées ;
- préciser la solution retenue, déterminer ses principales caractéristiques, la répartition des ouvrages et leurs liaisons, contrôler les relations fonctionnelles de tous les éléments majeurs du programme ;
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages ;
- vérifier la compatibilité de la solution retenue avec les contraintes du programme et du site ainsi qu'avec les différentes réglementations, notamment celles relatives à l'hygiène et à la sécurité ;
- apprécier, le cas échéant, la volumétrie, l'aspect extérieur des ouvrages et les aménagements paysagers ainsi que les ouvrages annexes à envisager ;
- proposer, le cas échéant, une décomposition en tranches de réalisation, signaler les aléas de réalisation normalement prévisibles, notamment en ce qui concerne le sous-sol et les réseaux souterrains, et préciser la durée de cette réalisation ;
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme ainsi que certains choix d'équipements en fonction des coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance, d'en fixer les phases de réalisation et de déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers ;
- préciser l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux, et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées ;
- préciser les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et affiner les provisions pour aléas et incertitudes.

Les études d'avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers administratifs à déposer, le cas échéant, en vue de l'obtention du permis de construire et autres autorisations administratives nécessaires et qui relèvent de la compétence de la maîtrise d'œuvre, ainsi que l'assistance du maître de l'ouvrage au cours de leur instruction.

La finalisation des études d'avant-projet se conclut par la réalisation de **plans d'aménagement au 1/100<sup>e</sup>** avec, lorsque cela est nécessaire, des détails au 1/50<sup>e</sup>.

Les études d'AVP sont ensuite validées par le STIF et par les partenaires maîtres d'ouvrage en interface lors d'un comité de suivi (voir point 4. 1. La coordination des maîtres d'ouvrage et le suivi du projet par les financeurs).

**C'est sur la base de ces études que les maîtres d'ouvrage peuvent ensuite faire leur demande de subvention auprès du STIF** (ANNEXE 3 : composition du dossier de demande de subvention au STIF en fin d'AVP – et annexes).

\* Ces études sont régies par la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (loi MOP).

### Financement des études d'avant-projet (AVP) pour les actions bénéficiant de subventions du STIF

- **Maîtrise d'ouvrage simple** (un ou deux maîtres d'ouvrage sur le pôle) : les collectivités locales intégreront le coût des études d'AVP dans le dossier de demande de subvention globale fait au STIF, qui est déposé à la fin des études d'AVP. Cela implique un préfinancement des études d'AVP par le maître d'ouvrage. Une clause d'antériorité des dépenses dans les conventions de financement des aménagements permettra de prendre en compte les dépenses engagées à partir du début de l'AVP.
- **Maîtrise d'ouvrage complexe** : réalisation d'une convention multi-maîtres d'ouvrage permettant de faire toutes les études d'AVP simultanément et d'assurer ainsi un bon suivi du planning du projet. Lorsque la RATP ou la SNCF font partie des maîtres d'ouvrage du projet de pôle, cette procédure est à privilégier, afin d'avoir un cadre juridique en adéquation avec les procédures internes de ces deux organismes.

Dans ces deux cas, les études d'AVP sont financées à hauteur de 75 % par le STIF.



## 4. 3. Communication sur le projet en phase opérationnelle

**Plusieurs dispositifs de concertation et de communication** peuvent être définis et mis en place par les maîtres d'ouvrage, aux différentes phases de conception et de réalisation du projet de pôle :

- dès validation du « schéma de référence de pôle », étape qui marque l'existence d'un projet formalisé par des aménagements et répondant à des objectifs généraux, mais dont les modalités d'exécution restent encore approximatives à ce niveau d'études ;
- au cours des phases d'études suivantes (AVP...), qui permettront d'affiner les parties d'aménagement locaux et de consolider les calendriers de réalisation de chaque maître d'ouvrage (quelques mois souvent avant l'engagement du premier chantier) ;
- 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.

**Les étapes de concertation et de communication peuvent donc avoir plusieurs rôles**, de l'amélioration de la conception des projets à une meilleure acceptation et 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 des études préliminaires (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.

Pour sa déclinaison locale, une coordination entre maîtres d'ouvrage et financeurs du projet doit être effectuée dès la phase de conception du dispositif. Le coût de production des supports de communication par les maîtres d'ouvrage entre dans le cadre des frais de MOA et MOE du projet.

L'édition et la diffusion des différents supports produits nécessitent la validation du contenu par les services de communication de chaque financeur et de chaque maître d'ouvrage.



## Focus 19

### Étude d'impact et enquête publique

Si une concertation et/ou une étude d'impact et une enquête publique sont nécessaires, elles devront porter sur l'ensemble du pôle. Les différents maîtres d'ouvrage devront alors les mener ensemble et donc se coordonner. Une convention de coordination de maîtrise d'ouvrage pourra alors être signée afin de faciliter ces démarches.

Ce sont les Codes de l'urbanisme et de l'environnement qui définissent les projets devant faire l'objet de ces procédures.

D'après l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme :

« 1. – Font l'objet d'une **concertation** associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...] »

3. 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 l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État. »

L'article R. 300-1 du Code de l'urbanisme précise alors :

« Les opérations d'aménagement soumises aux obligations prévues au 3° du I. de l'article L. 300-2 sont les opérations suivantes :

1. L'opération ayant pour objet dans une commune non dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ayant fait l'objet d'une enquête publique, la création de plus de 5 000 mètres carrés de surface de plancher ou la restauration, dans les conditions définies à l'article L. 313-4-1, d'un ensemble de bâtiments ayant au moins cette surface ;

2. La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;

3. La transformation d'une voie existante en aire piétonne d'une superficie supérieure à 3 000 mètres carrés ou la suppression d'une aire piétonne d'une même superficie ;

4. 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 ; [...] »

Le Code de l'environnement, via son article L. 122-1 précise que :

« Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Ces projets sont soumis à **étude d'impact** en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. »

L'article R. 122-2 du Code de l'environnement et son annexe énumère les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à une étude d'impact soit systématique soit au cas par cas. Ils montrent que les projets de réaménagement des pôles d'échanges sont plutôt concernés par la procédure dite « au cas par cas », c'est-à-dire qu'il faut demander l'avis de l'Autorité environnementale (DRIEA ou DDT en fonction du projet) afin qu'elle tranche sur la nécessité ou non de faire une étude d'impact, et donc une enquête publique en vue de la réalisation de certains aménagements du projet de pôle (Parc Relais en ouvrage notamment).

## 4. 4. La mise en place des financements (subventions du STIF)

### Modalités d'attribution des subventions du STIF\*

L'attribution des subventions du STIF pour la réalisation d'aménagements et d'équipements d'intermodalité dans le cadre de projets de pôle d'échanges relève des instances du STIF (**Commissions ou Conseil**, selon que le montant de la participation du STIF est inférieur ou dépasse 2 M€). La périodicité des Commissions et des Conseils du STIF est d'environ 6 à 8 séances par an. Les ordres du jour étant définis plusieurs semaines à l'avance, les maîtres d'ouvrage doivent planifier avec le STIF 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**. Cette demande de subvention doit porter sur toutes les actions inscrites au schéma de référence de pôle (sauf exception liée à un phasage spécifique, nécessitant un accord préalable du STIF). Le dossier de demande de subvention complet doit être déposé en deux exemplaires au minimum **deux mois avant la tenue de l'instance concernée**, afin de permettre l'instruction technique et administrative. Afin d'assurer la complétude et la validité du dossier, des allers-retours avec l'interlocuteur du STIF peuvent être nécessaires en préalable.

La composition du dossier de demande de subvention et le format des rendus est détaillé en annexe du guide (ANNEXE 3 : composition du dossier de demande de subvention au STIF en fin d'AVP – et annexes). Les projets de conventions de financement des aménagements entre le STIF et le maître d'ouvrage sont élaborés à partir de modèles de convention du STIF.

Les subventions sont notifiées au maître d'ouvrage, après avis favorable de la commission concernée ou approbation par le Conseil du STIF, par envoi d'un exemplaire des conventions de financement d'aménagements signées par le maître d'ouvrage et le STIF. Cette **notification par courrier** a lieu dans un délai de 6 à 8 semaines après le déroulement des instances.

Attention : le démarrage de travaux avant notification officielle de la subvention du STIF fait perdre au maître d'ouvrage le bénéfice de ladite subvention (principe du règlement budgétaire et financier du STIF).

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 du STIF.

L'accord du STIF 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.

\* Voir ANNEXE 3 : composition du dossier de demande de subvention au STIF en fin d'AVP (et annexes).

### Les subventions notifiées ont une durée de validité limitée

Le maître d'ouvrage a un **délai de deux ans après notification de la subvention pour démarrer les premiers travaux** et transmettre l'ordre de service correspondant au STIF. À l'expiration de ce délai, la subvention du STIF devient caduque et est annulée.

Ce délai peut être exceptionnellement prorogé de deux ans par décision du STIF, si le bénéficiaire établit auprès du STIF, avant l'expiration du délai de deux ans, que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables.

**L'achèvement des travaux** doit être **effectif dans un délai de quatre ans** à compter de la date du premier ordre de service de démarrage des travaux qui a été transmis au STIF. Passé ce délai, le maître d'ouvrage ne peut plus prétendre recevoir la part de subvention non encore versée.

## SCHÉMA RÉCAPITULATIF DES PROCÉDURES DE FINANCEMENT DU STIF

Schéma de référence de pôle validé

Mise en place des comités de coordination des maîtres d'ouvrage et comités de suivi : calage de l'organisation des maîtres d'ouvrage, des plannings, des aspects architecturaux et paysagers...

Réalisation des études d'AVP

Constitution du dossier de demande de subvention au STIF

- Allers-retours avec le STIF sur le projet de dossier
- Inscription de la demande dans le planning des Commissions ou Conseil du STIF
- Signature des conventions de financement par le maître d'ouvrage

Réception officielle du dossier de demande de subvention et validation du dossier

8 semaines

Commissions et Conseil du STIF

6 à 8 semaines

Notification par le STIF des subventions, par envoi courrier des conventions de financement signées par le STIF et le maître d'ouvrage

2 ans maximum (prorogeable 1 fois exceptionnellement)

Démarrage des travaux

4 ans maximum

Achèvement des travaux correspondant à la subvention attribuée



## 5. Finalisation de la mission de maîtrise d'œuvre et mise en service du pôle



### 5. 1. Les études PRO et la 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.

Ensuite, le maître d'ouvrage fera **la passation du ou des contrats de travaux** ayant pour objets :

- de préparer la consultation des entreprises, en fonction du mode de passation et de dévolution des marchés ;
- de préparer, s'il y a lieu, la sélection des candidats et d'examiner les candidatures obtenues ;
- d'analyser les offres des entreprises et, s'il y a lieu, les variantes à ces offres ;
- de préparer les mises au point permettant la passation du ou des contrats de travaux par le maître de l'ouvrage.

### 5. 2. La réalisation des travaux

La loi MOP définit également différentes étapes dans la réalisation des travaux :

- **Les études d'exécution** permettent la réalisation des travaux. Elles ont pour objets :
  - d'établir tous les plans d'exécution et spécifications à l'usage du chantier ainsi que les plans de synthèse correspondants ;
  - d'établir sur la base des plans d'exécution un devis quantitatif détaillé par lot ou corps d'état ;
  - d'établir le calendrier prévisionnel d'exécution des travaux par lot ou corps d'état ;
  - d'effectuer la mise en cohérence technique des documents fournis par les entreprises lorsque les documents pour l'exécution des ouvrages sont établis en partie par la maîtrise d'œuvre, en partie par les entreprises titulaires de certains lots.

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.

- **La direction de l'exécution des contrats de travaux** permet :
  - de s'assurer que les documents d'exécution ainsi que les ouvrages en cours de réalisation respectent les dispositions des études effectuées ;
  - de s'assurer que les documents qui doivent être produits par l'entrepreneur, en application du contrat de travaux ainsi que l'exécution des travaux sont conformes audit contrat ;
  - de 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 ;
  - de 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, d'établir le décompte général ;
  - d'assister le maître de l'ouvrage en cas de différend sur le règlement ou l'exécution des travaux.

- **L'ordonnancement, la coordination et le pilotage du chantier** ont respectivement pour objectifs :
  - d'analyser les tâches élémentaires portant sur les études d'exécution et les travaux, de déterminer leurs enchaînements ainsi que leur chemin critique par des documents graphiques ;
  - d'harmoniser dans le temps et dans l'espace les actions des différents intervenants au stade des travaux ;
  - au stade des travaux et jusqu'à la levée des réserves dans les délais impartis dans le ou les contrats de travaux, de mettre en application les diverses mesures d'organisation arrêtées au titre de l'ordonnancement et de la coordination.
- **L'assistance apportée au maître de l'ouvrage** lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement a pour objets :
  - d'organiser les opérations préalables à la réception des travaux ;
  - d'assurer le suivi des réserves formulées lors de la réception des travaux jusqu'à leur levée ;
  - de procéder à l'examen des désordres signalés par le maître de l'ouvrage ;
  - de constituer le dossier des ouvrages exécutés nécessaires à leur exploitation.



## Focus 20

### La communication de chantier (information travaux, signalétique...)

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).



## Focus 21

### Le phasage et le fonctionnement du pôle en travaux

Le phasage de réalisation des différentes actions du schéma de référence de pôle ne permet pas toujours une mise en cohérence des choix techniques entre les actions, étant donné que les études ne sont pas forcément menées dans la même temporalité par les maîtres d'ouvrage.

Dans ce cas, quelques principes élémentaires de coordination peuvent néanmoins être adoptés :

- définir préalablement les fonctionnalités techniques des aménagements, avant que le maître d'ouvrage le plus avancé ait fait un choix trop contraignant en matière de géométrie, d'insertion paysagère, de sécurité ou encore d'exploitation (caractéristiques techniques des matériaux, de la signalétique, ou de certains types de mobilier à décliner sur plusieurs domaines...);
- élaborer, en préalable aux études d'AVP et dans le cadre du comité de coordination des maîtres d'ouvrage, une charte d'aménagement et d'insertion paysagère commune aux différents maîtres d'ouvrage, avant que chacun missionne son maître d'œuvre : cette charte pourra définir des profils de mobilier, de matériaux, ou des types de végétaux susceptibles de convenir à l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés.

Des économies de moyens et de temps peuvent aussi être réalisées sur le recueil des données qui seront nécessaires aux différents maîtres d'ouvrage pour réaliser ces études : relevés topographiques numérisés, recensement des équipements d'exploitation, relevé des réseaux...

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

## 6. Retour d'expérience et évaluation

Il est recommandé aux maîtres d'ouvrage et exploitants du pôle de réaliser une évaluation, environ un an après la mise en service de l'ensemble des actions du projet de pôle, afin d'apprécier :

- D'une part, **le processus de mise en œuvre du projet de pôle** (durée du processus, respect des calendriers, analyse des difficultés et problématiques particulières rencontrées au long du projet, solutions mises en place...) : cette partie constitue un retour d'expérience qui pourra permettre d'améliorer la démarche de pôle et/ou d'apporter des éléments d'informations complémentaires aux collectivités locales qui voudraient s'engager dans de futurs projets de pôle (publication par le STIF de fiches techniques complémentaires, compléments à insérer dans le guide sur l'aménagement des pôles d'échanges...).
- D'autre part, **le fonctionnement du pôle réaménagé**. Il s'agira alors de faire un retour sur le fonctionnement du pôle pour les différents modes, pointant notamment les enjeux issus du diagnostic de l'étude de pôle, et prenant en compte les différentes perceptions (voyageurs, maîtres d'ouvrage, exploitants, élus...).

En complément de l'analyse du fonctionnement du pôle, une analyse des rapports d'activité annuels des gestionnaires des équipements d'intermodalité permettra d'avoir une vision du fonctionnement de ces équipements : notamment fréquentation, recettes et coûts d'entretien et de maintenance. Pour chaque équipement d'intermodalité labellisé par le STIF, des procédures d'évaluation sont décrites dans les cahiers de référence techniques des schémas directeurs édités par le STIF.

# Sommaire du CCTP type d'une étude de pôle

Un CCTP type a été élaboré par le STIF, de façon à aider les collectivités dans le recrutement d'un bureau d'études spécialisé pour la réalisation de l'étude de pôle. Ce CCTP type est bien sûr à adapter en fonction des contextes et enjeux de chaque gare. Il convient de se rapprocher de la division Intermodalité et Plan de Déplacements Urbains du STIF pour l'obtention de ce CCTP type.

## SOMMAIRE

### 1. Objet et cadre de l'étude

- 1. 1. Objet de l'étude
- 1. 2. Cadre de l'étude

### 2. Objectifs du PDUIF pour l'aménagement des pôles d'échanges

- 2. 1. Des objectifs de qualité de service adaptés à la vocation des pôles
- 2. 2. Les objectifs de qualité de service pour le pôle de XXX

### 3. Organisation de l'étude de pôle

- 3. 1. Les acteurs de l'étude regroupés au sein d'un comité de pôle
- 3. 2. Composition du comité de pôle de XXX
- 3. 3. Périmètres de l'étude
- 3. 4. Un déroulement de l'étude en 4 étapes
- 3. 5. Financements

### 4. Problématique du pôle de XXX

- 4. 1. Contexte
- 4. 2. Caractéristiques du pôle
- 4. 3. Fonctionnement actuel du pôle et principaux enjeux identifiés par les partenaires
- 4. 4. Projets concernant le pôle

### 5. Thèmes à traiter

### 6. Contenu de l'étude

- 6. 1. Diagnostic
- 6. 2. Propositions d'aménagements
- 6. 3. Développement du schéma d'aménagements retenu
- 6. 4. Formalisation du schéma de référence de pôle

### 7. Documentation disponible

### 8. Déroulement de la mission

- 8. 1. Gouvernance de l'étude
- 8. 2. Planning des tâches
- 8. 3. Prestations parallèles

### 9. Réponse à la consultation

- 9. 1. Compétences
- 9. 2. Moyens
- 9. 3. Engagement du candidat
- 9. 4. Coûts
- 9. 5. Rapports d'étude



# Tableau programmatique de synthèse

## (maîtrises d'ouvrage, financements, calendrier)

Annexe 2

Guide pour l'aménagement  
des pôles d'échanges d'Île-de-France

Intitulé des actions	Maîtrise d'ouvrage		Type de financement	Répartition du financement						Calendrier	
	Montant total (intégrant frais MOA, MOE, aléas) € courants	Maître d'ouvrage		STIF	MOA1*	MOA2*	...	Démarrage prévisionnel des travaux	Date prévisionnelle de mise en service		
Action 1			PDUJF	%	€	%	€	%	€		
Action 2			Schéma Directeur stationnement vélo								
Action 3			Schéma Directeur des gares routières								
Action 4			Schéma Directeur des Parcs Relais								
Action 5			...								
Action 6			...								
...			...								

<b>TOTAL</b>	€ courants	STIF	€	MOA1	€	MOA2	€	...	€
--------------	------------	------	---	------	---	------	---	-----	---

\* MOA = maître d'ouvrage

# Composition du dossier de demande de subvention au STIF en fin d'AVP (et annexes)

Les pièces indiquées ci-dessous sont demandées quel que soit le type d'aménagement. Tous les coûts doivent être formulés hors taxes.

Le dossier de demande de subvention est à envoyer en deux exemplaires au STIF : sous format papier ainsi que sous format électronique (1 CD-ROM ou clé USB) :

- **Un courrier signé du MOA précisant l'objet du projet et la sollicitation de la subvention au STIF**, sans préciser le coût prévisionnel global ni le montant des subventions sollicitées. Il est nécessaire d'indiquer dans le courrier les noms et coordonnées du responsable du projet chez le MOA (pour les allers-retours éventuels entre STIF et MOA).
- **Le document « schéma de référence de pôle ».**
- **Un dossier technique par aménagement**, constitué par le maître d'ouvrage concerné : le dossier est constitué de l'avant-projet et, plus succinctement, d'une note descriptive des aménagements et de la nature des travaux à réaliser. A minima, la note descriptive doit présenter un plan de l'existant et le plan du projet d'aménagement au 1/200<sup>e</sup>, les surfaces et lieux concernés, les justificatifs de dimensionnement des équipements, ainsi qu'une notice de présentation des aspects architecturaux et paysagers cohérents à l'échelle de l'ensemble du pôle (matériaux, mobilier urbain, palette végétale).
- **Si la demande de subvention ne concerne pas tous les aménagements du projet de pôle portés par le MOA, une note justificative est nécessaire** : phasage des mesures décrit dans le schéma de référence de pôle (parfois nécessaire pour mener les études détaillées complémentaires), etc. Cette note justificative peut être intégrée au courrier signé du MOA. Dans ce cas, le MOA devra alors préciser le montant de la subvention sollicitée en première phase, ainsi que le coût total des actions concernées.
- **Les justificatifs de maîtrise du foncier** (conventions signées...).
- **L'estimation détaillée du coût des études et travaux**, affinée suite aux études d'AVP (frais MOA/MOE, travaux préparatoires, voiries, assainissement, éclairage, réseaux divers, mobiliers, ouvrages, espaces verts/plantations...).
- **Le plan de financement de l'aménagement** revu suite aux études d'AVP et à la validation du STIF au cours des échanges réalisés en amont de la validation du dossier de demande de subvention.
- **Le calendrier prévisionnel des études et des travaux**, ainsi que **le calendrier de mises en service** prévues pour les différents aménagements.
- **Un échéancier prévisionnel des demandes de versement des subventions** (acomptes et solde).
- **Une attestation de non-commencement des travaux.**
- **Un RIB et SIRET du MOA.**
- **Pour les collectivités locales, les délibérations les engageant à prendre en charge la maîtrise d'ouvrage des aménagements et à inscrire les crédits nécessaires à la réalisation des aménagements au budget de la collectivité.** NE PAS PRÉCISER DE MONTANT ET DE DONNÉES TROP PRÉCISES DANS LA DÉLIBÉRATION.
- **Les projets de conventions de financement des aménagements STIF-MOA** signés par le MOA en deux exemplaires originaux. Cela implique d'avoir réalisé les allers-retours entre STIF et MOA pour s'accorder sur la convention en amont.

Pour les pièces spécifiques relatives aux équipements d'intermodalité, les pièces spécifiques à fournir sont décrites dans les schémas directeurs de qualité de service du STIF concernés.



