

Séance ordinaire du conseil territorial du 25 février 2020

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DÉLIBÉRATION n°2020-02-25_1768

Approbation de l'avant projet modificatif du
projet du Grand Pôle Intermodal de Juvisy

L'an deux mille vingt, le 25 février à 19h15 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance plénière ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 19 février 2020.

Ville	Titre	NOM	Prénom	Présent	A donné pouvoir à	Vote
Savigny-sur-Orge	Mme	ACHTERGAELE	Nadège	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	AFFLATET	Alain	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALEXANDRE	Stéphanie	Absent		-
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALTMAN	Sylvie	Repr.	Mme Despres	P
Ivry-sur-Seine	Mme	APPOLAIRE	Annie-Paule	Présent		P
Orly	M.	ATLAN	Thierry	Absent		-
Valenton	Mme	BAUD	Françoise	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	BELL-LLOCH	Pierre	Absent		-
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BENBELKACEM	Sarah	Repr.	M. Laurent	P
Savigny-sur-Orge	M.	BENETEAU	Sébastien	Présent		P
Viry-Châtillon	M.	BERENGER	Jérôme	Présent		P
Orly	Mme	BESNIET	Nathalie	Présent ⁽²⁾	M. Perillat-Bottonet ⁽⁴⁾	P
Thiais	M.	BEUCHER	Daniel	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	BOURJAC	Jean-Marc	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	BOUYSSOU	Philippe	Repr.	Mme Baud	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BOYAU	Lina	Absent		-
Villeneuve-St-Georges	M.	BOYER	Alexandre	Présent		P
Arcueil	M.	BREUILLER	Daniel	Présent		P
Villejuif	Mme	CASEL	Catherine	Absent		-
Rungis	M.	CHARRESSON	Raymond	Présent		P
Fresnes	Mme	CHAVANON	Marie	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	CHICOT	Rémi	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	CHIESA	Pierre	Présent		P
Gentilly	M.	DAUDET	Patrick	Présent ⁽³⁾	Mme Tordjman ⁽¹⁾	P
Chevilly-Larue	Mme	DAUMIN	Stéphanie	Repr.	M. Deluchat	P
Cachan	Mme	DE COMARMOND	Hélène	Présent		P
l'Hay-les-Roses	M.	DECROUY	Clément	Absent		-
Thiais	M.	DELL'AGNOLA	Richard	Présent		P
Chevilly-Larue	M.	DELUCHAT	André	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme	DESPRES	Catherine	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	DIGUET	Patrice	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	DINNER	Nathalie	Repr.	Mme Lefebvre	P
Fresnes	M.	DOMPS	Richard	Présent		P
Athis-Mons	M.	DUMAINE	Julien	Absent		-
Cachan	M.	FOULON	Jacques	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GAGNEPAIN	Pascal	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	M.	GAUDIN	Philippe	Repr.	M. Grillon	P
Savigny-sur-Orge	Mme	GERARD	Anne-Marie	Repr.	M. Mehlhorn	P
Arcueil	Mme	GILGER-TRIGON	Anne-Marie	Présent		P
Villejuif	M.	GIRARD	Dominique	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GONZALES	Didier	Repr.	M. Vilain	P
Ablon-sur-Seine	M.	GRILLON	Eric	Présent		P
Villejuif	Mme	GRIVOT	Annie	Absent		-
Savigny-sur-Orge	M.	GUETTO	Daniel	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	GUILLAUME	Didier	Présent		P

Villeneuve-le-Roi	Mme	HAMID	Sakina	Repr.	M. Gagnepain	P
Fresnes	M.	HELBLING	Denis	Absent		-
L'Haÿ-les-Roses	Mme	HUBERT	Laure	Repr.	Mme Achtergaele	P
Choisy-le-Roi	M.	ID ELOUALI	Ali	Absent		-
Orly	Mme	JANODET	Christine	Présent	M Boyer ⁽⁴⁾	P
L'Haÿ-les-Roses	M.	JEANBRUN	Vincent	Absent		-
Vitry-sur-Seine	M.	KENNEDY	Jean-Claude	Présent		P
Paray-Vieille-Poste	Mme	LALLIER	Nathalie	Absent		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	LAURENT	Jean-Luc	Présent		P
Villejuif	M.	LE BOHELLEC	Franck	Repr.	M. Béranger	P
Cachan	M.	LE BOUILLONNEC	Jean-Yves	Absent		-
Vitry-sur-Seine	Mme	LEFEBVRE	Fabienne	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	LEPRETRE	Michel	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	LESENS	Evelyne	Repr.	M. Chiesa	P
Villejuif	M.	LIPIETZ	Alain	Repr.	Mme Gilger Trigon	P
Vitry-sur-Seine	Mme	LORAND	Isabelle	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	MARCHAND	Romain	Repr.	M. Leprêtre	P
Thiais	Mme	MARCHEIX	Virginie	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M.	MEHLHORN	Eric	Présent		P
Viry-Châtillon	Mme	MERRINA	Arielle	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme	MONTOIR	Sylvie	Présent		P
Fresnes	Mme	MOREIRA DA SILVA	Laurinda	Absent		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	NICOLLE	Jean-Marc	Absent		-
Morangis	M.	NOURY	Pascal	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	PANETTA	Tonino	Absent		-
Villejuif	M.	PERILLAT-BOTTONET	Franck	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	PERREUX	Jacques	Repr.	M. Breuiller	P
Juvisy-sur-Orge	M.	PERRIMOND	Michel	Repr.	M. Reda	P
Cachan	Mme	PESCHEUX	Edith	Présent		P
Athis-Mons	M.	PETETIN	Pascal	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	PIERON	Marie	Repr.	Mme Montoir	P
Juvisy-sur-Orge	M.	REDA	Robin	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme	RIFFAUD	Isabelle	Présent		P
Athis-Mons	Mme	RODIER	Christine	Repr.	M. Petetin	P
Athis-Mons	M.	SAC	Patrice	Présent		P
Viry-Châtillon	M.	SAUERBACH	Laurent	Présent		P
Thiais	M.	SEGURA	Pierre	Présent		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	SOURD	Françoise	Repr.	Mme Merrina	P
Ivry-sur-Seine	M.	TAGZOUT	Mourad	Absent		-
Vitry-sur-Seine	Mme	TAILLEBOIS	Sarah	Repr.	M. Bourjac	P
Vitry-sur-Seine	M.	TMIMI	Hocine	Présent		P
Gentilly	Mme	TORDJMAN	Patricia	Présent ⁽¹⁾	M. Daudet ⁽³⁾	P
Vitry-sur-Seine	Mme	VEYRUNES-LEGRAIN	Cécile	Présent		P
Villejuif	M.	VIDAL	Philippe	Absent		-
Viry-Chatillon	M.	VILAIN	Jean-Marie	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	WOJCIECHOWSKI	Bozena	Repr.	M. Diguët	P
Villejuif	M.	YBOUET	Elie	Absent		-

(1) jusqu'à la délibération n° 1752

(2) jusqu'à la délibération n° 1753

(3) à partir de la délibération n° 1753

(4) à partir de la délibération n° 1754

Secrétaire de Séance : Monsieur Robin REDA

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil du territoire				92
N° de délibération	Présents	Absents	Absents représentés	Votants
1746 à 1753	51	19	22	73
1754 à 1817	49	19	24	73

Exposé des motifs

Contexte et Historique

Le projet de Grand Pôle Intermodal (GPI) de Juvisy s'inscrit dans le cadre général de l'amélioration des déplacements quotidiens.

Il s'agit d'un projet de rénovation et de désaturation de la première gare du sud Francilien en termes de fréquentation. L'objectif poursuivi est d'améliorer l'intermodalité, de développer les modes doux et, enfin, d'améliorer l'offre de services. Le projet contribue également à faire du quartier de la gare du Juvisy un nouveau centre d'échanges urbains.

La restructuration du Grand Pôle Intermodal de Juvisy a été inscrite au CPER Idf 2000-2006 et son schéma de principe a été validé par le STIF le 13/05/2005.

Après l'approbation du dossier d'enquête publique le 13/12/2006, une convention de Maîtrise d'Ouvrage unique a été signée le 16/05/2007 entre le département de l'Essonne, la ville de Juvisy, et l'agglomération. Cette convention avait pour objet de transférer au CD91 la Maîtrise d'Ouvrage d'un certain nombre d'éléments de programme dont notamment la construction d'une passerelle circulations douces et le réaménagement de la gare routière Seine.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté Préfectoral du 22/02/2008 puis un 1er avant-projet (AVP) a été établi en 2009.

En 2012, cet AVP a été actualisé et son coût d'objectif de 95,591 M€ (HT) aux conditions économiques de janvier 2008 soit 126,779 M€ courants, a été approuvé par le STIF et les différents maîtres d'ouvrages et financeurs (Région Ile de France, Département de l'Essonne, État, SNCF, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Ville de Juvisy).

La convention de financement du GPI a été signée le 21/03/2013.

Le réaménagement de la gare a débuté en 2014 par des travaux préalables de relocalisation d'installations ferroviaires sur la gare de triage à Athis-Mons, et la mise en place par SNCF Réseau de plusieurs centaines de mètres de conduites d'évacuation des eaux de rabattement de nappe à rejeter en Seine sur la commune d'Athis-Mons

Les travaux proprement dit sur le site de la gare ont démarrés en janvier 2015 pour le prolongement du souterrain Nord.

L'accès provisoire Danton a été ouvert en juin 2016 pour permettre le réaménagement complet de l'accès Seine.

La gare routière Mairie a été fermée en septembre 2016 et ses 6 lignes de bus reportées pour un peu plus de 3 ans sur gare routière provisoire en centre-ville de Juvisy.

Le pont supérieur SNCF a été fermé début octobre 2017 par le CD91 pour permettre la reconstruction de la rampe côté Mairie, la rénovation du pont et la construction de la passerelle circulations douces

Le 19/11/2019, ouverture au public du bâtiment voyageur, du souterrain Nord prolongé et de la nouvelle gare routière côté Mairie, et réouverture à la circulation du pont supérieur rénové.

Transfert de maîtrise d'ouvrage de la gare routière Seine

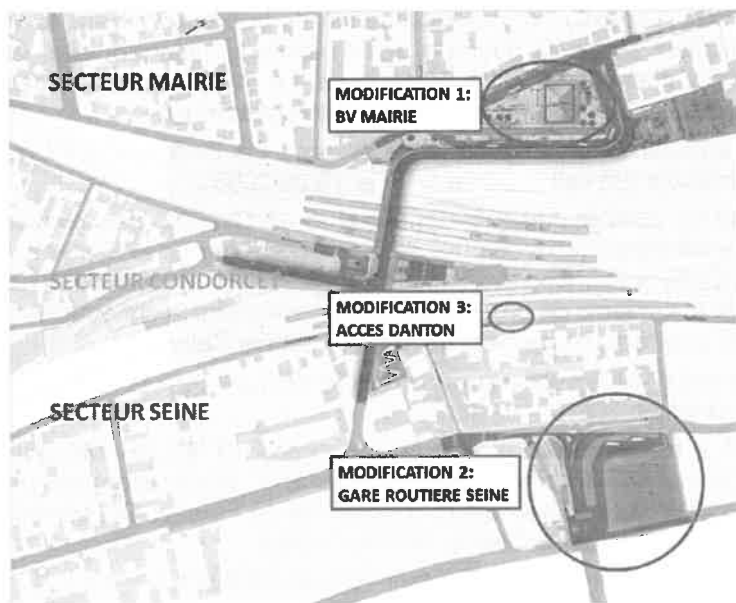
Pour le réaménagement de la gare routière Seine et du parking Danaux le transfert de maîtrise d'ouvrage au Département, avait pour objectif de permettre, sur ce secteur, une bonne coordination des études et travaux avec un projet de modification du débouché du pont de la 1^{ère} armée française et des itinéraires départementaux (« liaison départementale des bords de Seine »).

Néanmoins, le projet de reprise de la « tête de pont » a finalement été abandonné en 2015 d'un commun accord entre la ville de Juvisy et le Département. Tirant les conséquences de cette nouvelle situation et considérant qu'il n'avait plus de raison particulière de porter le réaménagement de la gare routière Seine et du parking Danaux dont le projet devait de toute façon être revu, le Département de l'Essonne a demandé à Ile de France Mobilités par courrier en date du 21/04/2017 le retour de la maîtrise d'ouvrage de cette partie du programme du GPI à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre.

Par courrier en date du 23/08/2017, le directeur général d'Ile-de-France-Mobilités a pris acte de cette demande d'ajustement et a subordonné sa validation à l'approbation d'un AVP modificatif assurant la mise en cohérence du projet de la gare routière Seine avec son nouveau contexte ainsi qu'à l'établissement d'un avenant à la convention de financement.

AVP modificatif

Les évolutions de programme inscrites à l'AVP modificatif concernent les secteurs Seine et Mairie du projet GPI.



Localisation des évolutions de programme de l'AVP modificatif

Outre le réaménagement de la gare routière Seine l'AVP modificatif intègre également une mise à jour du projet du nouveau bâtiment voyageur sur le secteur « Mairie » et la pérennisation de l'accès Danton.

L'actualisation du projet de la gare routière découle principalement de l'abandon du projet dit « Tête de pont » modifiant le périmètre à traiter et l'organisation de l'accès à la gare routière Seine. Les objectifs généraux sont toutefois restés similaires et la seule modification significative sur le programme porte sur l'abandon de la création d'un nouveau souterrain piéton, le souterrain existant pouvant être conservé et rénové dans la nouvelle configuration.

La modification du bâtiment voyageur a notamment porté sur une réorganisation des locaux SNCF et une augmentation des surfaces commerciales via un permis de construire modificatif et a fait l'objet de financements complémentaires propres à la SNCF.

L'escalier direct au souterrain Nord créé rue Danton pour maintenir une entrée à la gare pendant les travaux de l'accès Seine était initialement prévu pour être provisoire. Toutefois son intérêt pratique a amené à acter de conserver cet accès en définitif. SNCF réseau a engagé des études en vue de compléter cet accès avec un ascenseur dans le cadre des programmes de mise en accessibilité des gares financés indépendamment du GPI.

Ces différentes modifications sont sans incidences sur le coût d'objectif global du GPI. La répartition des financements entre les maîtres d'ouvrages n'est modifiée que pour ce qui concerne la gare routière Seine.

Les travaux prévus dans le cadre de l'AVP modificatif s'inscrivent dans le calendrier général du projet GPI. La date de mise en service du projet à fin 2020 n'est pas modifiée.

L'AVP Modificatif a été approuvé par Ile de France Mobilités le 9 octobre 2019 et par le Conseil Départemental de l'Essonne le 10 décembre 2019.

DELIBERATION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

Vu le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

Vu l'avis de la commission permanente ;

Vu la délibération 2019/351 du conseil d'administration d'IDFM du 09 octobre 2019 approuvant l'Avant-Projet Modificatif du GPI ;

Vu la délibération 2019-DTMO-034 de la commission permanente du conseil Départemental de l'Essonne du 10/12/2019 approuvant l'Avant-Projet Modificatif du GPI ;

Entendu le rapport de Mme Christine Janodet ;

Sur proposition de Monsieur Le Président,

Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,

1. Approuve l'Avant-Projet (AVP) Modificatif du projet du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge, annexé à la présente délibération.
2. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

Vote : Pour 73

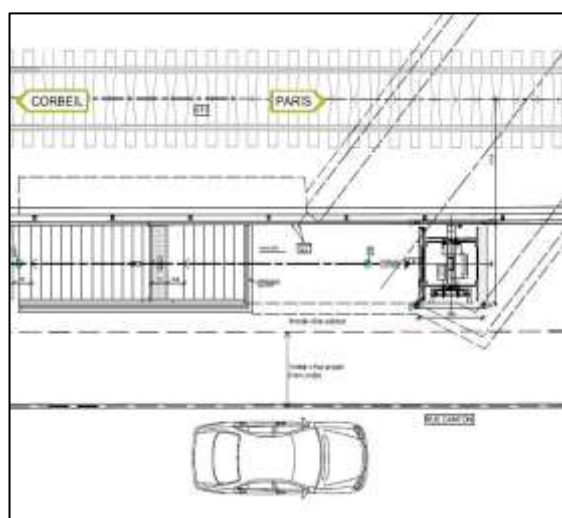
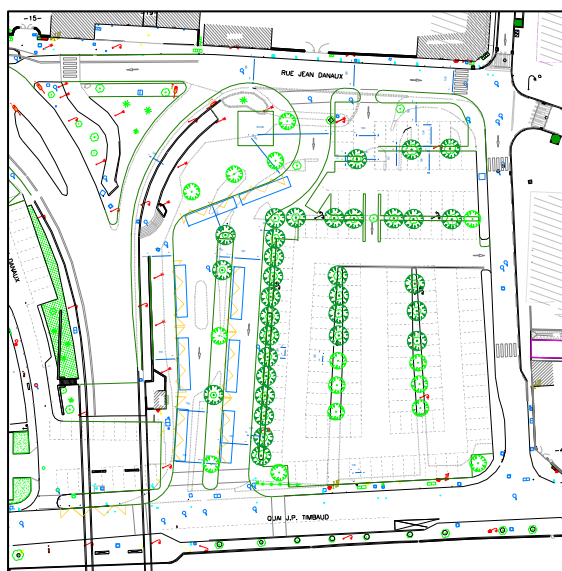
La présente délibération est certifiée exécutoire, étant transmise en préfecture et publiée le 06 mars 2020



A Vitry-sur Seine, le 3 mars 2020
Le Président

Michel LEPRETRE

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.



AVP MODIFICATIF

GRAND PÔLE
INTERMODAL DE JUVISY

Octobre 2019

1. INTRODUCTION	2
2. MODIFICATIONS DE PROGRAMME	3
A. Bâtiment Voyageurs Mairie.....	4
B. Gare routière Seine	8
C. Accès Danton.....	16
3. BILAN FINANCIER.....	19
4. PLANNING RECALE ET PERIMETRE DES MOA.....	20
A. Planning global	20
B. Périmètre des MOA.....	21
5. ANNEXES.....	22
A. ANNEXE 1 : Description du projet de pôle (AVP 2012)	22
B. ANNEXE 2 : Planning AVP 2012	23
C. ANNEXE 3 : Article 7. Extrait de la convention de financement relative à l'Avant-Projet	23
D. ANNEXE 4 : Article 8. Extrait du protocole foncier.....	24

1.INTRODUCTION

Le projet Grand Pôle Intermodal (GPI) de Juvisy est un projet multi partenarial de désaturation de la 1ère gare d'Île de France hors Paris en termes de fréquentation, d'amélioration de l'intermodalité, de développement des modes actifs et, enfin, d'amélioration de l'offre de services et de commerces. Ce projet de réaménagement du pôle concourt à faire du quartier de la gare un véritable "quartier à vivre" en offrant aux populations une offre diversifiée de logements, une desserte de transport optimisée, des équipements, des services et des emplois.

Cette nouvelle desserte est l'occasion de repenser l'ensemble du système de déplacement, pour mêler attractivité et proximité. Elle nécessite de repenser certains des itinéraires et aménagements (routiers, cyclables, bus, stationnements, livraisons, etc.).

Ce projet a fait l'objet :

- D'un avant-projet (AVP) administratif datant du 25 juillet 2012, et approuvé au conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 10 octobre 2012, dont les principales caractéristiques sont rappelées en Annexe 1.
- D'une convention de financement travaux approuvée le 10 octobre 2012 (délibération n°2012/287) pour un montant de 95,591 M€ (HT) aux conditions économiques de janvier 2008 soit 126,779 M€ courants.

Aujourd'hui ce projet, dont les travaux préparatoires ont démarré en 2014, pour une mise en service prévue à l'automne 2020, présente un planning et un coût final prévisionnel conformes aux objectifs initiaux.

La convention des travaux prévoit au travers de l'article 7 (voir Annexe 3) la possibilité d'apporter des modifications significatives au programme initial, modifications qui doivent être approuvées par un AVP modificatif.

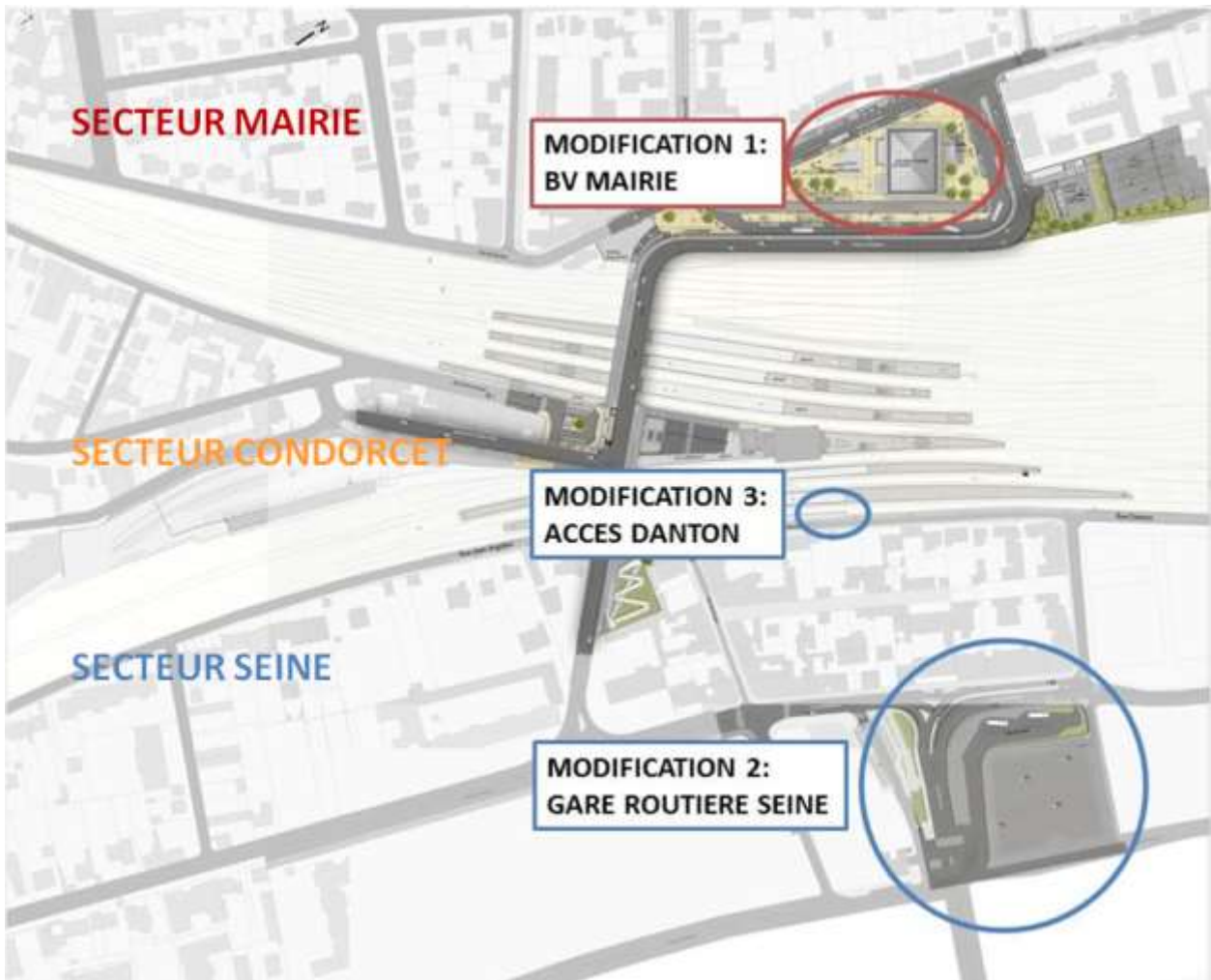
Dans ce cadre, ce document présente trois modifications significatives par rapport aux dispositions approuvées dans l'Avant-Projet sans faire obstacle à la poursuite des travaux sur la partie non touchée par les modifications.

2. MODIFICATIONS DE PROGRAMME

Les évolutions de programme explicitées ci-dessous concernent :

- La modification du Bâtiment Voyageurs (BV) Mairie lié à un programme de valorisation foncière pour proposer plus de commerces et de services aux usagers et à la population locale (MOA SNCF Mobilités),
- Le réaménagement de la Gare Routière Seine (MOA EPT Grand Orly Seine Bièvre),
- La pérennisation de l'accès Danton, prévu initialement comme provisoire dans le programme initial (MOA SNCF Réseau, SNCF Mobilités et MOA EPT Grand Orly Seine Bièvre).

Ces évolutions sont sans impacts sur la poursuite des travaux.



A. Bâtiment Voyageurs Mairie

1. Programme initial prévu dans l'AVP de 2012

Le Bâtiment Voyageurs (BV) Mairie a été conçu comme un lieu d'accueil, de transit, de correspondance et d'attente pour les usagers. C'est à ce titre un lieu ouvert sur la ville, le tramway et la gare routière. Il intègre les locaux de services et d'exploitation nécessaires à la SNCF, à la gare routière et au futur tramway. Initialement, il était composé de trois modules dont un avec une toiture végétalisée (toiture végétalisée qui ne sera finalement pas réalisée).

Le rez-de-chaussée du bâtiment principal prévoyait dans le programme initial d'accueillir 2 commerces, un distributeur de billets de banque, des toilettes publiques, des locaux d'exploitation pour les transporteurs (SNCF et Bus) ainsi que des espaces de vente.

La réalisation des travaux du nouveau bâtiment de services SNCF est sous maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilités.



Figure 1 - Perspective du BV Mairie extrait de l'AVP administratif (2012)

2. Objectifs et enjeux de l'évolution

Le projet de valorisation commerciale côté secteur Mairie propose de faire évoluer cette offre prévue à l'AVP (2012) à un moment du chantier qui permet encore de modifier le programme.

L'analyse présentée prend comme base de travail le programme prévu à ce jour (AVP 2012) : un kiosque dit « BM1 » de 130m², financé dans le cadre du GPI, négocié à l'occasion de la passation des marchés principaux et mis en option.

L'opportunité de valorisation ne s'attache qu'au différentiel entre ce qui est prévu au programme et les modifications induites par l'extension du bâtiment voyageur et l'agrandissement du kiosque. Cette modification de programme a des conséquences financières et foncières sur le projet. Les éléments financiers (coûts, financement, recettes et rentabilité) ne portent que sur l'écart entre ce qui est prévu aujourd'hui et ce qui est proposé.

Urbain et programmatique

Historiquement, la gare de Juvisy a été construite autour de trois quartiers à savoir le quartier Mairie, le quartier Seine et le quartier Condorcet. Cette architecture diffuse complique la lisibilité de la gare. Le projet du Grand Pôle Intermodal de Juvisy modifie la hiérarchie des accès et déplace le centre de gravité du pôle vers le secteur Mairie. Ce transfert constitue une réelle opportunité de développement de services et de commerces. Le bâtiment voyageur historique Condorcet ne sera plus l'accès principal. Cette fonction sera assurée par le bâtiment voyageur Mairie (accès PMR, arrivée du tram, etc.). Le projet de valorisation commerciale conforte cette réorientation en redonnant de l'épaisseur au futur bâtiment.

Stratégique : un site en devenir présentant un fort potentiel

Juvisy est un territoire attractif avec une forte croissance démographique. En particulier, le quartier de la gare fait l'objet d'un renouvellement immobilier important (nouveaux immeubles Rue E. d'Orves, développement de la ZAC des bords de Seine, Révision du PLU et classification du quartier Condorcet en zone de Renouveau Urbain de l'Habitat dégradé) insufflé notamment par l'offre de transport existante (deux lignes de RER C&D, 28 lignes de bus (1 300 bus/jour)) et à venir : projet CPER « grand pôle intermodal » et l'arrivée du tramway T7.

Les friches, situées aux alentours de la gare de Juvisy ont fait l'objet d'études d'opportunité mettant en évidence tout le potentiel des abords de la gare. Le travail de valorisation côté Mairie peut constituer l'amorce d'un projet plus ambitieux.

Juvisy est la 1^{ère} gare du réseau Transilien hors gares parisiennes : 7000 voyageurs montants à l'heure de pointe (matin) et 104 000 voyageurs par jour au niveau du Pôle Intermodal. Aujourd'hui, à l'heure de pointe, l'accès Mairie, secteur où les commerces viendraient prendre leur place, concentre environ 43 % de ces flux. Demain, avec l'arrivée du tram T7, ce sera presque 50 % d'un flux lui aussi en augmentation (+ 19 %, 9 200 HP horizon tram contre 7 700 HP aujourd'hui).

3. Relations transporteurs

Le BV fait l'objet d'aménagement de locaux loués aux transporteurs bus au R+1, en l'occurrence RATP Bus et Kéolis (Garrel et Navarre). Ces aménagements ont été co-construits lors des études AVP PRO et d'une concertation dans le cadre de la modification de programme.

Un dialogue continu est assuré avec l'exploitant de manière à ce que les modifications engendrées par ce projet de valorisation soient compatibles avec ses besoins fonctionnels (bureaux, vestiaires, etc.) et les nouveaux services supportant la relation client/transporteurs (ERC, agence navigo type Versailles Chantier).

4. Evolutions des surfaces

Les surfaces générées

Les modifications induites par le projet de valorisation génèrent une surface valorisable de 375 m² dans l'extension du bâtiment et de 160 m² avec l'agrandissement du kiosque, soit 535 m² au total. Il s'agit d'une augmentation de 405 m² par rapport à la situation prévue initialement dans le programme initial (AVP 2012).

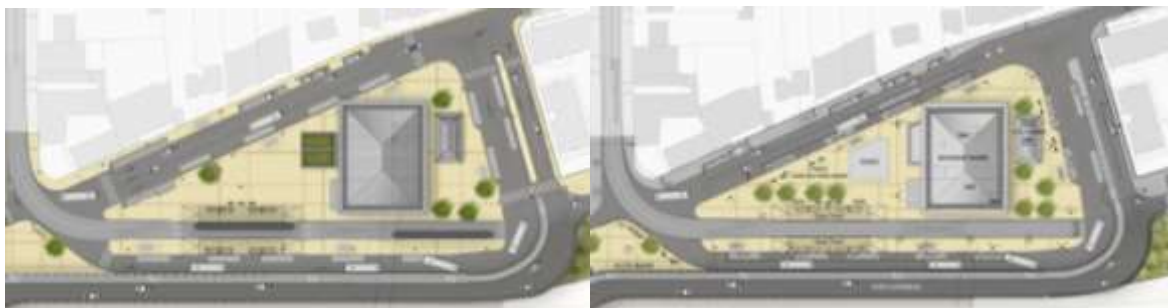


Figure 2 – Plan prévu au programme (gauche) et nouveau plan incluant les évolutions (droite)



Figure 3 - Plans des évolutions des surfaces commerciales



Figure 4 - Perspective du nouveau bâtiment de services SNCF - secteur Mairie (source J.Castellanos)

Les impacts sur les emprises foncières

Les surfaces supplémentaires générées par le projet de valorisation entraînent des modifications de volumes et de superficies des emprises foncières. La Convention de Financement de 2012 prévoit des opérations de cessions entre les différentes parties prenantes. Les règles des opérations foncières du Grand Pôle Intermodal de Juvisy sont explicitées dans le protocole foncier ratifié par tous les partenaires le 14 janvier 2016. Un Comité de Concertation a eu lieu le 21 septembre 2018 afin de mettre à jour ledit protocole conformément à l'Article 8 du Protocole Foncier du Grand Pôle Intermodal de Juvisy (voir Annexe 4). Les cessions foncières ainsi que l'évolution des coûts ont été synthétisées dans un compte rendu validé par l'ensemble des personnes présentes puis validé par signature suite au Comité de concertation du 21 septembre 2018.

5. Coûts et Financements

Financement : Apport & Fonds propres

Dans le projet modifié, les surfaces génèrent un coût chargé de 1,158 M€ pour l'extension du BV Mairie et 0,596 M€ pour le kiosque BM1'. Le Grand Pôle Intermodal prévoit un financement à hauteur de 440 000 euros (330 000 Montant Brut principal ou MBP) pour le BM1. Les surfaces valorisables supplémentaires générées ne sont pas financées par le GPI mais par un financement ad-hoc au titre du Contrat liant IDFM à SNCF Mobilités (composante valo-services du Programme Quadriennal d'Investissement ou PQI).

La répartition des coûts et financements est la suivante :

Bilan des surfaces commerciales

		AVP 2012	AVP Modificatif	Evolution
Extension BV		-	375 m ²	+ 375 m ²
		-	1 158 168 €	+ 1 158 168 €
Kiosque		130 m ²	160 m ²	+ 30 m ²
		440 410 €	595 989 €	+ 155 579 €
Total		130 m ²	535 m ²	+ 405 m ²
		440 410 €	1 754 158 €	+ 1 313 748 €
Financement	GPI	440 410 €	440 410 €	-
	Central Ile-de-France Mobilités / SNCF Mobilités	-	1 313 748 €	+ 1 313 748 €

Impacts coût global

		AVP 2012	AVP Modificatif	Evolution
Secteur Mairie (BV total + kiosque)				+ 405 m ²
Financement	GPI			- 300 / 330 000 €
	Central Ile-de-France Mobilités / SNCF Mobilités	-	1 313 748 €	+ 1 313 748 €

L'évolution du programme commercial du BV Mairie est sans impact sur le coût de l'opération pris en charge par la convention de financement du Grand Pôle Intermodal de Juvisy et permet par ailleurs d'optimiser le programme initial.

6. Planning

Cette modification de programme arrive à un stade avancé du projet mais n'a pas d'incidence sur le planning général du Grand Pôle Intermodal de Juvisy. La mise en service du BV Mairie prévue pour fin 2019 est confirmée.

7. Nouveau permis de construire

Afin de concrétiser cette volonté de modifier le programme de valorisation, un nouveau permis de construire a été déposé le 24 novembre 2017 et affiché le 1er juin 2018. Le PC SNCF Mobilités référencé PC 091 326 17 10023 du 1er juin 2018 annule et remplace le PC 091 326 15 10016 du 04 mars 2016.

8. Etude de flux

Des études de flux ont été réalisées dans le but de consolider l'évolution de programme côté Mairie. Elles confortent la compatibilité du nouveau programme avec les flux actuels et futurs à horizon 2030. SNCF Mobilités confirme que le nouveau kiosque est sans incidences sur les montées et descentes du futur terminus du T7 et sur les échanges entre ce terminus et l'entrée du BV.

B. Gare routière Seine

1. Contexte général de la gare routière Seine

La gare routière Seine est dédiée pour l'essentiel au rabattement vers la gare de Juvisy depuis Draveil et est située au niveau d'une « tête de pont » sur un axe départemental structurant (RD 931) entre Juvisy et Draveil qui supporte un trafic élevé de plus de 24 000 v/j sur le pont de la 1ère Armée Française.

Une situation existante non satisfaisante

La gare routière Seine est vétuste et saturée. Elle accueille une vingtaine de bus aux heures de pointe pour 10 lignes de bus utilisant la gare (entreprise Kéolis). Les arrêts de la ligne 191 100 se font en dehors de la gare routière et sont peu lisibles pour les usagers. Les aménagements et les arrêts de bus sont dans l'ensemble non conformes aux normes PMR.

Le positionnement de la gare routière est excentré par rapport à l'entrée Seine de la gare SNCF (260m via la rue Danaux et la rue de Draveil) avec des cheminements piétons contraints générant des comportements risqués en traversée des voies alors que l'ambiance est plutôt « routière » et les vitesses excessives au niveau de la « tête de pont ».

Enfin, l'absence de local pour les conducteurs pénalise le bon fonctionnement des lignes d'autobus.



Figure 5 – Vue d'ensemble de la gare routière Seine et du parking Danaux

2. Objectifs et enjeux

Les objectifs généraux du programme du Grand Pôle Intermodal de Juvisy recouvrent plusieurs finalités convergentes dans lesquelles s'inscrit le réaménagement de la gare routière Seine.

Des objectifs d'amélioration de l'intermodalité et de la qualité de service

La gare routière Seine ne répond pas actuellement aux standards de qualité de service attendus pour un tel équipement. Les modifications de programme proposées permettront :

- L'optimisation de la gestion des flux en réorganisant les gares routières et en dimensionnant les infrastructures en fonction de l'évolution attendue de la demande de déplacements ;
- La requalification des espaces de rabattement et une meilleure insertion dans le paysage urbain améliorant les liaisons inter-quartiers ;
- L'amélioration de l'information intermodale et des différentes correspondances ;
- La prise en compte dans les nouveaux aménagements de l'accessibilité des personnes en situation de handicap et plus généralement amélioration du confort et de la sécurité des usagers en offrant un espace urbain lisible et de qualité sur l'ensemble du pôle ;
- L'optimisation de l'offre de stationnement pour les véhicules particuliers.

Des objectifs également liés à la politique de la ville, au développement économique et à l'aménagement urbain

Les différents aménagements offrent une réelle opportunité de revaloriser le quartier Gare et d'améliorer l'image globale de Juvisy dégradée par des espaces déstructurés et vétustes en créant de nouveaux espaces publics et privés de qualité, propres à lui redonner un visage accueillant en articulation avec les rues commerçantes voisines du pôle. La démarche globale en cœur de ville apporte des réponses fonctionnelles aux lacunes actuelles pour les usagers du site et une plus grande qualité aux espaces publics servant d'accès aux transports.

3. Programme initial inscrit dans l'AVP 2012

Dans le cadre de l'AVP initial, le réaménagement de la gare routière Seine était sous maîtrise d'ouvrage départementale et comprenait les principes suivants :

- La conservation du nombre de quais bus actuels et la mise en place de quais à redans ;
- La séparation des flux bus/véhicules légers depuis la rue des Montains ;
- La sécurisation des traversées piétonnes ;
- La sécurisation de la circulation des bus ;
- Une sortie de la gare routière directement sur le quai Jean-Pierre Timbaud, avec mise en place d'un feu de signalisation ;
- La réalisation d'un local technique pour le transporteur ;
- La création d'un nouveau passage souterrain piéton de 20 mètres de longueur sous le Pont de la 1ère Armée Française et la rue Jean Danaux ;
- La création d'un bassin d'assainissement.



Figure 6 – Plan paysager de la gare routière réaménagée extrait de l’AVP 2012

Un programme qui s’inscrit dans un contexte de plusieurs projets connexes interdépendants

Initialement, le réaménagement de la gare routière Seine dans le cadre du GPI avait été confiée au CD91 par le biais d’une convention de MOA unique entre la Communauté de Communes des Portes de l’Essonne et le Département car cet aménagement s’inscrivait dans un contexte de plusieurs projets en interface, en lien fort avec l’axe départemental :

- Le report de l’itinéraire départemental « Liaison Bords de Seine » sur les quais réaménagés vers Athis-Mons, destiné à désengorger le centre-ville de Juvisy et le quartier du Val d’Athis-Mons ;
- Le réaménagement par le CD91, dans un 1er temps, de la « Tête de pont » pour réorienter les flux de transit vers la nouvelle liaison ;
- La ZAC amont et aval des Bords de Seine à Juvisy et Athis-Mons pilotés par la communauté d’agglomération, la ZAC de Juvisy intégrant l’aménagement d’un premier tronçon du nouvel itinéraire départemental se raccordant avec la tête de pont réaménagée.

La réalisation de la liaison départementale au niveau des quais de Seine à Juvisy-sur-Orge impliquait le déplacement et le réaménagement de la gare routière, côté Seine, et par voie de conséquence la modification du parc de stationnement.

4. Justification de l’évolution

Un projet et un périmètre à revoir sur la base des objectifs du GPI

Le principe de l’itinéraire départemental à travers la ZAC de Juvisy et le long des quais de Seine ayant finalement été abandonné en 2015 d’un commun accord entre la ville et le département, le projet de réaménagement de la « Tête de pont » a lui aussi été suspendu.

Bien que le projet de réaménagement de la gare routière était distinct de celui de la « Tête de pont » d’un point de vue financier et de maîtrise d’ouvrage, il était réalisé techniquement en fonction de ce dernier.

L'abandon de ces projets connexes a remis en question :

- Le portage de la maîtrise d'ouvrage du réaménagement de la gare routière Seine par le département ;
- Le périmètre du projet de gare routière Seine dans le cadre du GPI et donc de la même manière, du parking Danaux, impacté par le projet de gare routière.

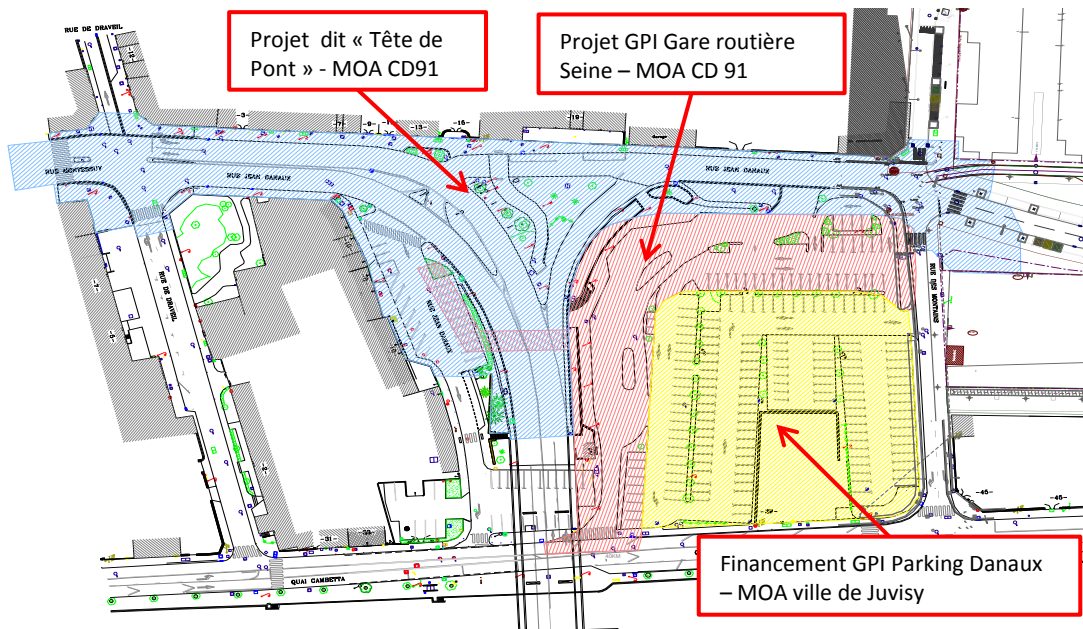


Figure 7 – Juxtaposition initiale des périmètres d'étude et de MOA (AVP 2012)

5. Description du nouveau programme

L'adaptation du projet n'entraîne pas de modification notable par rapport aux objectifs du programme initial mis à part l'abandon de la création d'un nouveau souterrain piéton lié au réaménagement de la tête de pont, l'ancien souterrain pouvant être conservé et rénové. Cependant, le périmètre d'intervention doit être étendu à la rue Jean Danaux, auparavant traitée avec la liaison Bords de Seine et le projet « Tête de pont ».

Le département de l'Essonne n'ayant plus vocation à être pilote sur cette partie du projet, la maîtrise d'ouvrage sera confiée à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre dans le cadre d'un avenant à la convention de MOA unique liant le CD91 et l'EPT, et d'un avenant à la convention de financement du GPI.

Des objectifs inchangés

Les objectifs de l'AVP d'origine ne sont pas modifiés :

- Réorganisation de la gare routière, amélioration de son fonctionnement et de sa capacité ;
- Amélioration et sécurisation des cheminements piétons depuis et vers la gare ;
- Requalification paysagère de la gare routière ;
- Mise aux normes PMR (cheminements, quais bus) ;
- Création d'un local pour les conducteurs d'autobus ;
- Optimisation de l'offre de stationnement pour les véhicules particuliers.

On retrouve ainsi, quasiment à l'identique, les principes d'aménagement suivants :

- L'amélioration de la capacité de la gare et la création de quais supplémentaires ;
- La séparation des flux bus/véhicules légers depuis la rue des Montains ;
- La sécurisation des traversées piétonnes ;
- La sécurisation de la circulation des bus ;
- La mise en place d'un feu de signalisation à la sortie de la gare routière sur le quai Timbaud ;
- La construction d'un local d'exploitation hors crue pour le transporteur ;
- La rénovation du passage souterrain piéton existant et de la rampe depuis le pont.

Par ailleurs, ces aménagements sont conçus pour être compatibles avec le projet du Département de création d'une piste cyclable sur le Pont de la 1^{ère} Armée Française.

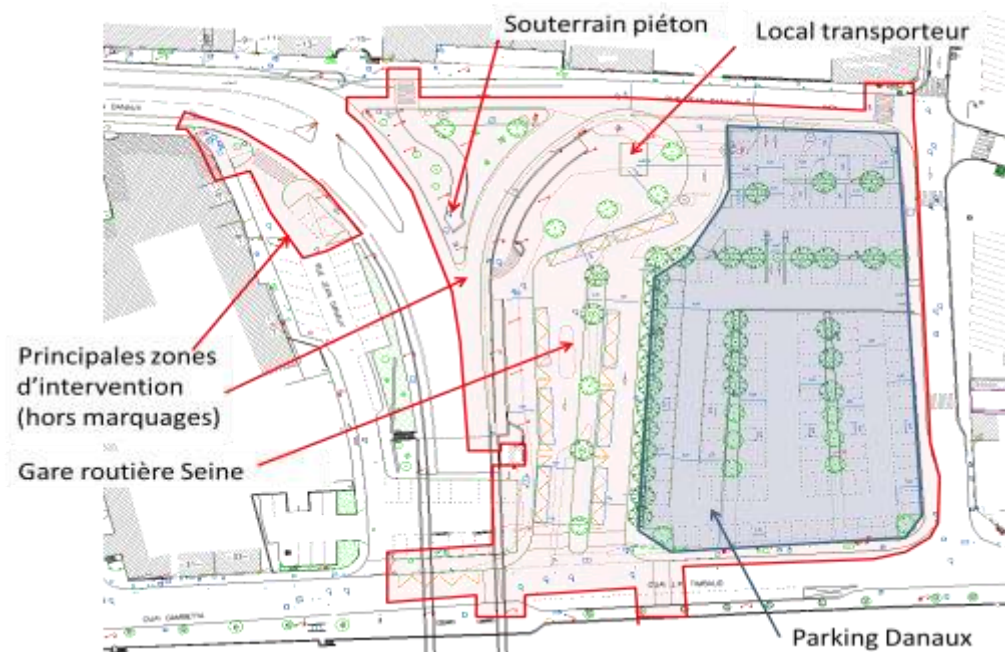


Figure 8 – Projet actualisé avec son périmètre d'intervention (AVP modificatif)

Passage souterrain

Le passage souterrain existant est conservé dans sa structure et sa volumétrie avec un rafraîchissement des parois verticales et horizontales (nouveau carrelage mural, sol en béton désactivé, marches granit, mains courantes aux normes...) et une modernisation de son éclairage pour une meilleure sécurisation.

Parking Danaux

Le parking Danaux est un parking payant par abonnement géré par la ville de Juvisy assurant le rabattement vers la gare depuis la rive droite de la Seine. Sa capacité actuelle est de 242 places (203 entre la rue des Montains et la gare routière, et 39 sous le pont et rue Danaux le long du pont) mais avec des places étroites de 2,25m ne répondant plus aux normes actuelles, aucune place GIG GIC et des allées en impasse incommodes.

Le réaménagement de la gare routière a un impact direct sur le positionnement des accès et le nombre de places nécessitant une réorganisation et d'une optimisation des surfaces restantes avec une mutualisation des travaux qui sont techniquement difficilement dissociables.

Le projet a été revu pour permettre de préserver au maximum les plantations d'alignement existantes et améliorer le schéma de circulation. Le nombre de places restituées est d'environ 211 places dont 4 places GIG-GIC (places normales de 2m50 de large).

6. Contraintes de travaux

La durée des travaux estimée à au moins 4 mois ½ (hors local transporteur) avec une impossibilité de maintenir le passage des bus et la gare routière pendant toute la durée des travaux. Les travaux au niveau du débouché du pont nécessitent de réduire à une seule file de circulation dans chaque sens la RD931 avec des protections lourdes et des travaux pendant l'été compte tenu des niveaux de trafic actuel et à venir avec la réouverture du pont au-dessus des voies SNCF prévue fin 2019 .

Dans la mesure du possible le réaménagement et la neutralisation du parking devront se faire pendant que l'accès depuis le pont de la 1ère Armée en venant de Draveil sera rendu impossible. Cela permettra de limiter la durée de la gêne pour les abonnés du parking et de profiter de la moindre fréquentation estivale.

Gare routière provisoire

Pendant les travaux la voie d'accès sera fermée et la gare routière sera nécessairement neutralisée sans possibilité de report provisoire sur le parking. Cela implique un double impératif d'assurer la dépose et la reprise des usagers dans des conditions de sécurité satisfaisantes, et de garantir un retournement commode pour les bus.

Afin de maintenir l'exploitation des bus, l'option retenue est que tous les bus effectuent leur terminus à Draveil pendant la durée des travaux avec dépose et reprise sur la RD931, le ½ tour se faisant au niveau du rond-point. La faisabilité de cette solution est avérée car c'est celle qui est mise en place lorsque les petites crues neutralisent la gare routière. Sa mise en place ne nécessite donc pas d'aménagements de voirie particuliers.

Toutefois le secteur est en dehors de la compétence de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et les modalités pratiques seront à organiser avec les transporteurs, la ville de Draveil et le département de l'Essonne. De plus la rupture de charge sera très importante avec 400m de plus à parcourir sur le pont pour les usagers sur un trottoir très étroit le long d'une circulation intense. Il sera nécessaire d'assurer la continuité du cheminement des piétons le long du chantier et d'organiser des traversées sécurisées de la RD.

7. Relations transporteurs

Le réaménagement de la gare routière comprend la construction d'un local pour les transporteurs (Kéolis antérieurement Garrel et Navarre). Les principes d'aménagement de la gare et du local ont fait l'objet d'un dialogue continu avec l'exploitant de manière à ce que les modifications apportées soient compatibles avec ses besoins fonctionnels. La réunion du 21/12/2018 a permis de valider la configuration proposée pour la gare routière et le local ainsi que les modalités générales d'organisation de la gare routière provisoire pendant les travaux.

8. Accord du gestionnaire de voirie (CD91)

Les services exploitants de l'UT Nord Est du CD91 n'ont pas formulé d'objections particulières par rapport aux principes d'aménagement proposés, ces derniers ayant un impact limité sur les emprises de compétence départementale. Il sera toutefois nécessaire préalablement aux travaux de valider auprès du CD91 les modalités pratiques de réalisation du chantier aux abords de la RD931 ainsi que les mesures temporaires liées à mise en place de la gare routière provisoire.

9. Hypothèses de planning travaux

Afin de respecter la date de mise en service du pôle, prévue fin 2020, et de concentrer au maximum les impacts sur la période estivale, le planning proposé est le suivant :

- Fin Juin 2020 : travaux préparatoires, balisages... ;
- Début juillet 2020 : fermeture de la voie de tourne à droite (report gare routière à Draveil) ;
- Juillet / Août 2020 : travaux sur ilots et bordures RD (réduction à 1 file), aménagement du parking et début travaux gare routière et local transporteur ;
- Septembre 2020 : réouverture de la voie de tourne à droite et du parking ;
- Septembre/Octobre 2020 : suite travaux gare routière et local transporteur ;
- Début Novembre 2020 : fin des travaux de voirie, réouverture de la gare routière ;
- Décembre 2020 : livraison du local transporteur.

10. Coût, financement et maîtrise d'ouvrage

Estimation du projet modifié

Les principaux postes de travaux sont les suivants (montants HT estimés CE 2008) :

Réaménagement qualitatif de la gare routière dans le même esprit que les parvis de la gare (bordures granit, béton désactivé...), cheminements piétons, tourne-à-droite depuis le pont, raccordement et traversée piétonne sur le quai (env. 4 500 m ²)	740 000€
Bassin de rétention et dépollution gare routière (env. 84m ³)	60 000€
Éclairage public gare routière, souterrain et parking (env. 42 luminaires)	55 000€
Feux tricolores à créer sur le quai JP Timbaud et en sortie du tourne-à-droite de la RD931	92 000€
Plantations d'arbres (une quinzaine)	17 000€
Reprise carrelage (env. 500m ²), garde-corps du souterrain et rampes (env. 120ml)	88 000€
Construction du local transporteur hors crue (env. 40m ²)	78 000€
Réorganisation accès parking, bordures îlots, tapis et marquage (env. 4 000m ²)	270 000€
TOTAL TRAVAUX	1 400 000€
Frais de MOE, MOA, Provision pour risques	100 000€

Soit un total de 1 500 000€ HT en valeur 2008, et d'environ 1 750 000€ HT euros courants.

A noter que l'optimisation de la géométrie des aménagements proposés permet de conserver l'essentiel des alignements d'arbres existants et le souterrain existant avec ses rampes d'accès.

Financement de la modification de programme

Le montant des travaux, évalué à 1,5 M€ CE2008 soit 1,75 M€ courants, sera financé dans le cadre du projet en lieu et place du projet initial, par une source d'économie identifiée (revente d'une grande partie de la parcelle du 80 rue Jean Argeliès, dont l'acquisition a été financée par le GPI afin de pouvoir réaliser certains travaux du pôle) et par une participation complémentaire de la ville de Juvisy (hors financement GPI), afin de compléter l'enveloppe nécessaire pour le parking Danaux.

Cette évolution de programme est donc neutre par rapport au coût global du GPI.

Malgré un coût global constant, ces modifications devront être traitées dans un avenant à la convention de financement travaux.

Bascule de la maîtrise d'ouvrage

La convention de MOA unique entre l'EPT (Communauté de Communes Les Portes de l'Essonne à l'époque), la ville de Juvisy-sur-Orge et le Département de l'Essonne devra faire l'objet d'un avenant pour acter le retour de la gare routière Seine sous maîtrise d'ouvrage de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre. Cet avenant traitera aussi de la délégation de la maîtrise d'ouvrage du parking Danaux de la ville de Juvisy à l'EPT (hors GPI).

Le transfert de maîtrise d'ouvrage de la gare routière Seine devra aussi être traité dans l'avenant à la convention de financement travaux.

C. Accès Danton

1. Programme initial prévu dans l'AVP 2012

Pendant les travaux de l'accès Seine (fermeture de l'accès) et en vue d'assurer aux voyageurs la continuité de l'accès par la rue Danton, un accès provisoire a été créé. Cet accès provisoire, dans le prolongement du passage souterrain nord, a nécessité d'importants travaux de génie civil dus à sa proximité directe avec les voies ferrées et la mise en place d'une trémie d'escalier de 1.80m de large débordant sur la rue Danton (emprise foncière appartenant à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre).

L'aménagement de l'accès provisoire a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, notamment le génie civil pour les travaux d'ouvrage d'art. SNCF Mobilités a également été maître d'ouvrage pour toute la partie équipements (mise en place des écrans d'information voyageurs, des CAB (Contrôle Automatique Banlieue), la signalétique statique, la vidéo protection, etc.).

Le coût d'investissement initial nécessaire à la création de cet accès provisoire s'élève à 2,4 M€ (toutes maîtrises d'ouvrages confondues).

Le programme initial (AVP 2012) prévoyait la fermeture définitive de l'accès et la mise en place d'une trappe technique pour la maintenance.

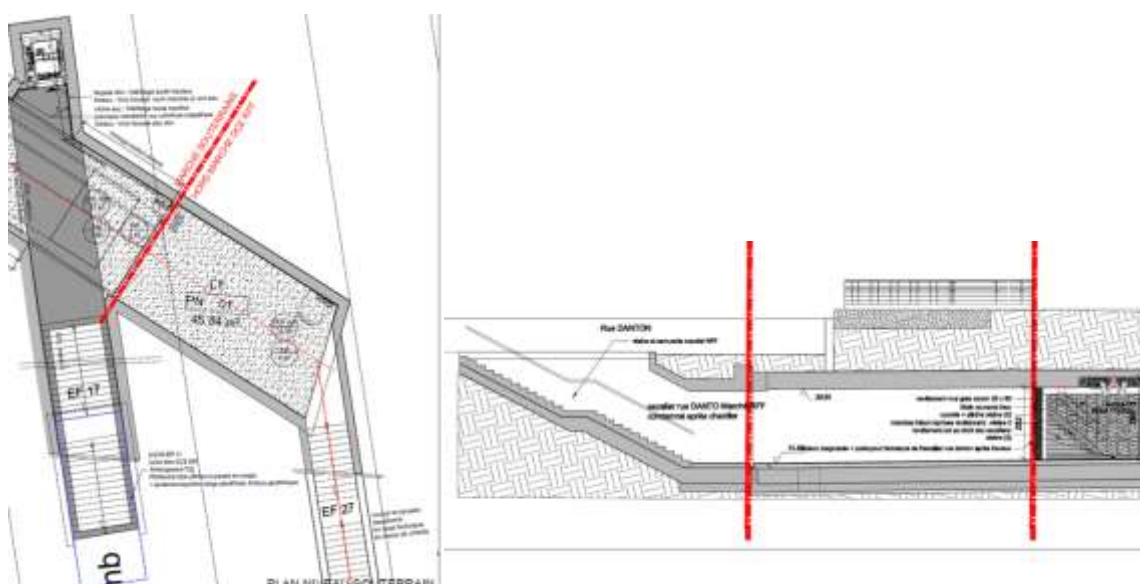


Figure 9 - Pièce graphique architecturale DCE - fermeture définitive de l'accès

2. Evolution proposée

Objectifs poursuivis par la modification de programme

Au vu de l'utilisation actuelle de cet accès et de nombreux avantages qu'il représente, il est proposé de maintenir et de rendre accessible l'accès Danton. Cette pérennisation permettra notamment :

- D'améliorer la lisibilité de la gare pour tous les usagers en ouvrant de part et d'autre le souterrain nord ;
- Bien que la gare soit réputée accessible à partir de novembre 2019 (mise en service du bâtiment voyageurs Mairie), de faciliter les cheminements UFR dans l'ensemble de la gare (voir encadré) ;

- D'un point de vue de sécurité incendie, d'améliorer le temps d'évacuation de la gare en créant une issue de secours supplémentaire ;
- De désaturer le passage souterrain central ;
- De compléter l'offre lien Ville-Ville en permettant aux voyageurs et/ou juvisiens titulaires d'un titre de transport de traverser le passage souterrain nord pour passer du secteur Mairie au secteur Seine et vice versa.

Le plan ci-dessous (*Figure 10 - Localisation des ascenseurs actuels et futurs en gare de Juvisy*) permet de comprendre l'intérêt de la pérennisation et de la mise en accessibilité de l'accès Danton. Afin d'illustrer cet intérêt, voici l'itinéraire prévu dans le projet pour tout UFR souhaitant se rendre sur le Quai H à partir du quartier Seine :

1. Emprunter l'ascenseur de l'accès Seine
2. Cheminer dans le souterrain
3. Emprunter l'ascenseur de la salle d'échanges
4. Cheminer le long du quai E
5. Emprunter l'ascenseur en bout de quai
6. Cheminer dans le passage souterrain nord
7. Emprunter l'ascenseur pour se rendre sur le quai H

Il peut également envisager de passer par la passerelle :

1. Emprunter la rampe côté Seine
2. Cheminer sur toute la passerelle
3. Emprunter l'ascenseur côté rampe Mairie
4. Traverser le parvis Mairie
5. Emprunter l'ascenseur du BV Mairie
6. Cheminer dans le passage souterrain nord
7. Emprunter l'ascenseur du quai H.

Si l'ascenseur de l'accès Danton est mis en service, cela permettra à l'UFR d'avoir un accès direct au quai H.

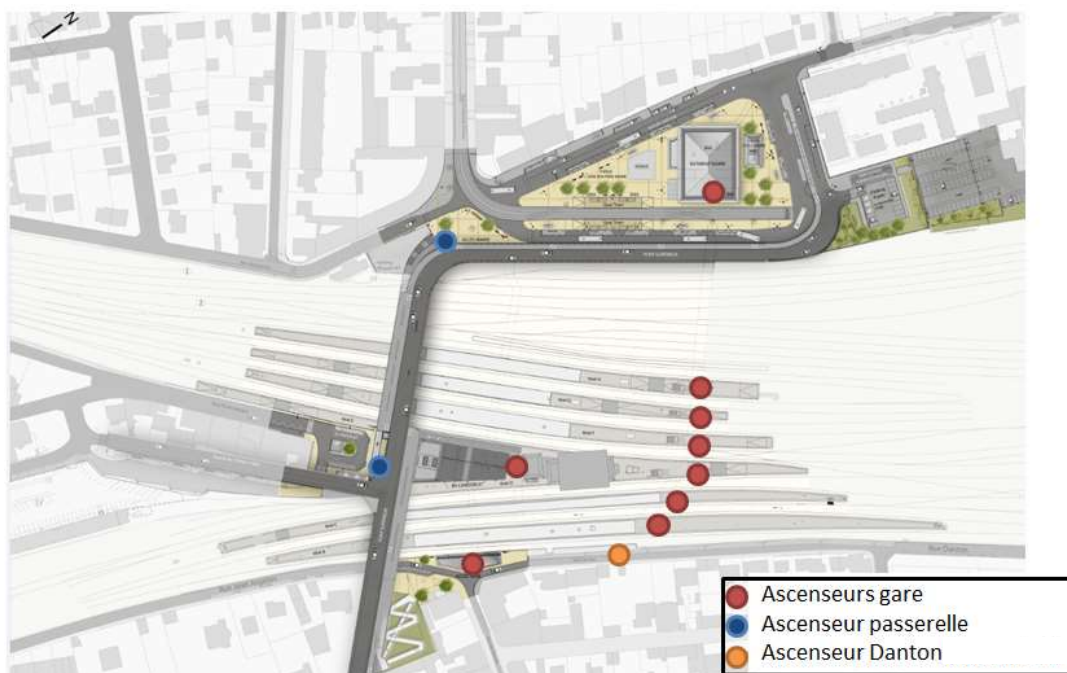


Figure 10 - Localisation des ascenseurs actuels et futurs en gare de Juvisy

Description du nouveau programme

La pérennisation et la mise en accessibilité de l'accès fait appel à trois maîtres d'ouvrages :

- SNCF Réseau pour les travaux de gros œuvre et second œuvre ;
- SNCF Mobilités pour l'installation des équipements ;
- Hors GPI, la Ville de Juvisy ou l'EPT pour l'adaptation de la voirie.

Le programme prévoit des travaux d'embellissement et de renforcement des équipements dans le cadre de la pérennisation, et l'installation d'un ascenseur pour la mise en accessibilité. L'adaptation de la voirie n'est pas incluse au programme du GPI est sera réalisée par le bloc local.

Bien que ce programme soit globalement défini, des études sont encore en cours par SNCF Réseau afin d'étudier une potentielle optimisation du positionnement de l'ascenseur permettant des impacts travaux réduits sur les voies ferrées attenantes.

3. Coût et financement

AREP		GARE DE JUVISY - SCENARIOS DE PERENNISATION DE L'ACCES DANTON		SNCF	
CE janv. 2019		Pérennisation et mise en accessibilité			
Maitre d'ouvrages		SNCF RESEAU		SNCF MOBILITES	
CURAGE / DEMOLITION		30 422,50 €			
GROS ŒUVRE (PRI OA)		248 660,00 €			
EQUIPEMENTS ART // PEC // Signalétique // écrans info voyageurs // caméras // sono				81 000,00 €	
SERRURERIE		2 500,00 €		3 250,00 €	
MENUISERIE INTERIEURE		1 035,00 €			
CLOISONS DOUBLAGE		1 150,00 €			
SOLS DURS et FAIENCE		19 550,00 €			
PEINTURE / ENDUIT (escalier)		13 800,00 €			
ASCENSEUR		192 000,00 €			
CFO/CFA		2 650,00 €		10 000,00 €	
PLOMBERIE (raccordement pompe de relevage)		2 300,00 €			
VRD		34 500,00 €			
SNCF E (PRI OA)		97 811,00 €			
Total travaux		646 378,50 €		94 250,00 €	
Provision (10%)		64 637,85 €		9 425,00 €	
Frais MOE 16,5%		117 317,70 €		17 106,38 €	
Frais MMO +MOA 4,5%		37 275,03 €		5 435,16 €	
COUT TOTAL PAR MOA		865 609,08 €		126 216,54 €	
COUT TOTAL (CE 01/2019)		991 825,62 €			

La pérennisation et la mise en accessibilité de l'accès Danton devraient être couvertes par deux sources de financements extérieures à la convention du GPI : le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), en cours de validation, et un financement du bloc local pour la mise en compatibilité de la voirie.

Les modifications sont donc neutres financièrement pour l'opération GPI.

4. Planning de l'opération

Au regard des études de SNCF Réseau en cours qui devront aboutir à la définition exacte du positionnement de l'ascenseur, deux plannings sont envisagés :

- Dans le cas où l'optimisation du positionnement est techniquement faisable, la mise en service de l'accès Danton pourrait intervenir fin 2020, en cohérence avec la date de mise en service du pôle ;
- Dans le cas contraire, des interruptions de trafic (ITC) seraient nécessaires et la mise en service interviendrait au mieux en 2022.

Les études de faisabilité en cours de finalisation par SNCF Réseau permettront de préciser le planning retenu.

3. BILAN FINANCIER

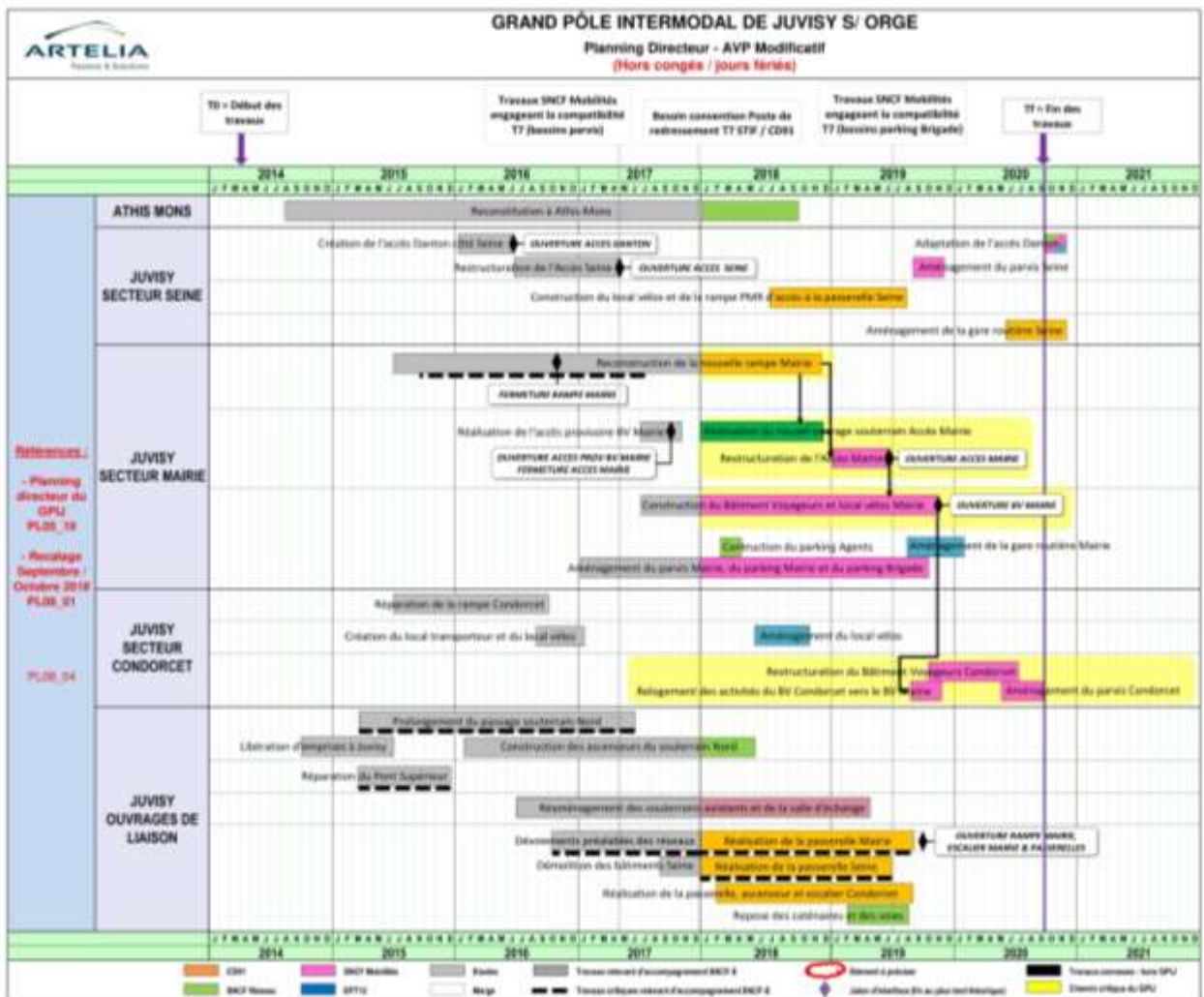
L'AVP modificatif est sans conséquence sur le coût d'objectif du projet. Néanmoins, les périmètres de maîtrise d'ouvrage et le volume des provisions sont modifiés. Ces modifications ont été approuvées par les financeurs lors d'un comité des financeurs qui s'est tenu le 28 février 2018.

De plus, aucun impact n'est à prévoir sur le coût d'objectif en euros constants, coût sur lequel tous les partenaires se sont engagés dans la Convention de Financement de 2012. Des financements supplémentaires (hors GPI) seront cependant appelés afin de compléter le programme venant du bloc local et du Schéma Directeur d'Accessibilité.

Un avenant à la convention de financement des travaux, dont les principes et modalités ont été partagés avec les différents partenaires, sera finalisé à la suite de l'approbation de cet AVP modificatif.

4. PLANNING RECALE ET PERIMETRE DES MOA

A. Planning global



Les principales évolutions de planning interviennent sur le projet de Gare Routière Seine et la pérennisation de l'accès Danton. Les travaux de la Gare Routière Seine auront lieu pendant le second semestre 2020 et ceux de l'accès Danton devraient intervenir au dernier trimestre 2020 (sous réserve des résultats de l'étude d'optimisation du positionnement de l'ascenseur).

B. Périmètre des MOA

Quatre maîtres d'ouvrage interviennent sur le GPI. Au vu des évolutions de programme, les périmètres de MOA sont modifiés pour le BV Mairie et la gare routière Seine.

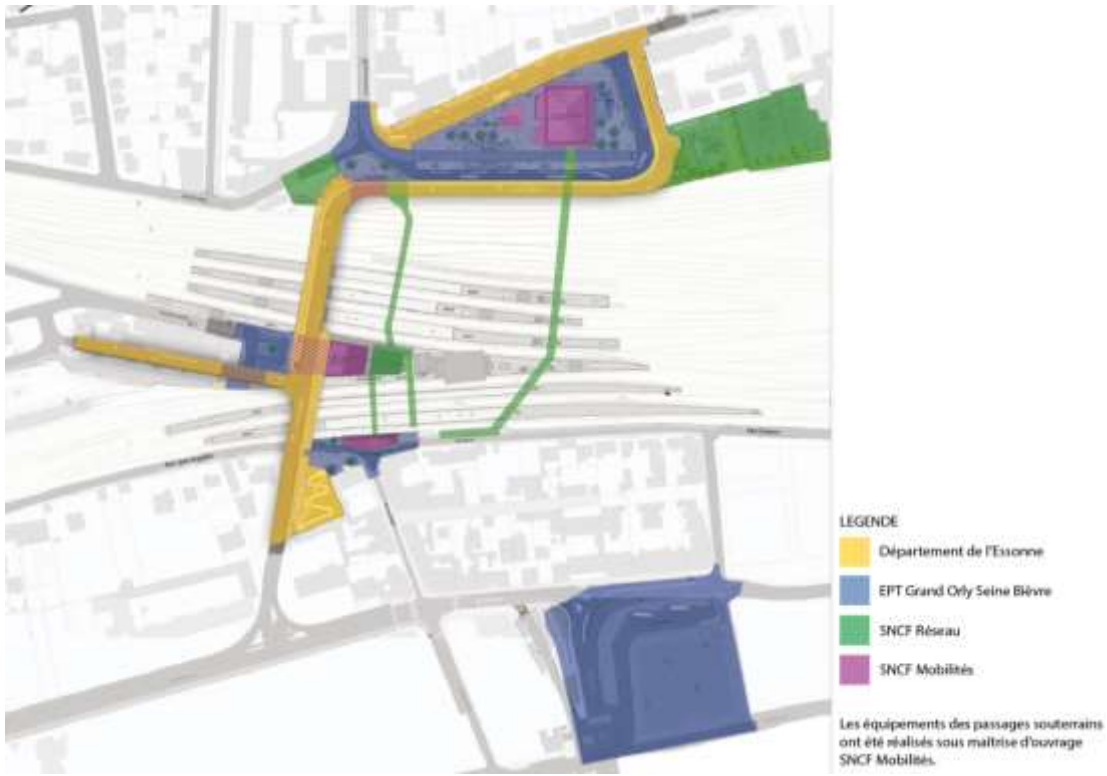


Figure 11 - Schéma des périmètres des MOA - AVP modificatif 2019 (haut) AVP 2012 (bas) source SNCF DGIF 2018

5. ANNEXES

A. ANNEXE 1 : Description du projet de pôle (AVP 2012)

1. Rappel des objectifs

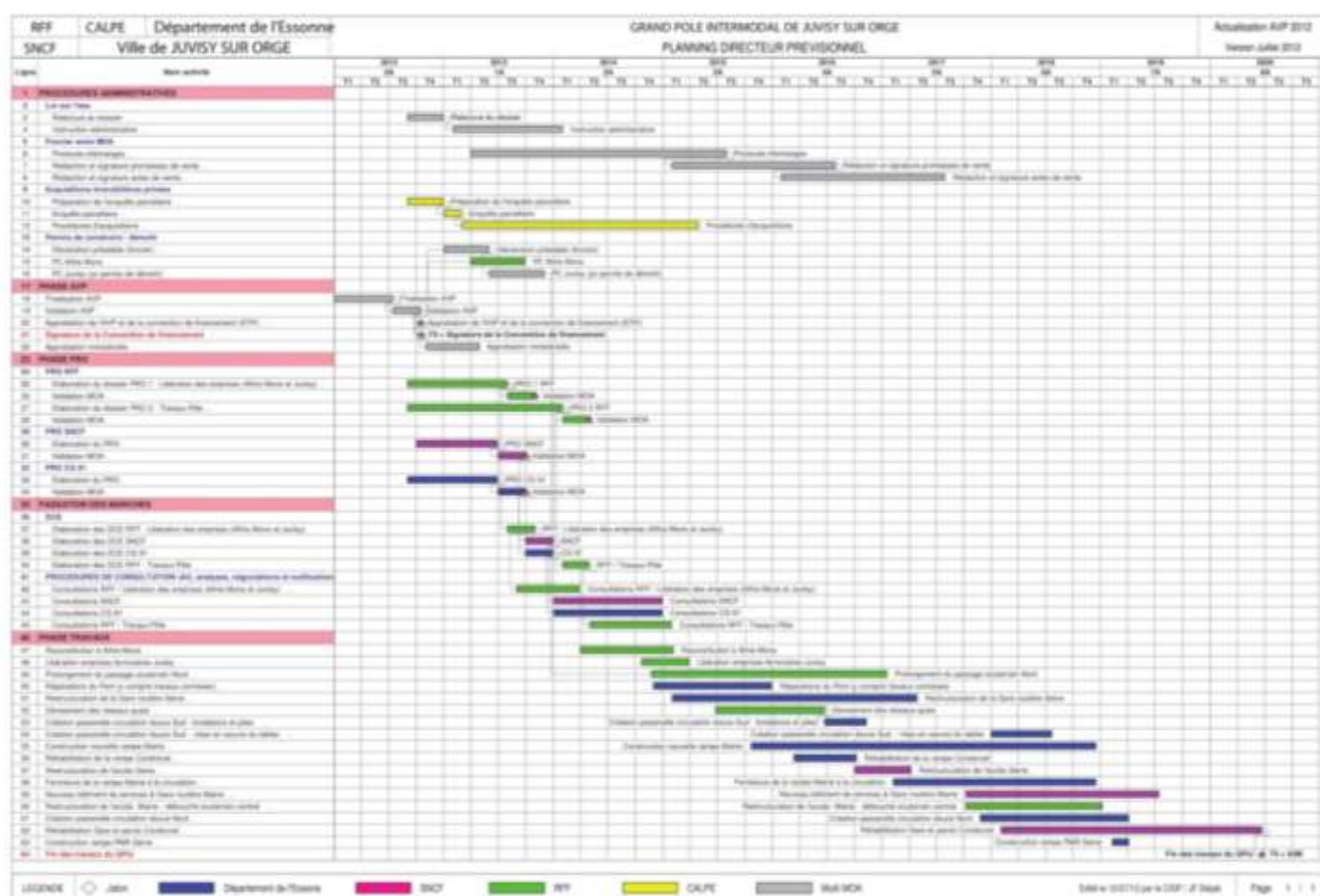
Le pôle intermodal de Juvisy constitue l'un des pôles majeurs du sud francilien, entre Paris et Evry et à proximité du secteur de développement du pôle d'emploi d'Orly-Rungis. Il vise à répondre à 4 objectifs directeurs :

- Objectifs d'amélioration de l'intermodalité et de la qualité de service
 - Améliorer la qualité de service offerte aux utilisateurs des transports en commun ainsi qu'aux piétons et cyclistes.
 - Améliorer les correspondances entre les gares routières, la gare ferroviaire et le futur tramway Villejuif-Athis-Mons-Juvisy.
 - Améliorer l'accessibilité à la gare SNCF et la gestion des flux sur l'ensemble du site.
 - Développer l'accueil, la sécurité et l'information aux voyageurs.
 - Optimiser l'insertion des aménagements dans le paysage urbain.
- Objectifs économiques
 - Amélioration de l'image globale de Juvisy.
 - Renforcement de l'image proprement commerciale de Juvisy.
 - Articulation avec les rues commerçantes voisines.
- Objectifs de politique de la Ville
 - Valorisation du quartier de la gare.
- Objectifs d'aménagements urbains
 - Améliorer les fonctionnalités autour de la gare.
 - Faciliter les communications urbaines entre les différents quartiers.
 - Renforcer les offres en matière d'urbanité (confort, déplacements sécurisés et agréables, lisibilité des espaces, etc.).

2. Les objectifs en espace



B. ANNEXE 2 : Planning AVP 2012



C. ANNEXE 3 : Article 7. Extrait de la convention de financement relative à l'Avant-Projet

ARTICLE 7. MODIFICATION DE L'AVANT-PROJET

Toute modification du programme fonctionnel, toute modification technique significative par rapport aux dispositions approuvées de l'Avant-Projet ou toute modification pouvant conduire à un dépassement significatif des délais ou des coûts d'objectif précisés à l'article 4.2 de la présente convention, peut conduire, selon la réglementation applicable aux maîtres d'ouvrage ou selon l'appréciation du STIF, à la réalisation d'un Avant-Projet Modificatif, présenté au Conseil du STIF.

En conséquence, dès que l'un des maîtres d'ouvrage envisage des modifications de son programme dans l'opération stipulée à l'article 2, il transmettra, au STIF et aux financeurs, l'ensemble des éléments d'appréciation des modifications projetées. Il devra veiller en particulier à indiquer si les modifications proposées sont susceptibles d'engendrer des incidences techniques ou financières. Au vu de l'ensemble de ces éléments, le STIF validera les propositions mineures sans incidence sur le coût, ou appréciera l'opportunité d'une saisine du comité de suivi ainsi que la nécessité de réaliser un Avant-Projet Modificatif formalisant les évolutions apportées à l'opération.

Cet Avant-Projet Modificatif sera présenté au Conseil du STIF. Il donnera lieu ensuite à la conclusion d'un avenant à la présente convention, indiquant toutes les conséquences notamment en matière de caractéristiques techniques, de coût de réalisation, de répartition des financements et de délai de réalisation de l'opération. Les travaux concernés ne pourront avoir un début d'exécution qu'après la signature de l'avenant et l'attribution des financements correspondants.

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

Ces dispositions ne font pas obstacle à la prise en compte par les maîtres d'ouvrage de demandes, d'un des financeurs ou de tiers, d'adaptations localisées de l'opération, ne modifiant pas son aptitude à répondre aux besoins exprimés dans le dossier d'Avant-Projet. La prise en compte de ces modifications sera soumise à l'accord préalable du STIF au titre de son contrôle des maîtres d'ouvrage. Les éventuels surcoûts engendrés sont à la charge des demandeurs.

Au regard du projet de tramway T7 dont le terminus doit s'insérer à terme dans le plan d'aménagement du secteur Mairie, tout impact du T7 sur le projet de pôle devra être traité conformément au présent article.

D. ANNEXE 4 : Article 8. Extrait du protocole foncier

ARTICLE 8.- EVOLUTIONS DU PROTOCOLE

Les surfaces mentionnées aux annexes sont susceptibles d'être ajustées en fonction des nécessités du projet. Les parties conviennent que ces ajustements ne justifieront pas la conclusion d'avenants.

Les annexes susvisées pourront faire l'objet de mises à jour destinées à tenir compte des évolutions de l'opération. Ces mises à jour seront effectuées à l'occasion des Comités de concertation visés ci-avant et notifiés par SNCF, en qualité de maître d'ouvrage coordinateur désigné par le STIF, à chacune des parties.

Séance du 9 octobre 2019

Délibération n° 2019/351

GRAND PÔLE INTERMODAL DE JUVISY-SUR-ORGE
AVANT-PROJET MODIFICATIF

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- VU** le Contrat Particulier Région – Département de l'Essonne 2009-2013 signé le 21 avril 2008 ;
- VU** la Convention Particulière Transports 2011 – 2013 entre l'Etat et la Région signée le 26 septembre 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2012/287 en date du 10 octobre 2012 relative à l'approbation de l'Avant-Projet et de la convention de financement des études Projet, des acquisitions foncières et des travaux du Grand Pôle Intermodal de Juvisy ;
- VU** le rapport n°2019/351 à 354 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 3 octobre 2019 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuver le dossier d'Avant-Projet (AVP) modificatif du projet de Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge annexé à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : autoriser le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de cette délibération ;

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des Transports d'Île-de-France.

La présidente du Conseil
du Syndicat des transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESSE

CONSEIL DÉPARTEMENTAL

COMMISSION PERMANENTE

RÉUNION DU 2 DÉCEMBRE 2019

GRAND PÔLE INTERMODAL JUVISY-SUR-ORGE : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET
MODIFICATIF

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL,

VU le code général des collectivités territoriales,

VU la délibération du Conseil départemental 2018-00-0003 du 24 septembre 2018 donnant délégation de compétences du Conseil départemental à la Commission permanente,

VU la délibération du Conseil départemental 2012-04-0049 du 22 octobre 2012 approuvant l'Avant-Projet administratif et la convention de financement pour les phases Projet et Travaux,

VU la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France 2019/351 du 9 octobre 2019 approuvant l'Avant-Projet modificatif,

VU le rapport de Monsieur le Président,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,

APPROUVE l'Avant-Projet modificatif élaboré par l'ensemble des partenaires, ci-annexé.

DIT que cet Avant-Projet modificatif est sans incidence financière sur le coût global du projet.

ACTE que l'avenant à la convention d'organisation de maîtrise d'ouvrage unique entre le Département de l'Essonne, l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et la commune de Juvisy-sur-Orge sera adopté dans le même temps que l'avenant à la convention de financement général de l'opération en cours d'élaboration par la Région Ile-de-France.

Le président du Conseil départemental

Le Président du Conseil Départemental certifie exécutoire à compter du : **30 DEC. 2019** la présente délibération transmise à cette même date au représentant de l'Etat dans le Département (Article L 3131-1 du Code général des Collectivités Territoriales).



François Durovray