



Extrait du Registre des délibérations du Bureau

Séance du mardi 10 juin 2014

Membres du Bureau en exercice : 30

Le Bureau, régulièrement convoqué, s'est réuni au Grand Besançon, La City - 4 Rue Gabriel Plançon - 25000 Besançon, sous la présidence de M. Gabriel BAULIEU puis de M. Jean-Louis FOUSSERET.

Ordre de passage des rapports : 0.1, 2.1, 1.1.1, 1.1.2, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 7.1, 7.2, 7.3

La séance est ouverte à 18h05 et levée à 22h30.

Etaient présents : M. Jean-Louis FOUSSERET (à partir du 1.2.1), M. Gabriel BAULIEU, M. Michel LOYAT, M. Alain BLESSEMAILLE, Mme Françoise PRESSE, M. Robert STEPOURJINE, M. Pascal CURIE, M. Jean-Yves PRALON, M. Dominique SCHAUSS, Mme Elsa MAILLOT, Mme Karima ROCHDI, Mme Martine DONEY, M. Jacques KRIEGER, M. Yoran DELARUE, M. Christophe LIME, M. Anthony POULIN (à partir du 1.2.1), M. Serge RUTKOWSKI, M. Bernard GAVIGNET, M. Daniel HUOT (jusqu'au 1.2.3), M. Fabrice TAILLARD, M. Alain LORIGUET, Mme Catherine BARTHELET, M. Emmanuel DUMONT, M. Pierre CONTOZ (jusqu'au 1.1.2)

Etaient absents : M. Jean-Paul MICHAUD, M. François LOPEZ, Mme Sylvie WANLIN, M. Marcel FELT, M. Pascal DUCHEZEAU, Mme Fanny GERDIL-DJAOUAT

Secrétaire de séance : Mme Karima ROCHDI

Procurations de vote :

Mandants : F. LOPEZ, D. HUOT (à partir du 3.1), P. DUCHEZEAU (jusqu'au 1.2.3), F. GERDIL-DJAOUAT (à partir du 1.2.1), P. CONTOZ (à partir du 1.2.1)

Mandataires : F. PRESSE, C. BARTHELET (à partir du 3.1), D. HUOT (jusqu'au 1.2.3), Jean-Louis FOUSSERET (à partir du 1.2.1), JY. PRALON (à partir du 1.2.1)

Convention de mise à disposition de personnel de la Ville de Besançon auprès de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Rapporteur : Gabriel BAULIEU, Vice-Président

Commission : Finances, ressources humaines, communication et aide aux communes

Inscription budgétaire	
BP 2014 et PPIF 2014-2018	Montant annuel de l'opération : 132 000 €

Résumé :

Dans le cadre du projet de réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre entre la Gare de Besançon Viotte et le pôle d'échange TEMIS via le campus de la Bouloie, mené par la CAGB en partenariat avec la Ville de Besançon, il convient de préciser les modalités de mise à disposition du personnel de la Ville de Besançon auprès de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

La CAGB a en projet la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre entre la Gare de Besançon Viotte et le pôle d'échange TEMIS via le campus de la Bouloie.

Des études préalables, auxquelles a été associée la Ville de Besançon ont été réalisées par la CAGB.

A la suite de la concertation préalable qui s'est tenue à l'automne 2013, le projet se poursuit avec les phases de programmation d'instruction et d'études de maîtrise d'œuvre que la CAGB souhaite assurer elle-même sur l'ensemble du périmètre de l'opération.

Afin de permettre une réalisation intégrée du projet dans la ville, la CAGB et la commune de Besançon ont donc convenu de travailler ensemble à la concrétisation de cette opération, en instaurant un partenariat étroit qui fait l'objet d'une convention spécifique signée par ailleurs et en partageant les moyens de leurs différents services.

Une mise à disposition d'agents de la Ville de Besançon permet ainsi à la CAGB de disposer des moyens humains qu'elle n'a pas pour assurer en interne la maîtrise d'œuvre de l'opération et d'instaurer un nouveau rapprochement entre les services des deux entités.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de mise à disposition de la CAGB de personnel de la Ville de Besançon, conformément aux dispositions du décret n°2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux.

Les modalités de cette mise à disposition, précisées par le projet de convention annexé au présent rapport, sont définies comme suit :

- mise à disposition d'agents relevant des grades et selon la quotité suivants :

Grade	Quotité de mise à disposition	Rôle, mission et phase d'intervention
Ingénieur Principal	30 %	Responsable de la maîtrise d'œuvre - Toutes phases
Ingénieur Principal	40 %	Chargé d'opération - Toutes phases
Ingénieur	10 %	Paysagiste - Toutes phases
Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Projeteur - Toutes phases
Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Projeteur - Toutes phases
Principal 1 ^{ère} Classe	15 %	Projeteur - Phase étude
Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Contrôleur travaux - phase travaux
Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Contrôleur travaux - phase travaux
Ingénieur Principal	5 %	Urbaniste - Toutes phases
Ingénieur Principal	5 %	Responsable bureau d'étude voirie - Toutes phases
Ingénieur Principal	5 %	Chef du service Circulation - Toutes phases
Principal 2 ^{ème} Classe	5 %	Technicien projeteur - phase études
Ingénieur principal	5 %	Chef du service Eclairage Public - Toutes phases
Agent de Maîtrise principal	5 %	Technicien - Toutes phases

- versement par la Ville aux agents de la rémunération correspondant à leur grade (traitement, supplément familial le cas échéant), augmenté du régime indemnitaire afférent à son grade,
- remboursement à la Ville par le Grand Besançon de la dépense inhérente à la rémunération des fonctionnaires mis à disposition, les cotisations et contributions y afférent au prorata du temps de mise à disposition.

A l'unanimité, le Bureau :

- se prononce favorablement sur la convention de mise à disposition de personnel,
- autorise Monsieur le 1^{er} Vice-Président, ou son représentant, à signer cette convention de mise à disposition.

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 27
Contre : 0
Abstention : 0

Préfecture de la Région Franche Comté
Préfecture du Doubs
Contrôle de légalité

Reçu le 18 JUIN 2014

Le Président



Convention de partenariat et de mise à disposition de personnel
Ligne de transport en commun en site propre
Gare Campus TEMIS

Entre :

La **Communauté d'Agglomération du Grand Besançon** représentée par Monsieur le 1^{er} Vice Président, dûment habilité par délibération du Bureau en date du 10/06/2014,

Ci-après dénommée la « CAGB »

De première part,

Et

La **Ville de Besançon**, représentée par Monsieur le Maire, dûment habilité par délibération du conseil municipal du 2014,

Ci-après dénommée la « Ville »

De seconde part,

Ci-après dénommées ensemble les « Parties ».

Préambule

La CAGB a en projet la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre entre la Gare de Besançon Viotte et le pôle d'échange TEMIS via le campus de la Bouloie.

Des études préalables, auxquelles a été associée la Ville de Besançon ont été réalisées par la CAGB.

A la suite de la concertation préalable qui s'est tenue à l'automne 2013, le projet se poursuit avec les phases de programmation d'instruction et d'études de maîtrise d'œuvre que la CAGB souhaite assurer elle-même sur l'ensemble du périmètre de l'opération.

Afin de permettre une réalisation intégrée du projet dans la ville, la CAGB et la commune de Besançon ont donc convenu de travailler ensemble à la concrétisation de cette opération, en instaurant un partenariat étroit qui fait l'objet d'une convention spécifique signée par ailleurs et en partageant les moyens de leurs différents services.

Il a été convenu ce qui suit :

Article I - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les modalités de mise à disposition de la CAGB de personnel de la Ville de Besançon.

Article 2 - Mise à disposition de personnel - Maîtrise d'œuvre

En vue de la réalisation de missions de maîtrise d'œuvre pour le projet de voie en site propre Gare Viotte-Temis, la Ville de Besançon met à disposition de la CAGB, conformément au décret n°2008-580 du 18 juin 2008, les agents suivants :

Agent	Grade	Quotité de mise à disposition	Rôle, mission et phase d'intervention
Jean-Christophe GAGNAIRE	Ingénieur Principal	30 %	Responsable de la maîtrise d'œuvre - Toutes phases
Stéphane SPATOLA	Ingénieur Principal	40 %	Chargé d'opération - Toutes phases
Thierry BEDU	Ingénieur	10 %	Paysagiste - Toutes phases
Matthieu CAPRANI	Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Technicien Projeteur - Toutes phases
Christophe PRIGNET	Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Technicien Projeteur - Toutes phases
Christian POCHIER	Technicien Principal 1 ^{ère} Classe	15 %	Technicien Projeteur - Phase étude
Guillaume POUJOL	Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Contrôleur travaux - phase travaux
Rodolphe GUILHAUMOND	Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	40 %	Contrôleur travaux - phase travaux
Jean-Michel LARTAUD	Ingénieur Principal	5 %	Urbaniste - Toutes phases
Alain COILLOT	Ingénieur Principal	5 %	Responsable bureau d'étude voirie - Toutes phases
Cédric VOIRIN	Ingénieur Principal	5 %	Chef du service Circulation - Toutes phases
Didier BOISTON	Technicien Principal 2 ^{ème} Classe	5 %	Technicien projeteur - phase études
Christophe VUILLEMIN	Ingénieur principal	5 %	Chef du service Eclairage Public - Toutes phases
Alexandre BRIE	Agent de Maîtrise principal	5 %	Technicien - Toutes phases

La Ville de Besançon procure aux agents mis à disposition tous les moyens matériels utiles et nécessaires pour effectuer leur mission dans de bonnes conditions (locaux, mobilier, informatique, outils bureautiques et d'ingénierie, secrétariat, téléphone, véhicules, moyens techniques et habillement divers, ...).

Article 3 - Durée de la mise à disposition

La durée de la mise à disposition de chaque agent est la suivante :

Agent	Rôle	Début de la mise à disposition	Durée de la mise à disposition
Jean-Christophe GAGNAIRE	Responsable de la maîtrise d'œuvre	01/07/2014	3 ans
Stéphane SPATOLA	Chargé d'opération	01/07/2014	3 ans
Thierry BEDU	Paysagiste	01/07/2014	3 ans
Matthieu CAPRANI	Technicien projeteur	01/07/2014	3 ans
Christophe PRIGNET	Technicien projeteur	01/07/2014	3 ans
Christian POCHIER	Technicien projeteur	01/07/2014	1 an
Guillaume POUJOL	Contrôleur de travaux	A préciser	1,5 ans
Rodolphe GUILHAUMOND	Contrôleur de travaux	A préciser	1,5 ans
Jean-Michel LARTEAUD	Urbaniste	01/07/2014	3 ans
Alain COILLOT	Responsable BE Voirie	01/07/2014	3 ans
Cédric VOIRIN	Chef de service	01/07/2014	3 ans
Didier BOISTON	Technicien projeteur	01/07/2014	1 an
Christophe VUILLEMIN	Chef de service	01/07/2014	1 an
Alexandre BRIE	Agent de maîtrise	01/07/2014	3 ans

Une mise à disposition peut prendre fin avant le terme prévu avec un préavis de deux mois, à l'initiative de la CAGB, de la Ville de Besançon ou de l'agent concerné.

Une mise à disposition peut également être prorogée par accord entre les parties et fait alors l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 4 - Modalités de mise à disposition

Les agents mis à disposition de la CAGB en application de la présente convention assurent leur mission sous l'autorité fonctionnelle et le contrôle du Président de la CAGB ainsi que sous la responsabilité de la CAGB.

Pendant l'exercice de leur mission, ils sont encadrés par le directeur du département Transport Aménagement Patrimoine de la CAGB.

Un rapport individuel sur la manière de servir de chaque agent mis à disposition est établi par leur supérieur hiérarchique à la CAGB. Ce rapport, rédigé après entretien individuel, est transmis à l'agent concerné qui peut y apporter ses observations, et à la Ville de Besançon. En cas de faute disciplinaire, la Ville de Besançon est saisie par écrit par la CAGB.

Les agents mis à disposition continuent de relever de la Ville de Besançon, notamment en ce qui concerne la rémunération, l'évolution de carrière.

Concernant les droits à congés, autorisations d'absence et congés maladie :

- pour les agents mis à disposition pour une quotité de travail égale ou inférieure à un mi-temps, les décisions reviennent à la Ville de Besançon,
- pour les agents mis à disposition pour une quotité de travail supérieure à un mi-temps, les décisions sont prises par la CAGB.

Dans tous les cas, ces décisions seront prises en concertation avec l'autre collectivité concernée.

La CAGB assure la couverture des risques statutaires et responsabilité civile afférentes à l'activité des agents du service mis à disposition, conformément aux lois en vigueur. La responsabilité de la Ville de Besançon ne pourra être envisagée au titre des agissements des agents dans le cadre de la mise à disposition.

L'organisme d'accueil supporte les dépenses occasionnées par les actions de formation dont il fait bénéficier l'agent.

Article 5 - Missions exercées par les agents mis à disposition

- la mission est complète et portera sur tous les éléments habituels de maîtrise d'œuvre, des études d'avant-projet à la réception des travaux et le suivi de la période de parfait achèvement :
 - études d'avant projet, de projet et d'exécution ;
 - rédaction et montage des dossiers de consultation des entreprises et assistance à la passation des marchés ;
 - direction de l'exécution des travaux, visas, contrôle des travaux et des situations des entreprises ;
 - ordonnancement / pilotage / coordination des travaux ;
 - réception des travaux, suivie du parfait achèvement.

En outre, dès le début de la mission, l'équipe de maîtrise d'œuvre assistera l'équipe projet dans la finalisation du programme de l'opération (à partir du préprogramme figurant en annexe I à la présente convention) qui sera soumis au comité de pilotage pour validation.

- le périmètre de la mission (délimitation géographique, description des travaux concernés, caractéristiques fonctionnelles, dimensions et qualité des ouvrages) est celui défini au préprogramme puis au programme de l'opération et le cas échéant révisé et ajusté par les instances de partenariat lors des différentes étapes du projet (voir annexe I).

Ce périmètre ne comprend pas :

- le confortement du pont de la Gibelotte existant ni son doublement par un ouvrage neuf. Par contre, le maître d'œuvre participera avec l'équipe projet aux réflexions, études préalables et expertises (inspections détaillées notamment) relatives à ce confortement et cet éventuel doublement. La mission de maîtrise d'œuvre pourra à terme être élargie sur ce point.
- la maîtrise foncière des terrains inclus dans le périmètre de l'opération. Néanmoins, le maître d'œuvre collaborera avec la personne qui en est en charge, notamment pour évaluer la nature, le coût et la faisabilité des mesures compensatoires ou correctives et les optimiser.

L'équipe de maîtrise d'œuvre réalise au quotidien sa mission de manière autonome. Il lui revient de mener ses travaux, organiser les réunions de travail, prendre contact avec les personnes ad hoc et collecter les informations nécessaires, au bénéfice de l'avancement du projet.

Elle collabore de manière constructive avec les partenaires de l'opération et, le cas échéant, les autres prestataires investis de missions particulières (paysagiste conseil, coordonateur SPS, contrôleur technique, maître d'œuvre ouvrage d'art, ...).

Elle informe le chef de projet des difficultés et des besoins qu'elle rencontre, afin de rechercher avec l'équipe projet les moyens d'y répondre dans l'intérêt de l'opération.

Elle assiste au besoin l'équipe projet dans la définition, la passation et le suivi de toutes prestations annexes au projet (reconnaisances, missions SPS, ...).

Le responsable et le chargé d'opération de la maîtrise d'œuvre seront membres de l'équipe projet et participeront autant que de besoin aux réunions du comité de suivi et du comité de pilotage.

Article 6 - Missions exercées par les agents mis à disposition

- Rémunération :

La Ville de Besançon verse aux agents mis à disposition la rémunération correspondant à leur grade (traitement, supplément familial de traitement le cas échéant), augmentée du régime indemnitaire afférent à leur grade.

Aucun complément de rémunération ne pourra être perçu par les agents. Seules des indemnités liées au remboursement de frais peuvent être versées par la CAGB.

- Remboursement à la Ville de Besançon :

La CAGB s'engage à rembourser à la Ville de Besançon l'intégralité de la dépense inhérente à la mise à disposition des agents, à savoir :

- la part des rémunérations des agents mis à disposition, les cotisations et les contributions y afférentes, correspondant à la quotité de la mise à disposition, comme définie dans le tableau de l'article 2 ;
- la part des moyens matériels affectés par la Ville de Besançon aux agents pour effectuer leur mission : montant réel correspondant ou, à défaut, montant le plus proche possible du coût réellement supporté.

Chaque année, en cas de constat d'un écart significatif entre les prévisions et la réalité, ces temps de travail donnent lieu à un réajustement validé par le comité technique.

Les montants dus par la CAGB à la Ville au titre d'une année donnent lieu à deux versements annuels :

- le premier au mois de juin de chaque année, correspondant à 50% de la contribution globale prévisionnelle de l'année concernée ;
- le solde en janvier de l'année suivante N+1, sur la base des coûts constatés des charges énumérées ci-dessus.

Pour la première année de mise en application de la convention, le premier versement (en juin) sera de 33 000 €, ce montant correspondant à 50 % de l'estimation prévisionnelle pour l'année 2014.

Afin de permettre le versement du solde par la CAGB, la Ville lui transmet un état récapitulatif des charges justifiant la facturation transmise. Cet état sera certifié par l'ordonnateur de la Ville.

Article 7 - Litiges

En cas de différend sur l'exécution ou sur l'interprétation de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher un accord amiable. A défaut, les litiges relevant de l'exécution de la présente convention relèvent du Tribunal administratif de Besançon.

Fait à Besançon, en deux exemplaires, le

Pour la Communauté d'Agglomération
du Grand Besançon

Le 1^{er} Vice-Président,

Gabriel BAULIEU

Pour la Ville de Besançon

Le Maire

Jean-Louis FOUSSERET

Annexe I - Préprogramme de l'opération

Ligne de transport en commun en site propre Gare Campus TEMIS

Objectifs du projet

- créer un lien performant de transport public entre la Gare de Besançon-Viotte, le campus universitaire de la Bouloie et le secteur de Temis.
- compléter l'axe structurant du tramway en assurant les correspondances de ce site avec l'axe Tramway en gare Viotte.
- structurer et améliorer la desserte du secteur nord-ouest de l'agglomération autour d'un axe fort TCSP, notamment en ce qui concerne :
 - la gare et le pôle d'échanges de Besançon Viotte.
 - les quartiers de Montrapon et de Battant (sur sa partie haute).
 - le technopôle TEMIS.
 - le campus universitaire de la Bouloie.
 - Palais des Sports, Stade Léo Lagrange, piscine Mallarmé.
- temps de parcours maximum sur les origines / destinations principales :

Trajet	Temps de parcours projet TCSP
Temis – Gare	≈ 16 min (gain de 20 %)
Campus – Gare	≈ 12 min (gain de 27 %)
- en matière d'aménagement urbain : requalifier l'espace public des voies le long du tracé

Caractéristiques principales du projet

- infrastructure d'environ 4,7 km ;
- 10 nouvelles stations ;
- fréquence élevée et grande amplitude horaire ;
- objectif de vitesse commerciale de 18 km/h ;
- fréquentation attendue de 9 000 voyages par jour en 2016 ;
- matériel roulant existant bénéficiant d'un équipement moderne (annonce vocale, accessibilité PMR, SAE, Girouette LED...) ;
- requalification de l'espace public avec un niveau qualitatif suffisant au regard de la création d'un site propre spécifique.

Coût prévisionnel (mars 2014)

Le budget prévisionnel affecté au projet est de 10 M€ pour le volet transport déplacement, aujourd'hui entièrement autofinancé par la CAGB dans le cadre de son PPIF.

Calendrier prévisionnel / phases de l'opération

- (i) Eté 2014 : DUP et premières maîtrises foncières
- (ii) Printemps 2014 : finalisation du programme de l'opération
- (iii) Eté / automne 2014 : études Avant projet (AVP) et Projet (PRO)
- (iv) Fin 2014 : passation des marchés de travaux
- (v) 2015 : réalisation des travaux pour une mise en service fin 2015 / début 2016

Principes généraux d'aménagement et de fonctionnement

- site propre intégral de la place Leclerc au palais des sports et en insertion centrale ;
- site propre partagé ailleurs ;
- **La maîtrise foncière est à prévoir dès le début des études pour que l'ensemble du tracé soit à terme intégralement en site propre.**
- priorité des transports en commun aux carrefours ;
- aménagement, accessibilité et équipements (DAT et information voyageur) des stations de type tramway ;
- circulation cycle continue, confortable et sécurisée tout le long du tracé. A confirmer au moment du programme : bande cyclable sur chaussée ou piste en dehors ;
- approche urbaine et paysagère cohérente sur l'ensemble du tracé du site propre.

Détail de l'insertion et secteurs sensibles :

- Pont de la Gibelotte en site partagé avec passage des bus en alternat avec circulation générale (sas par feux routiers).

Ce scénario de base permet dans un premier temps de concilier le fonctionnement du site propre et la conservation d'une capacité de circulation acceptable. Il donne le temps de faire le choix ultérieurement de réaliser ou non une passerelle et un doublement de l'ouvrage routier. Pour cela seront étudiés :

- les conditions techniques de prolongement de la vie du pont
- la faisabilité d'une passerelle/encorbellement modes doux (ouest)
- la faisabilité d'un doublement futur

Compte tenu des délais nécessaires à l'obtention d'une autorisation de réalisation de travaux en surplomb des voies ferrées (au mieux en 2017) et des résultats des premières approches de coûts, il est demandé d'intégrer dès à présent dans les études du projet le doublement du pont de la Gibelotte, c'est-à-dire son tracé et son insertion de part et d'autre de la voie ferrée de manière à permettre ultérieurement une accroche aisée du site propre sur le futur ensemble « ouvrage actuel / ouvrage neuf ».

- Place Leclerc et bas de la rue Voirin. Il s'agit d'un secteur sensible, les études de projet devront donc porter une attention particulière sur les points suivant :

- le stationnement qui est actuellement important et va être fortement impacté car réduit. Une enquête de stationnement sera faite par la Ville de Besançon, dont les conclusions seront intégrées dans le projet du site propre.
- la répartition et l'usage des espaces du fait de l'emprise disponible rue Voirin qui conduit à impacter les abords des magasins et activités ou à revoir plus finement l'insertion.
- il sera nécessaire de mener un travail en concertation avec les commerçants et les propriétaires.

- Carrefour rue Voirin / rue 60ième RI (desserte de nombreux immeubles)

Il sera nécessaire d'étudier et comparer à nouveau les deux alternatives : maintien du « tourne à gauche » en venant de l'extérieur ou suppression, avec un trajet un peu plus long pour les riverains (par la rue Weiss – voir ci-dessous).

- rue Voirin / articulation avec le projet « Vauban » :

L'articulation entre les deux opérations est à regarder et organiser avec attention (aménagements paysagers, circulations piétons et cycles, calendriers / démolitions, optimiser l'emprise du projet « site propre » le long de la voie ferrée, petits pavillons à l'entrée, ...) afin que cela ne génère pas de blocages ou de retards ni pour l'un ni pour l'autre. Mais ne semble pas devoir *a priori* poser de problème majeur.

Sur l'ensemble du secteur Leclerc/Voirin, il convient d'affiner la réflexion afin d'aboutir à un aménagement cohérent et global du secteur, permettant de maintenir des conditions satisfaisantes de fonctionnement du quartier, notamment des commerces. Etudier la faisabilité d'une circulation interne au projet Vauban, du maintien de l'accès à la rue du 60ième RI, de la création d'un parking de proximité.

- carrefour rue L Lagrange / rue Weiss :

Sera étudiée la possibilité de prévoir un « tourne à gauche » vers la rue Weiss en venant du stade. Cela pourrait présenter l'intérêt d'un itinéraire de substitution pour l'accès à la rue du 60ième RI et d'une relative décharge de la rue Voirin au niveau de la place Leclerc.

- avenue L Lagrange / Emprise disponible contrainte sur quasiment tout le linéaire :

Plusieurs sens de circulation supprimés aux intersections qui imposent de revoir le plan de circulation du quartier.

Activités et commerces au début de la rue (contrôle technique, ...) impactés :

Etude fine à mener, notamment accès et stationnement

Activités et commerces milieu (boulangerie – tabac – club de sport) impactés :

même problématique que ci-dessus. Etudier les possibilités d'optimisation à ce niveau :
Suppression du bâtiment de l'association sportive / « relogement » dans la maison ancienne voisine / Gain obtenu de l'autre côté de la rue et possibilité alors d'avoir quelques places de stationnement longitudinales face à la boulangerie et au tabac plutôt qu'en épi.

- carrefour rue L. Lagrange / rue observatoire :
Deux bâtiments à démolir qui vont libérer des surfaces significatives dont une petite partie seulement est utile au site propre lui-même.
Mener une réflexion quant à la destination et l'aménagement possible et envisageable des « délaissés » correspondants → espaces verts, noues d'infiltration du pluvial, stationnement compensateur / d'amélioration pour la copropriété voisine / le secteur, etc.
- rue de l'observatoire le long du palais des sports :
L'insertion envisagée avec une partie en site partagé (une voie sortante) est de nature à répondre aux attentes exprimées lors de la concertation (notamment par les commerçants du quartier) et à impacter *a minima* le parking du palais des sports (quelques places).
Sur le secteur Lagrange/Observatoire, il est envisageable, si nécessaire, d'impacter un peu plus le parking actuel du Palais des Sports, dans la mesure où des possibilités de stationnement peuvent être trouvées à proximité sur les délaissés des parcelles acquises dans le cadre du projet ou sur d'autres propriétés communales.

Sur le secteur de la Bouloie

Travailler à l'interface avec les cheminements piétons du campus et prévoir les emprises nécessaires à la création d'une rue bordée de trottoirs d'emprise confortable.

Articulation avec les travaux sur réseaux :

Le mode de transport retenu n'impose pas le dévoiement des réseaux en tant que tel.

Pour autant, dans le cadre d'un chantier de cette envergure (modification emprise de la voirie, renforcement de la structure et renouvellement de la couche de roulement) les gestionnaires et concessionnaires doivent être associés et interrogés quant à la présence de points singuliers et particularités (positionnement des émergents, gestion du pluvial, ...), à l'opportunité de renforcer ou renouveler leurs réseaux préalablement à la mise en service du TCSP, voire même la réalisation des travaux.

De même, l'aménagement du site propre doit tenir compte des contraintes futures d'exploitation du réseau de bus (stations fixes, emprise du site propre, interruption / déviation bus, intervention de nuit, niveau d'équipement des stations - DAT, borne info, présence d'eau ou non, ...). Pour cela un travail sera mené avec l'exploitant du réseau GINKO dès le début des études

Une réflexion spécifique sera aussi menée en matière d'eaux pluviales afin de privilégier l'infiltration et la réutilisation de l'eau de pluie à un rejet au réseau de collecte (noues, fossés d'infiltration, ...). Une candidature sera élaborée et présentée dans le cadre de l'appel à projet lancé par l'Agence de l'Eau sur ce thème (dépôt des dossiers annoncé pour septembre 2014).

Tous ces aspects sont à intégrer dans la mission de maîtrise d'œuvre, notamment au cours des études et au titre de l'ordonnancement et de la coordination des travaux.

L'impact sur le planning des travaux de réseaux qui pourraient être réalisés par les concessionnaires sera à définir et à intégrer dans le calendrier du projet.