



MISSION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA REALISATION DU PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE DE GUADELOUPE

MARCHE SUBSEQUENT N°4.2 : MISSIONS COMPLEMENTAIRES POUR REALISATION DES DOSSIERS REGLEMENTAIRES ET POUR PREPARATION DES MOE

18 mars 2025



SOMMAIRE

1	NOTRE COMPREHENSION DE LA COMMANDE.....	3
1.1	Contexte : projet de TCSP de Guadeloupe et avancement actuel	3
1.2	Objectif du Marché Subséquent n°4.2.....	4
2	NOTRE METHODOLOGIE POUR LA MISSION.....	5
2.1	Dossiers MECDU.....	5
2.2	Dossier de dérogation espèce protégée.....	6
2.3	Dossiers de demande d'autorisation de défrichement et d'abattage d'arbres d'alignement.....	8
2.4	Etudes Hydrauliques complémentaires	9
2.5	Reprise des plans	11
2.6	Accompagnement au choix du Matériel Roulant.....	13
2.7	Réunions et échanges.....	15
3	NOTRE ORGANISATION ET LES MOYENS HUMAINS.....	16
3.1	Organigramme et intervenants.....	16
4	PLANNING DE LA MISSION	22



1 NOTRE COMPREHENSION DE LA COMMANDE

1.1 Contexte : projet de TCSP de Guadeloupe et avancement actuel

Le projet de Transport en Commun en Site Propre de la Guadeloupe est la résultante d'une convergence des objectifs et des moyens de l'ensemble des acteurs de la mobilité de la Guadeloupe. Ce projet, visant à mettre en œuvre l'armature principale d'un schéma unique de mobilité, a été conçu sous le pilotage et la coordination du Syndicat Mixte des Transports et de la Région Guadeloupe et a été lauréat de l'Appel à Projet « Transports en Commun et de Mobilité durable hors Ile-de-France » en 2021. Le projet global à long terme, porte sur l'ensemble des axes structurants de l'Agglomération Centre, sur les deux îles principales que sont Grande-Terre et Basse-Terre avec un linéaire total de 45 km de voies aménagées pour les transports en commun. Il s'agit de mettre en place des voies dédiées aux bus sur le réseau routier qui permet la liaison entre les deux îles principales de Guadeloupe, avec une desserte des principales zones d'emplois, des quartiers prioritaires de la ville, des principaux équipements et pôles générateurs de déplacements comme l'aéroport Pôle Caraïbe, le CHU ou encore la gare maritime de Bergevin. Ce schéma prévoit l'aménagement d'environ 40 stations sur le tracé du TCSP et une dizaine de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), avec des vocations différentes selon leur emplacement. L'objectif est de disposer de trois lignes fortes, interconnectées avec le réseau de transports en commun desservant toute l'Agglomération Centrale. La réalisation de ce projet s'appuiera sur la restructuration globale de l'ensemble des offres de mobilité. L'objectif principal du projet est de susciter un report modal important vers les transports en commun et modes actifs du fait d'une amélioration significative du niveau de service sur les lignes structurantes créées, notamment grâce à :

- La mise en œuvre de nombreuses portions en site propre, protégeant les bus des phénomènes de congestion routière ;
- La mise en place d'une priorité donnée aux bus aux principales intersections ;
- Une forte augmentation de la fréquence (10' à 15' sur chaque ligne contre 30' aujourd'hui) ;
- Un élargissement de l'amplitude horaire des services (5h00-21h00) ;
- La mise en place d'un système d'information voyageurs en temps réel, via une application, de l'affichage en station et de l'affichage embarqué ;
- La mise en circulation d'un matériel roulant identifiable, confortable et capacitaire ;
- La mise en œuvre d'itinéraires sécurisés et qualitatifs à destination des modes actifs ;
- Une interconnexion avec les autres modes de déplacement travaillée : transport interurbain, transports urbains, véhicules particuliers, transport maritime et aéroportuaire, modes actifs, etc.

Ce projet va garantir une desserte de haut niveau de service pour les plus de 52 000 personnes et 44 000 emplois qui sont situés dans les 500m autour de l'itinéraire des trois lignes structurantes. Cela représente 40% de la population de la zone équipée, soit les quatre communes du tracé, et 65% des emplois desservis. L'insertion du projet dans le centre-ville a aussi vocation à s'inscrire dans une démarche de rénovation urbaine générale, dites « de façade à façade », en partenariat avec les collectivités concernées. Les différents acteurs du projet ont pour ambition de faire évoluer significativement les pratiques de mobilité sur le territoire. Moins de voiture, plus de transports en commun et de mobilités actives pour préserver la Guadeloupe et offrir à la population une alternative efficace pour ses déplacements.

Le SMT accompagné de son AMO a lancé depuis septembre 2023 un large travail partenarial avec les différentes collectivités impliquées, a défini une identité visuelle pour le projet, et amorcé un travail resserré avec les équipes de l'Autorité Environnementale afin de définir un planning général de l'opération en vue de respecter la contrainte imposée par le financement obtenu dans le cadre de l'appel à projet : démarrage des travaux le 31 décembre 2025 au plus tard. En parallèle, des études préliminaires ont été réalisées sur les tronçons de la phase 1 du projet.

Ce travail a abouti en 2024 sur un consensus des partenaires concernant :

- Le nom et l'identité visuelle du projet ;
- La méthodologie générale mise en œuvre en vue de la réalisation du projet ;
- Les principes d'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet ;
- Un plan de financement actualisé ;
- Les tracés des deux phases du projet ;
- Les principes d'aménagement des différents tronçons du projet.

A partir de ce consensus, la conception des tronçons court terme a été approfondie, et l'élaboration des dossiers réglementaires nécessaires à l'obtention d'une Autorisation Environnementale démarrée. L'objectif est d'obtenir une autorisation de démarrer les travaux avant la fin de l'année 2025.

1.2 Objectif du Marché Subséquent n°4.2

L'approfondissement des études a fait émerger la nécessité de réaliser un certain nombre d'études techniques et réglementaires complémentaires en vue de :

- ✓ Proposer un projet compatible avec tous les projets connexes du territoire
- ✓ Constituer des dossiers réglementaires complets aux yeux de l'autorité environnementale et de la Police de l'Eau.

L'objet de ce marché est donc de compléter les études techniques et réglementaires initialement prévues dans le MS2.3 et le MS4 de manière à être en mesure de finaliser les dossiers réglementaires, et d'être en mesure de lancer les missions de maîtrise d'œuvre.

Ce marché contient de plus un complément nécessaire au choix du matériel roulant.

2 NOTRE METHODOLOGIE POUR LA MISSION

2.1 Dossiers MECDU

Après analyse le projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme des communes Morne-à-l'Eau, de Pointe-à-Pitre et de Petit Bourg. Nous réaliserons donc trois dossiers de mises en compatibilité de l'ensemble des documents qui compose ces plans locaux d'urbanisme au titre de l'article L123-14-2 du Code de l'Urbanisme et à inscrire éventuellement un emplacement réservé.

Les dossiers seront donc distincts et comprendront :

- Une présentation générale de l'opération, l'objet et les modalités de mise en compatibilité ;
- Une notice explicative présentant notamment :
- Les caractéristiques du projet justifiant l'emplacement réservé,
- Les impacts environnementaux du projet et les mesures en faveur de son insertion dans l'environnement communal,
- La situation du (ou des) documents d'urbanisme applicables dans la commune à la date d'ouverture de l'enquête,
- L'impact du projet sur la vocation des sols de la commune du document d'urbanisme en vigueur et les mesures associées : surface concernée par zones, déclassement d'EBC, compatibilité avec le PADD...
- La catégorie de classement sonore de l'infrastructure et la largeur de la bande de secteurs affectée par le bruit,
- Un extrait du document d'urbanisme actuel : règlement et pièces graphiques ;
- Une proposition de mise en compatibilité : règlement et pièces graphiques ;
- La liste des emplacements réservés modifiés.

Une attention particulière sera portée aux phrases insérées pour aboutir à la modification des règlements, les termes seront choisis avec soin afin de limiter l'impact de la modification à la stricte réalisation du projet et permettre sans recours la réalisation de celui-ci, ainsi que des mesures prises en faveur de l'environnement.

Exemple d'extrait du règlement graphique du PLU de Morne-à-l'Eau – Secteur 6 – Planche 3



Nous présenterons ces choix et soumettrons à l'avis des communes concernées en amont du dépôt des dossiers, de manière à les informer de la démarche, les associer et, in fine, fluidifier l'instruction des dossiers.

Livrables :

- 3 dossiers MECDU ;
- Tous les supports de présentation liés à ces rapports qui se révéleraient nécessaires.

2.2 Dossier de dérogation espèce protégée

La mission visant à accompagner la maîtrise d'ouvrage dans la mise en place des mesures compensatoires écologiques et la demande de dérogation espèces protégées sera réalisée en plusieurs étapes méthodiques garantissant la conformité réglementaire et l'efficacité écologique des actions proposées.

La méthode proposée comprend en préambule un accompagnement à la première et principale étape : la réduction des impacts. La connaissance des enjeux permet d'accompagner la recherche d'optimisations dans la conception de manière à réduire au maximum les impacts.

2.2.1 Identification d'un site de compensation éligible

- Analyse des bases de données, interrogation du cadastre et consultation des acteurs institutionnels : mobilisation des bases de données environnementales et concertation avec la DEAL, l'ONF et les propriétaires/gestionnaires de parcelles éligibles afin d'identifier des sites potentiels.
- Réunions de pré-validation : échanges avec la DEAL pour vérifier en amont l'éligibilité des sites avant leur instruction formelle.

2.2.2 Visites de terrain et sélection du site optimal

- Inspection des parcelles pressenties en collaboration avec le ou les propriétaires afin d'évaluer leur état de dégradation et leur potentiel de gain écologique.
- Choix du site de compensation : nous privilégierons les sites les plus dégradés pouvant bénéficier d'une restauration écologique significative à travers les mesures compensatoires envisagées.

2.2.3 Réalisation de l'état initial écologique des parcelles

- Caractérisation des habitats et espèces présentes sur les sites retenus afin de disposer d'une base de référence pour l'évaluation des gains écologiques futurs.
- Recueil des données nécessaires à l'élaboration du dossier de demande de dérogation espèces protégées.

2.2.4 Définition et chiffrage des mesures compensatoires

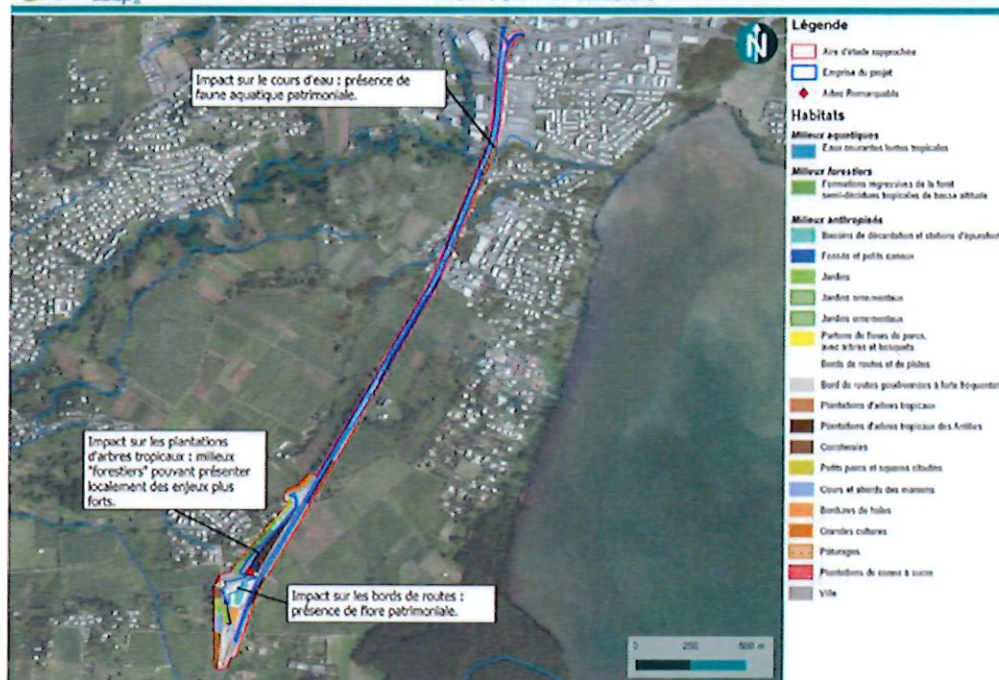
- Élaboration des mesures de compensation : définition des actions écologiques nécessaires pour recréer un équilibre entre les pertes causées par le projet et les gains obtenus sur le site de compensation.
- Évaluation des coûts et du programme de mise en œuvre : chiffrage des interventions.

2.2.5 Définition et chiffrage du suivi écologique

- Proposition d'un protocole de suivi scientifique permettant d'évaluer l'efficacité des mesures compensatoires mises en place.
- Intégration de ce suivi dans une démarche pérenne garantissant le respect des obligations réglementaires et la validation des objectifs écologiques.

2.2.6 Production des livrables et accompagnement du MOA

- Rédaction du dossier de dérogation espèces protégées, incluant l'état initial des parcelles, la description des mesures compensatoires et le suivi proposé. Le dossier sera illustré par des cartographies localisant les enjeux, et synthétisé dans des tableaux faisant apparaître les principaux enjeux.
- Rédaction du projet de courrier d'accord de principe entre le MOA et le Département pour la mise à disposition foncière.
- Préparation des supports de présentation destinés à faciliter les échanges avec les services instructeurs et partenaires du projet.



EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE DES IMPACTS RESIDUELS

Tableau 98 : Impacts résiduels du projet sur les habitats, la flore et la faune pour le tronçon de Pointe-à-Pitre

Habitats	Groupes biologiques concernés	Effets prévisibles	Phases du projet	Risques d'impacts sur les habitats/espèces (Impact « brut »)	Mesures d'atténuation (E/R)	Caractérisation de l'impact sur la biodiversité après mesures E/R	Impact résiduel
Milieux aquatiques et humides							
Eaux courantes lentes tropicales	Habitat patrimonial	Destruction et dégradation physique des habitats ou habitats d'espèces. Altération biogéochimique des milieux.	Conception/Travaux	Destruction et dégradation du cours d'eau présent sur l'aire d'étude rapprochée.	MR01 – Assistance environnementale par un écologue. MR02 – Baliser et mettre en défend les zones sensibles. MR03 – Adaptation de la période de suppression de la végétation aux périodes de sensibilités de la faune. MR09 – Réduire les pollutions (déchets, rejets, pollutions chimiques, etc.) dans le milieu naturel. MR10 – Réduire l'altération des continuités écologiques pour les milieux aquatiques et humides.	<u>Absence de perte de biodiversité :</u> Ce milieu est déjà très fortement dégradé et ne présente que très peu d'intérêts floristiques et faunistiques. Les mesures mises en œuvre doivent permettre d'éviter le risque d'altération de ce milieu, ainsi que la destruction et la perturbation d'individus de faune aquatique.	Négligeable
	Flore, Faune aquatique	Destruction d'individus. Perturbation.		Destruction et perturbation des individus d'espèces recensées dans le cours d'eau.			
Zones inondées en permanence à <i>Rhizophora mangle</i> et <i>Avicennia germinans</i>	Habitat patrimonial, Flore, Faune	Dégradation physique des habitats ou habitats d'espèces. Altération biogéochimique des milieux.	Conception/Travaux	Dégradation des zones de mangroves à proximité de l'emprise du projet.	MR01 – Assistance environnementale par un écologue. MR02 – Baliser et mettre en défend les zones sensibles. MR09 – Réduire les pollutions (déchets, rejets, pollutions chimiques, etc.) dans le milieu naturel. MR10 – Réduire l'altération des continuités écologiques pour les milieux aquatiques et humides.	<u>Absence de perte de biodiversité :</u> Les milieux de mangroves aux enjeux écologiques modérés sont situés en dehors de l'emprise du projet mais à proximité (15 mètres). Les dispositifs mis en œuvre en phase conception et en phase travaux doivent permettre d'éviter le risque d'altération de ces zones humides.	Négligeable
Franges maritimes à <i>Rhizophora mangle</i>							
Zones inondées temporairement à <i>Avicennia germinans</i> et <i>Rhizophora mangle</i>	Habitat patrimonial, Flore, Faune	Dégradation physique des habitats ou habitats d'espèces. Altération biogéochimique des milieux.	Conception/Travaux	Aucuns impacts.	/	<u>Absence de perte de biodiversité :</u> Cet habitat à enjeu fort est situé en dehors de l'emprise du projet (750 m). L'impact résiduel est donc nul sur cet habitat.	Nul
Milieux forestiers							

EXEMPLE DE TABLEAU SYNTHETIQUE DES ENJEUX ET MESURES PROPOSEES

Cette méthodologie garantira la mise en place d'une compensation écologique rigoureuse, conforme aux exigences réglementaires et assurant un réel bénéfice pour la biodiversité impactée.

Livrables :

- Le dossier de dérogation espèce protégée comprenant notamment l'état initial des parcelles et la description des mesures compensatoires ;
- 1 projet de courrier d'accord de principe entre le MOA et le Département pour la mise à disposition de foncier dans le cadre de la compensation ;
- Tous les supports de présentation liés à ces rapports qui se révéleraient nécessaires. .

2.3 Dossiers de demande d'autorisation de défrichement et d'abattage d'arbres d'alignement

Les allées et alignement d'arbres constituent un patrimoine paysager à préserver ainsi qu'une source de végétation au cœur des villes, favorable à la biodiversité et à l'être humain. De ce fait, les alignements d'arbres sont protégés par le code de l'environnement et le décret n° 2023-384 du 19 mai 2023 précise les procédures de demande d'autorisation.

Ainsi, « Le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit. » et nécessite de réaliser une demande afin d'obtenir une autorisation auprès du représentant de l'Etat dans le département Cette demande sera intégrée à la demande d'autorisation environnementale.



Exemple d'arbres d'alignement abattus dans le cadre du projet - Section 3c – Boulevard Chanzy (Google Street View, 2020)

Le dossier comporte les éléments suivants :

- L'identité et les coordonnées du pétitionnaire ;
- La localisation et la description de l'allée d'arbres ou de l'alignement d'arbres concerné et de la voie ouverte à la circulation publique le long de laquelle les arbres sont implantés ;
- La description des opérations projetées faisant apparaître leur nature, le ou les arbres concernés ainsi que le motif fondant ces opérations, et pour celui-ci, les pièces spécifiques mentionnées à l'article R. 350-23 ou au 2° de l'article R. 350-28 ;
- La preuve de l'information du propriétaire de l'allée ou de l'alignement d'arbres sur les opérations projetées lorsque celui-ci est différent du pétitionnaire ;
- Le plan de situation à l'échelle de la commune ;
- Le plan de masse coté dans les trois dimensions faisant notamment apparaître le ou les arbres concernés par les opérations, leur positionnement au sein de l'allée ou de l'alignement ainsi que la distance de leur implantation par rapport à la voie ouverte à la circulation publique ;
- Des documents tels que photographies ou dessins permettant d'évaluer les effets du projet sur le paysage ;

- Le descriptif et le calendrier des mesures de compensation envisagées en plus de celles nécessaires en application des articles L. 163-1 à L. 163-5. Le cas échéant, sont expliquées les raisons pour lesquelles la compensation ne peut pas être faite à proximité de l'allée ou de l'alignement, et la distance prévue.

« Toute opération volontaire entraînant la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière est considérée comme un défrichement » (L.341-1 du Code forestier). Elle nécessite alors une autorisation préalable, délivrée ou non à la suite de l'instruction du dossier de demande de défrichement. Dans le cadre du projet, nous effectuerons la rédaction du document CERFA n°13632*08 conformément à la réglementation. Nous présenterons à ce titre succinctement le demandeur et la nature du projet. Nous listerons également les propriétaires des terrains faisant l'objet de la demande d'autorisation de défrichement ainsi que leurs caractéristiques (localisation, superficie totale, superficie à défricher, classement au PLU). Notre étude ne comprend pas l'état phytosanitaire des végétaux et la caractérisation du boisement mais intégrera les données disponibles remises par le MOA.

Livrables :

- 1 dossier de demande d'autorisation de défrichement ;
- 1 dossier de demande d'autorisation de porter atteinte à des alignements d'arbres ;
- 3 courriers d'information sur les alignements d'arbres visés ;
- Tous les supports de présentation liés à ces rapports qui se révéleraient nécessaires.

2.4 Etudes Hydrauliques complémentaires

Les études hydrauliques complémentaires seront menées en plusieurs étapes structurées afin de répondre aux besoins identifiés par les premières études, et aux exigences exprimées par la Police de l'eau. La méthodologie adoptée pour cette mission s'articule autour des étapes suivantes :

2.4.1 Collecte des données d'entrée :

Nous procéderons à une collecte des données d'entrée disponibles, notamment les données topographiques, les plans d'aménagement, les historiques d'aléas et les caractéristiques des réseaux hydrauliques existants. Cette collecte inclura également des échanges avec les porteurs de projets, concessionnaires de réseaux, et les services de la Police de l'eau pour assurer la pertinence et l'actualité des informations.

Cette collecte sera complétée lorsque nécessaire par des reconnaissances terrain.

2.4.2 Cadrage des études avec la Police de l'eau :

Une phase d'échanges avec la Police de l'eau sera organisée pour définir précisément le périmètre, les objectifs, et les critères de chaque étude hydraulique. Ce cadrage permettra de garantir que les enjeux spécifiques de chaque zone, notamment les risques d'inondation, soient pris en compte dans les études, et que les livrables conviennent aux exigences de la Police de l'Eau pour l'instruction de la demande d'Autorisation Environnementale.

2.4.3 Réalisation des études et modélisations :

Pour chaque zone géographique identifiée (PEM de Versailles, PEM de Gourdeliane, centre-ville de Pointe-à-Pitre/Abymes, secteur de l'Aéroport et PEM du Raizet), des modélisations hydrauliques spécifiques seront réalisées en prenant en compte les caractéristiques pluviales, et fluviales lorsque justifié (Gourdeliane notamment). Une attention particulière sera portée à l'analyse de la balance déblais/remblais par bassin versant et à l'identification des zones vulnérables aux inondations sur le secteur centre-ville. Cette analyse permettra à la Police de l'Eau de confirmer l'absence de nécessité de réaliser une étude fluviale sur le centre-ville.

2.4.4 Rédaction des rapports :

À l'issue des modélisations et des analyses, des rapports détaillés seront rédigés pour chaque étude hydraulique. Ces rapports comprendront un descriptif de la méthodologie déployée, les résultats des modélisations, les prescriptions de mesures d'adaptation adaptées aux spécificités locales et les recommandations pour la gestion des risques d'inondation.

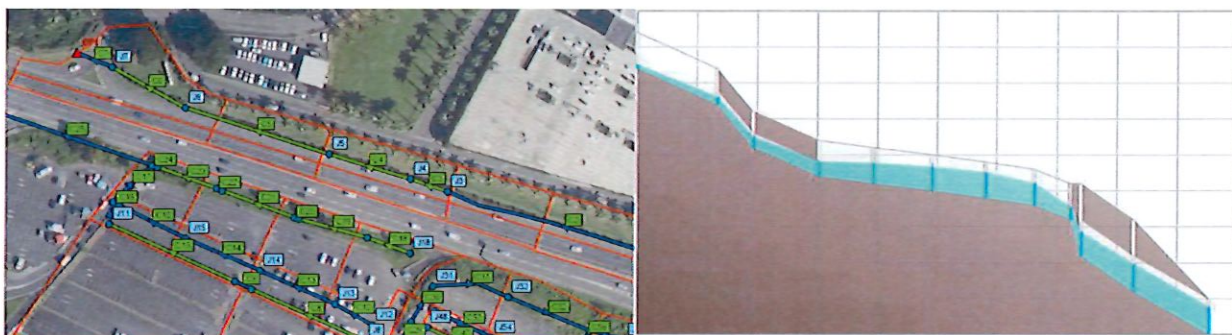
2.4.5 Préparation et présentation des conclusions :

Afin d'assurer une communication efficace avec la Police de l'eau, des supports de présentation clairs et adaptés seront élaborés pour chaque échange. Une présentation des résultats et des mesures proposées sera réalisée en réunion avec la Police de l'eau, permettant ainsi de valider les solutions proposées et de recueillir les retours nécessaires pour affiner les préconisations et fluidifier ensuite l'instruction du dossier.

Cette approche garantira la rigueur scientifique et technique de l'étude, tout en assurant la prise en compte des besoins de la Police de l'eau et des spécificités locales.

2.4.6 Outils utilisés pour les modélisations :

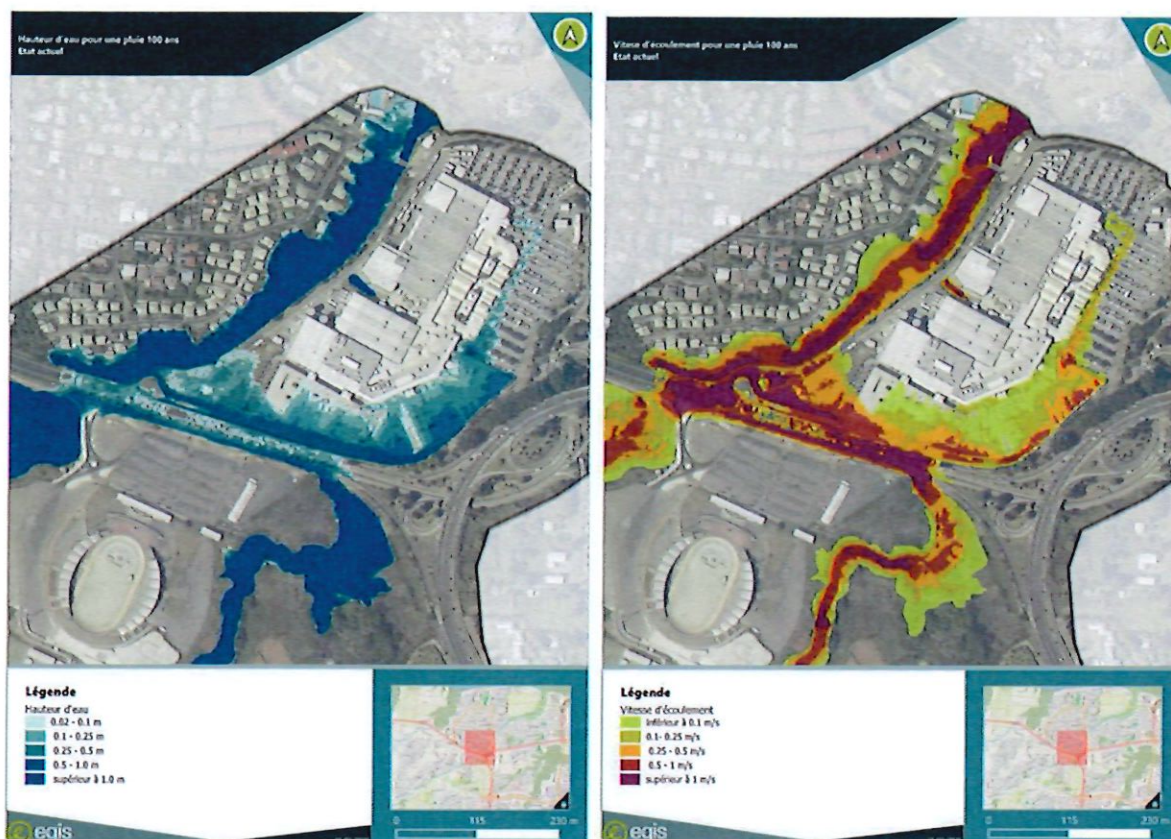
Dans le cadre des modélisations pluviales, nous avons eu recours à un logiciel de modélisation 1D d'hydrologie urbaine. Le modèle mathématique utilisé est **PCSWMM** développé par CHI Software.



EXEMPLES DE RENDUS PCSWMM



Dans le cadre des modélisations fluviales, le logiciel retenu est le logiciel INFOWORKS ICM. INFOWORKS s'appuie sur un modèle de simulation hydraulique particulièrement complet (résolution totale des équations de Barré de Saint-Venant). Il permet de simuler des pluies synthétiques ou observées (événements ponctuels ou chroniques) et de propager les débits générés sur les bassins versants étudiés.



EXEMPLES DE RENDUS (HAUTEURS D'EAU ET VITESSES D'ÉCOULEMENT) INFOWORKS ICM

Livrables :

- 4 rapports d'études hydrauliques comprenant des prescriptions de mesures d'adaptation ;
- Tous les supports de présentation liés à ces rapports qui se révéleraient nécessaires.

2.5 Reprise des plans

La mission de reprise et d'actualisation des études préliminaires détaillées sera menée en plusieurs étapes méthodiques afin d'intégrer les nouvelles contraintes identifiées par les partenaires et la DEAL. L'approche adoptée s'organisera comme suit :

2.5.1 Analyse des études existantes et identification des ajustements nécessaires

Une première phase consistera à analyser en détail les plans et études préliminaires déjà réalisés pour chaque secteur concerné (tronçon Patrick Saint-Eloi, PEM de Gourdeliane, PEM de Versailles), et de recueillir toute donnée d'entrée utile à la reprise des plans.

En première analyse, il nous semble opportun de disposer notamment :

- Des plans du projet GBH ;
- De toute information sur les réseaux de transports urbains et interurbain desservant la zone de Versailles ;
- D'un plan ou d'un listing des parcelles concernées par la maîtrise foncière du projet RUCAP de Vieux Bourg.

Cette analyse permettra d'identifier précisément les éléments nécessitant une mise à jour en fonction des nouvelles contraintes :

- Intégration des enjeux d'acquisitions foncières et prise en compte des périmètres DUP ;
- Mise en compatibilité avec des projets connexes ;
- Anticipation des évolutions du périmètre du SMT ;
- Autres besoins de mise à jour ou ajustements à l'occasion de ces reprises, qui n'auraient pas spécifiquement été mentionnés dans le cahier des charges.

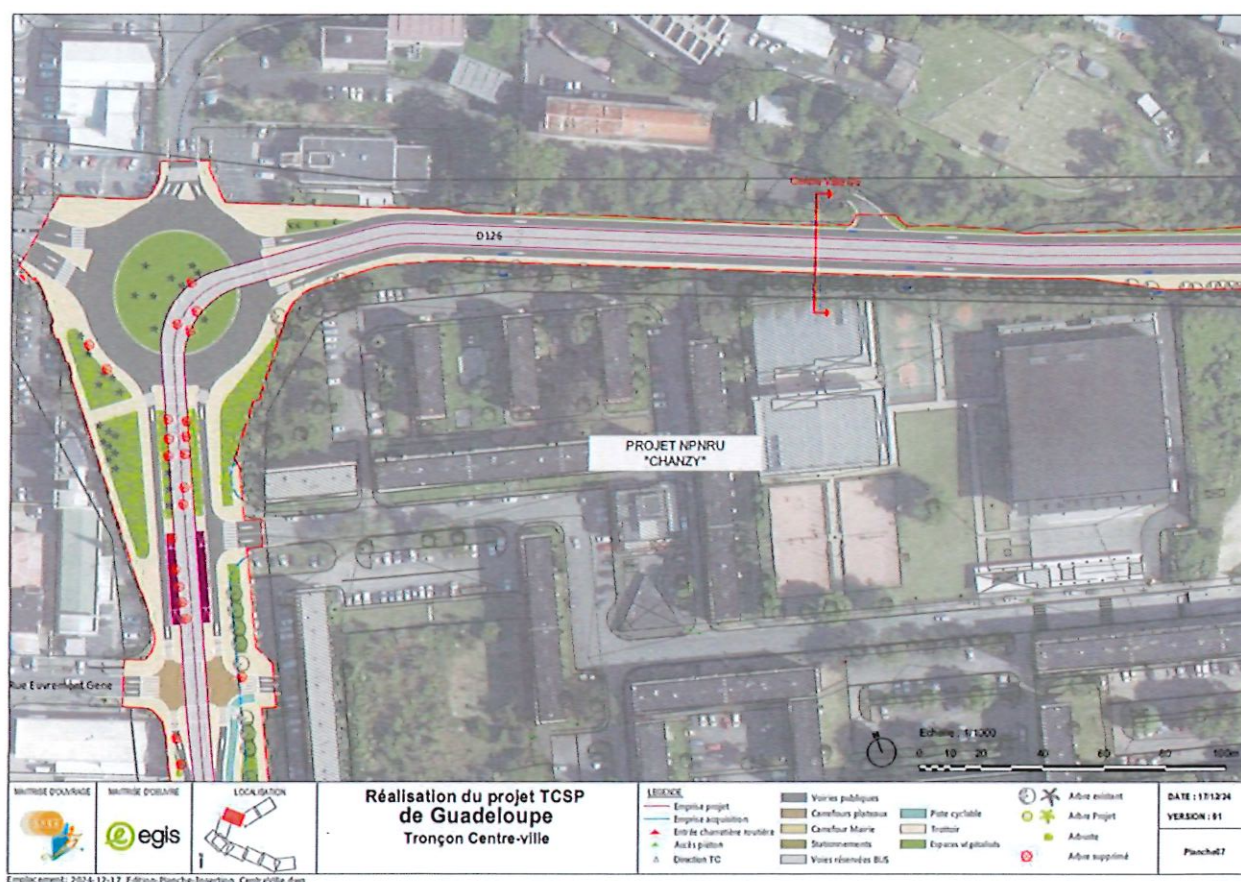
Cette phase sera complétée par un travail en lien étroit avec le SMT afin d'aboutir sur une expression du besoin de reprise le plus précis possible, et ainsi faire en sorte que les reprises soient faites de la manière la plus efficace possible au vu des contraintes fortes de délais.

2.5.2 Reprise de la conception et mise à jour des plans

Sur la base des besoins identifiés, la conception des plans sera ajustée afin d'intégrer les nouvelles contraintes. Cette étape impliquera :

- La modification des tracés et emprises si nécessaire,
- L'adaptation des principes d'aménagement pour garantir leur compatibilité avec les autres projets en interface,
- L'actualisation des plans en tenant compte des retours des partenaires et de la DEAL.

Les plans seront repris sous AutoCAD, et exportés au format PDF, dans des cahiers de plans A3 légendés et localisés de manière à pouvoir être aisément insérés dans les dossiers réglementaires. Les aplats de couleur respecteront la chartre graphique imposée dans le cadre des dossiers réglementaires, et du référentiel de conception du projet.



EXEMPLE DE PLANCHE DE RENDU

Les plans nouvelle version seront alors présentés au SMT afin de confirmer qu'ils répondent au besoin exprimé.

2.5.3 Mise à jour des analyses et estimations

Une fois les nouveaux plans validés, toutes les analyses et estimations associées seront mises à jour, notamment :

- L'évaluation des impacts fonciers,
- L'analyse technique et réglementaire : surfaces imperméabilisées, équilibre déblais/remblais, études hydrauliques, quantification des arbres plantés et abattus, impact faune/flaure, etc.,
- L'estimation des coûts et des phasages de réalisation.

Cette méthodologie assurera une prise en compte rigoureuse des évolutions du projet tout en garantissant la cohérence et la faisabilité des nouvelles propositions.

Livrables :

- Les nouvelles versions des plans et analyses ;
- Tous les supports de présentation qui se révéleraient nécessaires.

2.6 Accompagnement au choix du Matériel Roulant

Afin d'accompagner le SMT dans le choix du matériel roulant des lignes Kéti, la mission sera menée selon une approche structurée intégrant analyse comparative, diagnostic technique et échanges avec des acteurs disposant de retours d'expérience pertinents. La méthodologie suivie s'articulera en plusieurs étapes :

2.6.1 Diagnostic des infrastructures existantes

Dans un premier temps, nous mènerons une analyse des infrastructures actuelles (dépôts, stations, systèmes d'alimentation et de maintenance) pour évaluer leur compatibilité avec les différentes motorisations envisagées.

Puis dans un second temps, nous identifierons les éventuelles adaptations nécessaires pour assurer l'intégration du nouveau matériel roulant.

Le nouveau matériel sera choisi en s'appuyant sur le benchmark, l'analyse multicritère et le retour d'expérience d'une autre collectivité comme détaillé ci-après.

2.6.2 Benchmark et analyse multicritères

Le benchmark sera basé sur nos retours d'expérience sur des projets TCSP similaires réalisés en AMO ou MOE.

Il s'appuiera notamment sur :

- Une identification et analyse des motorisations disponibles sur le marché, en tenant compte des spécificités d'exploitation en milieu tropical (conditions climatiques, fiabilité, maintenance, coûts d'exploitation).
- Étude des retours d'expérience de projets similaires afin d'identifier les solutions les plus adaptées au contexte du SMT.
- Évaluation des différentes options selon une grille multicritères intégrant des aspects techniques, environnementaux, économiques et opérationnels (taille du véhicule, équipements...).

	18m à recharge en ligne Electrique	18m à recharge lente Electrique	Hydrogène
Maintenance	Contrat flexible + accompagnement possible + formation	Contrat flexible + accompagnement possible + formation	Accompagnement possible + formation
Compatibilité avec l'énergie disponible	Coupure d'électricité pouvant impacter la recharge, dimensionnement à étudier finement	Coupure d'électricité pouvant impacter la recharge, dimensionnement à étudier finement	Filière hydrogène en cours de développement, quel planning ?
Aménagement en ligne	3 terminus équipés	rien	rien
Aménagement atelier	- passerelles pour accès toiture - local stockage batterie - surfaces de stockage adaptées aux pièces de recharges	- passerelles pour accès toiture - local stockage batterie - surfaces de stockage adaptées aux pièces de recharges	- passerelles pour accès toiture - local stockage batterie - surfaces de stockage adaptées aux pièces de rechange - environnement ATEX -> étude ATEX
Aménagement remisage	rien si charge type station-service	1 borne / place	rien
Aménagement global du dépôt	1 à 2 mâts de charge, type station-service. Etudier la mutualisation avec le terminus maringouin 1 sous-station électrique	Local de mise en quarantaine coupe-feu	- Station de production, stockage et distribution d'hydrogène (~600m³) - OU station de production, stockage et distribution d'hydrogène (~300m³)
Évolution 24m	Gamme développée par certains constructeurs	Gamme développée par certains constructeurs	1 seul constructeur pour horizon 2025
Concurrence	oui	oui	Non pour des 18m et 24m
Phasage de la ligne	Mâts de charge intermédiaires sur la ligne, à étudier	Pas d'impact car absence d'infrastructures en ligne	Pas d'impact
Exploitation	Type station-service	Service jockey pour la recharge des bus	Type station-service, temps de remplissage plus long qu'un plein diesel
Planning	opérationnel fin 1er semestre 2021	opérationnel fin 1er semestre 2021	Station de production sur site opérationnelle en 3ème semestre 2024
ICPE	rester en dessous de 600kW pour ne pas être soumis à la rubrique ICPE 2925	rubrique 2925 : Puissance > 600kW; déclaration ICPE + arrêté du 3 août 2018	rubrique 1416 : quantité de gaz stocké > 1t : autorisation ICPE + étude de risque à mener
Concession locale Bus	oui	non	non

2.6.3 Échanges avec une collectivité ou AMO disposant d'un retour d'expérience pertinent

Nous proposons l'organisation d'un échange (à priori en distanciel) avec une collectivité ou une assistance à maîtrise d'ouvrage ayant expérimenté des solutions similaires. Nous proposons en première approche de réaliser cet échange avec l'AMO ou la Maitrise d'ouvrage du TCSP de Cayenne.

Cet échange sera ensuite analysé afin de tirer des enseignements de cette rencontre et d'intégrer des éléments clés dans le processus d'aide à la décision.

2.6.4 Accompagnement du SMT vers un arbitrage

Cette partie constituera une synthèse des analyses précédentes afin de présenter les résultats du benchmark et les conclusions du diagnostic pour orienter le SMT vers un choix de matériel roulant tout en tenant compte des contraintes budgétaires, des objectifs de performance et de la stratégie de transition énergétique du territoire.

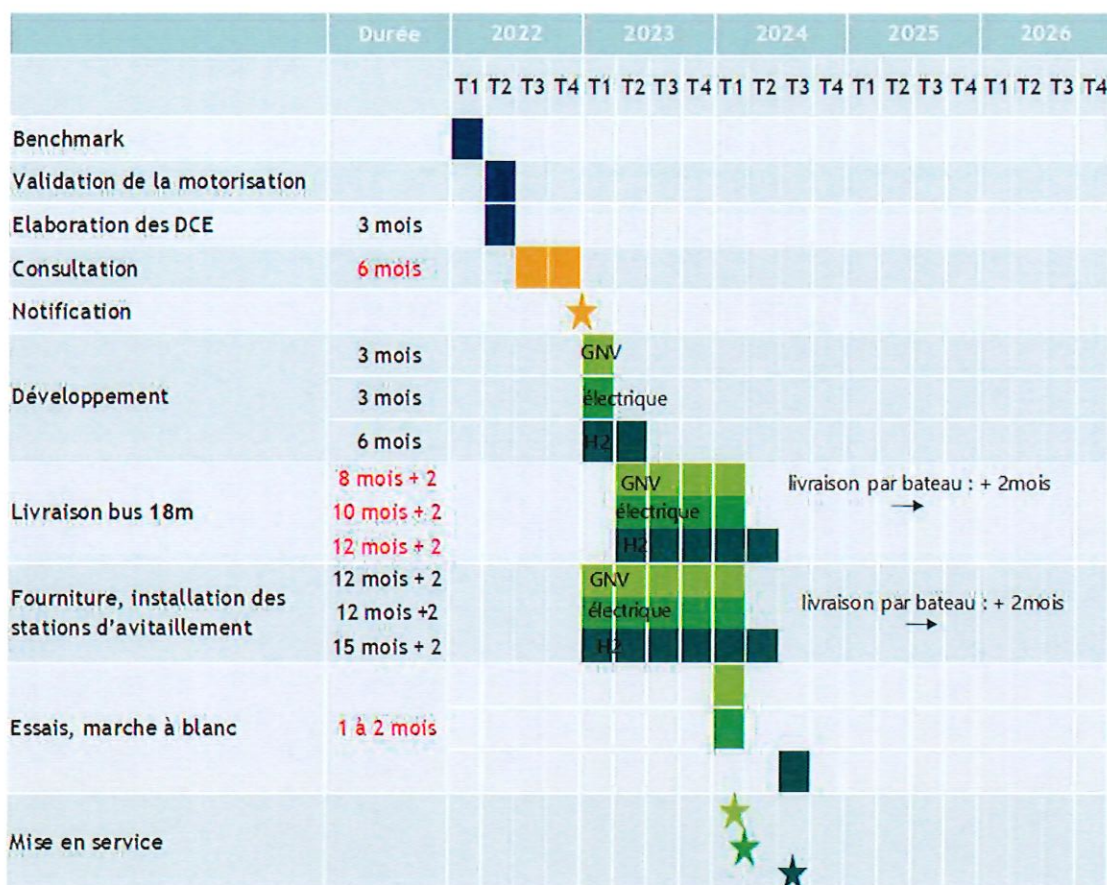
2.6.5 Quantification du nombre de véhicules à acquérir

Ici sera réalisé la définition précise des besoins en matériel roulant en fonction du projet de transport, des prévisions de fréquentation et des niveaux de service attendus. Nous travaillerons avec des outils de graphicaie dédiés à ce type de travaux.

2.6.6 Élaboration d'un calendrier d'acquisition

Nous proposons ici la construction d'un calendrier d'acquisition cohérent avec le planning global du projet et la mise en service progressive des lignes Kéti intégrant les délais de production, de livraison et de mise en exploitation des véhicules.

Dans le cas où le SMT nécessite un accompagnement pour la rédaction du cahier des charges d'acquisition du matériel, celui-ci pourra être rédigé dans le cadre d'un MS ultérieur.



EXEMPLE DE CALENDRIER EN VUE DE L'ACQUISITION

Cette méthodologie garantira une approche rigoureuse et pragmatique, permettant au SMT de choisir le matériel roulant le plus adapté aux enjeux d'exploitation et aux spécificités du territoire.

Livrables :

Une note comprenant un benchmark, une analyse multicritère, et un calendrier d'acquisition concernant le matériel roulant
Tous les supports de présentation liés à ces rapports qui se révéleraient nécessaires.

2.7 Réunions et échanges

Nous proposons de suivre l'avancement de ce Marché Subséquent en poursuivant les réunions hebdomadaires déjà mises en place avec le Maître d'Ouvrage. Ces réunions hebdomadaires seront complétées de réunions de travail thématiques plus approfondies spécifiques sur les sujets le nécessitant, en fonction des besoins qui émergeront.

Ces réunions internes seront complétées de réunions avec les acteurs extérieurs concernés, et notamment :

- La DEAL, service Police de l'Eau et Autorité Environnementale,
- La communauté d'agglomération Cap Excellence et son service RUCAP,
- GBH,
- Les différentes communes concernées par les procédures MECDU,
- L'ONF,
- Tout autre acteur concerné.

Chacune de ces réunions externes fera l'objet de la production d'un support de présentation.

3 NOTRE ORGANISATION ET LES MOYENS HUMAINS

3.1 Organigramme et intervenants

Tous nos CVs et notre organisation générale sont présentés dans le mémoire technique remis lors de la réponse à l'appel d'offre pour l'Accord Cadre.

Dossiers MECDU Dossier de demande d'autorisation de défrichement et d'abattage d'arbres d'alignement	■ Audrey Rivière et Yves Delmares (Egis Structures & Environnement) réalisent les dossiers MECDU et la demande d'autorisation de défrichement
Dossier de dérogation espèce protégée	■ Laurent Dauverchain (Egis Structures & Environnement) réalise le dossier de dérogation
Etudes Hydrauliques complémentaires	■ Clément Chétoui et Thomas Lapause (Egis Eau) réalisent les études hydraulique
Reprise des Plans	■ Kévin Bataille et Fabrice Ducasse (Egis Villes & Transports) pilotent la reprise des plans, accompagnés d'une équipe de dessinateurs/projeteurs.
Accompagnement au choix du Matériel Roulant	■ Aurélien Chanut et Franck Mercier (Egis Villes & Transports) réalisent l'expertise sur le matériel roulant

3.1.1 La Direction de Projet

EGIS et les membres du groupement possèdent de très nombreuses références dans le cadre des infrastructures de transport et la mobilité en Guadeloupe. La liste et le détail de ces références ont été présentés dans le dossier de candidature.



Fabrice DUCASSE (Egis) est économiste des transports avec une grande expérience dans l'évaluation des politiques publiques et dans les études de trafics et de déplacements. Il est expert en modélisation ou en évaluation socio-économiques en France comme à l'international.

Il intervient régulièrement comme expert ou directeur de projet sur des missions de planification ou de politique des transports réalisés par l'État ou les collectivités locales et intervient régulièrement sur les phases de concertation et d'animation.

Il a développé un savoir-faire dans les études d'opportunité et de faisabilité des projets de transports routiers ou de transport en commun où il encadre des équipes pluridisciplinaires à chaque phase des projets. Parmi ses missions au sein d'EGIS, il a en charge :

- Les équipes Mobilité de Toulouse qui travaillent en France et à l'outre-mer, essentiellement aux Antilles,
- L'animation de Direction technique de Smart Mobilité et Systèmes

Ses domaines de compétences sont le management de projet et des équipes, les politiques publiques liées au transport et à la mobilité, la direction de projet et le contact avec les élus, responsables de service pour permettre l'émergence des projets.

Il sera **Directeur du Projet** en charge du suivi, du respect du planning, du contrôle des prestations et de la concertation du SMT avec les partenaires. Il participera aux réunions clés et prévoit d'être une semaine par mois sur le territoire de manière à rester en contact en permanence avec l'évolution du projet. Il se rendra disponible autant que nécessaire, d'autant plus qu'il dirige depuis le début les études sur ce projet. Il possède une affection particulière pour le projet et les équipes qui lui permettent de connaître une très grande partie des acteurs locaux.



Kévin BATAILLE (Egis), ingénieur diplômé de Centrale Lyon, travaille pour Egis en Guadeloupe depuis 2017. Polyvalent, ses domaines de spécialité s'étendent des études mobilités amont à la conception technique et au suivi de travaux de projets d'aménagement. Il a ainsi travaillé sur les études préliminaires du BHNS de Cayenne, pris part aux **études d'opportunité du BHNS pour Cap Excellence et le SMT**, réalisé diverses études de trafic et notamment les simulations dynamiques de l'opération de renouvellement urbain du quartier

de Grand Camp, en lien direct avec le TCSP, pour le compte de la **SEMAG**. Il a assuré le suivi de l'Enquête Ménages Certifiée CEREMA (EMC²) pour la **Région Guadeloupe**. En parallèle, il accompagne **Routes de Guadeloupe** pour l'obtention de financements pour des projets destinés aux modes actifs et élabore le Schéma Régional des Véloroutes. Il assure également les études de maîtrise d'œuvre et le suivi des travaux auprès de la **SAGPC**, notamment pour la rénovation des voiries publiques de l'Aéroport. Ces expériences lui confèrent une bonne connaissance de nombreux projets connexes au TCSP, et d'acteurs du territoire qui sont autant de partenaires essentiels dans le cadre de ce projet. Il est de plus titulaire d'une licence d'architecture, lui permettant d'appréhender les enjeux urbanistiques du projet, et de travailler de manière efficace avec le pôle urbanisme et paysage du groupement.

Dans le cadre de cette opération, il assurera le rôle de **chef de projet, interlocuteur direct du SMT** et assurera le pilotage général du projet puisqu'il est localisé en Guadeloupe. Son profil transversal lui permettra d'assurer la synthèse de tous les volets de l'opération, au contact des spécialistes de chaque domaine.

3.1.2 Les experts associés à la mission

Chef de projet Environnement



Yves DELMARES
22 ans d'expérience

Yves est chef de projet en environnement-développement durable et éco-conseiller. Il dispose d'un diplôme universitaire "Pollution et nuisances" et d'un mastère spécialisé d'éco-conseiller.

Fort de ses 21 ans d'expérience en études environnementales et dossiers réglementaires, Yves est également spécialisé dans la problématique VRD et hydraulique. Il a également été chef de projet sur des études amont (faisabilité, préliminaires...) comportant de fortes thématiques environnementales.

Il intervient régulièrement en tant qu'Assistant à Maitrise d'Ouvrage (AMO) sur les projets d'infrastructures dans les Antilles Guyane. On peut citer comme références récentes :

- Liaison Maripasoula Papaïchton – DGTM – procédures réglementaires
- Renforcement structurel de la piste 12/30, bretelle Fox et raquette 12 novembre de l'aéroport de Guadeloupe – SAGPC – AMO environnement en phase étude et en suivi environnemental de chantier
- AMO en phase ACT et contrôles périodiques pour l'Ensemble des déchèteries du SMTVD en Martinique,
- Viaduc de Font Lahaye – CTM – phase concours missions environnementales
- Construction d'un pont sur la ravine Voltaire –Le Robert – loi sur l'eau
- Rénovation du viaduc de Carontes – DIRMED – AMO suivi de la Moe, passation des contrats et suivis des expertises environnementales
- Bifurcation A7/A54 – ASF – procédures environnementales et réglementaires

Basé depuis 2018 aux Antilles et en Guyane, Yves saura mettre à profit sa connaissance du territoire local, mais aussi son expérience en pilotage d'opérations d'aménagements comportant de forts enjeux environnementaux en termes de biodiversité, d'intégration paysagère et de raccordement de réseaux.

Membre du réseau AEU de l'ADEME, Yves a animé de nombreuses concertations, réunions publiques et ateliers participatifs. Il maîtrise ainsi les techniques de communication et d'animation de groupe et de réunions.

Eco-conseiller, le développement durable est la base même de sa formation universitaire. Par la suite, Yves a réalisé de nombreuses études de développement durable notamment relatives aux chartes, études de maîtrise d'œuvre, et démarche Autorisation Environnementale Unique.

Son expérience et sa pluridisciplinarité (infrastructure, environnement, développement durable, juridique) lui permettent aussi bien d'échanger avec un ingénieur sur des points techniques qu'avec un expert environnemental (écologue, acousticien...) pour la prise en compte d'un enjeu environnemental mais également avec un juriste ou un instructeur des services de l'État sur une contrainte réglementaire.

**Ingénieure chargée
d'études
Environnement**



**Marie-Audrey
RIVIERE**
5 ans d'expérience

Géomaticienne



Elodie MAYNADIER
17 ans d'expérience

Son rôle dans l'étude :

- > coordination globale de la mission 2,
- > participation aux réunions,
- > choix et des orientations méthodologiques (hypothèses, outils, ...),
- > relations directe et permanente avec le maître d'ouvrage sur les sujets environnementaux
- > échanges extérieurs (consultations des différents acteurs, démarche de concertation et d'animation),
- > suivi de la qualité des rendus,
- > suivi du planning et des mobilisations.

Ayant piloté de nombreuses opérations d'envergures, avec des équipes pluridisciplinaires, Yves possède les savoir-faire et savoir-être nécessaires à la coordination d'experts en assurant des échanges de qualité.

Ingénieure environnement, titulaire d'un Master de Microbiologie appliquée à l'Environnement, Marie-Audrey RIVIERE dispose de 4 ans d'expérience en particulier dans le domaine des dossiers réglementaires et de l'accompagnement des maîtres d'ouvrage dans la réalisation de leurs projets et dans le respect de la réglementation environnementale.

Elle travaille uniquement sur des opérations du périmètre Antilles Guyane. Elle est basée en Martinique et intervient sur différents projets:

- OIN 9 La Levée – EPFAG – Diagnostic environnemental et étude d'impact
- Village Malgache – EPFAG – Étude d'impact
- Aménagement de bureaux et logements sur la commune de Ducos – Groupe Setim – Dossier de demande d'Autorisation Environnementale

Elodie MAYNADIER, Géomaticienne (SIG) et Cartographe, a plus de 17 ans d'expérience en création, organisation, et gestion de bases de données géographiques. Elle est aussi compétente en ce qui concerne les domaines de la digitalisation, du géoréférencement, du traitement des données, de l'intégration de données issues de la CAO (utilisateur Microstation et Autocad), de l'analyse spatiale, de la modélisation numérique de terrain, pentes et ombrages et de l'élaboration d'Atlas cartographique thématique environnementaux. Élodie possède aussi des compétences dans l'élaboration de dossiers environnementaux.

Ses expériences multiples lui ont permis de capitaliser de grandes connaissances en ce qui concerne les procédures, mais aussi les choix d'architectures et de logiciels adaptés aux données, aux problématiques et aux besoins fonctionnels de ses clients. Élodie a ainsi acquis de grandes capacités en conception de base de données géographique et relationnelle, en collecte et structuration des données, en édition de plans constitutifs des dossiers sécurités et en mise en place d'applications nomades pour aide à la saisie de données de terrain

Elle est intervenue récemment sur les grands projets suivants :

- Liaison Maripasoula Papaïchton – DGTM – Dossiers réglementaires
- Aménagement de la RN1 entre les communes de Macouria et Matoury – DEAL Guyane – Dossier de DUP, étude d'impact, DAEU, gestion de base de données, cartographies, géostatistiques
- Aménagement du contournement Nord de Cotonou et des berges de la lagune – République du Bénin – Productions cartographiques pour les études environnementales et sociales maquette 3DSIG, montage du film de présentation du projet, gestion de la base de données

Elodie sera la référente géomatique sur cette mission, elle assurera le pilotage et la production des cartes et illustrations.

**Expert dossier
dérogation**



**Laurent
DAUVERCHAIN**
15 ans d'expérience

**Chef de projet
hydraulique**



Clément CHETOUI
8 ans d'expérience

Laurent est chef de projet sur l'ensemble des prestations biodiversité du site environnement d'Egis aux Antilles et en Guyane. Avec 15 ans d'expérience, Laurent est spécialisé en diagnostics écologiques et intervient dans la production des dossiers réglementaires / études spécifiques à l'écologie (Dossiers CNPN, volet milieu naturel de l'étude d'impact, ...). Laurent travaille régulièrement sur l'analyse des impacts et la séquence ERC afin de conseiller les maîtres d'ouvrages. ***Pour cette mission, Laurent interviendra sur les parties faune, flore et habitats naturels du dossier de dérogation espèce protégée.***

Clément CHETOUI, Ingénieur Polytech' Montpellier (ex ISIM), basé en Martinique, assure la réalisation d'études dans le domaine de la prévention du risque inondation et de la gestion des eaux pluviales depuis 8 ans

Il a réalisé et encadré en tant que chef de projet de nombreuses études de modélisation 1D/2D et de ruissellement pluvial dans le cadre de projets d'aménagements ou d'infrastructures routières.

Il est intervenu sur les projets suivants aux Antilles Guyane :

- Mise à jour de l'aléa inondation et l'aspect réglementaire du PPRN Martinique – DEAL Martinique – Martinique (Etudes : 2.6 M€ HT)
- Aménagement de la Petite et de la Grande Rivière-Pilote / Réduction de la lame d'eau dans le Bourg – Ville de Rivière Pilote - Martinique (Etudes : 680 k€ HT)
- Aménagement futur du centre-ville de Rémire – Ville de Rémire Montjoly – Rémire-Montjoly, Guyane française (Etudes : 200 k€ HT)
- Etudes hydrauliques dans le cadre des OIN n°2 / 5 / 7 / 8 / 9 – EPFAG - Guyane française (Etudes : 150 k€ HT)
- Travaux d'urgence suite à la tempête Fiona - Région de Guadeloupe – Guadeloupe (Etudes : 100 k€HT)

Pour cette mission, il aura en tant que chef de projet hydraulique la responsabilité du respect de la qualité des productions et du planning de l'opération. Il sera le coordinateur de l'ensemble des ingénieurs hydrauliques de façon à garantir le bon déroulement des missions.

Ingénieur chargé
d'études
hydrauliques



Thomas LAPAUSE

4 ans d'expérience

Thomas, ingénieur de l'ENGEES (Strasbourg) a intégré le bureau d'études CERAG, basé à Martillac en Gironde en 2021 où il a réalisé des dossiers réglementaires, des études hydrauliques, géré les inondations à la parcelle et délimité les zones humides. Il a rejoint l'Antenne Antilles Guyane d'Egis – Martinique en mai 2023 où lui sont actuellement confiées des missions dans le domaine de l'hydrauliques fluviales et pluviales (dimensionnement d'ouvrages, protection de berges, réévaluation de l'aléa inondation ...)

Il est intervenu sur les projets suivants aux Antilles Guyane :

- Mise à jour de l'aléa inondation et l'aspect réglementaire du PPRN Martinique – DEAL Martinique – Martinique (Etudes : 2.6 M€ HT)
- Aménagement de la Petite et de la Grande Rivière-Pilote / Réduction de la lame d'eau dans le Bourg – Ville de Rivière Pilote - Martinique (Etudes : 680 k€ HT)
- Aménagement futur du centre-ville de Rémire – Ville de Rémire Montjoly – Remire-Montjoly, Guyane française (Etudes : 200 k€ HT)
- Etudes hydrauliques dans le cadre des OIN n°2 / 5 / 7 / 8 / 9 – EPFAG - Guyane française (Etudes : 150 k€ HT)
- Travaux d'urgence suite à la tempête Fiona - Région de Guadeloupe – Guadeloupe (Etudes : 100 k€ HT)

Pour cette mission, il aura en tant qu'ingénieur chargé d'études la production des études hydrauliques.

Chef de Projet
Mobilités



Aurélien CHANUT (Egis) est chef de projet chez Egis depuis 15 ans, il intervient également en tant qu'expert ou chef de projet sur des études de trafic multimodales, de planification et d'évaluations socio-économiques dans le domaine des infrastructures de transports et de la mobilité.

Au cours des dernières années, il a ainsi réalisé différents modèles de trafics et bilans socio-économiques dans des contextes très variés, en France et à l'international : projets routiers et autoroutiers aussi bien pour des acteurs publics que pour différentes sociétés concessionnaires, projets de transports urbains (tramway, BHNS) pour différentes collectivités, modélisation dans le cadre de Plan de déplacements.

Il maîtrise le territoire et le contexte institutionnel guadeloupéen en raison de ces multiples interventions sur des études de planification et de modélisation sur le territoire.

En effet, **depuis 10 ans il intervient régulièrement en Guadeloupe dans le cadre des évaluations de projets** de transports. Dans ce cadre-là il **a suivi la complète évolution du projet de TCSP en Guadeloupe** depuis sa genèse en 2008 avec des réflexions sur un transport en site propre sur toute la région jusqu'aux dernières études menées par le SMT dans le cadre des Appels à projet mobilité. Tout au long de cette étude il a été impliqué au côté du Directeur de Projet et ce dans toutes les thématiques de la réflexion : tracé, chiffrage, insertion, restructuration du réseau, estimation de la fréquentation, Bilan socio-économique ...

Dans le cadre de cette opération, **il aura la charge du pôle Mobilité** et mettra à profit à la fois son expertise dans ce domaine (modélisation, planification en transports collectifs, évaluations de projets ...) et sa connaissance du projet TCSP. Il participera aux réunions clés sur cette thématique et pourra intervenir sur d'autres sujets afin d'apporter son historique sur le projet (estimation, financière, tracé ...).

**Expert Matériel
Roulant**



Franck MERCIER (Egis) est spécialisé dans les études de planification des déplacements et expert transports publics depuis plus de 15 ans. Il a réalisé de nombreux plans locaux de déplacements sur différentes communes et agglomérations. **Expert dans le domaine des transports publics, il a réalisé de nombreuses études de restructuration et modélisation de réseau de transports collectifs** (restructuration du réseau de Niort et Nouméa, révision du Schéma Directeur des Transports en Commun de la Haute-Garonne et de la Région Midi-Pyrénées...) ou d'études de faisabilité ou de maîtrise d'œuvre de TCSP (Toulouse, St-Malo, Quimper, Périgueux, Nouméa, La Réunion...).

Franck Mercier possède une solide expérience dans les travaux d'animation et de concertation avec les élus et les acteurs locaux sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics en s'appuyant sur des contenus pédagogiques et en valorisant la co-construction des solutions. **Il interviendra sur les questions d'exploitation du réseau en fonction des différentes phases du projet.**

4 PLANNING DE LA MISSION

Afin de faire face aux contraintes fortes de délais en vue du dépôt des dossiers réglementaires, nous proposons de mettre en œuvre une organisation et une équipe permettant une mobilisation forte dès le lancement des missions. Ainsi, nous nous engageons à réaliser les missions suivantes dans un délai de 15 jours à compter de la notification du marché :

- Dossiers MECDU
- Dossier de demande d'autorisation de défrichement et d'abattage d'arbres d'alignement
- Dossier de dérogation espèce protégée
- Etudes Hydrauliques complémentaires
- Reprise des Plans

La mission concernant le matériel roulant n'est pas concernée par cette contrainte de délais pour le dépôt des dossiers, et nécessite l'accompagnement d'un arbitrage lourd, la collecte de retours d'expérience auprès de collectivités partenaires. C'est pourquoi nous proposons de la réaliser dans un délai de 6 mois hors période de validation client, répartis comme suit :

- Diagnostic/Benchmark/REX : 3 mois
- Arbitrage/Quantification du nombre de véhicules/Calendrier d'acquisition : 3 mois

