N° C 21.048

SMIT/SLG

Rapporteur : M. Theurier

Transports collectifs – Ligne a du métro automatique – Projet d’augmentation de la capacité de la ligne a (phase 2) – Phase études – Maîtrise d’œuvre génie civil et équipements de l’opération – Périmètre d’intervention, Programme et enveloppe financière – Étendue des missions – Tranches d’exécution – Approbation

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

La séance est ouverte à 18h36.

**Présents :** 002 ANDRO Rozenn, 003 APPERE Nathalie, 004 ARMAND Régine, 006 BENTZ-FONTANEL Nathalie, 007 BESSERVE Laurence, 008 BETTAL Khalil, 014 BOULOUX Mickaël, 015 BRETEAU Pierre, 023 CHEVANCE Christophe, 024 CHOUAN André, 025 COCHAUD Yannick, 026 COMPAGNON Charles, 028 CROCQ André, 030 DAVID Claudine, 031 DEHAESE Olivier, 032 DEMOLDER Michel, 034 DEPOUEZ Hervé, 036 DUCAMIN Marie, 038 FAUCHEUX Valérie, 040 GALIC Sylvie, 041 GANDON Carole, 043 GOATER Jean-Marie, 045 GOMBERT Jean Emile, 046 GUERET Sébastien, 049 HAMON Laurent, 050 HERVE Pascal, 051 HERVE Marc, 052 HOUSSIN René-François, 053 HUAUME Yann, 054 ID AHMED Zahra, 061 LE BIHAN Thierry, 063 LE FLOCH Anne, 065 LE GENTIL Morvan, 066 LEBOEUF Valérie, 067 LEFEUVRE Gaël, 068 LEGAGNEUR Jean-Marc, 069 LENORMAND Monique, 070 LOUAPRE Françoise, 071 MADIOT Morgane, 074 MONNIER Daniel, 077 MORVAN Franck, 078 NADESAN Yannick, 079 NOISETTE Nadège, 081 PARMENTIER Mélina, 082 PELLERIN Isabelle, 084 PINAULT Pascal, 086 POLLET Matthieu, 088 PRIZE Laurent, 090 PUIL Honoré, 093 ROUAULT Jean-Claude, 095 ROULLE Patrick, 096 ROUSSET Emmanuelle, 098 RUELLO Jacques, 099 SALMON Philippe, 100 SAVIGNAC Jean-Pierre, 101 SCHOUMACKER Eve, 102 SEMERIL Sébastien, 103 SICOT Philippe, 106 THEBAULT Philippe, 107 THEURIER Matthieu, 110 VINCENT Sandrine, 111 YVANOFF Daniel, 112 ZAMORD Priscilla.

**Ont donné procuration** : 001 AFFILE Gwendoline (à 002 ANDRO Rozenn), 005 BECHET Annick (à 071 MADIOT Morgane), 009 BINARD Valérie (à 096 ROUSSET Emmanuelle), 010 BONNIN Philippe (à 006 BENTZ-FONTANEL Nathalie), 011 BOUCHER Nicolas (à 054 ID AHMED Zahra), 012 BOUCHONNET Iris (à 078 NADESAN Yannick), 013 BOUKHENOUFA Flavie (à 102 SEMERIL Sébastien), 016 BRIERO Lénaïc (à 003 APPERE Nathalie), 017 CAILLARD Michel (à 112 ZAMORD Priscilla), 018 CAREIL Benoît (à 038 FAUCHEUX Valérie), 019 CAROFF-URFER Sandrine (à 041 GANDON Carole), 020 CASACUBERTA PALMADA Montserrat (à 043 GOATER Jean-Marie), 021 CHAPELLON Didier (à 049 HAMON Laurent), 022 CHEVALIER Marion (à 099 SALMON Philippe), 027 CRESSARD Antoine (à 045 GOMBERT Jean Emile), 029 DAUCE Henri (à 111 YVANOFF Daniel), 033 DENIAUD Marion (à 065 LE GENTIL Morvan), 035 DESMOTS Xavier (à 107 THEURIER Matthieu), 037 EON Pierre (à 100 SAVIGNAC Jean-Pierre), 039 FOUILLERE Christophe (à 102 SEMERIL Sébastien), 042 GAUTIER Nadine (à 093 ROUAULT Jean-Claude), 044 GOBAILLE Françoise (à 100 SAVIGNAC Jean-Pierre), 047 GUILLOTIN Daniel (à 082 PELLERIN Isabelle), 048 HAKNI-ROBIN Béatrice (à 096 ROUSSET Emmanuelle), 055 JEANVRAIN Mathieu (à 043 GOATER Jean-Marie), 056 JEHANNO Anaïs (à 026 COMPAGNON Charles), 058 KOCH Lucile (à 038 FAUCHEUX Valérie), 059 LABBE Stéphane (à 069 LENORMAND Monique), 060 LAHAIS Tristan (à 046 GUERET Sébastien), 062 LE BOUGEANT Didier (à 082 PELLERIN Isabelle), 064 LE GALL Josette (à 034 DEPOUEZ Hervé), 072 MAHEO Aude (à 067 LEFEUVRE Gaël), 073 MARIE Anabel (à 051 HERVE Marc), 075 MONNIER Jean-François (à 049 HAMON Laurent), 076 MOREL Cyrille (à 002 ANDRO Rozenn), 080 PAPILLION Cécile (à 112 ZAMORD Priscilla), 083 PETARD-VOISIN Chantal (à 014 BOULOUX Mickaël), 085 PINCHARD Jacques (à 079 NOISETTE Nadège), 087 PRIGENT Alain (à 067 LEFEUVRE Gaël), 089 PRONIER Valériane (à 046 GUERET Sébastien), 091 QUEMENER Aurélie (à 052 HOUSSIN René-François), 092 REMOISSENET Laetitia (à 015 BRETEAU Pierre), 094 ROUGIER Gaëlle (à 107 THEURIER Matthieu), 097 ROUX Catherine (à 031 DEHAESE Olivier), 104 SIMON Luc (à 036 DUCAMIN Marie), 105 STEPHAN Arnaud (à 032 DEMOLDER Michel), 108 TONON Selene (à 051 HERVE Marc), 109 TRAVERS David (à 003 APPERE Nathalie).

**Absents/Excusés :** 057 KERMARREC Alain.

M. Nadesan est nommé secrétaire de séance.

Le Conseil constate que les dispositions législatives concernant la convocation (en date du 5 mars 2021) et la note explicative de synthèse sur les affaires soumises à délibération ont bien été remplies et le procès-verbal de la séance du 28 janvier 2021 est lu et adopté.

La séance est levée à 21h01.

*Vu la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;*

Vu le Code de la commande publique ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment l’article L. 1524-5 ;

*Vu le Code de l'Urbanisme - 3° de l'article L.103-2 et 5° de l'article R.130-1 ;*

Vu l'arrêté préfectoral n° 2018-23196 du 4 juin 2018, portant statuts de la métropole "Rennes Métropole" ;

Vu la délibération n° C 10.152 du 20 mai 2010 approuvant la phase 1 du projet d’augmentation de la capacité de la ligne a, le programme et l’enveloppe financière de l’opération d’extension et de réaménagement de l’atelier métro de Chantepie, portant désignation des membres du jury et fixation de leurs indemnités ;

Vu la délibération n° C.13.196 du 20 juin 2013 approuvant le Projet de territoire de Rennes Métropole et notamment son orientation n° 8 ;

Vu la délibération n° C 17.228 du 19 octobre 2017 relative à la gestion et à l'exploitation de la délégation de service public de la mobilité ;

Vu la délibération n° C 19.002 du 31 janvier 2019 approuvant la phase 2 du projet d'augmentation de la capacité de la ligne a de métro automatique, pour un montant de l'ordre de 85 M€ HT ;

*Vu la décision n° B 19.397 du Bureau du 12 septembre 2019 approuvant les termes du marché de mandat de maîtrise d’ouvrage publique – Etudes et réalisation du projet d’augmentation de la capacité de la ligne a, notifié à la Semtcar en qualité de mandataire le 1er octobre 2019, après une procédure négociée avec mise en concurrence préalable ;*

Vu la convention n° 17.540, pour une application au 1er janvier 2018 avec la société Keolis Rennes, relative à la gestion et l'exploitation des services de la mobilité dans le ressort territorial de la métropole rennaise et son avenant n° 1 ;

*Vu le marché n°20c-010 d’étude de cadrage du génie civil conclu avec le Bureau d’Etudes Arcadis ESG, notifié le 17 mars 2020 ;*

*Vu le marché n°20c-012 d’étude de cadrage du système conclu avec la société Siemens Mobility SAS, notifié le 29 avril 2020.*

#### EXPOSE

Depuis son ouverture en 2002, la ligne a de métro connaît un succès important : plus de 40% des voyages du réseau STAR se font par la ligne a. La remarquable disponibilité du système de transport, la grande régularité de service liée au caractère automatique de la ligne a, engendrent un taux de satisfaction très élevé de la part des usagers et une base solide pour l'organisation générale du réseau STAR, notamment au travers des pôles d'échanges métro (Villejean- Université, République, Henri Fréville, La Poterie).

Il s’est avéré rapidement nécessaire d’augmenter la capacité de la ligne a.

Après un premier rachat de 8 rames dès 2003, pour faire face au succès de la ligne à sa mise en service, une première phase du projet "augmentation de capacité ligne a" a été conduite par Rennes Métropole entre 2010 et 2012 et a permis de porter la capacité de transport de 5.700 à environ 7.500 PPHPD (nombre de personnes par heure et par direction sur le tronçon le plus chargé aux heures de pointe), soit une hausse de l’ordre de 30%, avec une fréquence minimale de passage des rames augmentée de 2mn 12s à 1mn 30s. Six rames ont été acquises en 2012, soit un parc qui s'élève actuellement à 30 rames, dont 24 circulent à l'heure de pointe, les six autres se trouvant en réserve d'exploitation et de maintenance, dont 2 pourraient encore être utilisées en exploitation pour atteindre la limite actuelle de capacité.

Dans le même temps, un travail avec la faculté de Rennes 2 et le Bureau des Temps a été réalisé pour décaler certaines heures de début de cours sur le campus de Villejean afin de mieux répartir la charge sur la ligne en hyperpointe du matin. Ce travail a permis un lissage de l'hyperpointe qui a conduit, conjugué avec une relative stabilité du trafic depuis 2014 / 2015, à retarder le projet d'augmentation de la capacité de la ligne a - phase 2.

Dès 2024, il est prévu au contrat de DSP passé entre Rennes Métropole et Keolis Rennes d'atteindre la limite actuelle de capacité, soit l’injection de 26 rames en ligne à l’hyperpointe, ce qui permettra d’atteindre une fréquence de 1mn 21s, soit 7 500 PPHPD (correspondant à la limite de capacité actuelle)

Par ailleurs, la fréquentation du réseau STAR a continué de progresser chaque année avec + 10,8 % sur la période 2008 / 2013 et + 12,5 % sur 2013 / 2017, ce qui a conduit en parallèle à augmenter l’offre métro de + 6,7 % sur la période 2008 / 2013 et + 3,2 % sur 2013 / 2017.

Les projections réalisées à l’horizon 2025, font apparaître que c’est à l’heure de pointe du soir sur le tronçon République vers Charles de Gaulle que la fréquentation de la ligne a sera, comme aujourd’hui, la plus élevée, devant le tronçon République vers Sainte-Anne.

Selon l’AUDIAR, la population et les emplois devraient continuer à croître sur le corridor de la ligne a à l’horizon 2030, en particulier sur la partie Sud. Tous ces éléments convergent vers la nécessité d'augmenter la capacité de la ligne a.

Dans ce contexte, le programme de l’opération vise à mettre en œuvre une nouvelle mesure intitulée « Augmentation de capacité de la ligne a du métro automatique de Rennes Métropole - phase 2 », dont l’objectif principal consiste, en modifiant l’arrière gare du terminus J.F. Kennedy, à mettre en œuvre les capacités maximales de transport de voyageurs de la ligne a pour augmenter la fréquence minimale de passage des rames à 66s environ, et ainsi porter la capacité de transport à 9 300 PPHPD, tout en maintenant les conditions actuelles de performance (disponibilité, confort, temps d’attente sur les quais, …).

Le programme général de cette opération est décomposé en trois volets techniques :

* Le système de transport par sous-système : matériel roulant, voie, automatismes, portes-palières, Poste de Commandes Centralisées, …
* La modification de l’arrière-gare du terminus J.F. Kennedy : création d’un aiguillage de changement de voie après la station et allongement des voies destinées au stockage des rames,
* L’évolution de la station J.F. Kennedy par la réalisation de la demi-station supplémentaire, l'actuelle ne comportant actuellement qu'un quai.

Le principal enjeu en termes de mise en œuvre de l’opération consiste à limiter l’impact des travaux sur l’espace public et les riverains, et sur l’exploitation et la maintenance de la ligne a. Il s’agira notamment d’examiner toutes les solutions techniques de nature à limiter l’emprise, la durée, le coût et les impacts de toutes natures des travaux de génie civil.

Cette opération a été confiée en mandat à la SEMTCAR.

La Semtcar a lancé en 2020 deux études de cadrage du génie civil et du système de transport dont les objectifs étaient :

* D’étayer les bases techniques du projet,
* D’évaluer les conséquences en matière d’impact, de coûts et de délais des différents scénarios,
* De fournir les éléments stratégiques nécessaires à la concertation et à la prise de décision,
* De circonscrire la teneur des marchés de maîtrise d’œuvre et des principaux intervenants en précisant les scénarios d’étude et d’exécution.

Dans la perspective de retenir une maîtrise d’œuvre génie civil et équipements de l’opération, il est aujourd’hui proposé de s’appuyer sur les conclusions des études de cadrage pour arrêter le programme et l’enveloppe financière de la mission de maîtrise d’œuvre.

En conséquence, le présent rapport a pour objet de proposer pour la maîtrise d’œuvre Génie Civil et Equipements :

* le périmètre d’intervention, le programme et l’enveloppe financière
* l'étendue des missions,
* la décomposition en tranches d’exécution,
* les modalités de désignation des intervenants.

**1 - Périmètre d’intervention, programme et enveloppe financière**

Les études de cadrage du système de transport réalisées par Siemens avaient pour objectifs de répondre aux besoins définis par le maître d’ouvrage :

* Augmenter la fréquence de passage des rames de 81 secondes à 66 secondes et ainsi porter la capacité de transport de 7 500 à 9 300 PPHPD (passagers par heures et par direction) soit un gain de + 24 %.
* Porter la capacité de stockage de l’arrière-gare de 1 à 3 rames en exploitation et à 5 rames hors exploitation, sachant que l'importance de l'allongement de l'arrière-gare est liée aux manœuvres d'exploitation des rames (retournement et modes dégradés en situations perturbées) et non au besoin de stockage.

Elles ont permis de préciser les besoins en termes d’infrastructures pour répondre à ces objectifs de performances et d’exploitation :

* La fréquence minimale de 66 s est atteinte quelle que soit la position du nouveau quai 2,
* Selon les scénarios étudiés, la longueur de voies équipées varie de 214 à 283 m par rapport à l’axe du   
  quai 1 existant, selon la position du quai 2 et la nature du nouvel aiguillage de changement de voie, ce qui nécessite dans tous les cas de passer sous l’immeuble pont du 25 / 29 boulevard d’Anjou,
* Le passage entre les fondations de l’immeuble pont du 25 / 29 boulevard d’Anjou est possible en tunnel bitube, sans incidence majeure sur les performances d’exploitation,
* Les travaux de création du quai 2, de modification des voies et d’installation des équipements du système de transport nécessiteront deux arrêts d’exploitation de la ligne d’une durée cumulée d'au moins 7 à 10 semaines, à répartir par exemple sur deux étés successifs afin de limiter l'impact pour l'ensemble des usagers du métro.

En complément du nouvel aiguillage implanté en arrière-gare, et malgré une surlongueur de génie civil de quelques dizaines de mètres, il est proposé de supprimer l’aiguillage existant en avant-gare, plutôt que de le conserver ou de le modifier, en raison :

* De facilités d’exploitation liées à un remisage des rames plus important en arrière-gare,
* De la suppression du risque de panne et de la maintenance de l’aiguillage ainsi supprimé,
* D’un gain de place dans les locaux techniques pour les nouveaux équipements du fait de la suppression de ceux de l’aiguillage ainsi supprimé,
* De la simplification des essais et intégration d’automatismes,
* D’un arrêt d’exploitation de la ligne réduit de 2 à 3 semaines par rapport aux autres configurations étudiées.

Les divers ouvrages de génie civil à réaliser sont donc les suivants :

* Création d’un second quai à la station J.F. Kennedy,
* Elargissement du tunnel d’arrière-gare existant à 1 voie sur 29 m environ,
* Allongement du tunnel d’arrière-gare compris sur environ 200 m :
  + sous le parking propriété d’Espacil Habitat situé au niveau -1 sous la dalle Kennedy sur 85 m environ,
  + boulevard d’Anjou à proximité du parc relais J.F. Kennedy sur 57 m environ,
  + sous l’immeuble-pont situé au 25-29 boulevard d’Anjou sur 20 m environ,
  + après l’immeuble-pont sur une longueur à déterminer.

La dalle de verre constituant le plafond de la salle des billets de la station JF Kennedy doit être remplacée dans le cadre de l’instruction d’un sinistre portant sur la dégradation des carreaux de verre et un défaut d'étanchéité.

La complexité technique du sujet et ses implications en termes de sécurité et de maintien en exploitation de la station, pendant, puis après les travaux, ne permettent pas de retenir une solution à l’issue de l’étude de cadrage.

Il est donc proposé de poursuivre les études afin de retenir une solution à l’issue de l’AVP.

La réalisation à ciel ouvert de l’allongement du tunnel d’arrière-gare sur 85 m environ sous le radier du parking situé au niveau -1 de la dalle Kennedy, implique un fort impact sur la vie du quartier, la démolition et la reconstruction des structures porteuses et de la dalle Kennedy pour un coût des travaux supérieur de 2,8 M € HT à une intervention en sous-œuvre, sans pour autant réduire significativement la durée des travaux.

Il est donc proposé de retenir la solution en sous-œuvre pour cette section des travaux.

Pour l’allongement du tunnel d’arrière-gare sur 57 m environ à proximité du parc relais J.F. Kennedy, boulevard d’Anjou, les travaux seront réalisés à ciel ouvert, avec ou sans phasage de réalisation selon les modalités d’organisation du chantier.

Il en sera de même pour l’allongement du tunnel d’arrière-gare à l’Ouest de l’immeuble-pont du 25 / 29 boulevard d’Anjou.

L’enveloppe financière du programme de l'opération de génie civil et équipements (hors matériel roulant) a été estimée à 38 000 000 € H.T valeur septembre 2020, dont 28 000 000 € HT de travaux.

Il convient de préciser que ce montant ne comprend pas les coûts liés au système de transport, selon les sous-systèmes suivants : matériel roulant, voie, automatismes, portes-palières, PCC. Ils feront l'objet de marchés spécifiques dont la maîtrise d'œuvre sera confiée au concepteur du système de transport.

La première phase de concertation avec les riverains a démarré le 9 décembre 2020. Son bilan fera l’objet d’une délibération ultérieure.

Le planning prévisionnel de l'opération est le suivant :

* Études de maîtrise d’œuvre : fin 2021 à mi-2023,
* Consultation des entreprises de travaux de génie civil : mi-2023 à mi-2024,
* Travaux : début 2025 à mi-2028.

**2 - Étendue des missions**

Sont prévues les missions de base normalisées suivantes :

* Diagnostic (DIAG),
* Avant-Projet (AVP),
* Projet (PRO),
* Dossier de Consultation des Entreprises (DCE),
* Assistance à la passation des Contrats de Travaux (ACT),
* Conformité des études d’exécution (VISA),
* Direction d’Exécution des contrats de Travaux (DET),
* Assistance aux Opérations de Réception (AOR) pour les ouvrages suivants classés en Infrastructures : station et tunnel (neuf et intervention sur existant), ouvrages avoisinants impactés, réseaux privés et publics (études uniquement),

Il est prévu que des missions complémentaires soient intégrées au marché, telles que :

* Diagnostic pour les ouvrages métro et les avoisinants,
* Coordination Systèmes de Sécurité Incendie (SSI),
* Géotechnique,
* Stabilité / vulnérabilité des avoisinants,
* Signalétique,
* Ordonnancement, pilotage et coordination de chantier,
* Interfaces avec le systémier, les ouvrages métro en exploitation, les avoisinants, les aménagements de voirie et les déviations des réseaux,
* Synthèse des plans d’exécution,
* BIM (maquette numérique 3D),
* Assistance litiges et reprise désordres compris avec les tiers,
* Constitution dossier avant travaux d’infrastructures,
* Rédaction d’éléments des dossiers PC, étude d'impact, DUP, parcellaire, loi sur l’eau,
* Rédaction et constitution des dossiers de sécurité Transports Guidés et Tunnel,
* ERP,
* …..

La conception architecturale ne fait pas partie de la mission.

**3 - Décomposition en tranches d’exécution**

La mission de Maîtrise d’œuvre génie civil et équipements est découpée en deux tranches « conception » de 40 mois environ et « réalisation » de 56 mois environ.

* La tranche ferme « conception » relative aux missions normalisées d’études d’infrastructure DIAG/AVP/PRO/ACT et des missions complémentaires.
* Une tranche optionnelle « réalisation » relative aux missions normalisées VISA/DET/AOR et des missions complémentaires.

S’agissant de travaux d’infrastructures, la désignation du maître d'œuvre sera réalisée suivant la procédure de marché négocié avec appel à candidatures sans concours selon les articles R 2124-4 et R 2161-21 du Code de la Commande Publique.

Après avis favorable du Bureau du 18 février, le Conseil est invité à :

* retenir pour la mission de maîtrise d’œuvre Génie Civil et Equipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a, le périmètre suivant : création d’un second quai à la station J.F. Kennedy et remplacement de la dalle de verre, élargissement du tunnel à une voie existant et allongement du tunnel d’arrière-gare sur environ 200 m ;
* approuver le programme de l’opération et son enveloppe financière fixée à 38 000 000 € HT, soit 45 600 000 € TTC, valeur septembre 2020 ;
* retenir pour la mission de maîtrise d’œuvre Génie Civil et Équipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a, les missions de base normalisées de la loi MOP (Maîtrise d’Ouvrage Publique) : Diagnostic, Avant-Projet, Projet, Dossier de Consultation des Entreprises, Assistance à la passation des Contrats de Travaux, Conformité des études d’exécution, Direction d’Exécution des contrats de Travaux, Assistance aux Opérations de Réception, ainsi que des missions complémentaires utiles à l’avancement de l’opération ;
* approuver le découpage de la mission de maîtrise d’œuvre Génie Civil et Equipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a en une tranche ferme « conception » et une tranche optionnelle « réalisation » ;
* autoriser Madame la Présidente, ou toute autre personne dûment habilitée à cette fin en application des articles L 5211-9 ou L 2122-17 du Code Général des Collectivités Territoriales, à signer tout acte se rapportant à la procédure de désignation du maître d’œuvre Génie Civil et Equipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a ;
* autoriser Madame la Présidente, ou toute autre personne dûment habilitée à cette fin en application de l'article L 5211-9 du Code Général des Collectivités Territoriales, à engager toute démarche susceptible de permettre l'obtention de subventions d'un montant aussi élevé que possible et notamment dans le cadre du 4ème appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre.

Les dépenses en résultant seront imputées au Budget annexe « Transports Urbains », chapitre 20, article 2031, sur l'Autorisation de Programme RM02P312E05 " Augmenter la capacité de la ligne a ".

Elles dépendent de la Politique "Mobilité et Transports", secteur "Développement des transports urbains collectifs", sous-secteur " Augmenter la capacité de la ligne A - Phase 2 ".

**o O o**

**Après en avoir délibéré, le Conseil, à l'unanimité,**

* retient pour la mission de maîtrise d’œuvre Génie Civil et Equipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a, le périmètre suivant : création d’un second quai à la station J.F. Kennedy et remplacement de la dalle de verre, élargissement du tunnel à une voie existant et allongement du tunnel d’arrière-gare sur environ 200 m ;
* approuve le programme de l’opération et son enveloppe financière fixée à 38 000 000 € HT, soit 45 600 000 € TTC, valeur septembre 2020 ;
* retient pour la mission de maîtrise d’œuvre Génie Civil et Équipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a, les missions de base normalisées de la loi MOP (Maîtrise d’Ouvrage Publique) : Diagnostic, Avant-Projet, Projet, Dossier de Consultation des Entreprises, Assistance à la passation des Contrats de Travaux, Conformité des études d’exécution, Direction d’Exécution des contrats de Travaux, Assistance aux Opérations de Réception, ainsi que des missions complémentaires utiles à l’avancement de l’opération ;
* approuve le découpage de la mission de maîtrise d’œuvre Génie Civil et Equipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a en une tranche ferme « conception » et une tranche optionnelle « réalisation » ;
* autorise Madame la Présidente, ou toute autre personne dûment habilitée à cette fin en application des articles L 5211-9 ou L 2122-17 du Code Général des Collectivités Territoriales, à signer tout acte se rapportant à la procédure de désignation du maître d’œuvre Génie Civil et Equipements du projet Augmentation de capacité de la ligne a ;
* autorise Madame la Présidente, ou toute autre personne dûment habilitée à cette fin en application de l'article L 5211-9 du Code Général des Collectivités Territoriales, à engager toute démarche susceptible de permettre l'obtention de subventions d'un montant aussi élevé que possible et notamment dans le cadre du 4ème appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre.