

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DU 13 OCTOBRE 2016

DELIBERATION N°BC/2016.00424

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - VALIDATION DE L'AVANT-PROJET, DU PROGRAMME DE L'OPERATION ET DU COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DES TRAVAUX CONFIES AU MAITRE D'ŒUVRE

Le Bureau communautaire a été convoqué le 07 octobre 2016

Nombre de membres en exercice : 51

Nombre de présents : 35

Nombre de pouvoirs : 2

Nombre de voix : 37

Membres titulaires présents :

M. Gilles ARTIGUES, M. Jean-Alain BARRIER, M. Eric BERLIVET, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Marc CHAVANNE, M. Gilles ESTABLE, M. Marc FAURE, M. Christophe FAVERJON, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Christian FAYOLLE, M. Luc FRANCOIS, M. Michel GANDILHON, M. Pascal GARRIDO, M. Roland GOUJON, M. Rémy GUYOT, M. Marc JANDOT, M. Raymond JOASSARD, M. Christian JULIEN, M. Robert KARULAK, M. Pascal MAJONCHI, M. Gérard MANET, M. Yves PARTRAT, M. Jean-Michel PAUZE, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, M. Marc PETIT, M. Hervé REYNAUD, M. Marc ROSIER, M. Jean-Claude SCHALK, M. Joseph SOTTON, M. Jean-Marc THELISSON, M. Gilles THIZY, M. Daniel TORGUES, M. Enzo VIVIANI, M. Georges ZIEGLER

Pouvoirs :

M. Bernard LAGET donne pouvoir à M. Gaël PERDRIAU,
M. Jean-Paul RIVAT donne pouvoir à M. Hervé REYNAUD

Membres titulaires absents excusés :

M. Jean-François BARNIER, M. Denis BARRIOL, M. Paul CELLE, M. Jean-Luc DEGRAIX, M. Bernard FAUVEL, M. Jean-Claude FLACHAT, M. Daniel JACQUEMET, M. Yves LECOCQ, M. Michel MAISONNETTE, M. Yves MORAND, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Gérard TARDY, M. Alain VERCHERAND

Secrétaire de Séance :

M. Rémy GUYOT

REÇU EN PREFECTURE

Le 18 octobre 2016

VIA DOTELEC - iXBus

042-244200770-20160912-D20160042411-DE

DATE D'AFFICHAGE :20161018

2016

PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY - VALIDATION DE L'AVANT-PROJET, DU PROGRAMME DE L'OPERATION ET DU COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DES TRAVAUX CONFIES AU MAITRE D'ŒUVRE

1 RAPPEL DES ELEMENTS DE CONTEXTE

Par délibération en date du 1^{er} avril 2015, le Conseil de Communauté a validé le programme initial de l'opération de prolongement de la troisième ligne de tramway, son coût prévisionnel et les modalités de la concertation préalable. Ce programme a été ajusté par délibération du Conseil de Communauté en date du 08 octobre 2015.

Par délibération en date du 15 octobre 2015, le Bureau de Saint-Etienne Métropole a confié au groupement EGIS RAIL (mandataire) / ATELIER VILLES & PAYSAGES / ATELIER DES VERGERS la mission de maîtrise d'œuvre générale relative à la conception et à la réalisation du prolongement de la troisième ligne de tramway.

Par délibération en date du 10 mars 2016, le Conseil de Communauté a pris acte du bilan intermédiaire de la concertation et a confirmé la poursuite du projet sur la base du tracé préférentiel proposé.

Par délibération du 30 juin 2016, le Conseil de Communauté a tiré le bilan de la concertation préalable de l'opération et a décidé de poursuivre la mise en œuvre du projet sur la base du tracé et des aménagements proposés.

2 PREAMBULE

Les études d'Avant-Projet de l'opération ont été réalisées dans les conditions suivantes :

- pour l'ensemble de l'infrastructure de la ligne, les aménagements urbains et le système ferroviaire, les études ont été réalisées par le groupement de maîtrise d'œuvre,
- les études associées intégrant, les contrôles, les reconnaissances, le foncier, la démarche Design et les autres frais du maître d'ouvrage ont été menées par la mission Tramway de Saint-Etienne Métropole,
- enfin la mission Tramway de Saint-Etienne Métropole fait procéder par les maîtres d'ouvrages concernés, à l'étude des opérations d'accompagnement associées notamment les déviations de réseaux, les opérations connexes de voirie et la rénovation du matériel roulant.

A ce stade, le maître d'œuvre ayant rendu, dans les délais contractuels, un Avant-Projet conforme aux attentes du maître d'ouvrage et aux objectifs de l'opération, il convient de valider le programme de l'opération issu des études d'Avant-Projet ainsi que le coût prévisionnel définitif des travaux confiés au maître d'œuvre et de poursuivre les études de projet permettant un démarrage des premiers travaux préparatoires au printemps 2017.

3 CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'OPERATION A L'ISSUE DES ETUDES D'AVANT-PROJET

Sur une distance d'environ 4,3 km, le projet de prolongement de la troisième ligne de tramway vers le Nord-Est de la ville de Saint-Etienne permettra de relier la gare TGV de Châteaueux au pôle multimodal de La Terrasse en desservant les futurs quartiers de Châteaueux Nord et du Soleil, la Plaine - Achille et ses équipements de rayonnement communautaire, le secteur d'emplois du Technopôle et le pôle sportif de l'Etivallière intégrant notamment le stade Geoffroy-Guichard.

Ce prolongement de l'infrastructure tramway permettra de desservir environ 5 800 habitants et 4 800 emplois supplémentaires.

Il permettra également un maillage du réseau tramway, source d'attractivité et d'optimisation de l'exploitation du mode tramway, lequel représente près de 50 % des déplacements en transports en commun de la Métropole Stéphanoise, et le taux de fréquentation le plus élevé de France avec 2 millions d'utilisateurs/km/an. La connexion avec le réseau de bus sera également traitée de manière performante sur les différents points de contacts entre les modes bus et tramway (pôles multimodaux Châteaueux et Terrasse, arrêts tramway Soleil et Technopôle).

Les caractéristiques générales du projet sont les suivantes :

- 1) 4,3 km de longueur de voie tramway métrique à double sens de circulation,
- 2) Réaménagement de façade à façade,
- 3) Aménagement de 6 nouvelles stations accessibles aux PMR, déplacement de la station actuelle Geoffroy-Guichard vers le Nord, équipement d'un quai à la station Châteaueux. Dans 3 nouvelles stations emblématiques du projet, mise en œuvre des équipements à destination des usagers et citoyens tels que prévus dans le concept de stations « augmentées » défini par l'équipe de designers mandatés pour cette opération,
- 4) Equipement du P+R Zénith aux besoins de l'opération,
- 5) Connexion au réseau de bus aux arrêts Soleil et Technopôle,
- 6) Adaptation de 3 ouvrages d'art pour le passage du tramway (galerie du Furan rue Claude Odde, ponts SNCF rue Claude Odde et pont routier du Boulevard Thiers),
- 7) Création d'un itinéraire cyclable bidirectionnel sur la quasi-totalité de l'itinéraire et mise en œuvre de 3 stations « Vélivert »,
- 8) Aménagement de cheminements piétons permettant le lien entre les stations tramway et les quartiers (Soleil - Plaine Achille, Bardot, Beaunier, Zénith – Plaine Achille). La création de ces cheminements piétons, proposée par le maître d'œuvre et l'équipe de designers et sociologues mandatée sur le projet, est nécessaire à

l'attractivité du projet, à l'insertion urbaine du tramway et à la requalification des espaces,

- 9) Adaptation du plan de circulation pour les véhicules et aménagement de voirie associés (rue du Monteil, impasse Grouchy...),
- 10) Raccordements avec signalisation ferroviaire sur le réseau tramway actuel à Châteaureux et à Bergson vers le Nord. La création d'un triangle complet à Claude Odde, permettant également un raccordement vers le sud, est une option qui sera éventuellement levée suite aux consultations des entreprises de travaux,
- 11) Création d'une zone de manœuvre motorisée à Cité du Design sur le réseau existant et aménagement d'une zone de manœuvre non motorisée dans le secteur du stade Geoffroy-Guichard pour l'exploitation lors des matchs,
- 12) Création de 2 sous-stations pour l'alimentation en énergie du prolongement,
- 13) Création de l'infrastructure pour le réseau de télécommunication (courants faibles) et de traction (courants forts),
- 14) Rénovation de 6 rames SET1 correspondant aux besoins d'exploitation future.

4 L'INSERTION ET LES AMENAGEMENTS URBAINS PROPOSES

Le projet retenu consiste à réaliser un prolongement de 4,3 km de la ligne de tramway T3 actuelle. Le tracé a été retenu parmi 4 scénarios et plusieurs variantes pendant la phase de concertation préalable.

Le prolongement débute à partir du terminus actuel « Châteaureux », non modifié.

La première station, implantée entre la parcelle SNCF et l'îlot « Marey – Soulié – Puits Thibaud », dessert à la fois le Nord de la gare où une passerelle piétonne permettant le franchissement du faisceau ferré est envisagée par l'EPASE mais aussi le Sud du quartier du Soleil, le futur quartier résidentiel du Nord de la ZAC Châteaureux et le collège Jules Vallès. Cette station est située à environ 600 m de la station « Châteaureux ».

Le tracé se prolonge le long de la rue du Colonel Marey, qu'il franchit, puis se poursuit le long du chemin du Bardot, où est implantée une seconde station, au cœur du futur quartier résidentiel et s'inscrivant dans un réseau de cheminements doux permettant de relier à la fois le quartier du Bardot, la centralité du Soleil et les futures habitations.

Le tramway emprunte ensuite l'axe Fauriat / 8 Mai 1945 et rejoint une station implantée au cœur du quartier Soleil en quais décalés, de part et d'autre du carrefour 8 Mai 1945 / Soulié. Une zone apaisée est créée entre le square Girard et la rue Beaunier. Cette station est située à 500 m de la précédente et 800 m de la suivante.

Le tracé se poursuit le long de la rue Scheurer Kestner. Une station est implantée à côté du Zénith, desservant la Plaine Achille et ses équipements, le parc-relais du Zénith et la partie Sud du Technopôle.

Le tramway s'insère ensuite le long de la rue de la Robotique puis sur l'axe Presse – Bénévent. Une station est implantée Esplanade Bénévent et vient contribuer à la mise en valeur de cet espace stratégique. Cette station dessert le Technopôle dans sa partie Nord et

le stade Geoffroy-Guichard (tribune Est Pierre Faurand). Elle permet également une connexion avec la ligne de bus desservant le quartier Montreynaud.

Le tramway poursuit sur environ 550 m jusqu'au stade Geoffroy-Guichard où une station est envisagée au Sud, sur le parvis du stade.

Le tramway passe enfin sous le boulevard Thiers et la voie ferrée pour rejoindre l'actuelle station Geoffroy-Guichard par la rue Claude Odde. La station actuelle est légèrement décalée au Nord. L'interstation est alors d'environ 700 m.

4.1 Secteur gare de Châteaueux – rue Soulié

Les principes d'insertion envisagés sur la section Châteaueux / Marey sont les suivants :

- entre la rue des docteurs Muller et le raccordement sur le parvis de la gare, insertion de la plateforme en axial, qui représente la solution la plus favorable pour permettre l'accès des véhicules légers au parking Effia ainsi que la desserte des rues Ferdinand Prolongée, impasse Ferdinand, Gris de Lin, Cugnot et Marie Rivière,
- déplacement de la dépose minute au plus près du parvis sud de la gare de Châteaueux,
- création d'une zone 30,
- gestion du passage des taxis en traversée de la plateforme tramway,
- remise en état du parvis de la gare selon le vocabulaire urbain et paysager actuel,
- maintien des arbres en place et développement de la trame arborée,
- suppression de la circulation automobile non riveraine sur la rue Soulié entre Colonel Marey et la rue des docteurs Henri et Bernard Muller, au profit de l'insertion de la plateforme tramway en axial,
- des trottoirs sont conservés de part et d'autre de la plateforme,
- création d'itinéraires cyclables.

La station Châteaueux n'est pas modifiée : seul un abri sur le quai sera ajouté sur le terminus actuel qui deviendra aussi un quai de départ.

4.2 Rue du Colonel Marey – chemin du Bardot

Les principes d'insertion sur l'axe rue du Colonel Marey – rue Puits Thibaud sont les suivants :

- la circulation des véhicules légers est insérée de manière latérale, en rive Nord de l'axe. La dimension de la voirie est de 6,50 m, au Nord de laquelle sont implantés du stationnement longitudinal en alternance avec des arbres d'alignement et/ou en bosquet, ainsi qu'un trottoir piéton large,
- l'insertion de la plateforme tramway, entre la rue Soulié et le chemin du Bardot, se fera côté Sud. Le jardin linéaire, aménagé le long de l'axe Colonel Marey depuis le

boulevard Fauriat, disparaît au profit d'une plateforme végétalisée du tramway et des circulations piétonnes et cycles,

- l'emprunt et le redressement du chemin du Bardot pour insérer la ligne de tramway entre le boulevard Colonel Marey et le boulevard Fauriat,
- l'implantation de la station qui sera « raccordée » sur le futur parvis Nord de la gare dans le cadre du projet de la ZAC Châteaueux,
- le réaménagement du parvis du collège Jules Vallès.

Le projet prévoit la création d'un cheminement piéton. L'aménagement concerne la liaison entre la station « Bardot » et « l'îlot Beaunier » sur lequel la Ville de Saint-Etienne porte un projet d'aménagement. L'objectif à terme est une liaison piétonne entre la station « Bardot » et la rue Beaunier, irriguant ainsi les équipements sportifs du Soleil, la Maison de quartier et les futurs logements prévus sur l'îlot Beaunier.

4.3 Quartier du Soleil

Les principes d'insertion sur l'axe Fauriat / 8 Mai 1945 sont les suivants :

- insertion de la plateforme tramway en latéral Est entre le boulevard du 8 Mai 1945 et le chemin du Bardot,
- réduction de l'emprise viaire par la mise en place d'un sens unique véhicules légers entre la rue des docteurs Muller et le chemin du Bardot. L'emprise viaire est ainsi réduite à 3,50 m, minimum nécessaire pour assurer la desserte pompier et les livraisons,
- création d'une zone apaisée entre le square Girard et la rue Beaunier,
- côté Est, mise en œuvre d'un cheminement mixte piétons et cycles double sens. Un trottoir piéton est maintenu en rive Ouest,
- restitution d'environ 50 % des places de stationnements au centre du quartier du Soleil, en latéral sud,
- plantation d'alignements d'arbres en isolés et/ou bosquets lorsque l'emprise des trottoirs le permet ou dans les bandes de stationnement, afin d'assurer une continuité végétale avec les alignements de platanes le long de l'AFPA, la masse végétale de l'école du Soleil et les plantations existantes dans les dents creuses.

Le projet prévoit la création d'un cheminement piéton vers la Plaine Achille depuis la station du Soleil au travers des tènements ARTIC 42 – AFPA.

Le réaménagement du square Girard est également prévu dans le cadre de l'opération.

De plus, la rue fera l'objet d'aménagements pour prendre en compte les évolutions de la circulation dans le quartier.

4.4 Rue Scheurer Kestner

Les principes d'insertion sont les suivants :

- La rue Scheurer Kestner étant un axe dont la requalification est relativement récente, l'idée est de ne pas toucher aux rives pour ne réaménager que l'emprise viaire, de bordure à bordure. De ce fait, l'aménagement consiste :
 - à insérer la plateforme tramway en latéral Sud, contre la bordure de rive,
 - à consacrer la rive Nord au double sens de circulation, tout en conservant le tourne à gauche permettant de desservir le P+R du Zénith et la zone d'activités par la rue Servanton,
 - à déplacer sur les trottoirs les bandes cyclables actuellement sur chaussée,
 - à reprendre le carrefour avec le boulevard Pompidou puisqu'il n'y aura plus de voie dédiée pour un tourne à gauche ou tourne à droite.

Le projet prévoit la création de cheminements piétons et le réaménagement de cheminements piétons existants depuis la station « Zénith / Plaine Achille » en direction des équipements de la Plaine Achille (Comédie, piscine...).

4.5 Rue de la Robotique

Les principes d'insertion sont les suivants :

- insertion de la plateforme tramway en latéral Est. L'emprise actuelle prenant en compte le fonctionnement des entreprises est inférieure à 15 m. Le projet pourrait nécessiter d'utiliser une partie des emprises actuellement privées pour épaissir le projet et restituer un certain nombre de fonctions (aménagements paysagers, positionnement des poteaux des lignes aériennes),
- mise à sens unique de la rue (sens Sud vers Nord),
- suppression sur le périmètre de la rue d'environ 100 places de stationnements (reconstitution partielle rue de la Bureautique et ouverture des accès piétons vers le parking du Zénith qui offre 800 places disponibles en journée),
- réalisation de trottoirs Est et Ouest confortables et d'aires de livraison pour les entreprises côté Ouest.

4.6 Rue de la Presse – allée Bénévent – rue de l'Innovation

Les principes d'insertion sont les suivants :

- insertion de la plateforme tramway en latéral Nord sur la totalité de l'axe, qui accueille également les circulations cyclables, à double sens. La plateforme est positionnée sur l'actuelle emprise viaire de sens de circulation Est-Ouest,
- côté Sud consacré à la circulation automobile à double sens de circulation, positionnée sur l'actuelle emprise viaire de sens de circulation Ouest-Est. La réalisation de la voirie sur cette emprise permet de définir un axe viaire homogène et lisible jusqu'à la rue du Soleil,
- restitution de stationnements longitudinaux de part et d'autre de la voirie, représentant environ 90 places,

- mise en place d'un trottoir entre la plateforme tramway et les stationnements permettant l'ouverture des portes ainsi que la circulation piétonne,
- conservation du double alignement de chênes de part et d'autre de l'axe,
- suppression de l'îlot central et du double alignement de cerisiers ornementaux dont l'état phytosanitaire est par ailleurs médiocre,
- réaménagement de la place Bénévent,
- à l'Ouest, raccordement avec l'allée Durkovic et le stade Geoffroy-Guichard via la parcelle située entre l'entreprise Mabtools et la rue de l'Innovation dans laquelle sera insérée la plateforme tramway ainsi que les circulations piétonnes et cycles,
- création d'une zone de stationnement complémentaire à l'extrémité de l'allée Bénévent.

4.7 Allée Guy Huguet

Les principes d'insertion sont les suivants :

- insertion de la plateforme tramway en latéral Nord de l'allée Guy Huguet, et en site propre entre la rue Paul et Pierre Guichard et le boulevard Roger Rocher,
- conservation en l'état de l'allée Guy Huguet comme modes doux piétons et cycles, y compris le double alignement de mûriers platanes,
- plateforme mixte sur le boulevard Roger Rocher au débouché de l'allée Guy Huguet jusqu'aux ouvrages SNCF / Thiers,
- suppression d'environ 45 places de stationnements sur l'emprise des parkings du stade Geoffroy-Guichard,

4.8 Rue Claude Odde

Les principes d'insertion sont les suivants :

- réalisation d'une plateforme mixte en axial entre les ouvrages SNCF / Thiers et la rue Bergson,
- sur la plateforme mixte, mise à sens unique VL dans le sens stade Geoffroy-Guichard > rue Bergson,
- création d'une voie dédiée permettant de stocker une dizaine de véhicules (50 m) en amont du carrefour avec la rue Bergson,
- suppression de 69 places de stationnements publics de la rue Odde. Le réaménagement de l'impasse Grouchy dans le cadre des aménagements urbains du quartier permettra la réalisation de 80 nouvelles places de stationnement,
- conservation du double alignement de chênes avec mise en valeur des pieds d'arbres par la réalisation d'une bande plantée (couvres sol, arbustes),
- mise en œuvre d'un trottoir mixte bilatéral piétons et cycles,

- la totalité de l'emprise serait traitée à l'image d'une zone apaisée ou rue partagée où toutes les fonctions de la rue seraient au même niveau.
- raccordement sur la ligne de tramway existante vers le Nord. L'éventuel raccordement supplémentaire vers le Sud (Centre-Ville) sera étudié. Sa réalisation sera décidée ultérieurement par les élus de la Communauté Urbaine.

Le projet intègre enfin une participation au réaménagement de l'impasse Grouchy qui est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du service voirie de Saint-Etienne Métropole pour prendre en compte les modifications de la circulation dans le quartier.

5 L'EXPLOITATION DU RESEAU TRAMWAY

L'exploitation du réseau tramway sera adaptée suite à la mise en service du prolongement de la 3ème ligne de tramway.

Le nouveau schéma d'exploitation envisagé à l'horizon 2020 est le suivant :

- Ligne T1 Hôpital Nord – Solaure via Hôtel de Ville exploitée avec une fréquence de 4 minutes en heures de pointe. Cette ligne sera exploitée à la fois avec des rames SET1-SET2 unidirectionnelles et des rames SET 3 bidirectionnelles.
- Ligne T2 Châteaureux – Cité du Design exploitée avec une fréquence de 8 minutes en heures de pointe. Cette ligne sera exploitée avec des rames SET3 bidirectionnelles. Une zone de manœuvre spécifique sera aménagée au terminus Cité du Design pour permettre cette exploitation.
- Ligne T3 Hôpital Nord – Bellevue via Châteaureux exploitée avec une fréquence de 8 minutes en heures de pointe. Cette ligne sera exploitée avec des rames SET1-SET2 unidirectionnelles exceptés les soirs de match où elle sera exploitée avec des rames SET3 bidirectionnelles.

6 DELAIS ET CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

La concertation préalable s'étant achevée le 30 juin 2016, et la demande d'ouverture d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ayant été délibérée le 07 juillet 2016, le Préfet a arrêté la période de cette enquête entre le 17 octobre et le 21 novembre 2016. L'arrêté de DUP pourrait être envisagé pour mars/avril 2017.

La date prévisionnelle de démarrage des travaux de déviation des réseaux concessionnaires est estimée au printemps 2017 pour se terminer en fin de l'année 2017 - début 2018.

Les travaux de l'infrastructure tramway proprement dite (voirie, voie ferrée, systèmes...) débiteront fin 2017-début 2018 afin de permettre le démarrage des essais pour l'été 2019.

La mise en service commercial du prolongement est ainsi prévue avant la fin de l'année 2019.

Les interventions sur le réseau de tramway existant nécessiteront plusieurs coupures partielles de l'exploitation au printemps et à l'été 2018, voire éventuellement à l'été 2017.

7 COÛTS PREVISIONNELS

Au regard des éléments de programme décrits ci-avant les coûts prévisionnels d'investissement associés à l'opération sont les suivants :

7.1 Coût prévisionnel définitif des travaux confiés au maître d'œuvre

Le coût prévisionnel définitif des travaux confiés au maître d'œuvre du prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway est fixé **à 48,7 M€ HT (valeur janvier 2015)**. Il se décompose de la façon suivante :

<i>Nature des travaux</i>	<i>M€ HT</i>
Infrastructures et équipements connexes	9,1
Aménagements urbains	14,9
Equipements systèmes	21,6
Opérations induites	3,1

7.2 Coût prévisionnel global de l'opération

Le coût prévisionnel global de l'opération de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway est fixé **à 74,6 M€ HT (valeur janvier 2015)**.

Il comprend l'ensemble des éléments nécessaires à la réalisation de l'opération et au bon fonctionnement des ouvrages.

Il se décompose de la façon suivante:

<i>Nature de la dépense</i>	<i>M€ HT</i>
Frais d'études, de pilotage et de contrôle	2,0
Frais de maîtrise d'œuvre	4,3
Frais de maîtrise d'ouvrage	3,2
Acquisitions foncières	4,4
Travaux d'aménagement et du système ferroviaire	50,3
Rénovation du matériel roulant	3,3
Provisions pour aléas (9,5%)	7,1

8 ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE CONCERNANT LA PRISE EN COMPTE DES ALEAS MINIERS

Pour faire suite à l'avis des services de l'Etat (DDT) dans le cadre de l'instruction du Dossier Définition de la Sécurité, le maître d'ouvrage prendra l'engagement de prendre en compte les dispositions constructives définies dans le cadre des différentes études de projet. Il produira également une attestation du maître d'œuvre certifiant que le projet prend bien en compte les conclusions de l'ensemble des études au stade de la conception.

9 ANNEXE : DOSSIER DE SYNTHESE DE L'AVANT-PROJET

Les élus ont accès au dossier de synthèse de l'Avant projet à partir de la plateforme collaborative à l'adresse suivante, à compter de la date de la convocation du Bureau :
<http://collaboratif.agglo-st-etienne.fr/tramway/default.aspx>

Le dossier complet est également consultable en version papier au 4^{ème} étage du site Grüner, Mission Tramway.

Le Bureau de Saint-Etienne Métropole, après en avoir délibéré :

- **valide l'Avant-Projet et le programme associé à cette opération pour un montant global de 74,6 M€ HT, intégrant le coût prévisionnel définitif des travaux confiés au maître d'œuvre fixé à 48,7 M€ HT ;**
- **décide la poursuite de l'opération ;**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tout document nécessaire à la bonne exécution de la présente, notamment le courrier d'engagement demandé par la DDT au titre de son avis sur le Dossier de Définition de la Sécurité, relatif à la prise en compte des aléas miniers.**

Ce dossier a été adopté à la majorité avec 3 voix contre et 1 abstention.

Pour extrait,
Le Président,



Gaël PERDRIAU