

**CONVENTION DE FINANCEMENT
AVEC LA VILLE DE SAINT-MAUR DES FOSSES**

**ETUDE DU POLE D'ÉCHANGES
PARC DE SAINT MAUR**

Numéro ASTRE : [numéro ASTRE]



SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION	4
ARTICLE 2. MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES.....	4
ARTICLE 3. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION	4
ARTICLE 4. MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION.....	4
ARTICLE 5. DOMICILIATION DES VERSEMENTS	5
ARTICLE 6. DESCRIPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE	6
ARTICLE 7. MESURES DE SUIVI ET DE CONTROLE DE L'ETUDE.....	6
ARTICLE 8. DOCUMENTS A PRODUIRE	6
8.1 RAPPORTS D'ETUDES INTERMEDIAIRES.....	6
8.2 RAPPORT D'ETUDES FINAL.....	6
ARTICLE 9. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES	7
9.1 ACCES AUX DONNEES RELATIVES A LA REALISATION PHYSIQUE ET FINANCIERE DE L'ETUDE	7
9.2 DROIT D'AUDIT D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES	7
ARTICLE 10. PROPRIETE INTELLECTUELLE, DIFFUSION DE L'ETUDE ET COMMUNICATION.....	7
ARTICLE 11. RESILIATION.....	8
ARTICLE 12. REGLEMENT DES LITIGES.....	8
ANNEXE 1 - MODELE D'ATTESTATION DE NON RECUPERATION DE TVA	9
ANNEXE 2 - DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DES FLUX FINANCIERS ET ECHEANCIER PREVISIONNEL.....	10
ANNEXE 3 CAHIER DES CHARGES DE L'ETUDE DE POLE.....	12

ENTRE :

Île-de-France Mobilités, établissement public à caractère administratif, dont le siège est situé à Paris 9^e, 41 rue de Châteaudun, numéro de SIRET n° 287 500 078 00020, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil n°20240206-003 en date du 6 février 2024 portant délégation d'attribution du Conseil au Directeur Général,

Ci-après désigné « **Île-de France Mobilités** »

d'une part,

ET :

La Ville de Saint-Maur-des-Fossés situé place Charles de Gaulle – 94100 Saint-Maur-des-Fossés, numéro SIRET : 287 500 078 00020 représenté par Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire de Saint- Maur-des-Fossés, dûment habilité à cet effet par la délibération du Conseil municipal en date du DATE,

Désigné ci-après « la Ville de Saint-Maur » ou « **le Bénéficiaire** »

d'autre part,

Île-de-France Mobilités et la Ville de Saint-Maur sont ci-après dénommés collectivement « **les Parties** ».

VISAS

Vu le code des transports et notamment les articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;

Vu le code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L. 1111-9 2° et L111-10 III ;

Vu le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la délibération n° CR 36-14 du Conseil Régional d'Île-de-France en date du 19 juin 2014 ;

Vu la délibération n°202111011-231 du 11 octobre 2021 par laquelle le conseil d'Île-de-France Mobilités a modifié son Règlement Budgétaire et Financier ;

Vu la délibération n°20240206-003 en date du 6 février 2024 portant délégation d'attribution du Conseil au Directeur Général ;

Vu la décision du Directeur Général d'Île-de-France Mobilités n° 20230351 du 15 décembre 2023 portant délégation de signature à la directrice de l'Offre de Services et du Marketing.

PREAMBULE :

Considérant que :

- Le Bénéficiaire souhaite procéder à une étude permettant d'améliorer le fonctionnement du pôle de la gare de PARC DE SAINT-MAUR ;
- Île-de-France Mobilités prévoit dans le cadre de la mise en œuvre du PDUIF de contribuer à cette démarche ;

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions et modalités de la participation financière d'Île-de-France Mobilités à la réalisation par le Bénéficiaire de l'étude du Projet de Pôle (ci-après désignée « **l'Etude** ») en vue d'améliorer le fonctionnement du Pôle de la gare de PARC DE SAINT-MAUR.

Le Projet de Pôle est ci-après désigné « **le Projet** ».

ARTICLE 2. MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES

Pour la réalisation de l'Etude, Île-de-France Mobilités attribue au Bénéficiaire / subvention maximale, non révisable et non actualisable de 100 000 € non soumis à la TVA.

ARTICLE 3. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de sa date de notification par lettre recommandée avec accusé de réception adressée par Île-de-France Mobilités au Bénéficiaire.

Sa durée est de 24 mois à compter de la notification.

Elle est reconductible expressément à la demande du Bénéficiaire une fois pour une durée maximale de 18 mois afin de tenir compte notamment des délais de prises de décisions du Comité de pilotage.

ARTICLE 4. MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

L'échéancier prévisionnel d'appel de fonds est joint en **annexe 2** à la présente convention.

La subvention d'Île-de-France Mobilités fait l'objet d'un versement unique, après validation de l'Etude par le Comité de Pilotage, sur présentation d'un appel de fonds, signé du représentant légal du Bénéficiaire, subordonné à la production de :

- l'état des recettes et des dépenses de l'Etude, précisant les cofinancements de l'Etude et le nom des cofinanceurs, signé du représentant légal du Bénéficiaire ;
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées visé par le comptable public du Bénéficiaire, précisant le détail par facture (numéro de facture, objet, nom du

prestataire/fournisseur, montant HT, le montant TTC, et la date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Etude.

- Le cas échéant, une attestation de non récupération de la TVA selon le modèle joint en **annexe 1** complétée et signée par le représentant légal du bénéficiaire.

Le montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités est calculé à partir des dépenses acquittées hors taxes (HT) dans le cadre de l'Etude.

Nonobstant le précédent alinéa, lorsque le bénéficiaire justifie qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA sur ses dépenses et qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA) dans le cadre de la présente convention, le montant de la subvention d'Île-de-France Mobilités est calculé à partir des dépenses toutes taxes comprises (TTC), sous réserve de la production de l'attestation de non récupération de la TVA visée ci-avant.

Si le coût définitif de l'Etude est inférieur à la participation d'Île-de-France Mobilités telle que définie à l'article 2, la subvention d'Île-de-France Mobilités est ajustée à hauteur des dépenses réellement acquittées par le Bénéficiaire.

Dans le cas contraire, la subvention d'Île-de-France Mobilités est plafonnée au montant indiqué à l'article 2.

Les appels de fonds et les pièces justificatives dématérialisés sont déposés sur la plateforme Chorus Factures Pro par le Bénéficiaire à l'attention d'Île-de-France Mobilités.

Les informations suivantes devront être reportées sur le portail Chorus Facture Pro :

- Le numéro de SIRET, qui identifiera Île-de-France Mobilités en tant que destinataire de la facture : 287 500 078 00020 ;
- Le code service « IDFM » ;
- et le numéro d'engagement, correspondant à l'appel de fonds.

Les numéros d'engagement seront communiqués lors de la notification de la Convention et par le contact chargé de projet à Île-de-France Mobilités avant l'émission de la première facture. Le défaut de code service et/ou du numéro d'engagement entrainera un rejet technique par Chorus Pro.

ARTICLE 5. DOMICILIATION DES VERSEMENTS

Le versement d'Île-de-France Mobilités est effectué au profit de la Ville de Saint-Maur par virement bancaire, dans les 45 jours suivants la réception de l'appel de fond, aux coordonnées ci-après :

- Titulaire du compte : Trésorerie de Saint-Maur-des-Fossés Municipale
- Nom de la banque et localisation : Banque de France, 1, rue Vrillière 75001 Paris
- Code établissement : 30001
- Code guichet : 00907
- Numéro de compte : C9420000000
- Clé RIB : 31
- IBAN : FR05 3000 1009 07C9 4200 0000 031

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisée en **annexe 2** à la présente convention.

ARTICLE 6. DESCRIPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE

L'Etude comporte au moins quatre phases :

- une première phase de diagnostic ;
- une deuxième phase de scénarios d'aménagement ;
- une troisième phase d'approfondissement d'un scénario ;
- une quatrième phase de formulation du Schéma de Référence

Le cahier des charges de l'étude est annexé (**annexe 3**) à la présente convention.

ARTICLE 7. MESURES DE SUIVI ET DE CONTROLE DE L'ETUDE

Un comité de pilotage de l'Etude, appelé également « Comité de Pôle » est mis en place. Il comprend notamment des représentants de LA VILLE DE SAINT-MAUR DES FOSSES, de la commune d'implantation de la gare de PARC DE SAINT-MAUR, d'Île-de-France Mobilités, des transporteurs présents sur le site, des gestionnaires de voirie.

Les réunions du comité de pilotage sont organisées par LA VILLE DE SAINT-MAUR DES FOSSES en tant que de besoin, notamment à l'issue de chacune des trois phases de l'Etude visées à l'article 6 ci-avant, en vue d'examiner les rapports d'étude intermédiaires et de définir les orientations nécessaires à la bonne fin de l'Etude.

La deuxième phase de l'Etude peut faire l'objet d'adaptations éventuelles en fonction des résultats de la première phase.

Le comité de pilotage valide le rapport final de l'Etude.

ARTICLE 8. DOCUMENTS A PRODUIRE

Les éléments des rapports d'études relatifs au montage financier du Projet nécessitent un accord préalable d'Île-de-France Mobilités avant la tenue des comités de pilotage, notamment sur le montant des subventions attendues d'Île-de-France Mobilités pour les différentes étapes de réalisation du Projet.

8.1 Rapports d'études intermédiaires

Le Bénéficiaire transmet à Île-de-France Mobilités des rapports d'études intermédiaires décrivant l'avancée de l'Etude dans un délai de 6 jours ouvrables minimum avant la tenue des comités de pilotage.

Ces rapports correspondent aux différentes phases de l'Etude décrites en **annexe 3**.

8.2 Rapport d'études final

Au terme de l'Etude, le Bénéficiaire transmet à Île-de-France Mobilités un rapport d'étude final dans un délai de 6 jours ouvrables minimum avant la tenue du comité de pilotage.

Le rapport d'étude final comprend :

- la synthèse du diagnostic ;
- le schéma d'aménagement détaillé par opération ;
- un tableau récapitulatif des coûts par opération ;
- un tableau de financement en investissement et exploitation (le cas échéant) distinguant les maîtres d'ouvrage et les financeurs ;
- un phasage prévisionnel des études et travaux ;
- un plan d'ensemble du périmètre au 1/1 000ème.

Ce rapport sera établi en 2 exemplaires (1 relié et 1 au format informatique).

ARTICLE 9. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

9.1 Accès aux données relatives à la réalisation physique et financière de l'Etude

A la demande d'Île-de-France Mobilités, le Bénéficiaire prend les dispositions nécessaires pour assurer une transmission dans un délai de 30 jours ouvrables, de toutes pièces justificatives complémentaires sollicitées, financières comme techniques. Cette transmission peut se faire sous forme d'un accès informatique aux documents ponctuel ou permanent, ou d'une transmission des documents sous forme papier.

9.2 Droit d'audit d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités dispose d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'il exerce soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'il mandate à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer à Île-de-France Mobilités de la bonne exécution par LA VILLE DE SAINT-MAUR DES FOSSES de l'Etude. Il consiste à vérifier les documents et informations attestant que les financements accordés par Île-de-France Mobilités sont exécutés conformément aux principes énoncés dans la présente convention.

Si les éléments fournis par LA VILLE DE SAINT-MAUR DES FOSSES ne permettent pas de garantir un audit ou si les constats d'audit ne permettent pas d'attester la bonne exécution de l'Etude par LA VILLE DE SAINT-MAUR DES FOSSES, Île-de-France Mobilités se réserve la possibilité de modifier le montant de sa subvention.

ARTICLE 10. PROPRIETE INTELLECTUELLE, DIFFUSION DE L'ETUDE ET COMMUNICATION

L'Etude réalisée dans le cadre de la présente convention est la propriété du Bénéficiaire.

Les résultats de l'Etude (rapport d'études intermédiaire et final) sont communiqués à Île-de-France Mobilités qui s'interdit toute diffusion, sauf accord préalable du Bénéficiaire.

Nonobstant le précédent alinéa, Île-de-France Mobilités pourra communiquer sur les éléments de présentation générale du Projet notamment sur le plan d'aménagement global et le plan de financement du Projet.

ARTICLE 11. RESILIATION

Si, pour une raison quelconque, le Bénéficiaire se trouve dans l'impossibilité d'exécuter l'Etude, elle doit en informer Île-de-France Mobilités par lettre recommandée avec accusé de réception. Île-de-France Mobilités a alors la possibilité de résilier tout ou partie de la convention.

ARTICLE 12. REGLEMENT DES LITIGES

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Les litiges éventuels entre les Parties, ne pouvant recevoir de solution amiable, sont soumis au Tribunal Administratif de Paris.

Fait à Paris, le
En 2 exemplaires originaux.

Pour Île-de-France Mobilités

Le Directeur Général et par délégation (si
délégation de signature)

NOM DU REPRESENTANT D'ILE-DE-
FRANCE MOBILITES

Pour la Ville de Saint-Maur

Le Maire

Monsieur Sylvain BERRIOS

ANNEXE 1 - MODELE D'ATTESTATION DE NON RECUPERATION DE TVA

[LOGO DU BENEFICIAIRE]

ATTESTATION DE NON-RECUPERATION DE LA TVA

Je soussigné(e) Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire de Saint-Maur-des-Fossés, atteste que la Ville de Saint-Maur-des-Fossés, sis place Charles de Gaulle – 94100 Saint-Maur-des-Fossés, 219 400 686 00016, ne récupère pas d'une façon ou d'une autre, en tout ou partie, directement ou indirectement, la TVA sur les dépenses de la convention d'étude de pôle du Parc de Saint-Maur signée entre Île-de-France Mobilités (IDFM) et la Ville de Saint-Maur-des-Fossés en date du [date].

Le

Signature et cachet :

**ANNEXE 2 - DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DES
FLUX FINANCIERS ET ECHEANCIER PREVISIONNEL**

Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

	Adresse de facturation	Service Administratif responsable du suivi des paiements	
		Nom du service	Téléphone
IDFM	41 rue de Châteaudun 75 009 Paris	Direction Offre de Services & Marketing Département Intermodalité et Nouvelles Mobilités	01.47.53.28.21 aline.starck@iledefrance-mobilites.fr
Bénéficiaire de la subvention	Mairie de Saint-Maur-des-Fossés Place Charles de Gaulle 94100 Saint-Maur-des-Fossés	Direction des Finances	01.45.11.65.65 – Poste 5304

Echéancier prévisionnel d'appel de fonds

	Montant en € HT	Année
APPEL DE FONDS N°1	40 000 € HT	2024
APPEL DE FONDS N°2	30 000 € HT	2025
APPEL DE FONDS N°3	30 000 € HT	2026
TOTAL	100 000 €	2024-2026

PROJET

ANNEXE 3 CAHIER DES CHARGES DE L'ETUDE DE POLE

[Ajouter le cahier des charges préalablement validé par le correspondant d'Île-de-France Mobilités en charge du suivi de ce projet de pôle]

PROJET

DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

Etude d'intermodalité sur le pôle gare du Parc de Saint-Maur

Dressé par :
Le Pôle Urbanisme et Aménagement

Vu et vérifié par :

LU ET ACCEPTE
Le
Le prestataire soussigné
(Signature et cachet)

PÔLE DU PARC DE SAINT-MAUR

ÉTUDE D'INTERMODALITÉ

SOMMAIRE

I. CONTEXTE	3
1. <i>Présentation de la Ville de Saint-Maur</i>	3
2. <i>Le réaménagement des abords des gares à Saint-Maur</i>	3
3. <i>Les objectifs d'Ile-de-France Mobilités pour l'aménagement des pôles d'échanges</i>	4
II. OBJET ET CADRE DE L'ÉTUDE DE PÔLE	5
III. ORGANISATION DE L'ÉTUDE DE PÔLE	6
1. <i>Les acteurs de l'étude regroupés au sein d'un comité de pôle</i>	6
2. <i>Composition du comité de pôle du Parc de Saint-Maur</i>	6
3. <i>Périmètres de l'étude</i>	6
4. <i>Un déroulement de l'étude en 4 étapes</i>	7
5. <i>Financement de l'étude de pôle</i>	8
IV. CONTENU DE L'ÉTUDE	9
1. <i>Le diagnostic</i>	9
2. <i>Les scénarios d'aménagement</i>	12
3. <i>Approfondissement d'un scénario</i>	13
4. <i>Formalisation du « Schéma de Référence »</i>	14
V. DEROULEMENT DE LA MISSION	16
1. <i>Planning</i>	16
2. <i>Réunions</i>	16
3. <i>Etudes complémentaires : l'étude de trafic</i>	17
VI. ATTENTES VIS-A-VIS DU TITULAIRE : EXPERTISE, CONSEIL, ET VEILLE	18
VII. DOCUMENTATION DISPONIBLE OU COMMUNICABLE AU PRESTATAIRE	19
VIII. REPONSE A LA CONSULTATION	20
1. <i>Compétences</i>	20
2. <i>Moyens</i>	20
3. <i>Engagement du candidat</i>	20
4. <i>Coûts</i>	20
5. <i>Formats des livrables</i>	20
ANNEXE 1 : FICHE DESCRIPTIVE DU DIMENSIONNEMENT EN EMPLACEMENTS BUS A AMENAGER SUR LE POLE	21

I. CONTEXTE

1. Présentation de la Ville de Saint-Maur

Au cœur de l'Île-de-France, dans le Val-de-Marne, Saint-Maur-des-Fossés prend place dans le dernier méandre de la Marne, à 5 km de Paris.

Saint-Maur, c'est :

- 74 520 habitants (recensement 2020)
- 186 km de rues (soit 372 km de trottoirs)
- 12 km de berges
- 4 stations de RER A (Saint-Maur Créteil, Le Parc Saint-Maur, Saint-Maur-Champigny, La Varenne), et 11 lignes de bus
- 9 marchés qui se tiennent tous les jours (excepté le lundi)
- 1 320 commerçants et artisans.

La ville s'étend sur 11 km² et est historiquement organisée autour de 8 quartiers : Adamville, Champignol, Les Mûriers, Le Parc, La Pie, Saint-Maur Créteil, La Varenne et Le Vieux Saint-Maur.

Cette organisation est le fruit d'une politique municipale qui œuvre pour une ville apaisée à portée de marche. Parmi les récentes mesures prises, on peut citer :

- La généralisation à toute la ville de l'abaissement à 30 km/h de la vitesse maximale autorisée ;
- L'interdiction de transiter par la ville aux poids lourds de plus de 19 tonnes ;
- L'interdiction aux véhicules motorisés des abords des écoles aux périodes d'entrée et de sortie ;
- L'incitation à l'usage du vélo avec d'une part le développement du réseau cyclable et le déploiement de près de 3 000 places de stationnement.

Ces mesures s'inscrivent plus globalement dans les documents d'orientation stratégique de la Ville, et en particulier :

- Le plan d'actions Saint-Maur ville durable, dont le second volet a été adopté en septembre 2022, qui entend poursuivre et amplifier la transition engagée.
- Le schéma cyclable, dont le troisième volet a été adopté en novembre 2022, qui vise à réunir toutes les conditions pour un usage performant et sécurisé du vélo sur la commune.
- Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) adopté en décembre 2023 par le Conseil de territoire qui consacre l'urbanisme à taille humaine, la protection du cadre de vie et des trames verte, bleue et brune de Saint-Maur.

C'est dans ce contexte que la Ville porte des projets d'ampleur comme la piétonisation des voies commerçantes et le réaménagement des abords des gares.

2. Le réaménagement des abords des gares à Saint-Maur

Afin de s'adapter aux évolutions des besoins en mobilités et d'améliorer le cadre de vie, la Ville de Saint-Maur aménage les abords de ses gares :

- A Saint-Maur-Créteil, la réorganisation des espaces publics est en cours de conception dans le cadre d'une étude de pôle pilotée par la Ville et menée concomitamment à la réalisation de la gare de la ligne de métro 15 Sud.
- Au Parc de Saint-Maur, de nombreux arceaux vélos en libre-service ont été déployés par la Ville ces dernières années, et un parc sécurisé de près de 50 places est attendu pour 2024.
- A Champigny Saint-Maur, la parcelle du parking situé face à la gare doit accueillir des constructions de logements et l'ensemble des espaces publics sera réorganisée en

conséquence, organisation en cours de conception dans le cadre d'une étude de pôle pilotée par la Ville.

- A La Varenne-Chennevières, de nombreux arceaux vélos en libre-service ont été également installés, et de nouveaux projets sont en réflexion ; le parvis de la gare a été refait en 2016 et, de l'autre côté, l'éco-quartier du Jardin des Facultés réalisé dans le cadre d'une ZAC doit être achevé en 2024.

L'organisation des espaces publics des abords de la gare du Parc de Saint-Maur apparaît aujourd'hui insatisfaisante : place importante aux véhicules motorisés, cheminements piétons inconfortables, peu lisibles et pouvant amener à des comportements dangereux, absence de jalonnement pour les piétons vers les bus et les centralités, zones donnant un sentiment d'insécurité.

Ce secteur de gare présente par ailleurs des atouts, comme l'importance de l'espace public disponible laissant de nombreuses possibilités pour son aménagement, et sa forte fréquentation. La Ville de Saint-Maur-des-Fossés souhaite exploiter pleinement ce potentiel pour retrouver une intermodalité optimale et améliorer son cadre de vie, et ce à travers l'étude objet du présente cahier des charges.

Cette étude, financièrement soutenue par Ile-de-France Mobilités, doit s'inscrire dans le cadre instauré (gouvernance, phasage, orientations techniques), et notamment dans les objectifs du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF). NB : le plan des mobilités en IDF (mobidf) en cours d'élaboration remplacera le PDUIF à l'horizon 2025.

3. Les objectifs d'Ile-de-France Mobilités pour l'aménagement des pôles d'échanges

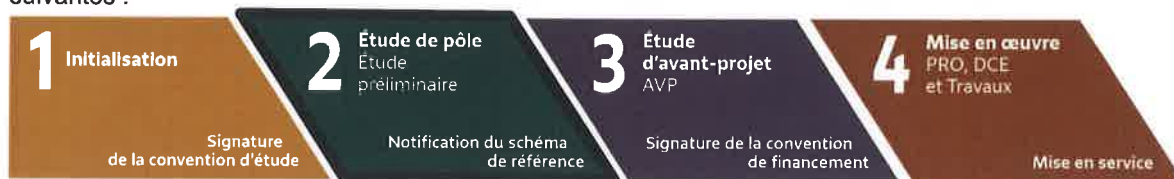
Chaque pôle faisant l'objet d'un projet de réaménagement est spécifique. Toutefois, toutes les études doivent répondre à des objectifs communs, fixés par Ile-de-France Mobilités, quant à la qualité des services proposés aux voyageurs :

- Repenser la place du piéton dans l'espace public.
- Faciliter le rabattement et le stationnement des cycles sur les pôles.
- Optimiser les correspondances entre les modes de transports collectifs.
- Prendre en compte le confort d'attente dans les différents espaces du pôle.
- Organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins du pôle.
- Aménager une information voyageurs de qualité sur l'ensemble du pôle.
- Prendre en compte les enjeux environnementaux et participer à l'effort de sobriété énergétique.
- Envisager la création d'offres de services complémentaires.

L'organisation du pôle devra respecter le cadre de vie saint-maurien, impliquant un équilibre entre dynamisme des flux et qualité du cadre de vie.

II. OBJET ET CADRE DE L'ETUDE DE POLE

L'étude de pôle objet de ce document est la deuxième étape, dite étude préliminaire, d'un processus de réaménagement des abords de la gare du Parc de Saint-Maur constitué des 4 grandes étapes suivantes :



Le présent cahier des charges a pour objet la réalisation de cette étude visant à définir :

- un schéma d'aménagement du pôle du Parc de Saint-Maur, constitué de plusieurs actions, permettant d'atteindre les objectifs de qualité de service ;
- une estimation des investissements à réaliser pour chaque action du projet ;
- la maîtrise d'ouvrage de chacune des actions ;
- la répartition des financements pour chacune des actions ;
- un calendrier prévisionnel de réalisation du projet.

Le projet retenu à l'issue de cette étude devra proposer une approche urbaine et paysagère en cohérence avec le PLUi récemment adopté et la qualité du cadre de vie propre à la ville de Saint-Maur-des-Fossés.

L'étude devra intégrer tous les projets ayant une incidence sur les mobilités dans le périmètre du pôle, afin d'assurer la cohérence et la bonne articulation des projets entre eux en termes d'aménagement, de dimensionnement des besoins, de calendrier de réalisation, etc.

Si l'opportunité est démontrée, les propositions devront également intégrer au mieux l'évolution des technologies et des pratiques de mobilité projetées à l'horizon de la mise en service du pôle (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service, etc.).

La prise en compte des différentes dimensions du service de transport est essentielle : la qualité de l'aménagement des accès voirie au pôle par les différents modes de transport de surface, l'organisation efficace et la qualité des correspondances entre ces modes et avec le mode ferroviaire au sein du pôle, mais aussi la qualité des services de transport offerts globalement aux voyageurs au cours de leur déplacement (information, jalonnement des correspondances, espaces d'attente, etc.).

III. ORGANISATION DE L'ETUDE DE POLE

1. Les acteurs de l'étude regroupés au sein d'un comité de pôle

Le comité de pôle a pour rôle de faire émerger un projet partagé par l'ensemble des acteurs (schéma d'aménagement, maîtrises d'ouvrage, coûts prévisionnels, calendrier prévisionnel). Pour cela, le comité de pôle donne son avis sur le cahier des charges de l'étude, suit les études, les valide, et met en œuvre le projet de pôle.

Il rassemble le pilote de l'étude, les propriétaires fonciers et maîtres d'ouvrage potentiels pour la réalisation des aménagements à définir, les opérateurs de transports ferroviaires et routiers et les financeurs potentiels.

Le fonctionnement du comité de pôle s'articule autour de deux instances :

- Le **comité de pilotage** : organe d'orientation et de validation des différentes étapes de l'étude de pôle, il rassemble les personnes représentant chaque structure composant le comité de pôle. Les décisions nécessaires à la réalisation du projet seront prises par chaque maître d'ouvrage selon ses procédures internes.
- Le **comité technique du pôle** : il rassemble les techniciens des différentes entités constitutives du comité de pôle, ainsi que les différents partenaires du projet.

La Ville pourra élargir la concertation avec, par exemple, des associations d'usagers de personnes à mobilité réduite, des associations de promotion de la marche ou du vélo, des acteurs de la vie économique locale (association de commerçants et de riverains notamment), etc. Il en définira alors les modalités au cours de l'étude, en informant les partenaires associés à la démarche de pôle.

2. Composition du comité de pôle du Parc de Saint-Maur

Le comité de pôle du Parc de Saint-Maur est composé de :

- La Ville de Saint-Maur-des-Fossés (qui pilote l'étude de pôle),
- Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France et financeur de la présente étude,
- Conseil départemental du Val de Marne,
- La RATP, exploitant de la gare existante de RER A et exploitant des lignes de bus présentes sur le pôle.

Pourront également être associés (liste non exhaustive) :

- la Région Ile-de-France,
- des associations de riverains,
- des associations locales en lien avec mobilités,
- des associations de commerçants,
- tout organisme ayant des compétences pouvant faire avancer les réflexions sur l'aménagement du pôle,
- etc.

3. Périmètres de l'étude

L'élaboration du projet de pôle s'appuiera sur **trois périmètres distincts**, qu'il sera nécessaire de définir plus précisément au regard des premiers éléments de diagnostic et des enjeux du site :

- **L'aire d'influence du pôle**, qui correspond à l'aire de rabattement et/ou diffusion de la gare. Au-delà des origines-destinations des voyageurs, la réflexion portera à l'échelle du bassin de vie et permettra d'avoir une vision du bassin de rabattement bus (origines et destinations des lignes de bus desservant le pôle).
- **Le périmètre d'étude** du pôle prend en compte le périmètre des équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, dans un rayon de 800 m maximum ou de 10 minutes autour de la gare ou accès aux quais : gare, équipements d'intermodalité et d'urbanité, ainsi que les voiries d'accès proches.
Il permet d'étudier/envisager les caractéristiques plus précises du fonctionnement du rabattement sur la gare (notamment itinéraires empruntés et stationnement des différents modes de transport), ainsi que l'interface et l'intégration du pôle dans le tissu urbain proche.
- **le périmètre opérationnel d'aménagement** regroupe le ou les parvis au droit de la gare ou de ses accès aux quais, les espaces publics à proximité immédiate du ou des bâtiments voyageurs, la ou les gares routières, les espaces de stationnement, voiries et carrefours d'accès immédiats, ainsi que l'ensemble des modes motorisés (bus, voitures, cars) et des modes actifs (piétons, vélos).
Ce périmètre opérationnel de 300 m maximum est à affiner au fur et à mesure du projet de pôle. Il correspond en outre à l'espace dans lequel les aménagements pourront bénéficier de financements (les projets urbains ne font pas partie de ce périmètre).

4. Un déroulement de l'étude en 4 étapes

L'étude de pôle, pilotée par la ville de Saint-Maur-des-Fossés, a pour objet **la définition, dans un délai maximal de 24 mois, d'un projet** visant à proposer un fonctionnement optimal du pôle associé à une bonne intégration urbaine et impliquant les différents partenaires.

Cette mission s'articule autour de 4 étapes :

1. **La réalisation d'un diagnostic partagé** par les différents acteurs dont les objectifs recherchés sont :
 - Comprendre le contexte.
 - Partager un état des lieux complet des pratiques actuelles sur le pôle d'échanges.
 - Mettre en exergue le fonctionnement actuel du pôle d'échanges (atouts, dysfonctionnements, contraintes, leviers d'actions).
 - Identifier et hiérarchiser les enjeux.
 - Élaborer un préprogramme intermodalité.
2. **L'élaboration de propositions d'aménagement** ayant vocation à faire émerger, à l'issue de l'étude, un seul scénario partagé par les différents partenaires.

Les scénarios proposés pourront être constitués :

- de propositions d'aménagements physiques ;
- de modalités d'exploitation ou d'interventions des différents maîtres d'ouvrage sur leurs domaines respectifs, en particulier dans les domaines où la maîtrise d'ouvrage est partagée (stationnement, accès au pôle, etc.) ;
- éventuellement de propositions de gestion des espaces (réglementations de stationnement, livraisons...).

3. **L'approfondissement du scénario retenu** dont les objectifs sont de développer la proposition d'aménagement retenue dans la phase précédente et d'estimer les coûts et identifier les maîtres d'ouvrages des différentes actions.
4. **La formalisation et la validation du « Schéma de référence »** sur lequel les partenaires s'entendent.

Ce projet de pôle permet un lancement conjoint par les différents maîtres d'ouvrage des études de maîtrise d'œuvre. Les financements identifiés seront par la suite mis en place sur la base de ces études de maîtrise d'œuvre dans le cadre d'une convention de financement entre maîtres d'ouvrage et financeurs.

La fin de la présente étude de pôle ouvre dès lors une phase plus opérationnelle qui nécessite une coordination des actions entre les différents acteurs. Les modalités de cette coordination seront à définir entre les parties à l'issue de l'étude.

5. Financement de l'étude de pôle

Le financement de l'étude de pôle est en partie assuré par Ile-de-France Mobilités dans la limite de 100 000 € non imposables à la TVA.

En cas de dépassement, le maître d'ouvrage de l'étude apporte le financement complémentaire.

Le financement des travaux des différentes actions du projet de pôle sera discuté lors de la formalisation du projet de pôle.

IV. CONTENU DE L'ETUDE

1. Le diagnostic

Le diagnostic sera constitué de 6 actions :

A. État des lieux - recueil de données, visites de terrain et entretiens avec les acteurs locaux :

- Recueil de données sur la fréquentation du pôle, sur l'offre de transport, données de stationnement sur et autour du pôle, sur la planification urbaine, les projets urbains et de voirie, données sur l'accessibilité des PMR, sur le foncier, etc. ;
- Visites de terrain afin d'identifier les différents éléments composant le pôle et de comprendre les problématiques actuelles du pôle (pratiques, dysfonctionnements) ;
- Organisation d'entretiens individuels avec les maîtres d'ouvrage et acteurs du pôle, *a minima* :
 - les services techniques de la ou des collectivités impliquées (communes, département) ;
 - Île-de-France Mobilités : les différentes divisions concernées par les projets impactant le pôle ;
 - les maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport et/ou propriétaires d'emprises foncières : RATP ou SNCF selon la gare ;
 - les transporteurs routiers et exploitants des Éco-stations bus ;
 - l'exploitant du/des Parc(s) Relais ;
 - les associations (usagers, cyclistes, PMR, commerçants, taxis...) ;
 - les représentants d'équipements situés à proximité immédiate du pôle et ayant un impact direct sur le fonctionnement de celui-ci (flux, contraintes d'accès livraisons, transport de fonds...).

Ces entretiens devront rendre compte du fonctionnement actuel du pôle et des projets en cours, et faire état des difficultés observées ou rencontrées et des attentes de chacun dans la démarche de pôle

B. Enquête intermodale en gare, composée :

- **D'une enquête-interview** réalisée via un questionnaire administré par des enquêteurs auprès des personnes entrant ou sortant du domaine ferroviaire (bâtiment voyageurs et accès directs aux quais). Les enquêteurs seront répartis aux différents accès et pourront accompagner les voyageurs jusqu'aux quais (dans ce cas, le bureau d'études devra obtenir l'autorisation de l'exploitant de la gare).
Les enquêtes seront réalisées un jour ouvrable de base : mardi ou jeudi, hors vacances scolaires, jours fériés et jours accueillant un événement (marché, manifestation...).
Selon l'importance des flux voyageurs, l'enquête sera réalisée sur toute la journée ou uniquement sur les périodes de pointe du matin et/ou du soir (pour les gares dont la desserte en train est très réduite en milieu de journée).
L'enquête sera réalisée auprès des personnes en rabattement le matin sur la gare. Les personnes en diffusion devront également être interrogées si plus de 20% des flux voyageurs en période de pointe du matin se font en diffusion (des quais vers la ville).
- **Et d'un comptage exhaustif** des entrants (ou entrants et sortants si l'enquête-interview porte sur l'ensemble des flux voyageurs), réalisé sur la même amplitude horaire que l'enquête-interview.

L'enquête-interview a pour objectif de mieux connaître les pratiques des usagers du pôle Gare :

- parts des différents modes de rabattement sur la gare ;

- motif et fréquence de déplacement ;
- origines des rabatants, etc.

Le comptage permettra d'estimer la fréquentation de la gare et de redresser les résultats d'enquêtes. Si les flux voyageurs sont importants au niveau des arrêts de bus ou de l'éco-station bus, des enquêtes-interviews auprès des montants/descendants pourront également y être réalisées. Elles apporteront des informations complémentaires sur les échanges bus-bus et bus-ville.

Le déroulement des enquêtes susmentionnées sont détaillées en **annexe 3 du « Guide des pôles d'échanges multimodaux »** joint au présent cahier des charges.

C. Enquêtes de stationnement

Il s'agira de réaliser une **enquête de rotation** dans un périmètre de 500 m autour du pôle, depuis les différents points d'accès au réseau ferroviaire.

L'enquête sera réalisée de 6 h à 21 h, simultanément à l'enquête de rabattement, un jour ouvrable de base : mardi ou jeudi, hors vacances scolaires, jours fériés et jours accueillant un événement (marché, manifestation...).

L'objectif de l'enquête de rotation est de connaître, par parkings ou voiries :

- la structure de la demande de stationnement (répartition entre stationnements résident, courte/moyenne/longue durée, de plus d'une journée) ;
- durée moyenne de stationnement ;
- taux d'occupation ;
- taux de stationnement illicite, etc.

En complément, il est demandé de réaliser une **enquête-interview** sur le même périmètre en périodes de pointe du matin et/ou du soir. Seront interviewées les personnes qui quittent ou regagnent un véhicule, stationné sur le périmètre d'enquête.

Ces interviews permettront en particulier de différencier sur le secteur d'enquête la part d'automobilistes stationnés à la journée pour prendre le train et celle des automobilistes stationnés pour un motif lié au quartier (personnes qui habitent ou travaillent dans le secteur, personnes qui se rendent dans un commerce/un service).

Cette enquête permettra d'estimer, parmi les véhicules en stationnement longue durée (6 heures ou plus) présents le jour de l'enquête, le nombre de ceux stationnés pour prendre le train.

Le déroulement de l'enquête de stationnement est détaillé en **annexe 4 du « Guide des pôles d'échanges multimodaux »** joint au présent cahier des charges.

D. Réalisation d'analyses du site et de son environnement

Il s'agira de réaliser les analyses suivantes :

- **Analyse urbaine** : la nature et la qualité architecturale du tissu urbain, les pôles générateurs de trafic, les impacts de la présence des emprises ferroviaires, etc.
- **Analyse des domanialités** : le recensement des emprises et l'identification des propriétaires fonciers, affectation des sols et les éventuelles concessions d'occupation, etc.
- **Analyse des projets urbains** : les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLUi, ZAC ou projets d'aménagement ayant des répercussions sur la fréquentation ou l'accès au site de la gare/station, etc.

- **Analyse de l'offre de transport multimodale (réseau ferré, bus) :** offres, amplitudes horaires, tableau des mouvements des bus, itinéraires, aménagements réservés, accessibilité, identification des points durs de circulation bus en accès au pôle, etc.
- **Analyse des conditions d'accès tous modes au pôle :** cheminements piétons et temps de correspondance, aménagements cyclables, hiérarchie du réseau de voirie, caractéristiques des voiries, trafic (caractériser les débits sur les différentes voies en heures de pointe et heures creuses, identifier les points de congestion, le fonctionnement des carrefours et cycles de feux, etc.), information voyageurs, etc.
- **Analyse des conditions de stationnement VL sur et dans le périmètre du pôle :** réglementation, politique tarifaire, moyens de contrôle existants, jalonnement, signalétique, etc.
- **Analyse des projets de transport :** arrivée de nouvelle ligne de transport, restructuration du réseau de bus, etc.

E. Identifier les dysfonctionnements

L'ensemble des analyses réalisées dans cette phase permettront de dresser un bilan du fonctionnement du site et de caractériser les dysfonctionnements selon les thématiques suivantes :

- l'accessibilité au pôle par les différents modes de déplacement ;
- la qualité de service offerte aux usagers (information voyageurs, gestion de la gare routière et conventions) ;
- les contraintes à prendre en compte pouvant impacter le fonctionnement du pôle.

F. D'élaborer un préprogramme intermodalité et identification des objectifs à 10/15 ans

L'objectif d'une démarche de pôle étant de réaménager les équipements et les espaces publics dans un délai moyen de 5 à 7 ans, le préprogramme devra intégrer les besoins actuels et futurs en tenant compte de l'évolution de la fréquentation de la gare/station et des pratiques de déplacement à 10/15 ans.

Il ne s'agit pas pour autant de surdimensionner les équipements du pôle, mais de tenir compte des évolutions connues ou prévisibles des besoins. Il pourra s'agir par exemple de dimensionner une partie des quais bus pour l'accueil de bus articulés même si les dessertes ne se font qu'en bus standard au lancement de l'étude ou de réserver des emplacements pour positionner des abris-vélos complémentaires si les équipements qui seront installés à la mise en service s'avéraient sous-dimensionnés par la suite.

Le préprogramme qualifiera et hiérarchisera les objectifs d'aménagements à atteindre et quantifiera les équipements à réaliser pour les différents modes en présence :

- nombre de postes à quais bus (dépose, reprise, régulation) ;
- nombre de places de stationnement vélos, **étant précisé qu'Ile-de-France Mobilités vise un objectif de 250 places en accès libre et 150 places en consigne sécurisée ;**
- nombre de places de dépose/reprise minute automobile ;
- nombre de places de stationnement Voitures Particulières longue durée en rabattement sur la gare ;
- nombre de places pour les 2-roues motorisées ;
- nombre de places de stationnement taxis si nécessaire ;
- nombre de places réservées : PMR, autopartage, transports de fonds, livraison, véhicules des gestionnaires et exploitants ferroviaires, etc.

Le calibrage des besoins futurs (aménagement et équipements) devra se faire dans le respect des objectifs du PDUIDF qui vise à favoriser le rabattement en gare par les modes actifs et les modes collectifs.

Pour clore cette phase, **le comité de pilotage devra valider le diagnostic.**

Livrables attendus pour la phase 1- Diagnostic :

- Un document qui reprend de façon claire l'ensemble des éléments précités, avec une attention particulière sur la qualité de la présentation pour permettre une lecture efficace.

2. Les scénarios d'aménagement

En s'appuyant sur la synthèse du diagnostic, des propositions d'actions seront, dans un premier temps, formulées dans plusieurs **scénarios d'aménagements**, trois a minima.

Dans chacune de ses propositions, le titulaire veillera à respecter la qualité urbaine qui caractérise la ville de Saint-Maur-des-Fossés, en tenant compte des spécificités du site et de ses potentialités d'aménagement, tout veillant à une intermodalité optimale.

Ces scénarios peuvent être véritablement contrastés si la configuration du site s'y prête, ou bien proposer une base commune (éléments invariants) et des variantes de positionnement de certains aménagements.

Les propositions de scénarios d'aménagements, composés d'un ensemble cohérent d'actions poursuivant des objectifs identifiés et hiérarchisés par le comité de pôle au cours de l'étude, seront faites selon la trame suivante :

- Principes généraux du scénario (objectifs locaux et solutions proposées dans ce cadre),
- Impacts attendus du scénario sur les déplacements, la circulation, la performance d'exploitation et l'insertion urbaine du pôle, vus sous l'angle des usagers, des différents maîtres d'ouvrage, des gestionnaires et opérateurs (on mentionnera à ce niveau les avantages et inconvénients du scénario),
- Schéma d'aménagement global au 1/1000e.

Il conviendra par ailleurs de réaliser des épures de giration pour s'assurer que l'aménagement proposé est fonctionnel. Il s'agira également d'analyser la performance d'exploitation des lignes de bus en rabattement sur le pôle pour s'assurer que les aménagements proposés ne pénalisent pas la marche des bus.

Les différents scénarios feront ensuite l'objet **d'une analyse multicritère** (fonctionnement, accessibilité, stationnement, difficultés de réalisation, adaptabilité/flexibilité dans le temps, coûts, etc.) afin d'aider le comité de pilotage à valider l'approfondissement d'un des scénarios.

Si des différences importantes de coûts entre les scénarios sont pressenties, des estimations de chiffreage seront précisées dès cette phase car elles devront être pris en compte dans le choix du scénario à approfondir.

Pour clore cette phase, le **comité de pilotage** choisira et validera un schéma d'aménagement à approfondir dans la phase suivante.

Livrables attendus pour la phase 2- Scénarios d'aménagement :

- Un rappel des objectifs retenus pour l'étude à l'issue du diagnostic.
- Un rapport présentant, par proposition d'aménagement, un schéma d'aménagement global illustré par des plans au 1/1000^{ème} et une note descriptive du projet.
- Une analyse multicritère des avantages et inconvénients de chaque proposition d'aménagements.
- Une synthèse des avis des partenaires.

3. Approfondissement d'un scénario

Sur la base de la proposition d'aménagements validée par le comité de pilotage en fin de phase 2, un schéma d'aménagements opérationnel et programmatique devra être fait. Celui-ci proposera une vue d'ensemble des aménagements programmés sur le périmètre opérationnel du pôle. Une consistance homogène des actions sera recherchée afin d'en limiter le nombre.

Le schéma d'aménagements se déclinera en un ensemble de fiches-actions détaillant pour chaque action :

- le périmètre concerné par l'action ;
- les objectifs attendus de l'action ;
- le contenu ;
- la maîtrise d'ouvrage ;
- le propriétaire foncier ;
- le coût prévisionnel d'investissement calculé sur la base de ratios, les financeurs et leur participation financière respective.

Une note explicitera le dimensionnement et le fonctionnement de l'éco-station bus (nombre de postes à quai, entrées/sorties des bus, épures de giration). Un schéma indiquera l'affectation des postes à quai aux différentes lignes de bus/cars desservant le pôle.

Livrables attendus pour la phase 3- Approfondissement d'un scénario :

- Un rapport présentant les aménagements programmés sur le périmètre opérationnel du pôle.
- Un ensemble de fiches détaillant chaque opération (le contenu, la maîtrise d'ouvrage, des fourchettes de coûts selon les traitements de l'espace public proposés, le phasage de réalisation, etc.).
- Une note explicitant le fonctionnement des bus (entrées/sorties des bus, girations, etc.) et un schéma indiquant l'affectation des postes à quai aux différentes lignes.

4. Formalisation du « Schéma de Référence »

La dernière partie de l'étude consiste à mettre en forme le scénario validé par le comité de pôle dans un document intitulé « **Schéma de Référence** ».

Ce document représente un accord de principe sur le projet entre les différents maîtres d'ouvrage et financeurs, sans engagement contractuel.

Il constitue la synthèse de l'ensemble de l'étude et doit permettre d'enclencher les phases plus opérationnelles (AVant Projet, PROjet) ainsi que les demandes de subvention correspondantes.

Le Schéma de Référence est le résultat d'un processus de concertation qui a permis de faire émerger un projet de pôle partagé, c'est-à-dire répondant aux préoccupations des usagers, des maîtres d'ouvrage, des financeurs, des transporteurs.

Il présente notamment :

- un rappel des principes et objectifs de la démarche de projet de pôle ;
- une synthèse du diagnostic de l'existant (rappel des périmètres d'étude, mise en avant des dysfonctionnements et des enjeux, domanialités, préprogramme) ;
- des fiches-actions décrivant les aménagements à réaliser par périmètre ou nature des actions : description de l'action, maîtrise d'ouvrage, coûts, financeurs, phasage, etc. ;
- le schéma d'ensemble de réaménagement du pôle au 1/1000e ;
- des zooms au 1/500e de certains aménagements ou équipements d'intermodalité lorsque cela est nécessaire (conception et fonctionnement de la gare routière et rayons de giration des bus, par exemple...) ;
- le chiffrage prévisionnel par action en coûts d'investissement détaillant les hypothèses prises pour la prise en compte des aléas, des frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, des coûts d'installation de chantier et aménagements provisoires ;
- le tableau de synthèse identifiant les subventions apportées par Île-de-France Mobilités et les autres financeurs ;
- un calendrier prévisionnel pour la suite des études et la réalisation des travaux, par action et au trimestre près pour toutes les phases de maîtrise d'œuvre (AVP, PRO...) et des travaux ;
- les modalités d'organisation des acteurs du projet (maîtrise d'ouvrage, financeurs, gestionnaires d'infrastructure, transporteurs) pour la coordination de la suite des études et des travaux, comme la formalisation d'un comité de suivi ;
- et si nécessaire :
 - o les accords de principe pour les cessions/occupations des fonciers nécessaires, en préfiguration des conventions à établir, ces accords doivent porter sur la maîtrise du foncier, mais également sur les impacts financiers (coûts de cession/occupation) et leurs temporalités ;
 - o les accords de principe relatifs à la gestion des différents équipements d'intermodalité, en préfiguration des conventions à établir entre le propriétaire de l'équipement et le gestionnaire.

Livrables attendus pour la phase 4- Formalisation du « Schéma de Référence » :

Le rapport final de l'étude de pôle qui présente les éléments détaillés ci-dessous et en particulier :

- *d'une synthèse du diagnostic ;*
- *du schéma d'aménagement détaillé par opération ;*
- *d'un plan d'ensemble du périmètre au 1/1000^{ème}, avec si nécessaire des zooms au 1/500^{ème} ;*
- *d'un tableau récapitulatif des coûts par opération après décision du comité de pôle sur le type de traitement de l'espace public retenu ;*
- *d'un tableau de financement en investissement et exploitation (le cas échéant), distinguant les maîtrises d'ouvrage et les financeurs ;*
- *d'un phasage prévisionnel des études et travaux ;*
- *des modalités d'organisation des acteurs du projet pour la suite des études.*

V. DEROULEMENT DE LA MISSION

1. Planning

Le planning suivant propose, à titre indicatif, une durée pour chaque phase de l'étude :

- Phase 1 - Diagnostic : 6 mois
- Phase 2 - Propositions : 8 mois
- Phase 3 - Approfondissement du scénario retenu : 6 mois
- Phase 4 - Elaboration du schéma de référence : 4 mois

La durée totale envisagée pour la réalisation de l'étude est de 24 mois. Elle ne tient compte ni des éventuels délais de validation ou de négociation entre les partenaires, ni des résultats des autres études menées qui constituent des données d'entrée pour l'étude de pôle.

Il revient toutefois aux candidats de proposer un planning qui soit en adéquation avec ces éléments indicatifs.

2. Réunions

Il est demandé aux candidats d'inclure dans leurs offres la tenue de réunions de travail avec le maître d'ouvrage de l'étude, le comité technique, et le comité de pilotage. Le nombre minimum de réunions par phase à prévoir dans l'offre est évalué à :

- **Phase 1 - Diagnostic :**
 - Au démarrage du diagnostic, 1 réunion de lancement de l'étude dans le cadre du comité technique visant à présenter la démarche et la méthodologie de travail, les enjeux de réaménagement déjà identifiés, le planning prévisionnel et le déroulé de la phase de diagnostic.
 - Ensuite : 1 comité technique, 1 comité de pilotage, et a minima 2 réunions avec la Ville de Saint-Maur permettant de présenter l'état d'avancement en cours d'une part et le rendu de la phase d'autre part.
- **Phase 2 - Propositions :** 2 comités techniques, 1 comité de pilotage, et a minima 4 réunions avec la Ville de Saint-Maur permettant de présenter l'état d'avancement en cours d'une part et le rendu de la phase d'autre part.
- **Phase 3 - Approfondissement du scénario retenu :** 1 comité technique, 1 comité de pilotage, et a minima 2 réunions avec la Ville de Saint-Maur permettant de présenter l'état d'avancement en cours d'une part et le rendu de la phase d'autre part.
- **Phase 4 - Elaboration du schéma de référence :** 1 comité technique, 1 comité de pilotage, et a minima 2 réunions avec la Ville de Saint-Maur permettant de présenter l'état d'avancement en cours d'une part et le rendu de la phase d'autre part.

Au cours des séances de travail du Comité de pôle, le bureau d'études aura une mission d'animation qui devra intégrer la préparation de supports de présentation, la remise de documents et la rédaction des comptes rendus des comités techniques et de pilotage.

Les documents produits pour les réunions doivent être transmis au maître d'ouvrage de l'étude 5 jours ouvrables minimum avant les réunions.

Les comptes rendus devront être proposés au maître d'ouvrage au plus tard deux semaines après la tenue de la réunion.

3. Etudes complémentaires : l'étude de trafic

La reconfiguration des espaces publics peut avoir des incidences sur les flux de circulation, notamment automobile.

Afin de répondre aux éventuelles questions du Comité de pôle relevant de cette thématique sur les phases 2 et 3 de l'étude, le bordereau des prix unitaires prévoit :

- le relevé de l'ensemble des flux automobiles, de cyclistes et de piétons ;
- la réalisation d'une étude de circulation portant sur l'ensemble des modes et mesurant les impacts de plusieurs scénarios d'aménagement.

PROJET

VI. ATTENTES VIS-A-VIS DU TITULAIRE : EXPERTISE, CONSEIL, ET VEILLE

Tout au long de l'étude, le titulaire devra mettre au service du comité son expertise tant en matière de mobilités qu'en matière d'aménagements urbains.

Le titulaire se tiendra informé des évolutions concernant les différents domaines d'expertises auxquels l'analyse a recours qu'il mettra au bénéfice de l'étude.

Une haute qualité vis-à-vis des livrables est attendue, ainsi qu'une écoute attentive des attentes du client.

PROJET

VII. DOCUMENTATION DISPONIBLE OU COMMUNICABLE AU PRESTATAIRE

Les documents de références d'Ile de France Mobilités :

- **Le PDUIF.**
- **Le guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux** daté de janvier 2023 ainsi que sa synthèse.
- **Le Schéma Directeur des Éco-stations bus (SDESB)** et le guide de conception et d'exploitation des Éco-stations bus.
- **Le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR)** : orientations, label et cahier des références techniques.
- **Le Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares et stations (SDSV)** et le cahier de références techniques.
- **Le Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers.**
- **La Charte des Supports et Contenus de l'Information Voyageurs (CSCIV).**
- **La Signalétique pour les piétons** : Le concept « Fil bleu ».

Et en particulier concernant la gare du Parc de Saint-Maur :

- l'estimation du dimensionnement du stationnement vélos à prévoir sur le pôle ;
- l'estimation du dimensionnement en postes à quai bus à prévoir sur le pôle ;
- les fiche bus ;
- les matrices de flux par gare.

Documents de la Ville :

Les éléments de programme sur les projets urbains en cours ou projetés situés dans le périmètre d'étude et le périmètre opérationnel du pôle, et en particulier :

- Le PLUi.
- L'étude d'implantation pour le stationnement des vélos réalisée par la RATP.
- Le projet de parc sécurisé pour le stationnement des vélos dans le parking souterrain de la Louvière.
- Les esquisses de projet relatives à la piétonisation de l'avenue Charles de Gaulle (si disponibles), ainsi que l'étude de trafic réalisée dans ce cadre.
- Les esquisses de projet relatives au réaménagement du carrefour Rue André de Cayeux / RD123 (si disponibles).
- Les données relatives au stationnement à Saint-Maur.
- Le schéma cyclable de la Ville.

VIII. REPONSE A LA CONSULTATION

1. Compétences

La réalisation de la présente mission d'études nécessite des compétences dans les domaines :

- de l'aménagement des espaces publics, et en particulier dans leurs dimensions paysagères et urbaines ;
- de la conception des pôles d'échanges multimodaux, et notamment en matière d'organisation fonctionnelle, d'accessibilité par les différents modes, de qualité de service et de déploiement d'une chaîne d'information continue et intermodale ;
- des problématiques de mobilités en milieu urbain ;
- du stationnement (des références dans ce domaine et une approche pédagogique de la problématique du stationnement seront plus particulièrement appréciées) ;
- de la planification et de la coordination de plusieurs projets en interface et de leur chantier.

2. Moyens

Le prestataire précisera les moyens tant en nombre qu'en qualification qu'il compte mettre en œuvre pour la réalisation de l'étude.

Les CV des membres de l'équipe seront fournis ainsi qu'un budget prévisionnel du nombre de jours passés par chaque membre de l'équipe sur chaque phase de l'étude.

3. Engagement du candidat

Outre les clauses habituelles d'engagement, le soumissionnaire s'engagera sur les points suivants :

- délais de réalisation de l'étude ;
- stabilité de l'équipe travaillant sur le projet ;
- propriété de l'étude et des bases de données éventuellement constituées, qui seront celles des financeurs.

4. Coûts

Le prestataire détaillera le coût de la réalisation de l'étude, par phase, en fonction des moyens mis en œuvre, y compris les coûts unitaires permettant d'établir le devis.

Le coût de l'étude sera forfaitaire et les prix en euros courants HT seront fermes, définitifs et révisables.

Le soumissionnaire indiquera le délai de validité de son offre, au moins égal à 150 jours.

5. Formats des livrables

Tous les livrables seront adressés dans un format pris en charge par la suite Microsoft Office. Tout document pourra être accompagné de son équivalent au format pdf lorsqu'il s'agit d'une version définitive.

PROJET