

**CONVENTION DE FINANCEMENT
ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, LA VILLE DE PARIS ET LA RATP**

**ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE
DE L'INSERTION URBAINE
DE LA STATION « LA CHAPELLE » DE LA LIGNE 2 DU METRO**

Sommaire

ENTRE :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France, 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 la délibération du Conseil n°2017-891 en date du 13 décembre 2017,

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

D'une part,

ET :

La **Ville de Paris** située à Paris 13^e, 121 avenue de France, numéro SIRET : 217 500 016 00019 représentée par Madame La Maire de Paris en vertu de la délibération du Conseil de Paris 2018 DVD 133 en date du

Désignée ci-après la «**Ville de Paris**»

d'autre part,

ET :

La RATP, **Régie Autonome des Transports Parisiens**, établissement public à caractère industriel et commercial, n° siret : 775 663 438 00906 dont le siège social est situé 54 quai de la Rapée 75012 Paris, représentée par Lorenzo Sancho de Coulhac, responsable de l'unité études, standards et design, à la Maîtrise d'Ouvrage des Projets, dûment habilité à cet effet,

Désigné ci-après la «RATP» ou « **le Bénéficiaire** »

d'autre part,

VISAS

Vu le code des transports ;

Vu le code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France adopté par le conseil du STIF du 9 février 2011 et arrêté par le Conseil régional du 16 février 2012 ;

Vu la délibération n°2011-0886 du 7 décembre 2011 par laquelle le conseil du STIF a modifié son Règlement Budgétaire et Financier ;

Vu la délibération n°2016-0302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attributions du Conseil au Directeur Général ;

PREAMBULE :

Considérant que :

Plus de 6,5 millions de personnes entrent chaque année dans la station de métro "La Chapelle" située au cœur de la place de La Chapelle, carrefour routier majeur et très fréquenté par les piétons.

Cette station s'inscrit dans un espace encombré et inconfortable, souffrant de problématiques de genre, de non-mixité d'usage et de pollution qui influent également négativement sur la qualité urbaine du quartier. Son insertion urbaine et la sécurité des usagers dans son enceinte et au droit de ses accès est aujourd'hui au cœur des préoccupations des habitants, des associations du quartier et des élus locaux.

En effet, les trottoirs limitrophes y sont aujourd'hui trop étroits et la station ne comporte que deux accès, l'un dédié aux entrées au Nord et l'autre dédié aux sorties au Sud ; cette disposition ayant été mise en place afin d'éviter que la station ne serve de "raccourci" pour traverser le boulevard sans contourner la station et afin de lutter contre les vendeurs de ticket à la sauvette au sein de la station.

Dans un objectif de reconquête de l'espace urbain à l'échelle de Paris, la Ville de Paris a engagé en 2016 un ambitieux projet de réaménagement, dans l'axe des boulevards de la Chapelle et de la Villette, consistant en la création d'une promenade urbaine entre les stations Barbès et Stalingrad. Cet axe offrira un espace public qualitatif et paysagé sur le linéaire de ces boulevards, il vise à rétablir les cheminements piétons sur le terre-plein central et à permettre l'installation de nouveaux usages. Au niveau de la station, le projet prévoit :

- le réaménagement du carrefour La Chapelle pour atténuer son caractère routier et permettre l'élargissement des trottoirs ;
- la création d'une "oasis urbaine" par la requalification des deux squares ;
- l'élargissement du terre-plein central au droit de la déchetterie et de la station de métro « La Chapelle » pour permettre la continuité des parcours piétons est-ouest et une meilleure accessibilité de la station de métro ;
- l'ajout d'une traversée piétonne Nord-Sud entre la station et la rue Philippe de Girard

La réalisation de ce projet, ainsi que les futurs aménagements urbains aux alentours (Gare du Nord, Paris Nord Est élargi, ...) prévus à moyen terme, réactualisent le besoin d'étudier l'insertion urbaine et la desserte de la station de métro « La Chapelle » et d'en améliorer ses conditions d'accès en complétant éventuellement le nombre.

Les parties se sont donc rapprochées pour définir les conditions dans lesquelles la RATP s'engagera à étudier les aménagements nécessaires à l'insertion de la station de métro « La Chapelle » dans le contexte prédéfini (ci-après nommés « **le Projet** »).

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'Ile-de-France Mobilités et la Ville de Paris à la réalisation par la RATP de l'étude d'opportunité et de faisabilité (ci-après désignée « **l'Etude** ») pour vérifier l'opportunité et la faisabilité technique de solutions visant à améliorer les conditions d'accès à la station « La Chapelle » et son intégration dans son environnement urbain tel que défini en préambule.

ARTICLE 2. DESCRIPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE

La RATP présentera aux financeurs les résultats de l'Etude réalisée suivant deux phases :

- **Phase 1** : L'étude d'opportunité a pour but d'offrir un diagnostic du fonctionnement de la station compte tenu de l'évolution du quartier afin d'évaluer l'opportunité du réaménagement de la station et d'orienter les réflexions de l'étude de faisabilité.
- **Phase 2** : L'étude de faisabilité se décompose en trois temps :
 - o le diagnostic technique et fonctionnel de la station,
 - o le préprogramme,
 - o l'élaboration de 2 scénarios d'aménagement possibles, suivie de leur analyse selon une grille multicritères et sa synthèse comparée.

L'Etude est décrite en **annexe 2** à la présente convention.

La RATP transmettra l'Etude et les résultats de l'Etude réalisée à Ile-de-France Mobilités et à la Ville de Paris selon les modalités et formats prévus à **l'Article 12 « propriété intellectuelle et communication de l'étude »**.

Une restitution intermédiaire des études avant remise des conclusions sera faite à Ile-de-France Mobilités et la Ville de Paris indépendamment du comité de suivi.

A ce stade de la réflexion, les objectifs pressentis de l'étude sont :

- valider le besoin de désaturation et identifier l'origine des flux ;
- faciliter l'accès à la station depuis l'Est ;
- faciliter l'interconnexion entre La Chapelle et Gare du Nord ;
- concevoir la station en fonction des problématiques de sécurité ;
- prévoir les réservations nécessaires à la mise en accessibilité de la station.

ARTICLE 3. DONNEES D'ENTREE TRANSMISES PAR ILE-DE-FRANCE MOBILITES ET LA VILLE DE PARIS

Pour que la RATP puisse étudier le réaménagement de la station La Chapelle par rapport au projet de la Ville de Paris, la Ville de Paris s'engage à fournir dans un délai de une semaine à compter de la signature de la présente convention les données d'entrée, informations et documents utiles et nécessaires, soit notamment :

- les plans de la promenade urbaine au niveau de la station La Chapelle (plans transmis préalablement : « 2018-07-23_IT_Chapelle-Villette_tranche-02 »),
- des éléments de description des éventuels projets de développement urbain situés dans le secteur d'étude,
- les diagnostics et études réalisés dans le cadre du projet de promenade urbaine permettant d'enrichir notre étude sur les questions de flux piétons / d'usage de la voirie et de l'espace public.

Par ailleurs, la Ville de Paris devra informer la RATP de toutes modifications apportées à ces données d'entrée ou au projet de réaménagement du boulevard, et le cas échéant, prendra en charge les incidences financières de ces modifications si celles-ci nécessitent que la RATP procède à des nouvelles études, expertises ou validations.

La Ville de Paris, d'une manière générale, reste responsable de la complétude de ces informations et documents.

La Ville de Paris déclare être titulaire des droits de propriété intellectuelle nécessaires et suffisants pour permettre leur exploitation par la RATP dans les conditions de la présente convention et la garantit de toute action et/ou réclamation de tiers qui se prévaudrait de droits sur ces données, informations et/ou études.

ARTICLE 4. BUDGET PREVISIONNEL DE L'ETUDE

Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris s'engagent, par les présentes, à rembourser intégralement la RATP des dépenses et coûts résultant des vérifications, études, avis et expertises décrites à l'DESCRPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE qu'elle devra réaliser au titre de la présente convention et sollicités dans le cadre de ladite Etude dans la limite du budget de l'Etude défini au présent article.

Le budget de l'Etude s'élève à : 98 894 € HT.

Ce budget comprend l'ensemble des frais engagés, relatifs à l'objet de la présente convention, à compter de la réunion de lancement en date du 3 octobre 2018.

S'agissant d'une refacturation de frais, les sommes entrent de plein droit dans le champ d'application de la TVA. Par conséquent, le montant prévisionnel ci-dessus sera augmenté de la TVA au taux applicable à la date de la facturation.

En cas de dépassements prévisionnels du budget de l'Etude, la RATP s'engage à en informer préalablement la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités afin de recueillir leur accord préalable sur le montant en cause en leur transmettant les éléments justificatifs nécessaires.

Si la Ville de Paris souhaite procéder, sur les études ou ouvrages qui relèvent de sa propre maîtrise d'ouvrage, à des modifications du programme ou à n'importe quelles modifications qui auraient une incidence sur la réalisation des études de la RATP sur le plan technique, sur le plan des délais ou des coûts, elle devra en informer les autres parties et sollicitera leur avis avant d'arrêter les conditions et modalités de ces modifications. Dans le cas où ces modifications entraîneraient un dépassement du budget de l'Etude, les modalités et conditions de financement de ce dépassement seraient définies par voie d'avenant à la présente convention

ARTICLE 5. MODALITES FINANCIERES

Le plan de financement de la présente convention s'établit comme suit :

Répartition du financement de l'Etude maximal non révisable et non actualisable:

Bénéficiaire	Financeurs		Total
	Ile-de-France Mobilités (70%)	Ville de Paris (30%)	
RATP	69 226 €HT	29 668 €HT	98 894 €HT

Détail de la répartition du budget prévisionnel de l'Etude :

	Montant en €
Etude d'opportunité	24 307 €HT
Etude de faisabilité	74 587 €HT
Total	98 894 €HT

ARTICLE 6. MODALITÉS DE VERSEMENT DU REMBOURSEMENT

Article 6.1. Modalités de versement du remboursement d'Île-de-France Mobilités

Après achèvement de l'intégralité de l'Etude, le remboursement d'Île-de-France Mobilités fait l'objet d'un versement unique, sur présentation d'une facture signée du représentant dûment habilité 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 dûment habilité du Bénéficiaire;
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées signé du représentant dûment habilité du Bénéficiaire, précisant le détail par facture (numéro de facture, objet, nom du prestataire/fournisseur, montant HT et date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Etude.

Le montant du remboursement d'Île-de-France Mobilités est calculé à partir des coûts supportés dans le cadre de l'Etude.

Si le coût définitif de l'Etude est inférieur au montant du financement maximum d'Île-de-France Mobilités tel que défini à l'MODALITES FINANCIERES, le financement d'Île-de-France Mobilités est

ajusté à hauteur de son prorata de cofinancement de l'Etude sur la base des coûts réellement supportés par le Bénéficiaire, majoré de la TVA applicable au taux en vigueur.

Dans le cas contraire, conformément à l'BUDGET PREVISIONNEL DE L'ETUDE, la RATP s'engage à en informer préalablement les financeurs afin de recueillir leur accord préalable sur les montants en cause. Un avenant à la présente convention formalise l'accord des financeurs.

L'échéancier prévisionnel d'appel de fonds est joint en **annexe 1** à la présente convention.

Article 6.2. Modalités de versement de la subvention de la Ville de Paris

Après achèvement de l'intégralité de l'Etude, le financement de la Ville de Paris fait l'objet d'un versement unique, sur présentation d'une facture signée du représentant dûment habilité 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 dûment habilité du Bénéficiaire;
- l'état récapitulatif des dépenses acquittées signé du représentant dûment habilité du Bénéficiaire, précisant le détail par facture (numéro de facture, objet, nom du prestataire/fournisseur, montant HT et date de paiement), permettant de déterminer le coût définitif de l'Etude.

Le montant du financement de la Ville de Paris est calculé à partir des dépenses acquittées dans le cadre de l'Etude.

Si le coût définitif de l'Etude est inférieur au financement de la Ville de Paris telle que définie à l'BUDGET PREVISIONNEL DE L'ETUDE, le remboursement de la Ville de Paris est ajusté à hauteur de son prorata de cofinancement de l'Etude sur la base des coûts réellement supportés par le Bénéficiaire, majoré de la TVA applicable au taux en vigueur.

Dans le cas contraire, conformément à l'BUDGET PREVISIONNEL DE L'ETUDE, la RATP s'engage à en informer préalablement les financeurs afin de recueillir leur accord préalable sur les montants en cause. Un avenant à la présente convention formalise l'accord des financeurs.

,

L'échéancier prévisionnel d'appel de fonds est joint en **annexe 1** à la présente convention.

A défaut de versement du remboursement dans les délais précités, les intérêts de retard, qui s'élèveront au taux légal en vigueur des intérêts moratoires au jour de l'échéance dudit délai de paiement, seront automatiquement dus par Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris à la RATP. Pour mémoire, le taux légal est de 0,88 % pour le second semestre 2018.

ARTICLE 7. DOMICILIATION DES VERSEMENTS

Les versements d'Île-de-France Mobilités et de la Ville de Paris sont effectués au profit de la RATP, par virement bancaire, dans les 45 jours suivants la réception de la facture et des pièces justificatives associées, aux coordonnées ci-après :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RATP LAC C22 54 quai de la Rapée 75599 Paris cedex 12	Crédit Agricole - CIB	31489	00010	00012675184	47

La domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers est précisée en **annexe 1** à la présente convention.

ARTICLE 8. MESURES DE SUIVI ET DE CONTROLE DE L'ETUDE

Une réunion de lancement sera organisée par Île-de-France Mobilités au démarrage de la mission, dès la signature de la présente convention, en présence de la Ville de Paris et de la RATP.

L'Etude donnera lieu à une présentation aux financeurs et à une transmission à Ile-de-France Mobilités et à la Ville de Paris.

Sera constitué un comité de suivi de l'Etude globale (opportunité et faisabilité) piloté par Île-de-France Mobilités (agissant en tant qu'AOM) comprenant notamment des représentants de la Ville de Paris, d'Île-de-France Mobilités et de la RATP.

Ces réunions du comité de suivi seront organisées par Île-de-France Mobilités ou par la Ville de Paris en tant que de besoin.

Le comité de suivi valide la conformité du rapport final de l'Etude par rapport au projet d'Etude présenté par le Bénéficiaire.

ARTICLE 9. RAPPORT D'ÉTUDES FINAL

Au terme de l'Etude, la RATP présentera à Île-de-France Mobilités et à la Ville de Paris un rapport d'avancement final de l'Etude.

Le rapport d'étude final comprend les éléments prévus en annexe 2.

Le rapport d'étude final sera transmis à Ile-de-France Mobilités et à la Ville de Paris selon les modalités et formats prévus à l'PROPRIETE INTELLECTUELLE, ET COMMUNICATION DE L'ETUDE, CONFIDENTIALITE « propriété intellectuelle et communication de l'étude ».

En cas de dépassement des délais fixés à l'**annexe 2**, la RATP s'engage à en informer préalablement la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités.

ARTICLE 10. DROIT D'INFORMATION ET D'AUDIT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES ET DE LA VILLE DE PARIS

Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris disposent d'un droit d'audit et de contrôle se rapportant à l'exécution de la présente convention, qu'ils exercent soit directement, soit par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs organismes extérieurs qu'ils mandatent à cet effet.

Ce droit d'audit vise à assurer aux financeurs la bonne affectation du remboursement des frais à la RATP de l'Etude décrite aux présentes. Il consiste à vérifier les documents et informations attestant que les sommes accordées par les financeurs sont exécutées conformément aux principes énoncés dans la présente convention.

Si les éléments fournis par la RATP 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 RATP, Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris se réservent la possibilité de modifier le montant du remboursement.

ARTICLE 11. PROPRIETE INTELLECTUELLE, ET COMMUNICATION DE L'ETUDE, CONFIDENTIALITE

Article 11.1. Propriété intellectuelle et communication

Pour les besoins des présentes, l'ensemble des documents mis à disposition par une partie ou l'autre partie (à savoir les études, avis, données, validation, recommandation...) sera désigné ci-après par les « les Eléments ».

Chaque partie est et demeure entièrement propriétaire des Eléments qu'elle met à disposition de l'autre partie et déclare disposer des droits nécessaires pour les fournir dans les conditions prévues aux présentes.

Les Eléments ne font pas l'objet d'une cession mais d'un droit d'utilisation, non cessible, consenti à titre non exclusif, pour la durée de la convention et pour les besoins de chacune des parties dans le cadre strict du Projet et des vérifications et mesures que la RATP doit mettre en œuvre pour s'assurer de la compatibilité du Projet, avec ses ouvrages et son activité.

Ainsi, l'Etude réalisée dans le cadre de la présente convention est la propriété de la RATP. La RATP transmettra à Île-de-France Mobilités et à la Ville de Paris l'Etude, les résultats de l'Etude, ainsi que le(s) Rapport(s) d'Etude afin de permettre à Ile-de-France Mobilités de remplir son rôle d'Autorité Organisatrice des transports.

L'Etude, les résultats de l'Etude, ainsi que le(s) Rapport(s) d'Etude seront transmis à Ile-de-France Mobilités et à la Ville de Paris sous les formats suivants :

- un format papier,
- un format électronique (PDF et DWG).

La RATP présentera à Île-de-France Mobilités et à la Ville de Paris le(s) Rapport(s) d'Etude.

Les Parties s'interdisent expressément toute diffusion, communication, mise à disposition de tout ou partie de l'étude ou de ses Eléments, à des tiers, sous toute forme et pour quelque motif que ce soit, conformément à l'Confidentialité « Confidentialité ».

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

Article 11.2. Confidentialité

Au sens du présent article, l'expression « Informations Confidentielles » recouvre toutes les informations ou données de nature financière, technique, scientifique ou commerciale, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront présentées par la RATP à Île-de-France Mobilités et à la Ville de Paris et dont ils auront connaissance.

Seront notamment considérées comme des Informations Confidentielles les informations communiquées à Île-de-France Mobilités et à la Ville de Paris par une Partie à l'autre sous forme verbale ou visuelle, par exemple lors de réunions, ainsi que l'Etude et les résultats de l'Etude visés à l'DESCRIPTION ET MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE et le rapport d'étude visé à l'article 9.

L'absence de mention confidentielle portée sur les documents ne vaudra en aucun cas dérogation à cette règle.

Les parties s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver la nature strictement confidentielle des Informations confidentielles échangées, et notamment à :

- ne publier ou divulguer aucune Information confidentielle, sauf nécessité légale, réglementaire, administrative ou judiciaire impérative ; et ce, à la condition d'en avoir averti immédiatement et par écrit l'autre partie;
- prendre toutes mesures permettant d'éviter l'accès et l'utilisation détournée ou frauduleuse par des tiers des Informations confidentielles ;
- ne pas utiliser les Informations confidentielles à d'autres fins que celles spécifiées dans la présente convention ;
- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des Informations confidentielles ;
- avertir immédiatement, par écrit l'autre partie de tout élément pouvant laisser présumer une violation des obligations découlant du présent article.

Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris s'engagent à ce que, pendant la durée de la présente convention et à l'issue de dix (10) années qui s'ensuivront, les Informations Confidentielles reçues de la RATP :

- soient traitées avec la même précaution que celles qu'ils portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que le projet visé ;
- ne soient pas divulguées à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la RATP ;
- Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris se portent fort pour tout leur personnel (salariés et collaborateurs, intervenants), du respect de cette obligation de confidentialité.

La présente convention ne s'applique pas aux Informations Confidentielles pour lesquelles Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris apporteraient la preuve écrite :

- qu'elles étaient en leur possession ou qu'elles étaient tombées dans le domaine public avant qu'elles ne leur soient communiquées par la RATP ;
- qu'elles sont, postérieurement à la date de la signature de la présente convention, tombées dans le domaine public et ce, sans violation des termes de la convention ;
- qu'elle les a licitement acquises d'un tiers qui était en droit de les divulguer.

ARTICLE 12. DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La Convention prend effet à compter de sa notification par Île-de-France Mobilités à l'ensemble des Parties, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les dépenses de la RATP engagées pour l'Etude sont prises en compte à compter du 3 octobre 2018.

La Convention expire soit en cas de résiliation dans les conditions prévues à l'RESILIATION « Résiliation », soit après remboursement de la totalité des sommes dues à la RATP selon les modalités de l'Modalités de versement DU REMBOURSEMENT de la Convention et, au plus tard, 24 mois à compter de sa notification.

Elle est reconductible par voie d'avenant à la demande de la RATP une fois pour une durée maximale de 18 mois afin de tenir compte notamment des délais de prises de décisions, comme prévu dans l'MESURES DE SUIVI ET DE CONTROLE DE L'ETUDE.

ARTICLE 13. RESILIATION

Si, pour une raison quelconque, la RATP se trouve dans l'impossibilité de réaliser l'Etude, elle doit en informer Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris par lettre recommandée avec accusé de réception. Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris ont alors la possibilité de résilier tout ou partie de la convention.

A la demande expresse et motivée de l'une des parties, la présente convention peut être résiliée de plein droit en cas d'inexécution par les autres parties d'une ou plusieurs des obligations essentielles résultant de la Convention. La résiliation est effective à l'issue d'un préavis d'un mois commençant à courir à compter de la notification de la mise en demeure, expédiée en recommandé avec demande d'avis de réception, sauf :

- si dans ce délai les obligations citées dans la mise en demeure ont été exécutées ou ont fait l'objet d'un début d'exécution,
- si l'inexécution des prestations requises est consécutive à un cas de force majeure.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la prise d'effet de la résiliation. A cette date, il est procédé à un arrêt définitif des

ANNEXE 1 - DOMICILIATION DES PARTIES POUR LA GESTION DES FLUX FINANCIERS ET ECHEANCIER PREVISIONNEL

Domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers

	Adresse	Service Administratif responsable du suivi des paiements	
		Nom du service	Téléphone
Île-de-France Mobilités	41 rue de Châteaudun 75 009 Paris	Direction de l'Exploitation Département INM	01.53.59.21.45
Ville de Paris	121 Avenue de France – CS 51388 75 639 PARIS	Direction de la Voirie et des Déplacements Service des Aménagements et des Grands Projets	01.71.27.60.86
RATP	LAC C52 54 quai de la Rapée 75599 PARIS Cedex 12	CGF/CE/TIERS/Comptabilité Clients	

Echéancier prévisionnel d'appel de fonds

	Montant en € HT	Année
Île-de-France Mobilités	68 226	2018
Ville de Paris	29 668	2018
TOTAL	98 894	2018

ANNEXE 2 – DESCRIPTIF DE L'ETUDE

1. *Éléments de l'étude*

1.1 *Contenu de l'étude d'opportunité*

L'étude d'opportunité repose sur les éléments suivants :

- **Analyse qualitative des projets concomitants** : recensement, phasage, populations et emplois.
- **Analyse quantitative de la fréquentation HPM/HPS** actuelle et future de la station en rabattement/diffusion et en correspondance avec la gare du Nord (flux régionaux et flux liés aux Grandes Lignes). Les flux actuels s'appuieront sur les données de validation. L'analyse prospective sera basée sur des éléments issus de travaux de modélisation et une approche analytique. L'analyse fine des cheminements sur l'espace public ainsi que les flux uniquement en lien avec l'espace public ne seront pas traités.
- **Évaluation du fonctionnement des espaces publics** directement adjacents aux accès actuels (l'entrée et la sortie) de la station et identification des points de saturation et de conflits d'usages (trottoirs limitrophes et passages piétons)
- **Evaluation sommaire de l'attractivité** d'un nouvel accès sur la base de la géographie de la population et des emplois et sur la base du projet de réaménagement du Bd de la Chapelle (Promenade Urbaine) réalisé par la Ville de Paris.

L'étude d'opportunité a pour but de dresser un diagnostic du fonctionnement de la station compte tenu de l'évolution du quartier afin d'évaluer l'opportunité du réaménagement de celle-ci et d'orienter les réflexions de l'étude de faisabilité. L'étude de faisabilité est déclenchée à partir des conclusions de l'étude d'opportunité.

Une note restituera l'ensemble des analyses menées ainsi que les conclusions de l'étude d'opportunité, accompagnée de schémas explicatifs.

1.2 *Contenu de l'étude de faisabilité*

L'étude de faisabilité se décompose en trois temps :

- le diagnostic technique et fonctionnel de la station et de ses abords immédiats,
- le préprogramme,
- l'élaboration de 2 scénarios d'aménagement possibles, suivie de leur analyse selon une grille multicritères et sa synthèse comparée.

Le diagnostic fonctionnel et technique de la station permet de dresser un état des lieux des usages et de l'exploitation de la station et d'identifier les contraintes structurelles et/ou fonctionnelles. Cette

étape permet d'alimenter et sous-tendre le préprogramme du réaménagement et de consolider les scénarios. Les conclusions du diagnostic identifieront les invariants techniques ainsi que le potentiel mutable pour orienter les pistes d'aménagement.

Le préprogramme, dans sa première phase se présente comme un outil d'aide à la décision, notamment pour conforter la priorisation des enjeux et des objectifs. Il présente et synthétise :

- l'analyse du site tout en mettant en exergue les dysfonctionnements identifiés ainsi les potentialités,
- les attentes tant en en termes de service rendu et que d'insertion

Dans cette étape, il fait l'objet d'un partage, permettant de s'assurer de la bonne priorisation des enjeux et objectifs du projet. Il est complété à l'étape suivante de l'expression des besoins, et de leur traduction en termes d'espaces et d'aménagement et servira de conducteur à l'élaboration des scénarios.

L'analyse des pistes d'aménagement par scénarios est une méthode exploratoire de faisabilité, reposant sur des approches contrastées, ayant pour objectif de refléter le champ des possibles. Dans le cas présent, l'approche par scénarios permet d'étudier différentes solutions : accès supplémentaire, adaptation de la station aux espaces publics projetés par la Ville de Paris, etc.

Les scénarios seront comparés sur la base d'une analyse multicritère (coût, saturation, qualité de service, facilité d'exploitation, sécurité, intégration au projet de la Ville de Paris, etc.), et chaque scénario sera évalué selon la réponse apportée au préprogramme. Un avis sera émis sur chaque scénario d'un point de vue de la sécurité des personnes.

Après analyse des scénarios et choix de la maîtrise d'ouvrage, le préprogramme sera réinterrogé pour récapituler les éléments de programme issus du scénario retenu par la maîtrise d'ouvrage, ainsi que les conditions de réalisation.

L'étude de faisabilité de l'accès projeté comprend :

- une note explicative intégrant l'estimation des coûts de réalisation de l'accès et le planning prévisionnel des travaux ;
- un dossier de plans au 1/200ème illustrant l'implantation générale, les plans de niveau et les coupes ;
- un pré-programme fonctionnel est également compris dans l'étude ;
- une étude d'impact du projet sur la sécurité incendie est intégrée à cette phase. Les mesures de sécurité incendie sont donc prises en compte dans les estimations des travaux.

2. **Estimation du coût de l'Etude**

L'étude d'opportunité et de faisabilité est estimée à 98 894 €HT, répartis de la manière suivante :

	Montant €HT*
1- Etude d'opportunité	24 307€ HT
2- Etude de faisabilité : Diagnostic fonctionnel et technique	13 114€ HT
3- Etude de faisabilité : Scénarios	61 474€ HT
Total €HT	98 894€ HT

3. **Planning et calendrier prévisionnel**

T0 : Réunion de lancement – à la signature de la convention

1/ Etude d'opportunité :

T0 + 2 mois : Rendu et réunion (sous réserve de la capacité de mise en charge des équipes)

T1 = notification de l'étude d'opportunité

2/ Etude de faisabilité, diagnostic de la station – démarrage à la validation des conclusions de l'étude d'opportunité et notification de l'étude de faisabilité :

T1 + 1,5 mois : Rendu et réunion

T2 = notification de l'étude de faisabilité

3/ Etude de faisabilité, scénarios :

T2 + 2 mois : Rendu et réunion

Le planning sera consolidé à la signature de la convention.