

D.2017.02.01.2.7

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 1^{er} Février 2017

2 - STRATEGIE MOBILITES

2.7 - TESO : APPROBATION DE LA CONVENTION SMTC-SNCF N° 2017-1011 RELATIVE A LA CONDUITE DES ETUDES D'AVANT-PROJET DE L'AMENAGEMENT DE L'EMERGENCE, DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DU PASSAGE SOUS-TERRAIN D'ACCES AU METRO, ET DE LA NOUVELLE MARQUISE.

L'an deux mille dix-sept, le premier février à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X (à partir de 10h20)		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X	X (M. Briand à partir de 10h20)	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Lagleize)	
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X (à partir de 10h20)		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		

1 – RAPPEL DU CONTEXTE

La création de la Ligne Grande Vitesse, de la ligne Toulouse Aerospace Express, l'augmentation de l'offre de TER (Plan Régional des Transports), de l'offre de transports urbains et interurbains (Plan de Déplacement Urbain, Schéma Départemental des Transports) et le développement démographique de l'agglomération toulousaine vont se traduire par un accroissement de la fréquentation du pôle de Matabiau (hypothèse de référence : 30 millions d'utilisateurs du pôle par an, à l'horizon de mise en service de ces projets structurants) et une évolution des besoins et de la demande de mobilité.

L'Etat, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, SNCF, SMTC-Tisséo et Toulouse Métropole ont contractualisé le 30 décembre 2009 une démarche d'études pluriannuelle afin de concevoir et mettre en œuvre un programme d'études partenarial permettant de définir les aménagements nécessaires pour accompagner cet essor.

Le Schéma Directeur du Pôle d'Echange Multimodal de Toulouse Matabiau a été approuvé par le Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012 puis actualisé pour intégrer les évolutions du programme de transport en commun urbain.

Le Comité de Pilotage d'octobre 2015, a permis de définir précisément le contenu d'une première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau ; les opérations prévues dans cette première phase portent sur le réaménagement du parvis historique, l'affirmation de l'accès au métro depuis ce nouvel espace public, la refonte des accès routiers et des espaces de stationnement et l'amélioration du fonctionnement de la zone d'échanges multimodale.

2 – LES ETUDES PRELIMINAIRES

Le contenu des études préliminaires qui détaillent ces aménagements a été présenté aux partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest et validé par les maîtres d'ouvrage.

Concernant le parvis et l'émergence du métro, les objectifs suivants ont été définis par le SMTC:

- Une émergence métro visible, identifiable et ouverte vers la ville,
- Un aménagement accessible à tous : pose de deux ascenseurs assurant une accessibilité permanente au passage souterrain métro,
- Un aménagement anticipant l'augmentation de fréquentation du pôle d'échange multimodal (dimensionnement des largeurs d'escaliers fixes et des capacités d'escalier mécanique).

La SNCF, Toulouse Métropole et le SMTC ont retenu un parti architectural proposant une émergence intégrée à la marquise de la gare contemporaine reconfigurée, avec un traitement singulier de la marquise au droit de l'émergence.

SNCF Gares et Connexions, propriétaire du parvis et du sous-terrain qui mène au métro, assure la maîtrise d'ouvrage de ces opérations. Les études AVP sont financées par le SMTC. A l'issue de celles-ci, les modalités de financement des études projet et des travaux feront l'objet d'un avenant à la convention financière, en cours de préparation et fixant les modalités de financement, par l'ensemble des partenaires, des opérations réalisées en première phase.

3 –OBJET DE LA CONVENTION

La convention objet de la délibération a pour objectif de fixer les modalités de financement des études d'avant-projet (AVP) pour l'aménagement de l'émurgence et la mise en accessibilité du passage souterrain d'accès au métro depuis le parvis de la gare ainsi que la réalisation d'une nouvelle marquise élargie au droit de cette émergence.

4 –COUT ET PLANNING

Le coût des études y inclus les frais de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et de diagnostics techniques complémentaires est de 207 575€ HT (CE 09/16) à la charge du SMTC.

Elles s'achèveront fin mai 2017.

5 –MODALITES DE SUIVI

Un comité de suivi technique, regroupant SNCF G&C et SMTC-TISSEO se réunira à minima une fois par mois afin de présenter l'avancée des études. L'information des partenaires de Toulouse EuroSudOuest sera réalisée dans le cadre de sa gouvernance partenariale.

*
* *

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

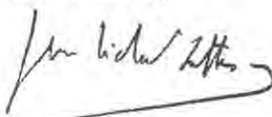
ARTICLE 1 : APPROUVE la convention SMTC-SNCF n° 2017-1011 relative à la conduite des études d'avant-projet de l'aménagement de l'émurgence, de la mise en accessibilité du passage sous-terrain d'accès au métro, et de la nouvelle marquise.

ARTICLE 2 : DIT que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ARTICLE 3 : AUTORISE Monsieur le Président à signer la convention.

ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de Légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,
Le Président,



Jean-Michel LATTES

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE TOULOUSE MATABIAU

CONVENTION N° 2017-1011 RELATIVE A LA CONDUITE
DES ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP) DE L'AMENAGEMENT DE L'EMERGENCE ET DE LA MISE EN
ACCESSIBILITE DU PASSAGE SOUTERRAIN D'ACCES METRO, ET A LA NOUVELLE MARQUISE

Entre

SMTC – Tisséo, représenté par son Président, dûment mandaté par la délibération du
Conseil Syndical du 1er février 2017 et

SNCF Mobilités, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, inscrit au
Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro B 552 049 447, dont le
siège est à La Plaine Saint-Denis (93210), 9 rue Jean-Philippe Rameau, représenté par le
Directeur Développement de la branche Gares & Connexions dont le siège est à Paris
13ème, 16 avenue d'Ivry, 75013 PARIS, ci-après dénommé SNCF Gares & Connexions ou
le maître d'ouvrage

1. PREAMBULE.

L'Etat, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, SNCF, SMTC-Tisséo et Toulouse Métropole, ont contractualisé le 30 décembre 2009 une démarche d'études pluriannuelle afin de concevoir et mettre en œuvre un programme d'études partenarial pour accompagner l'arrivée de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse à Toulouse – Matabiau.

La création de la Ligne Grande Vitesse, de la ligne Toulouse Aerospace Express, l'augmentation de l'offre de TER (Plan Régional des Transports), de l'offre de transports urbains et interurbains (Plan de Déplacement Urbain, Schéma Départemental des Transports) et le développement démographique de l'agglomération toulousaine vont se traduire par un accroissement de la fréquentation du pôle de Matabiau (hypothèse de référence : 30 millions d'utilisateurs du pôle / à l'horizon de mise en service de ces projets structurants) et une évolution des besoins et des demandes de mobilité.

Ces évolutions nécessitent une refonte en profondeur du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Toulouse – Matabiau tant au niveau de l'offre de transport proposée et que de son organisation fonctionnelle, spatiale et urbaine.

Le Schéma Directeur du PEM de Toulouse Matabiau, agrégeant et synthétisant à l'horizon cible, les différents programmes qui le composent, a été approuvé par le Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012.

Dans la continuité de l'approbation du Schéma Directeur, SNCF – Gares et Connexions, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SMTC-Tisséo et Toulouse Métropole ont engagé, dans le cadre d'un groupement de commandes, les études préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal. Le groupement de maîtrise d'œuvre conduit par Arcadis a été retenu en février 2014.

Les études préliminaires se sont concentrées dans un premier temps sur l'actualisation du Schéma Directeur du PEM de Toulouse Matabiau suite aux évolutions du programme de transport en commun urbain (réalisation de la ligne Toulouse Aerospace Express – TAE) et sur l'approfondissement du phasage opérationnel pour le rendre compatible avec les conditions de libération des fonciers ferroviaires et les échéances de mise en service des nouvelles infrastructures de transport (LGV, Linéo et TAE).

Ce travail, présenté lors du Comité de Pilotage d'octobre 2015, a permis de définir précisément le contenu d'une première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau dont la mise en service se fera en deux temps : mi-2017 en lien avec la mise en service de la LGV Tours – Bordeaux et fin 2018.

Les aménagements prévus dans cette première phase portent sur le réaménagement du parvis historique, l'affirmation de l'accès au métro depuis ce nouvel espace public, la refonte des accès routiers et des espaces de stationnement et l'amélioration du fonctionnement de la zone d'échanges multimodale.

Le contenu des études préliminaires qui détaillent ces aménagements a été présenté aux partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest et validé par les maîtres d'ouvrage.

Suite au Comité de Pilotage du 8 juillet 2016 et aux études préliminaires conduites par EUROPOLIA sur la marquise et l'émergence du métro, SNCF Mobilités Gares & Connexions et SMTC Tisséo ont décidé d'engager les études d'avant-projet (AVP) de l'aménagement de l'émergence et de la mise en accessibilité du passage souterrain d'accès au métro depuis le

parvis de la gare et la réalisation d'une nouvelle marquise élargie au droit de cette émergence.

Les présentes études AVP permettront de définir le besoin de financement pour les études PRO et les travaux. Les modalités de financement des études PRO et des phases travaux feront l'objet d'un avenant de la future convention financière PRO-REA Toulouse EuroSudOuest 2016-2020.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION.

La présente convention a pour objectif de fixer les modalités de financement des études d'avant-projet (AVP) pour l'aménagement de l'émergence et de la mise en accessibilité du passage souterrain d'accès au métro depuis le parvis de la gare et la réalisation d'une nouvelle marquise élargie au droit de cette émergence.

ARTICLE 2 – MAITRISE D'OUVRAGE DE L'OPERATION OBJET DU FINANCEMENT

La maîtrise d'ouvrage des travaux dont le financement des études AVP fait l'objet de la présente convention et visés à l'article suivant est assurée par SNCF Mobilités Gares&Connexions.

ARTICLE 3 – DEFINITION DES ETUDES FINANCEES

La présente convention porte le financement des études avant-projet des opérations suivantes :

- Création d'une nouvelle émergence sur le parvis de la gare pour le passage souterrain d'accès au métro, incluant les liaisons verticales mécanisées associées,
- Vérification du dimensionnement des circulations verticales,
- Mise en accessibilité de ce même souterrain par création de rampes adaptées aux personnes à mobilité réduite, y compris le dévoiement des réseaux nécessaires à la création des rampes,
- Création d'une nouvelle marquise, en remplacement de l'actuelle marquise de la gare afin d'assurer également la protection contre la pluie de la nouvelle émergence du passage souterrain d'accès au métro.

Le périmètre de ces opérations est représenté sur les plans en annexe 1.

Les études d'avant-projet ont vocation à approfondir les éléments suivants :

- Caractéristiques principales des aménagements projetés : confirmation de la faisabilité, définition des solutions techniques, choix de matériaux, etc. ;
- Le dimensionnement des circulations verticales de la future émergence et son insertion dans l'espace urbain, y compris dans une approche architecturale ;
- Les interfaces avec les aménagements réalisés par Toulouse-Métropole dans le cadre du projet d'aménagement du parvis ;
- Les coûts d'investissement ;
- Le calendrier de réalisation.

Le financement de l'étude AVP de la coque commerciale, qui sera aménagée dans l'espace libéré par le déplacement de l'escalier actuel, est exclu de la présente convention.

3.1 : Contenu des dossiers

Les documents remis comprendront les dossiers APS / APD tels que décrits dans la loi de maîtrise d'ouvrage publique, ainsi le dossier de permis de construire nécessaire et, le cas échéant, toute autorisation administrative pour ce type d'opération.

Le maître d'ouvrage se réserve la possibilité, selon ses propres modalités et dans le respect du droit, de désigner les prestataires de son choix pour l'assister dans la réalisation des études AVP.

L'annexe 2 de la présente convention détaille les éléments constitutifs des dossiers APS APD et le dossier de permis de construire.

3.2 Coordination avec les maîtrises d'ouvrage hors convention

Ces études, dont le financement fait l'objet de la présente convention, seront conduites en itération et dans une démarche de partage et de coordination avec les études suivantes :

- Sous maîtrise d'ouvrage Europolia : études relative à la mission d'OPC et à l'aménagement du parvis.
- Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental 31 : études relatives la gare routière
- Sous maîtrise d'ouvrage SNCF Immo et promoteur privé : projet immobilier « tri postal ».
- Sous maîtrise d'ouvrage SMTC – TISSEO : études relatives à la création d'un sas d'accès à la médiathèque, les études et travaux relatives à l'augmentation de la capacité du métro ligne A
- Sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : études relatives à l'aménagement du hall Marengo, à l'adaptation des locaux archives en sous-sol, aux relogements en gare de Périole -Marengo et à la création d'une cellule commerciale sous le parvis et contiguë au passage souterrain.

Compte-tenu de l'imbrication des études menées, les Maîtres d'ouvrage se coordonneront pour assurer une cohérence fonctionnelle, architecturale, et d'exploitation du projet global.

Europolia assurera une coordination d'ensemble, selon les modalités décrites dans la convention cadre partenariale.

ARTICLE 4 – CONTENU DES ETUDES.

Une synthèse du cahier des charges des études, objet de la présente convention, est annexée. Le rapport des études préliminaires ainsi que les recommandations du SMTCT pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite fait l'objet de l'annexe 3

Conformément aux dispositions de la loi MOP, le contenu de l'Avant-Projet doit notamment :

- confirmer la faisabilité de la solution retenue et déterminer ses principales caractéristiques,
- proposer une implantation topographique des principaux ouvrages,
- permettre au maître de l'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en arrêter définitivement le programme et d'en déterminer les moyens nécessaires, notamment financiers,
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature de travaux et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte tenu des bases d'estimation utilisées,
- permettre l'établissement du forfait de rémunération dans les conditions prévues par le contrat de maîtrise d'œuvre,
- vérifier le dimensionnement des circulations verticales.

ARTICLE 5 – COUT DES ETUDES.

Le coût prévisionnel des études dont le financement fait l'objet de la présente convention inclut les frais de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et de diagnostics techniques complémentaires.

Le cout prévisionnel des études AVP est de 207 575€ HT (CE 09/16) décomposé comme suit :

MOE	Maitrise d'œuvre études		135 000,0 €
AMO	DIAG / CSPS / CT		35 500,0 €
MOA	MOA - Direction de projet		10 000,0 €
PR	Provision pour risques	15%	27 075,0 €
	TOTAL		207 575,0 €

ARTICLE 6 – CALENDRIER DE REALISATION DES ETUDES.

Le Comité de Pilotage Toulouse EuroSudOuest du 8 juillet 2016 a fixé un calendrier prévisionnel de mise en service de la première étape d'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de Toulouse Matabiau.

SNCF Mobilités Gares&Connexions s'inscrit dans les objectifs du Comité de Pilotage pour l'engagement et la réalisation des études AVP.

Le planning des études AVP dont le financement fait l'objet de la présente convention figure en annexe 4. La réalisation des travaux est envisagée en 2018 et 2019 selon le planning réalisé par la mission de planification/phasage du PEM.

7.1 Plan de financement

SMTC - TISSEO s'engage à financer intégralement les études AVP de la présente convention.

7.2 Modalités de versement

SNCF Gares et Connexions procédera auprès du SMTC-TISSEO aux appels de fonds comme suit :

- A la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds des acomptes sera effectué à hauteur de 30 % du cout des études visé à l'article 4.
- Le solde à l'achèvement de l'intégralité des études AVP visées par la présente convention. A l'issue de la présentation des études, SNCF Gares&Connexions présente une attestation d'achèvement des études accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses réellement effectuées sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre visé en original par un comptable habilité. Sur la base de celui-ci, SNCF Gares&Connexions procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde

7.3 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de l'appel de fond.

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 2 points.

SMTC TISSEO se libérera des sommes dues au titre du présent protocole par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Mobilités - Gares & Connexions	Agence centrale de la Banque de France à Paris	FR763000100064000000624713 1	BDFEFRPP XXX

ARTICLE 8 – PILOTAGE ET SUIVI.

Il est constitué un Comité de suivi de la présente Convention, regroupant des équipes de SNCF G&C et du SMTC-TISSEO. Le comité se réunit *a minima* une fois par mois aux fins de présenter au SMTC-TISSEO l'avancée des études et d'aborder les questions techniques et financières relevant de la Convention.

L'information des partenaires de Toulouse EuroSudOuest est réalisée dans le cadre de la gouvernance partenariale, à savoir :

- le suivi technique des études AVP s'opère au sein de la Coordination Technique Partenariale,
- la synthèse des études et la préparation des arbitrages politiques relèvent du Comité Technique
- la validation relève du comité de pilotage ou du comité technique en l'absence de réunion du comité de pilotage dans un délai compatible avec l'avancement du projet

ARTICLE 9 – DISPOSITIONS DIVERSES.

9.1. Modification ou résiliation de la présente Convention.

Toute modification de la présente convention fera l'objet d'un avenant, accepté par les parties.

Les parties s'engagent à exécuter de bonne foi et jusqu'à leur terme leurs obligations.

En cas de manquement des parties aux obligations qu'ils ont souscrites, la présente convention pourra être résiliée, en totalité ou en partie.

Dans le cas de résiliation, quelle qu'en soit la cause, le SMTC TISSEO s'oblige à rembourser à SNCF Gares & Connexions les dépenses engagées jusqu'à la date d'effet de la résiliation ainsi que les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

9.2. Litiges

En cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application des engagements réciproques, les Parties s'engagent à rechercher si une solution amiable peut être mise en œuvre dans un délai bref.

A défaut, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention seront de la compétence du Tribunal Administratif de Toulouse.

9.3. Durée de la Convention

La présente convention est applicable dès la signature de celle-ci et prend fin après avoir constaté que chacune des Parties ait satisfait à ses obligations.

9.4 Gestion des écarts

En cas de dépassement du besoin de financement défini à l'article 4 avec ou sans modification de programme d'études, SNCF Gares&Connexions doit obtenir l'accord préalable de SMTC-TISSEO pour la mobilisation, le cas échéant, d'un financement complémentaire. Pour cela, SNCF G&C concerné doit saisir SMTC-TISSEO et lui communiquer tous éléments (devis, note explicative...) nécessaires à l'instruction de la demande de mobilisation d'un financement complémentaire.

Dans l'hypothèse où les partenaires se mettraient d'accord sur cette mobilisation, la présente convention fera l'objet d'un avenant.

Dans l'hypothèse où les Parties ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de 1 mois à compter du constat du risque de dépassement présenté, chaque Partie aura la possibilité

de se retirer de la poursuite de l'opération. Dans une telle hypothèse, les dispositions énoncées à l'article 7.1 relatives à la résiliation de la convention s'appliquent.

9.5 Propriété des études et communication

Les études financées dans le cadre de la présente convention sont propriété du maître d'ouvrage, à savoir SNCF Mobilités – Gares&Connexions.

L'ensemble des documents des études sera transmis à SMTC-TISSEO, en un exemplaire papier et un exemplaire sous format électronique. SMTC-TISSEO s'engage à respecter la confidentialité des documents qui lui seront transmis dans le cadre de cette convention. Il signera à cette fin un engagement de confidentialité.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques seront communiqués aux Partenaires de Toulouse EuroSudOuest concernés par la présente opération.

SMTC - TISSEO a toute faculté d'utiliser les résultats des études sans accord préalable de SNCF Gares&Connexions, pour les besoins liés à l'aménagement et au développement du Pôle d'Echange Multimodal Toulouse-Matabiau.

Toute autre diffusion de quelque nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les parties s'engagent à faire mention des financements accordés par la présente convention dans toute publication ou communication des études qu'elles visent, notamment par une indication portée dans les documents finaux. Les documents élaborés dans le cadre de la présente convention citeront ainsi de manière spécifique SMTC - TISSEO ou feront figurer son logo.

9.6. Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celui des signataires qui entendrait soumettre la présente Convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les signataires font élection de domicile en leurs sièges respectifs.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / /

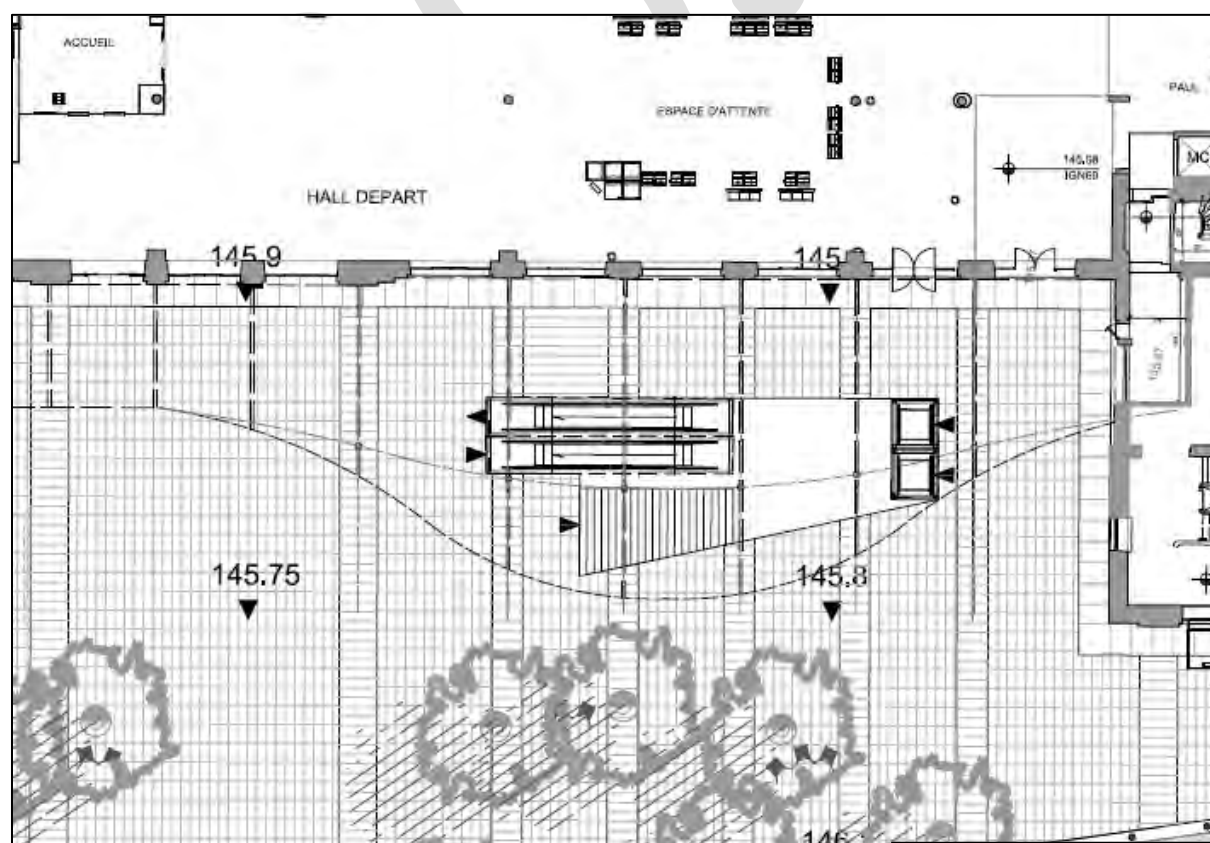
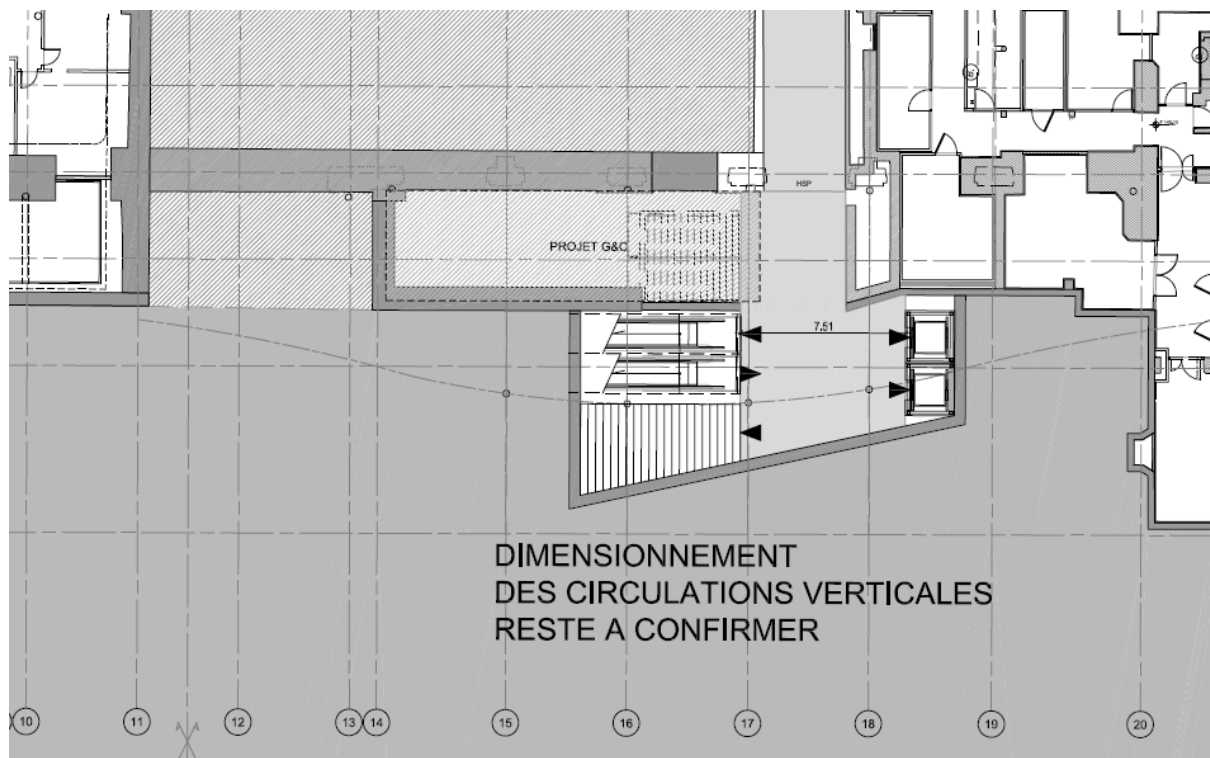
Pour SMTC-TISSEO,

Jean-Michel LATTES
Président

Pour SNCF Mobilités SNCF Gares &
Connexions,

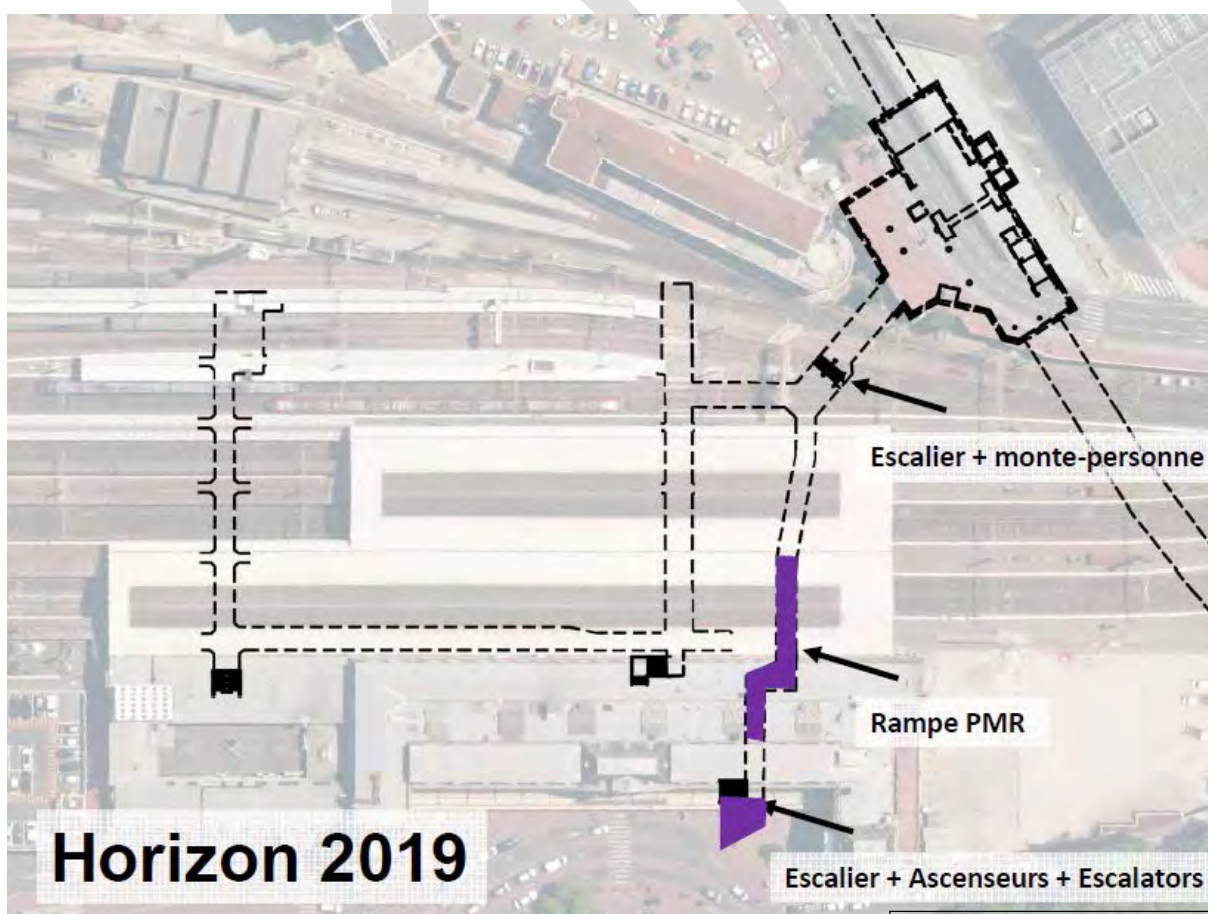
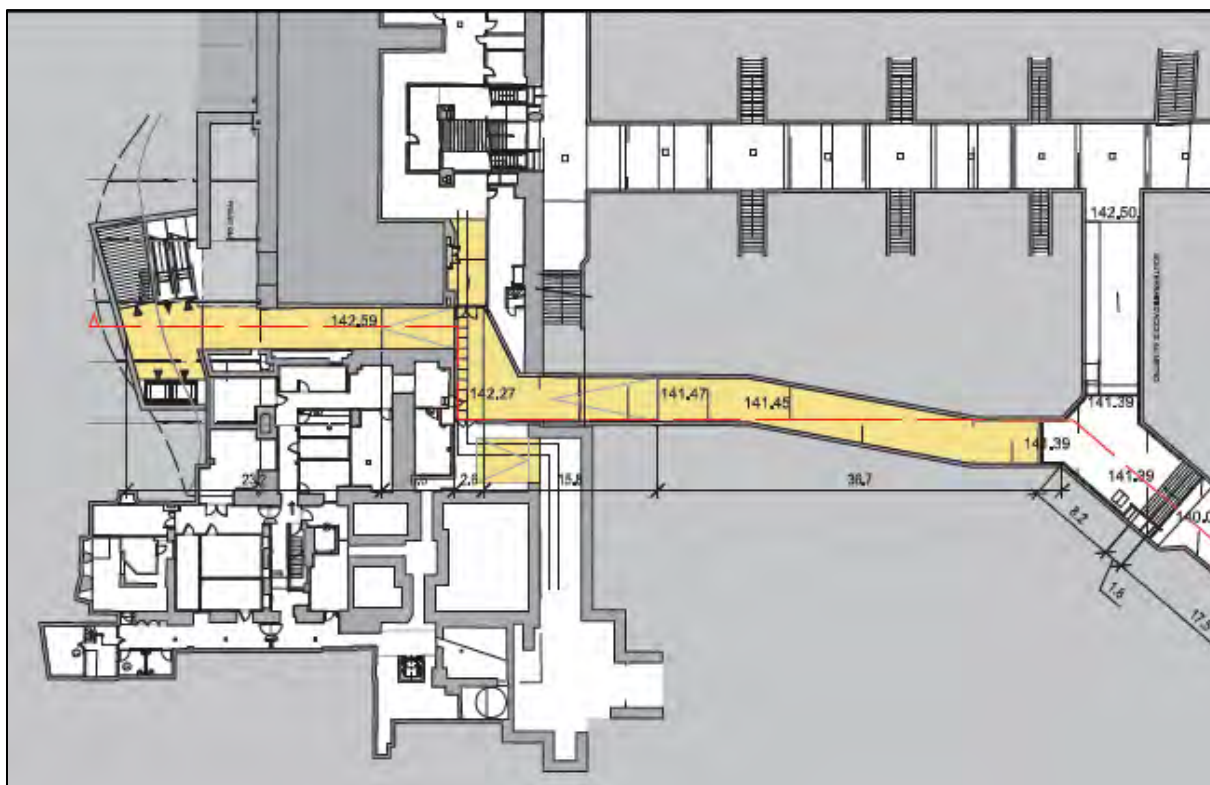
Benoît BRUNO
Directeur du Développement SNCF G&C

Niveau entre R-1 et RDC : Création d'une nouvelle émergence sur le parvis de la gare pour le passage souterrain d'accès au métro : mise en place de nouvelles circulations verticales



PROJET

Niveau R-1 pour la mise en accessibilité du passage souterrain métro entre la zone de la fourche et la future émergence de ce passage sur le parvis (en jaune ci-dessous)



Niveau RDC/R+1 pour la création d'une nouvelle marquise : Façade Ouest / Aile Nord et Aile Sud du bâtiment voyageur historique (B210), parvis Hall 2



Contractualisation, pilotage et suivi des diagnostics complémentaires :

- Mission géotechnique pour reconnaissance de fondations
- Diagnostic CFO/CFA des réseaux cheminant dans le caniveau enterré du passage souterrains métro et à l'arrière des dalles de faux-plafonds (tenants et aboutissants)
- Diagnostic de la façade principale avec test d'arrachement pour fixations de la nouvelle marquise
- Relevé géomètre des réserves Relay et de la galerie technique Sud
- Dimensionnement des circulations verticales en fonction des flux attendus. La matrice des flux attendus à l'horizon 2030 élaborée dans le cadre du projet TESO sera fournie à la MOE.

Contractualisation, pilotage et suivi des missions d'AMO réglementaire

- Contrôleur Technique
- CSPA
- CSSI

Contractualisation, pilotage et suivi de l'étude AVP dont l'objet est :

- Préciser la composition générale en plan et en volume
- Contrôler les relations fonctionnelles des éléments du programme et leurs surfaces,
- Apprécier les volumes intérieurs et l'aspect extérieur de l'ouvrage, ainsi que les intentions de traitement des espaces d'accompagnement,
- Vérifier la compatibilité de la solution retenue avec les contraintes du programme et du site ainsi qu'avec les différentes réglementations notamment celles relatives à l'hygiène et à la sécurité,
- Arrêter en plans, coupes et façades, les dimensions de l'ouvrage, ainsi que son aspect,
- Définir les matériaux,
- Justifier les solutions techniques retenues, notamment en ce qui concerne les installations techniques et les raccordements,
- Préciser un calendrier de réalisation et le découpage en tranches fonctionnelles,
- Etablir l'estimation définitive du coût prévisionnel des travaux, décomposé en lots séparés
- Permettre au maître d'ouvrage d'arrêter définitivement le programme et certains choix d'équipements en fonction de l'estimation des coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance.

Eléments constitutifs du dossier d'étude AVP

- Volet architectural : Notice architecturale, plans existants, plans projets, coupes, 2 perspectives
- Volet technique : Etude de structure, notice technique CVC/Plomberie, notice technique CFO, CFA, SSI, Etude de l'éclairage, Notice sécurité Incendie, Notice acoustique et sonorisation, Notice ascenseurs / Escaliers mécaniques
- Planning et Phasage des travaux
- Estimation TCE Phase AVP

ANNEXE 3– RAPPORT DES ETUDES PRELIMINAIRES

Les études, objet de la présente convention, ont pour objectifs :

- Une émergence visible et identifiable depuis la ville
- Un aménagement accessible à tous : pose de deux ascenseurs assurant une accessibilité permanente au passage souterrain métro
- Un aménagement anticipant l'augmentation de fréquentation du pôle d'échange multimodal : dimensionnement en cours des largeurs d'escaliers fixes et des capacités d'escalier mécanique

En études préliminaires, deux variantes architecturales ont été envisagées :

- 1. Une émergence autonome, générant sa visibilité par un aménagement architectural propre
- 2. Une émergence intégrée à une marquise de la gare contemporaine reconfigurée, proposant un traitement singulier de la marquise au droit de l'émergence pour garantir une bonne visibilité du système métro

Conformément à l'avenant 4 de la convention cadre SNCF G&C a étudié en phase AVP, la rénovation de la marquise existante.

Suite à la présentation aux élus du 24 novembre 2016, le scénario 2B a été choisi car il s'agissait de la solution la plus intégrée, qui dialogue le mieux avec la façade de la gare.

Des préconisations concernant l'accessibilité sont jointes en complément.

ANNEXE 4 – PLANNING DES ETUDES

Diagnostics – Données d'entrée : 2 mois

Dossier AVP : 3 mois

Dossier PC : 1 mois

Planning prévisionnel des travaux

2016	2017												2018												2019											
D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
	DIAG		AVP					PRO/DCE					ACT																							

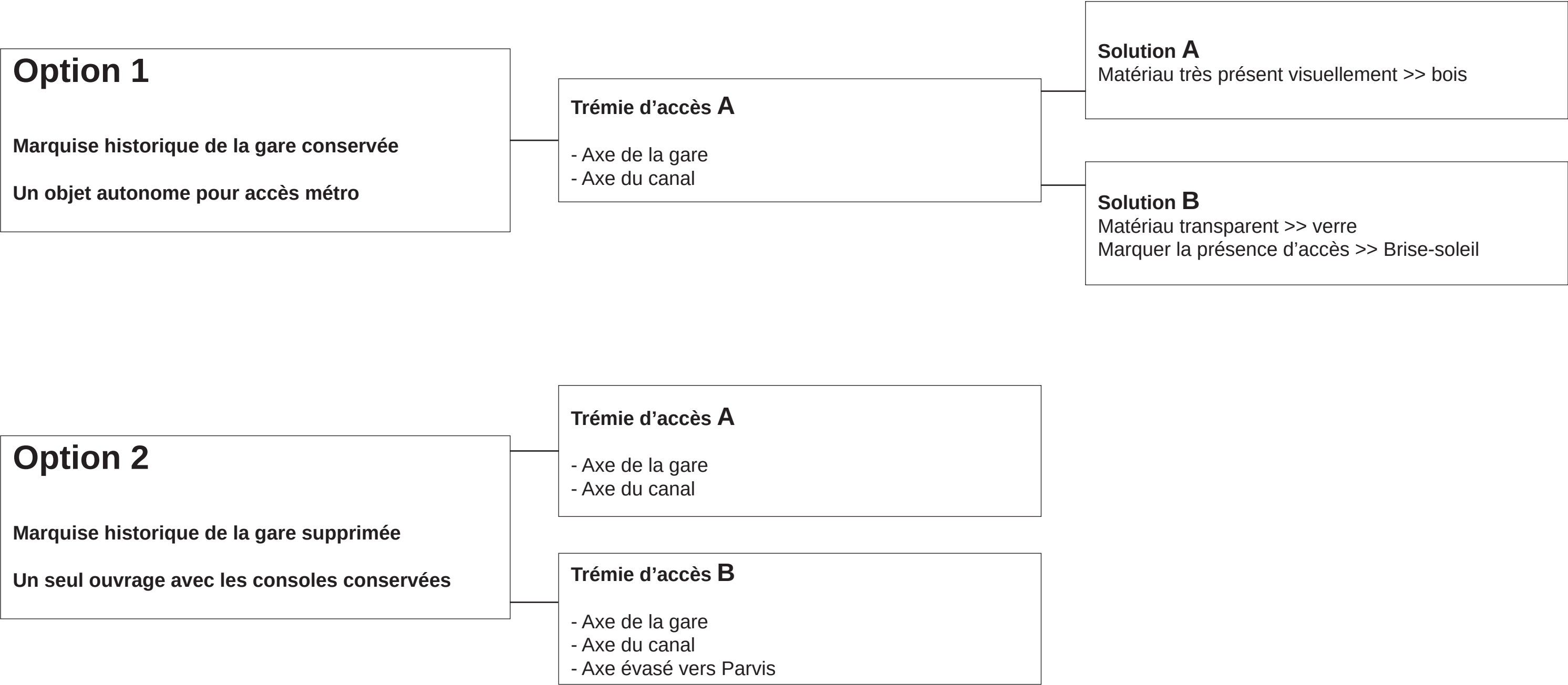
ANNEXE 5 – COUT PREVISIONNEL DES OPERATIONS – PHASE FAISABILITE

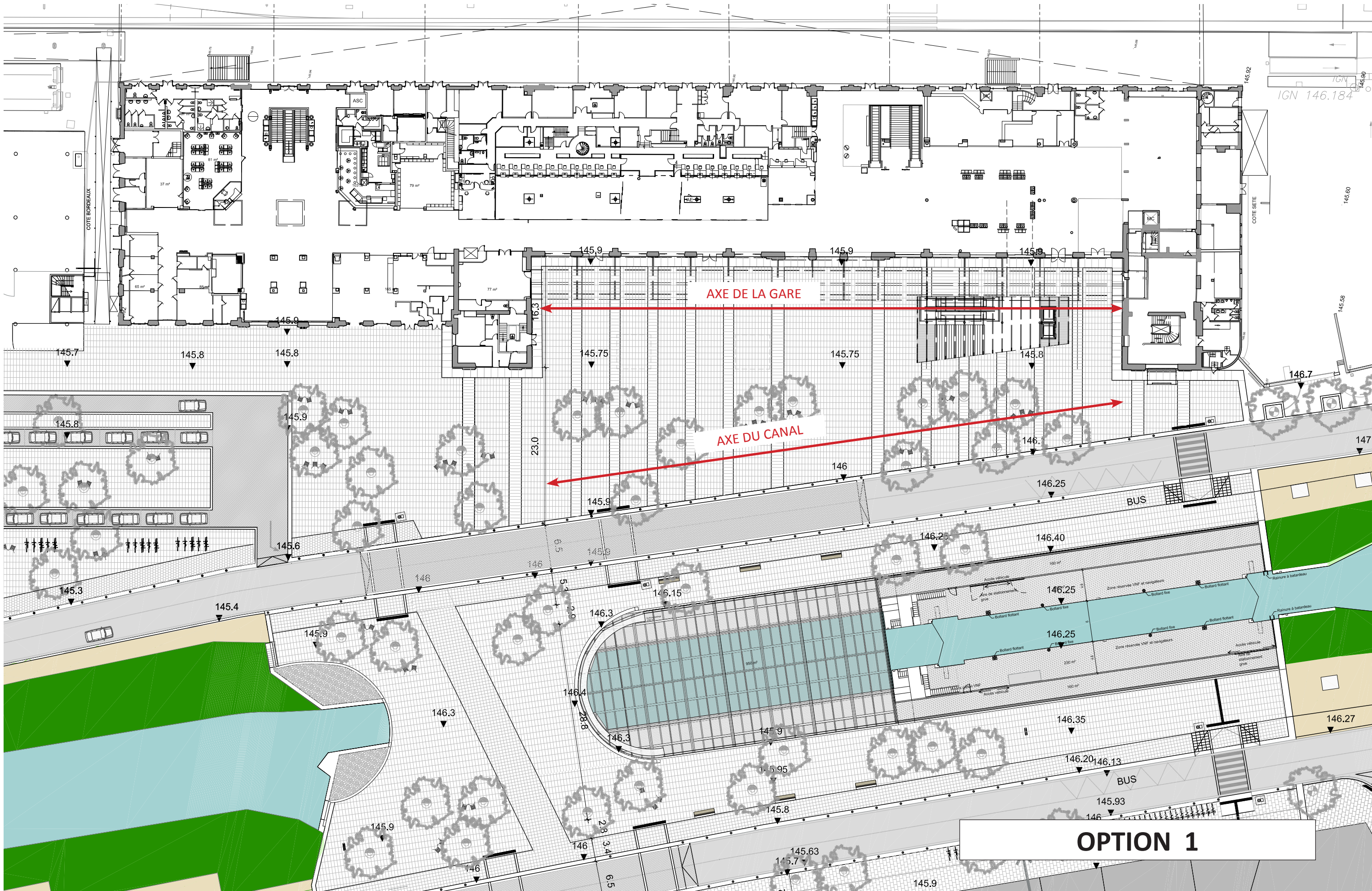
Opérations		Cout investissement (en K€ 09/2016)
Emergence métro	Génie civil / Second œuvre / Equipement	2 400
Accessibilité du passage souterrain métro	Génie civil / Second œuvre	550
Marquise reconfigurée	Périmètre émergence	600
Sous –total		3 550
Marquise reconfigurée	Périmètre Gare	830
Accessibilité du passage souterrain métro	Provision pour dévoiement des réseaux du caniveau technique	500
TOTAL		4 880

MARQUISE DE LA GARE

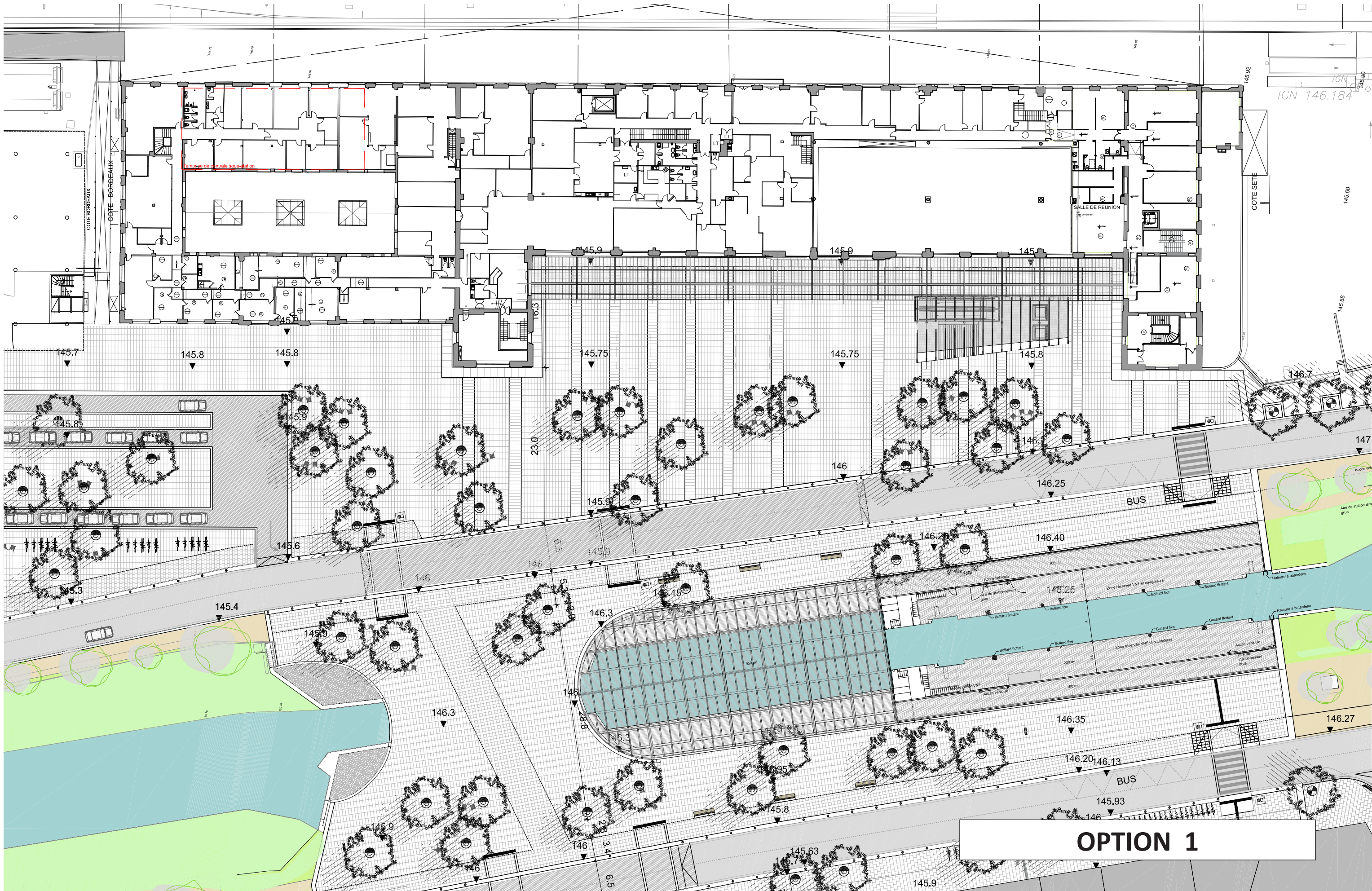
2016-09-28

Proposition de l'accès au métro - parvis historique

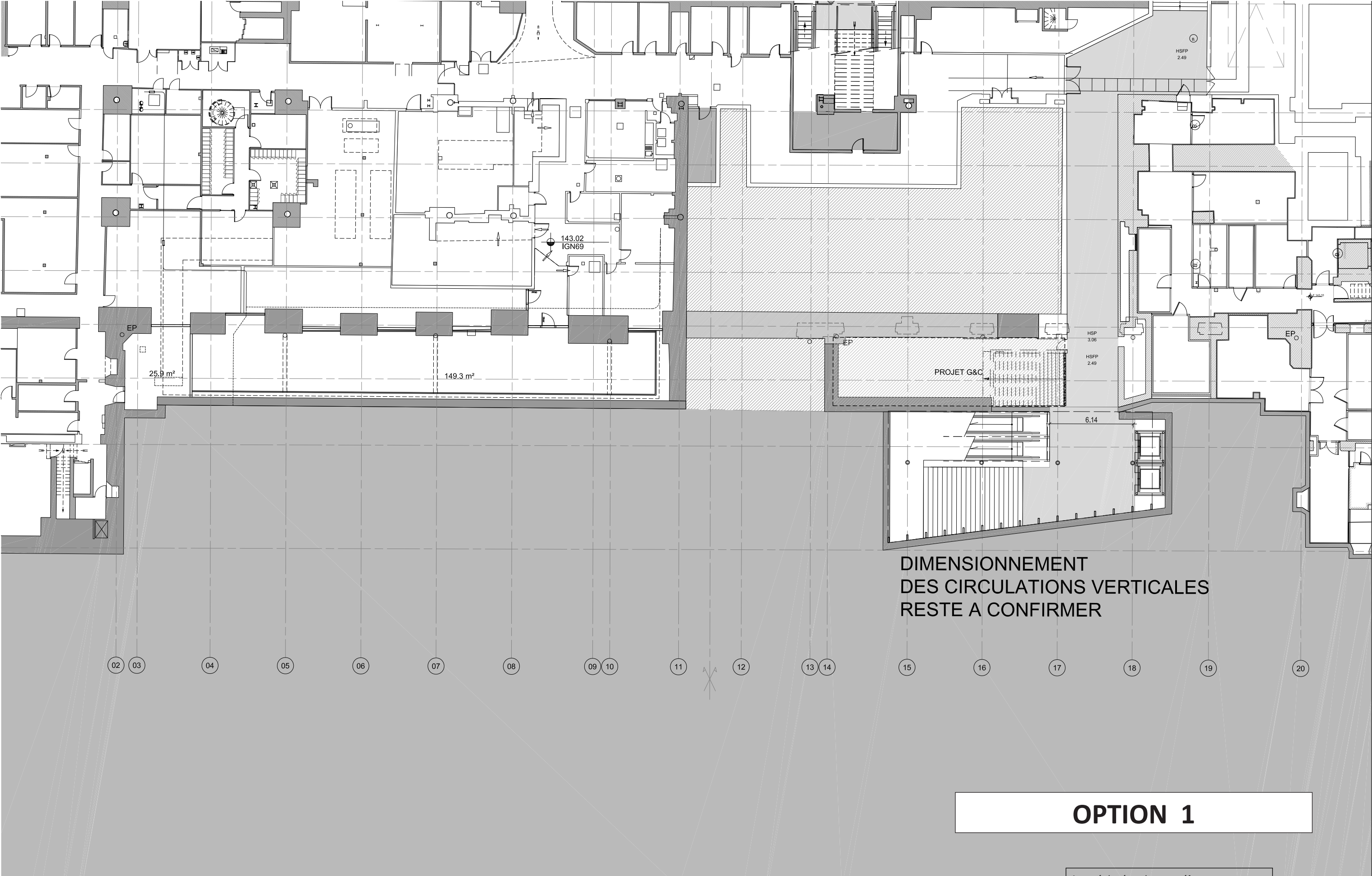


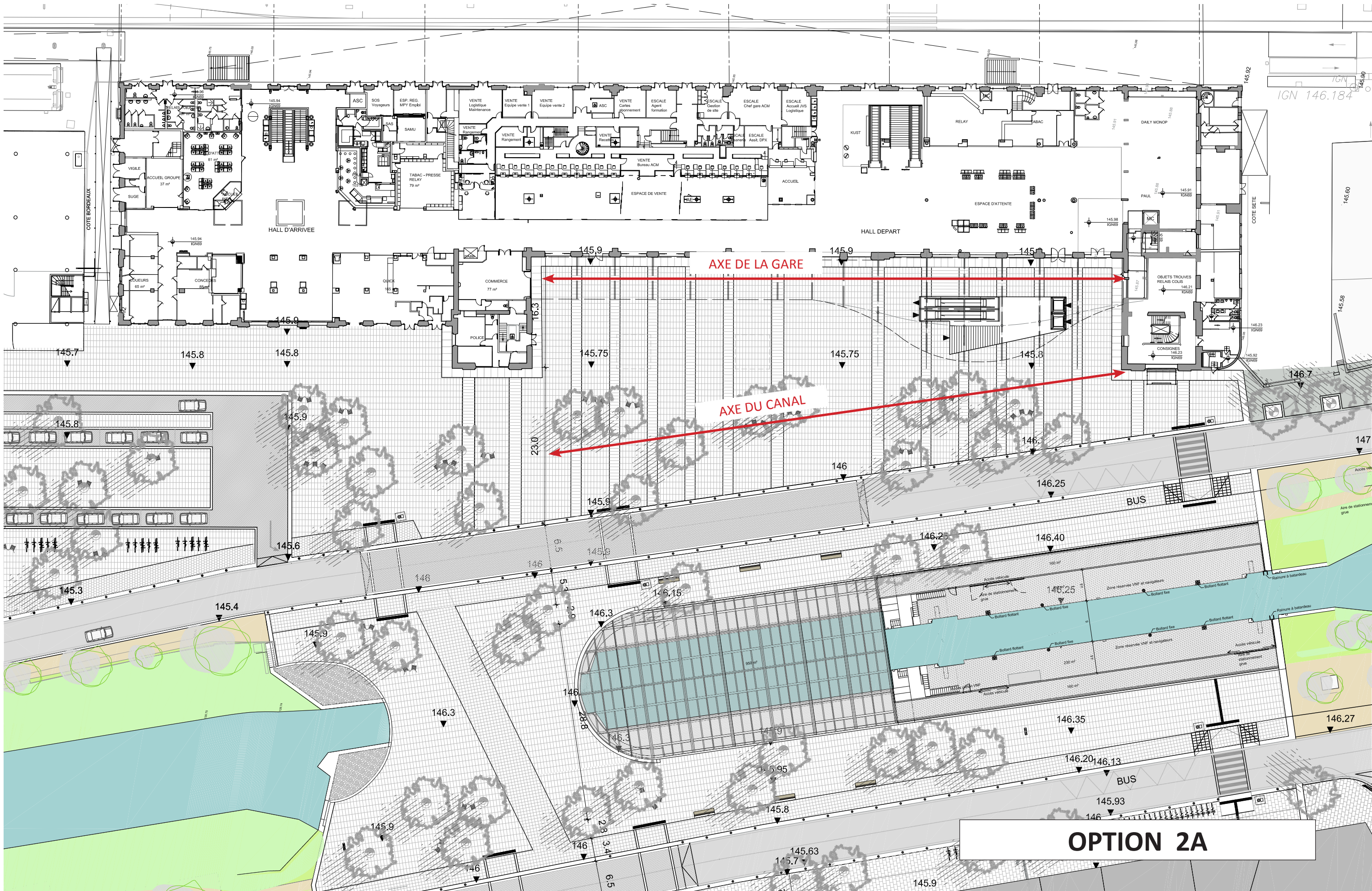


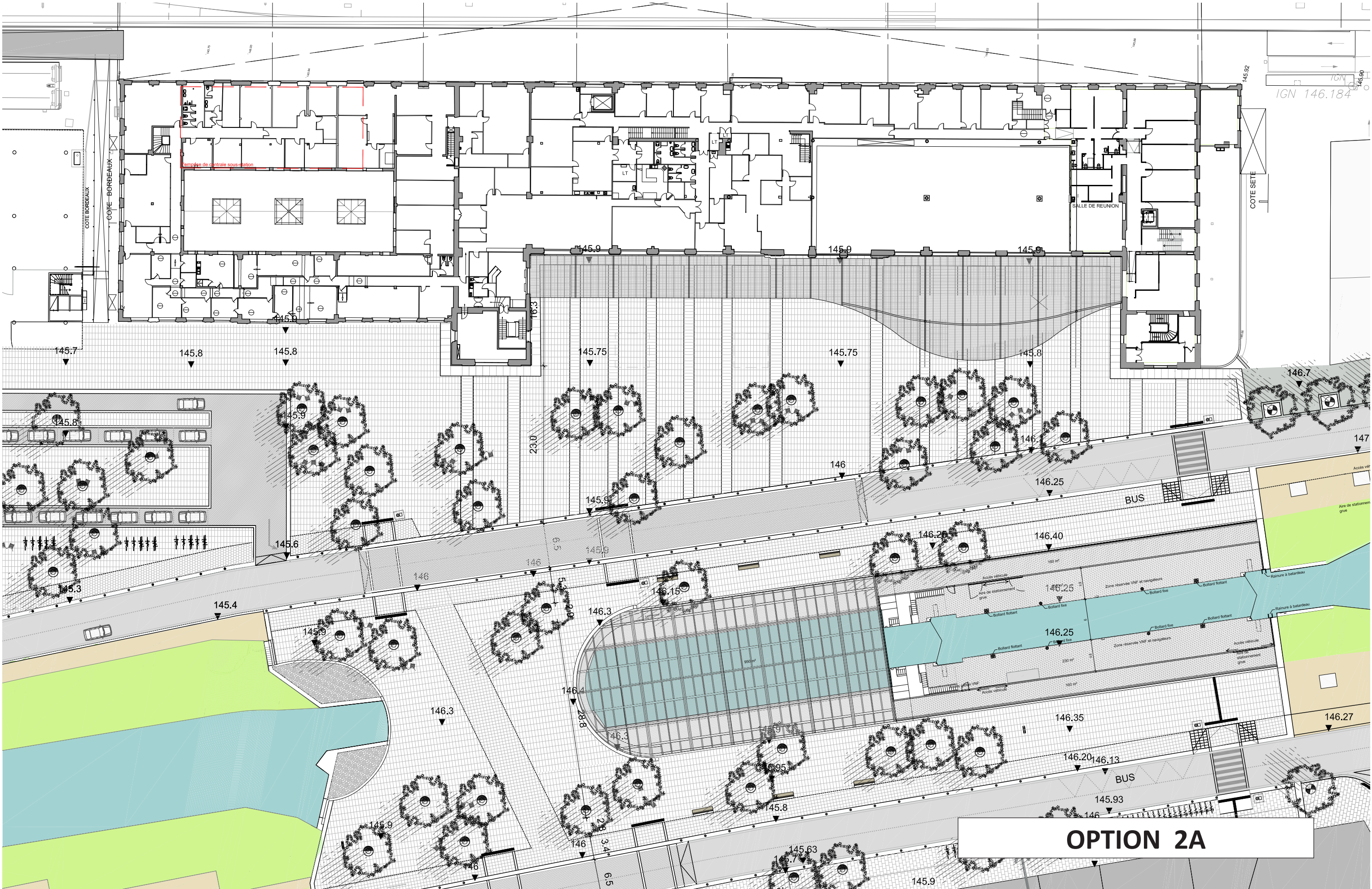
OPTION 1



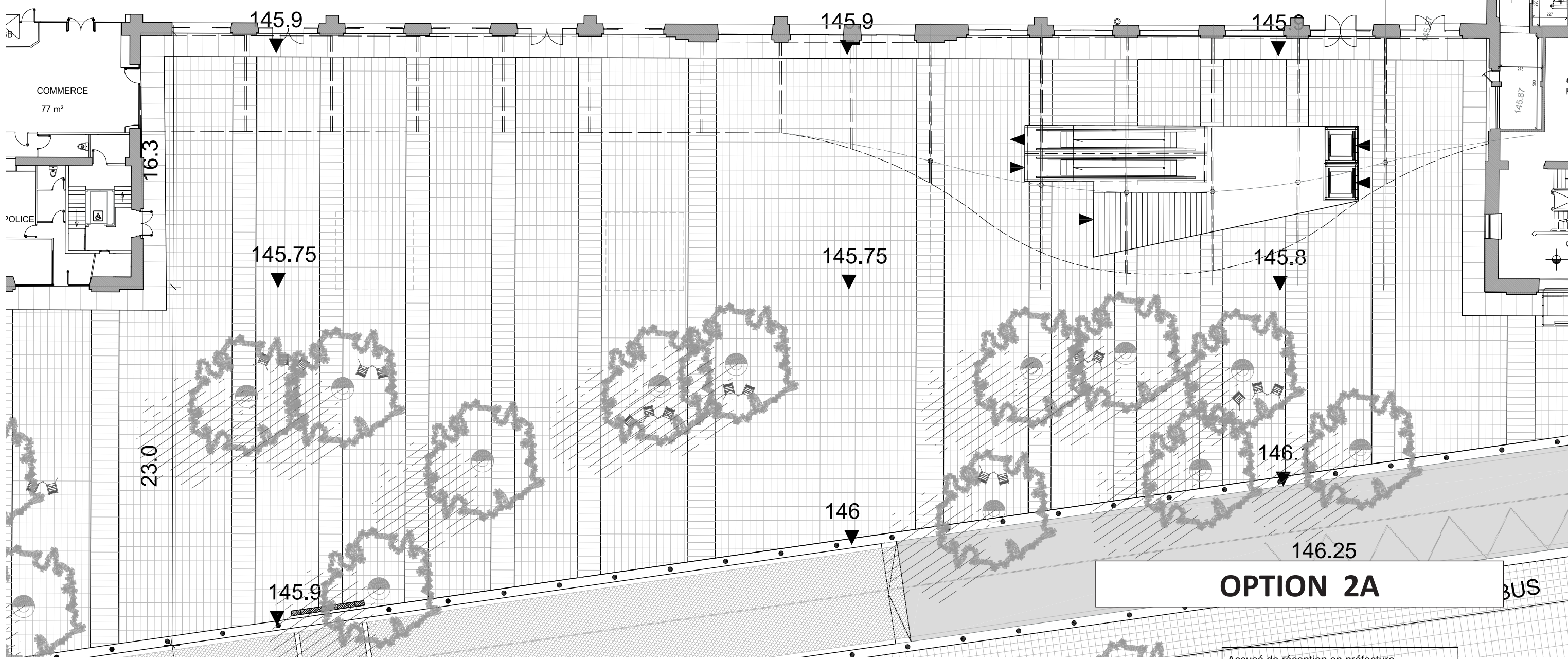
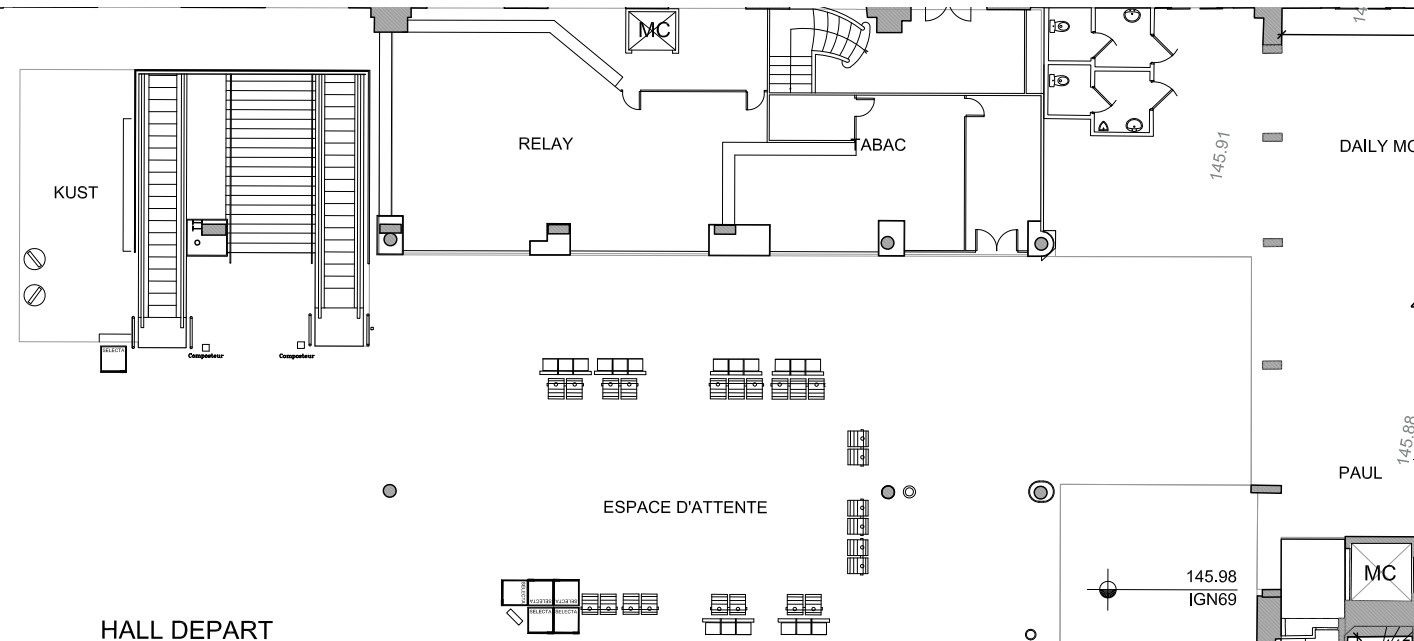
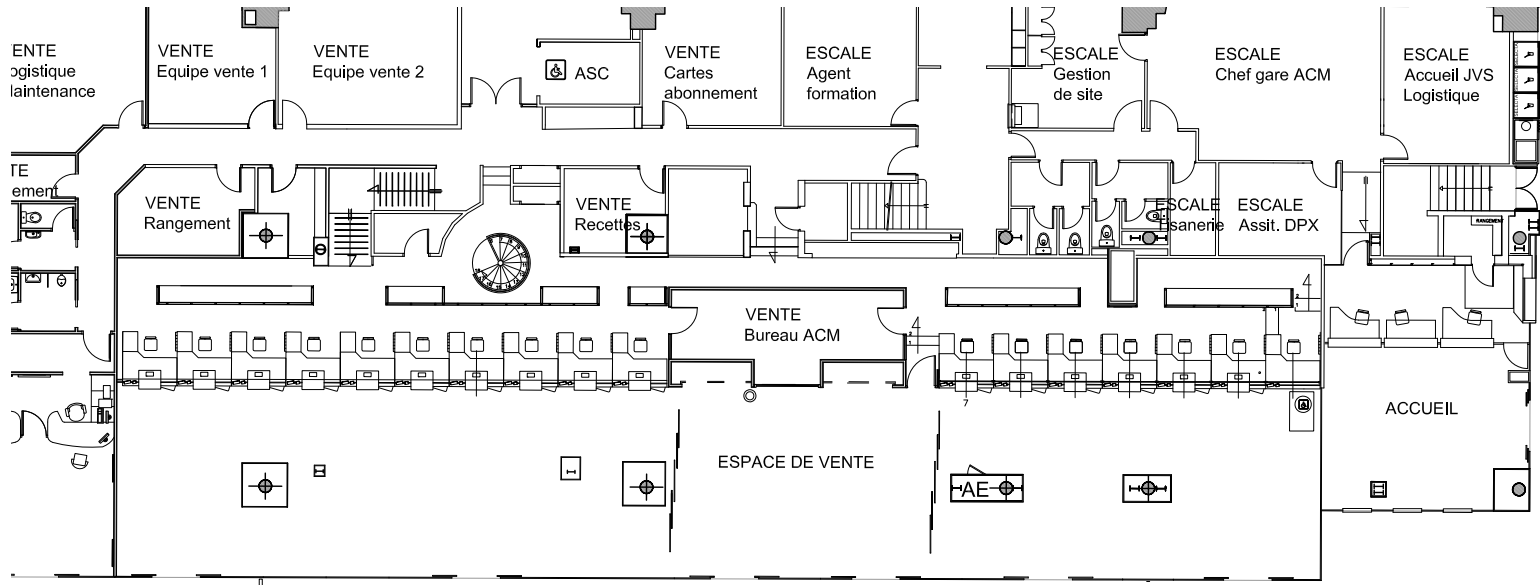
OPTION 1

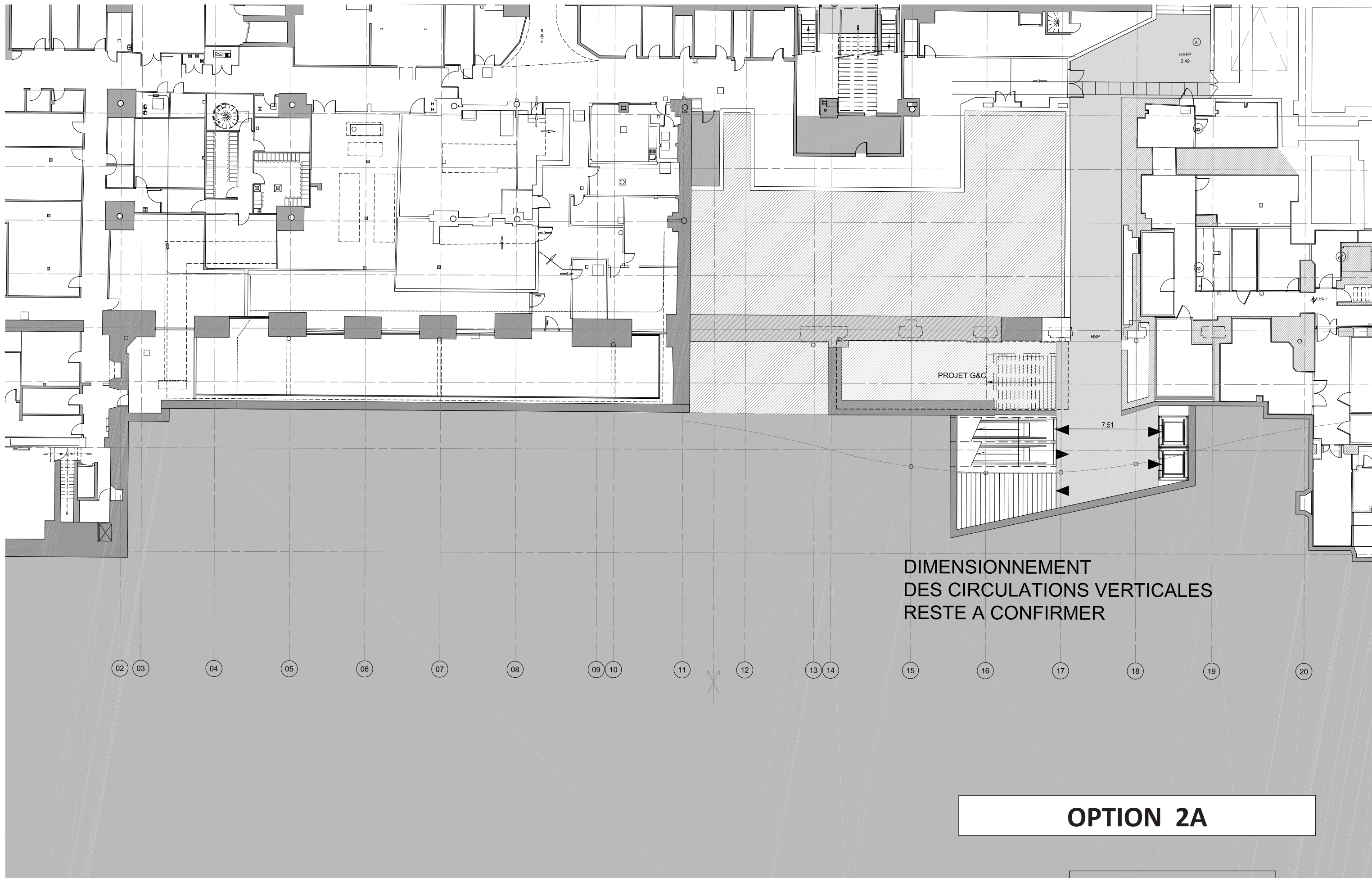






OPTION 2A

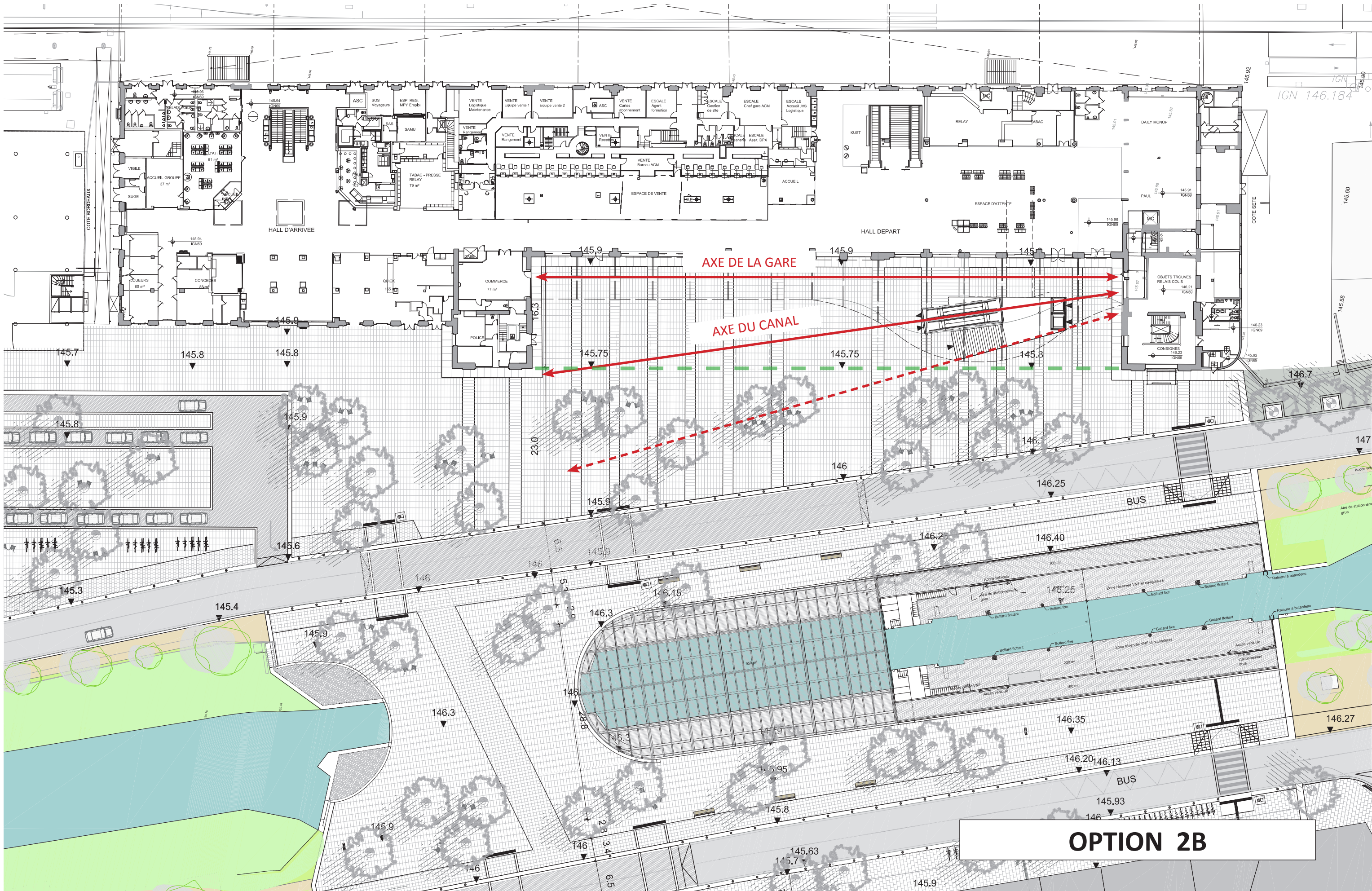




OPTION 2A

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

AREP



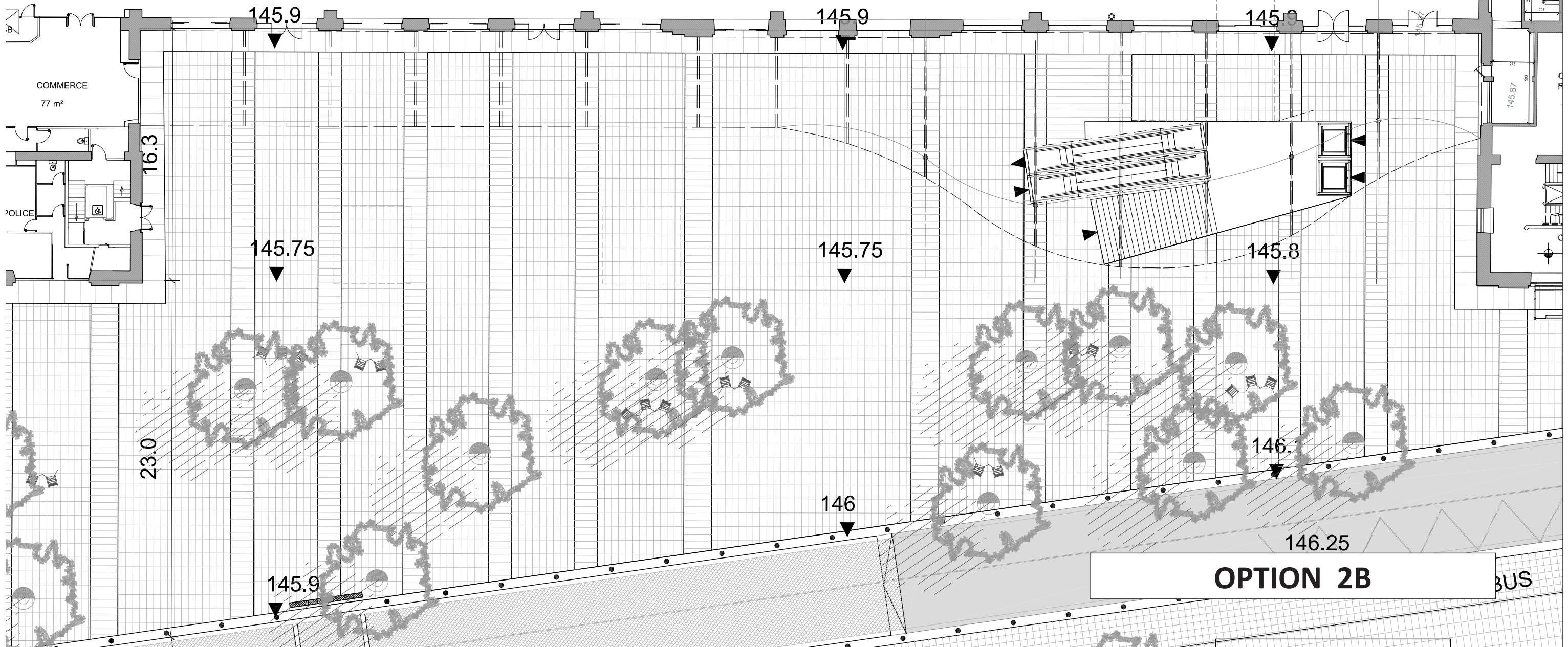
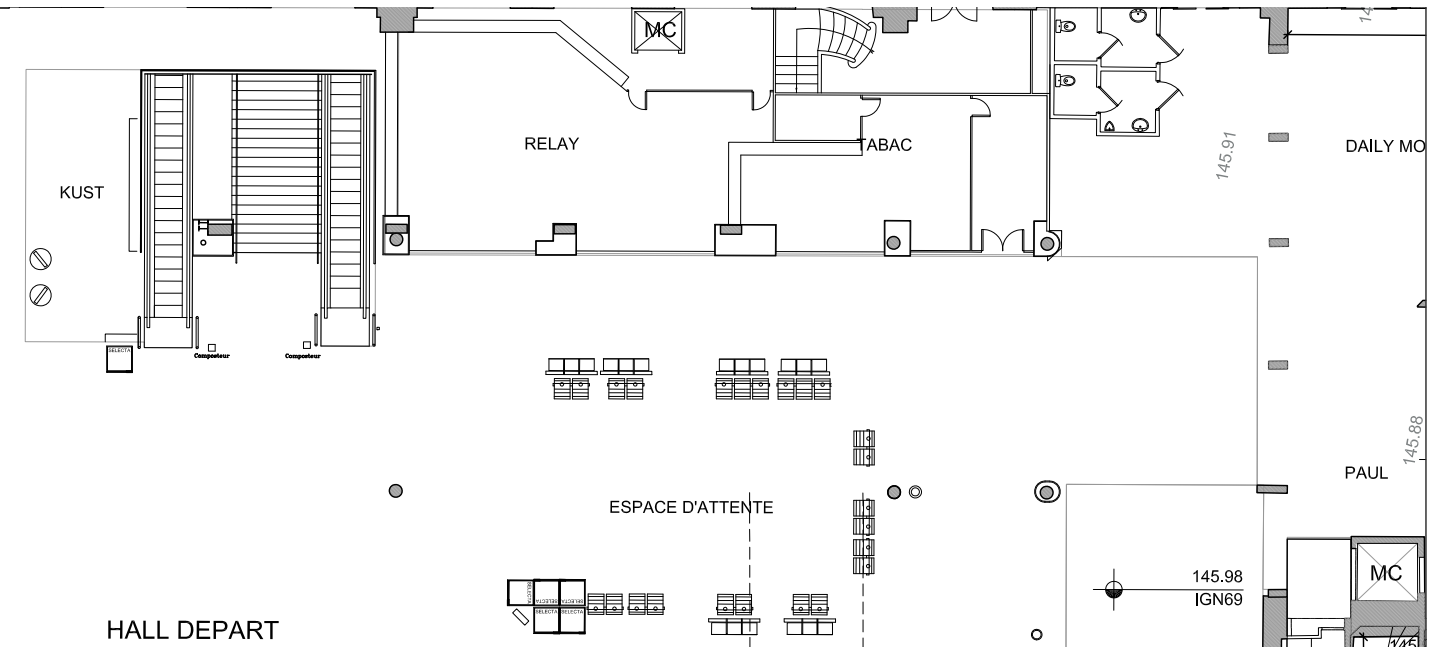
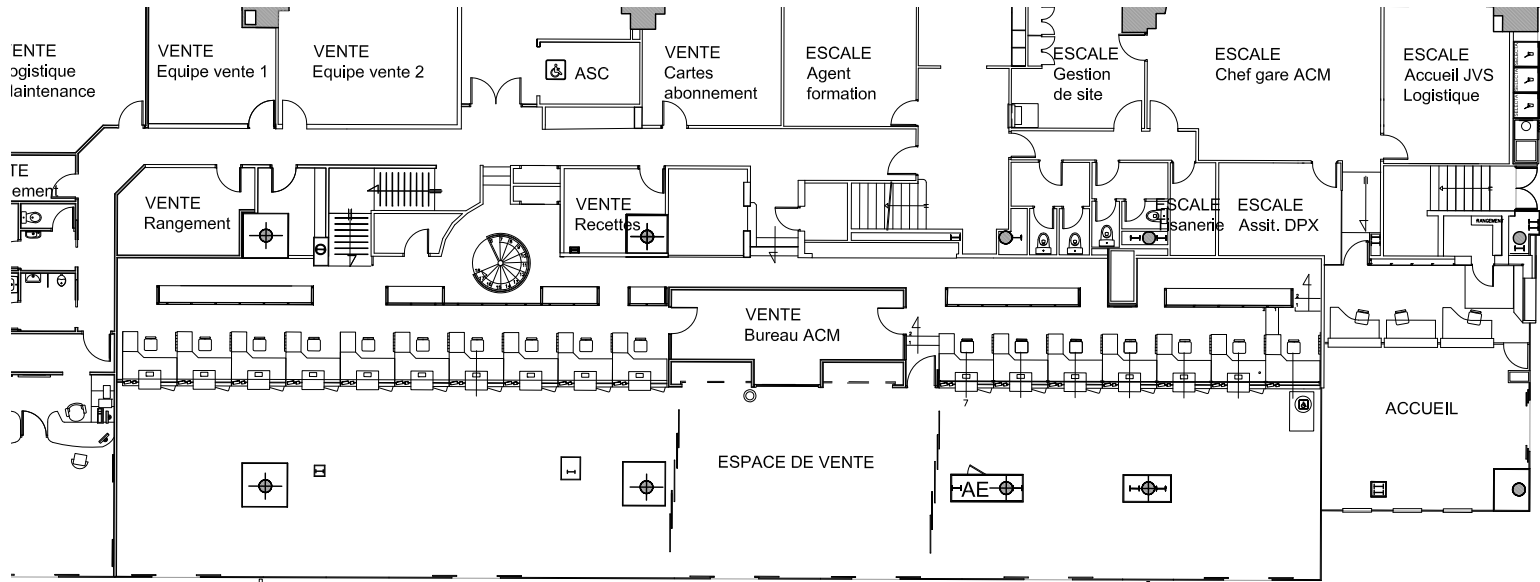
OPTION 2B

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

AREP



AREP



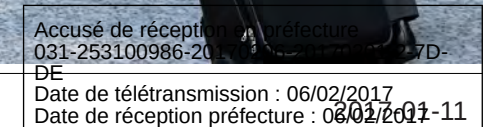




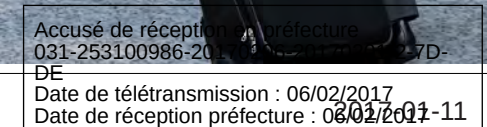














Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

Marquise de la gare - Option 1A





Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

Marquise de la gare - Option 2A



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

Marquise de la gare - Option 2B

Option 1

Marquise historique de la gare

- Restaurer à l'identique d'origine en 1905
- Remplacer le bac acier par le verre
- Garder la visibilité de façade historique avec les blasons
- Abriter efficacement les voyageurs de la pluie et du soleil

Accès Métro

- Créer un objet identique pour l'accès Métro - structure en bois, couverture en verre
- Visibilité depuis la rue Bayard
- Exploitation autonome

Option 2

Marquise existante de la gare supprimée

Consoles conservées et restaurées

Créer une marquise contemporaine (un seul ouvrage)

- Identifier l'accès métro
- Visibilité depuis la rue Bayard
- Appuis de la nouvelle marquise hors limite des locaux sous-sol de la gare
- Verre sérigraphié



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

AREP

Option 1

Aspect financier

Marquise

Echaffaudage et protection	115 K
Restauration marquise existante	835 K
Accès Métro	380 K
Nom de gare	30 K
Sous-total	1,36 M€

Accès au métro

1 escalier fixe, 1 escalier mécanique et 2 ascenseurs

Sous-total	1,66 M€
-------------------	----------------

TOTAL	3,02 M€
--------------	----------------

Option 2

Aspect financier

Marquise

Echaffaudage et protection	130 K
Marquise existante remplacée	910 K
Extension de la marquise	380 K
Nom de gare	30 K
Sous-total	1,45 M€

Accès au métro

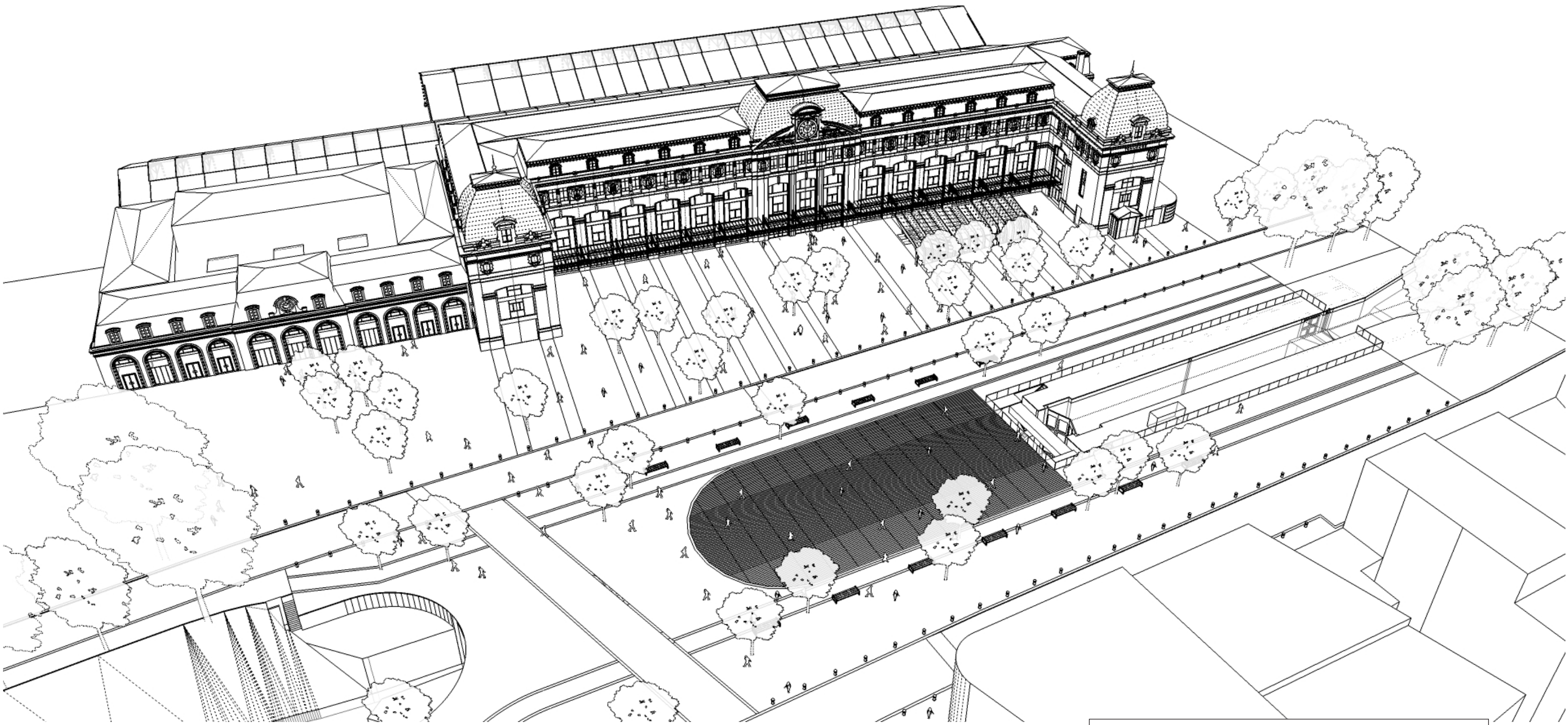
1 escalier fixe, 1 escalier mécanique et 2 ascenseurs

Sous-total	1,66 M€
-------------------	----------------

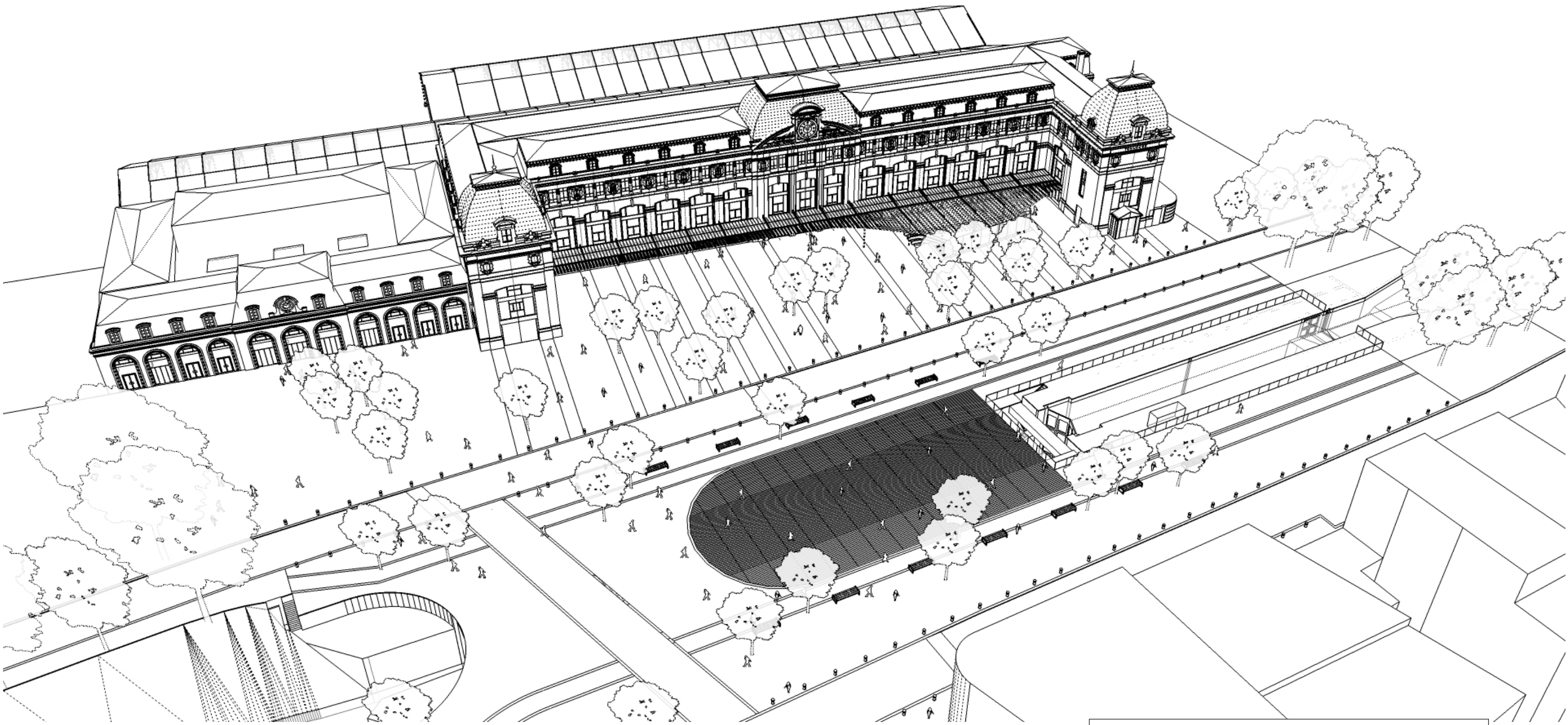
TOTAL	3,11 M€
--------------	----------------

IMAGES SKP

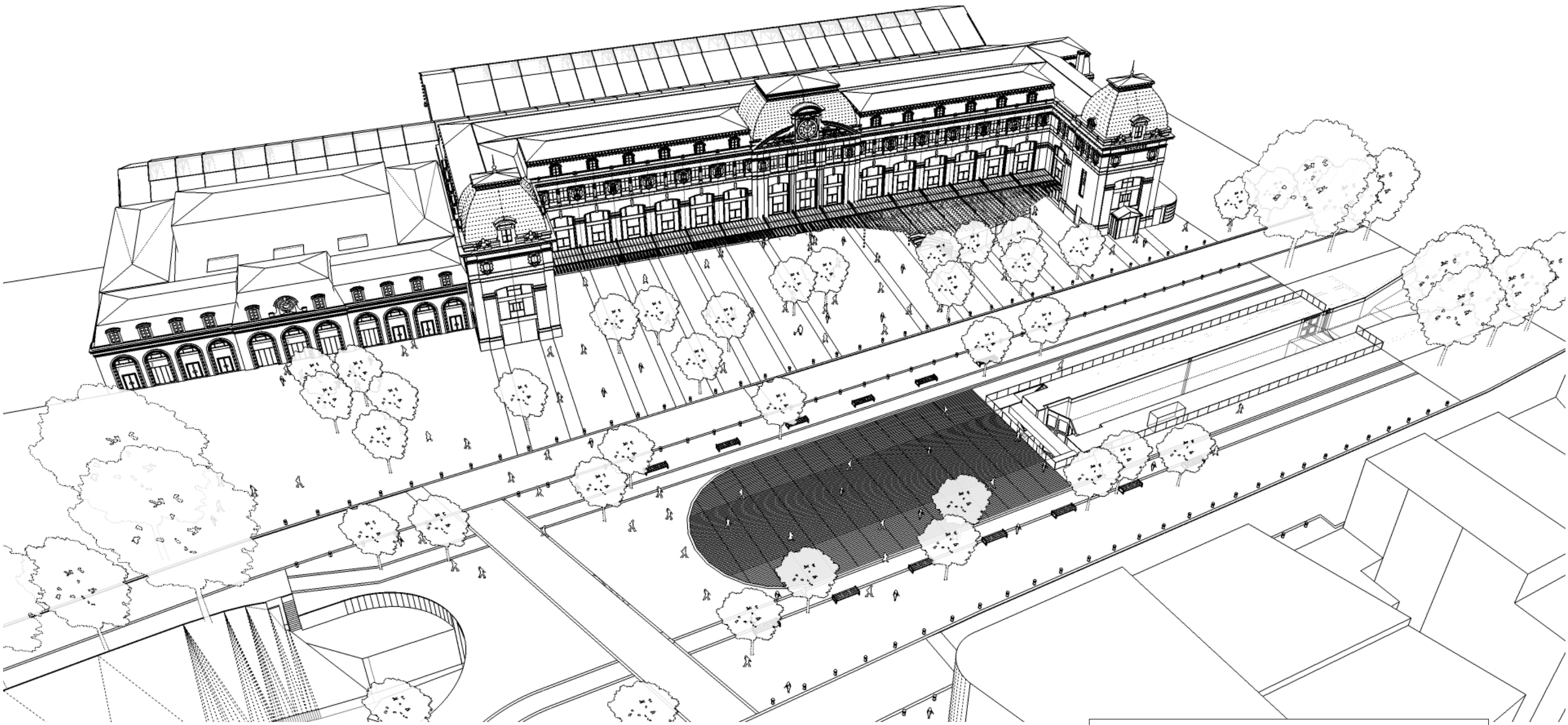
Option 1 et Option 2



OPTION 1



OPTION 2A



OPTION 2B



OPTION 1



OPTION 2A



OPTION 2B



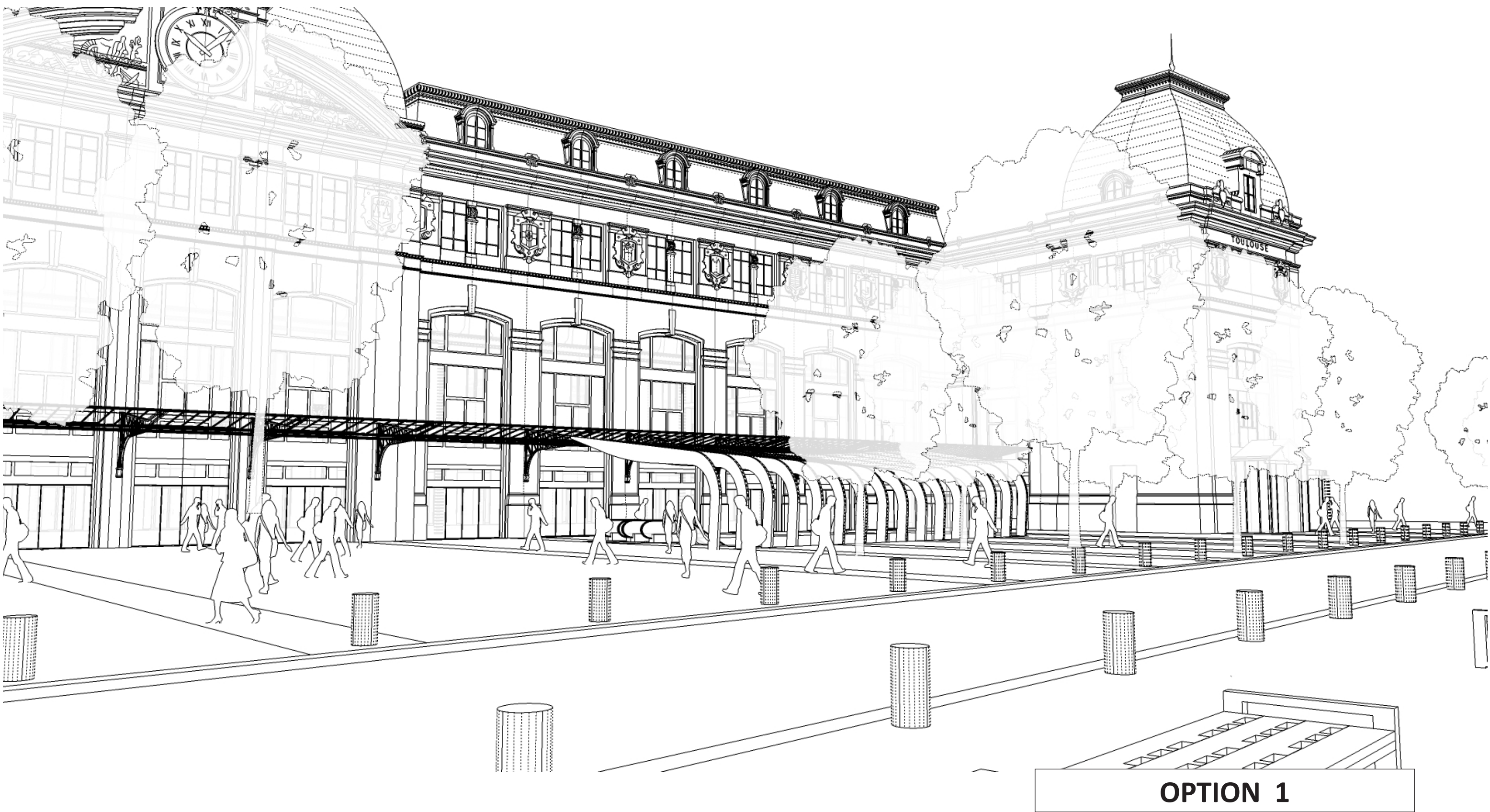
OPTION 1



OPTION 2A



OPTION 2B





OPTION 2A



OPTION 2B



OPTION 1

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017

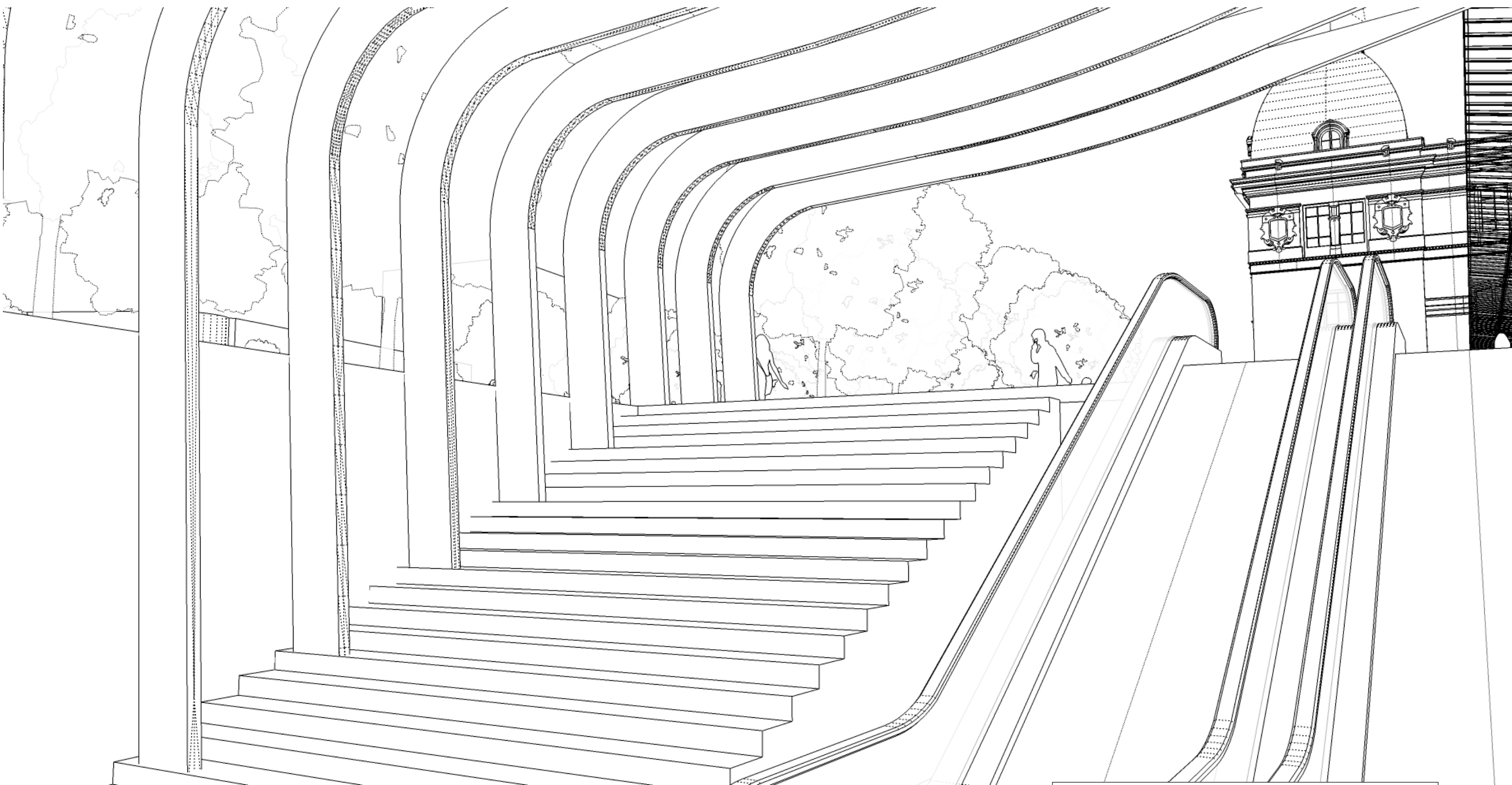
AREP



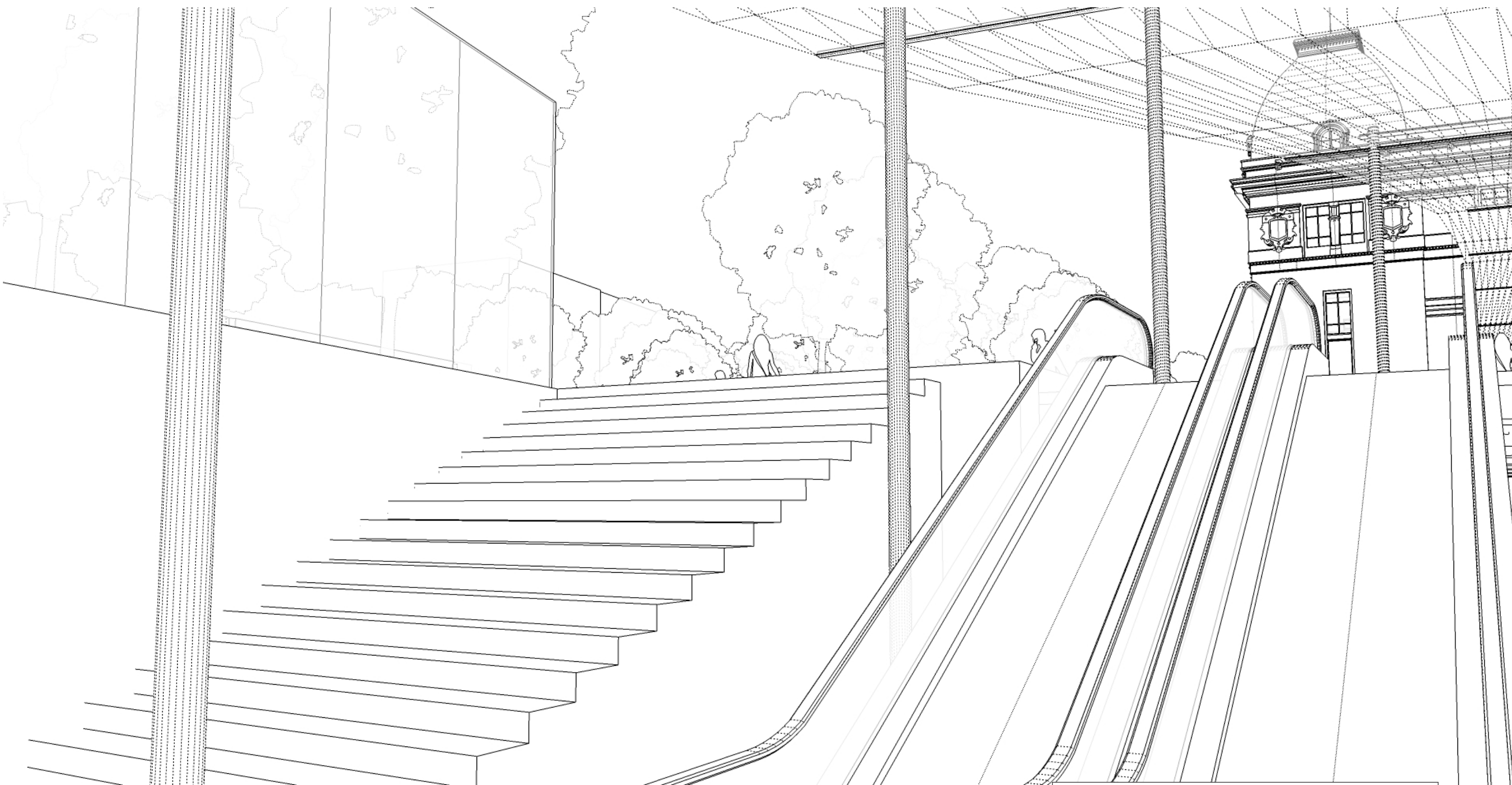
OPTION 2A



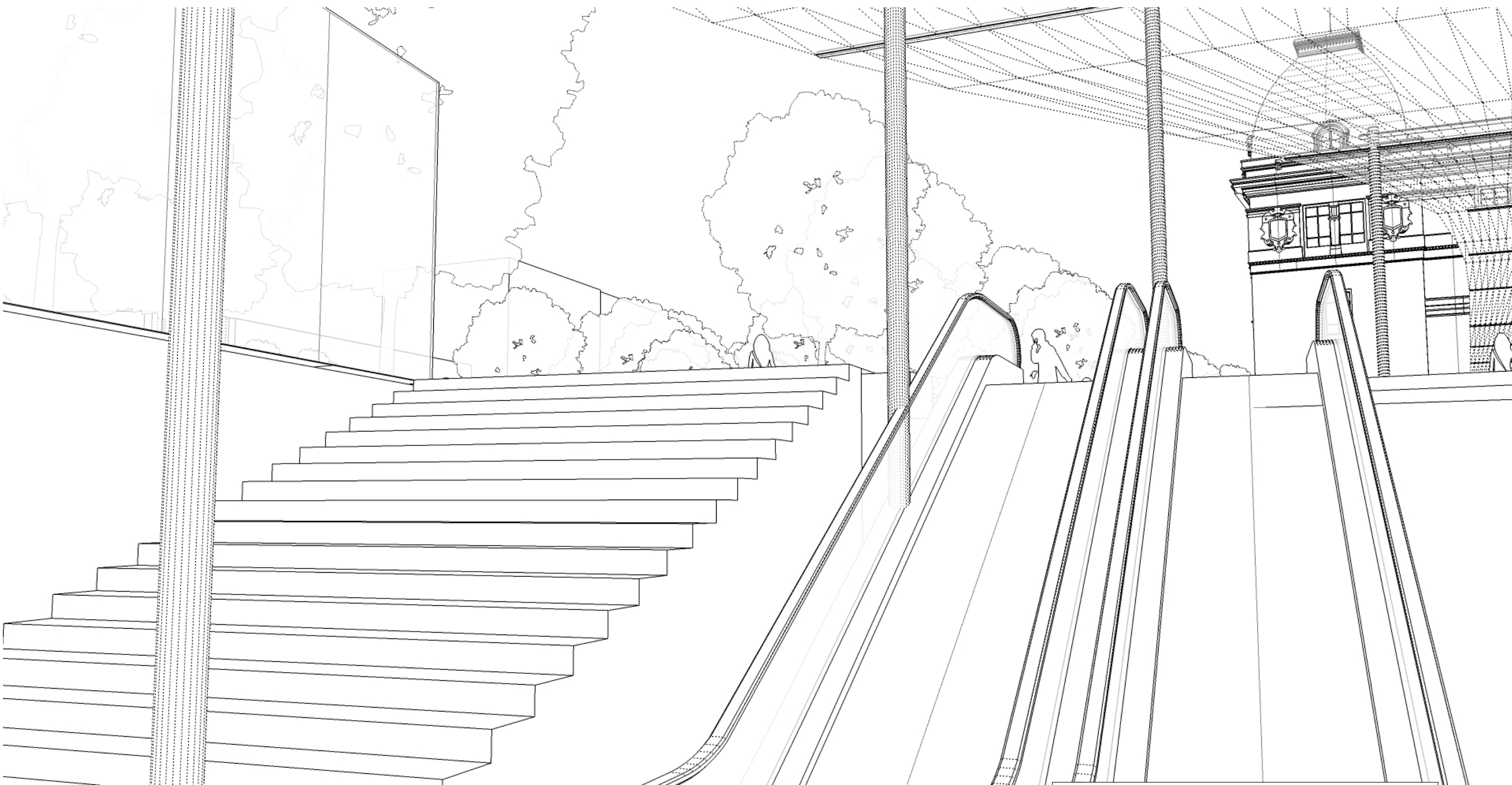
OPTION 2B



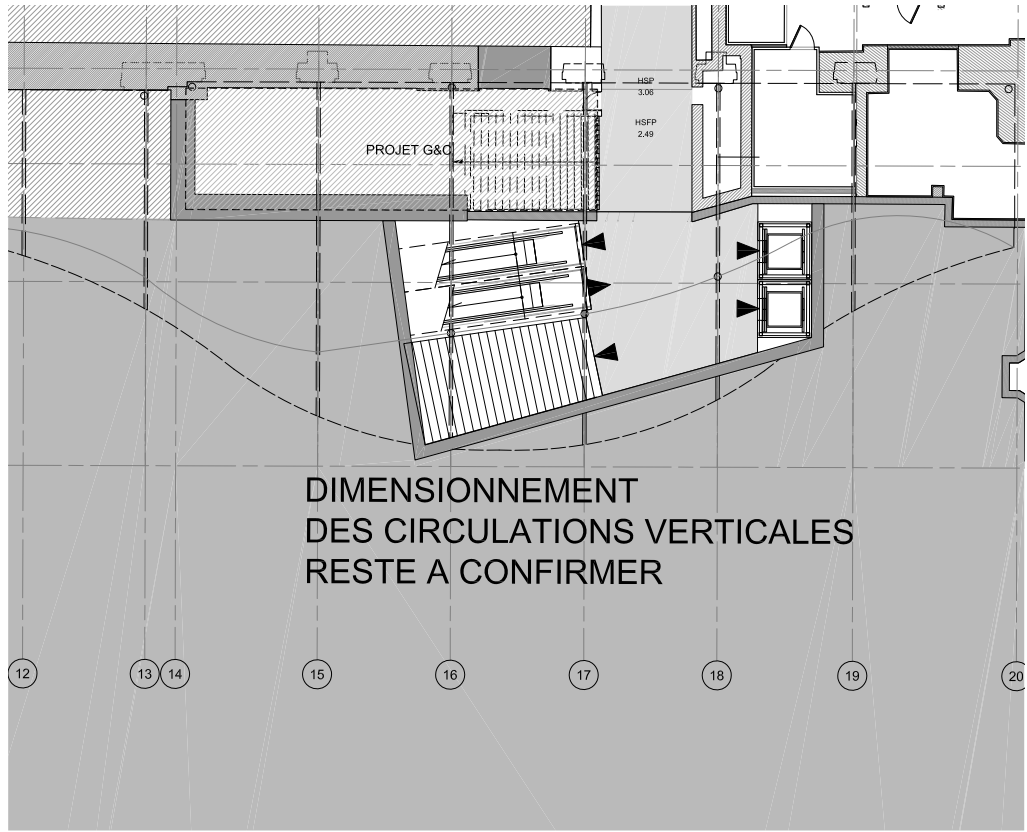
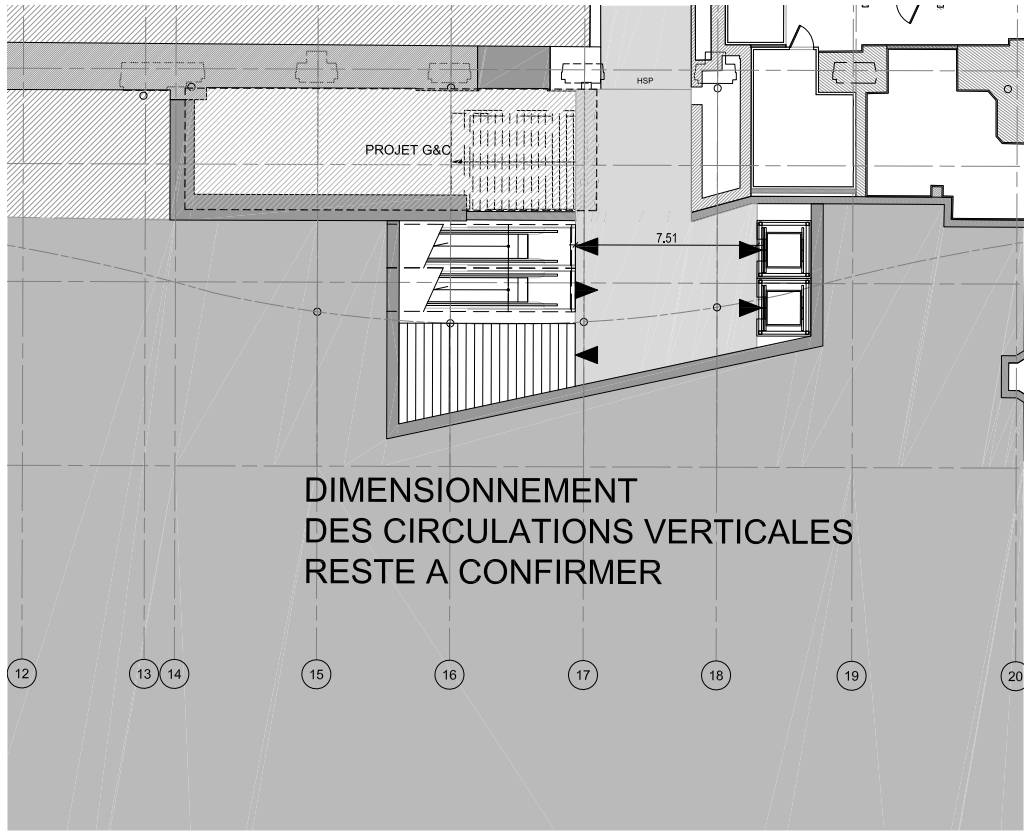
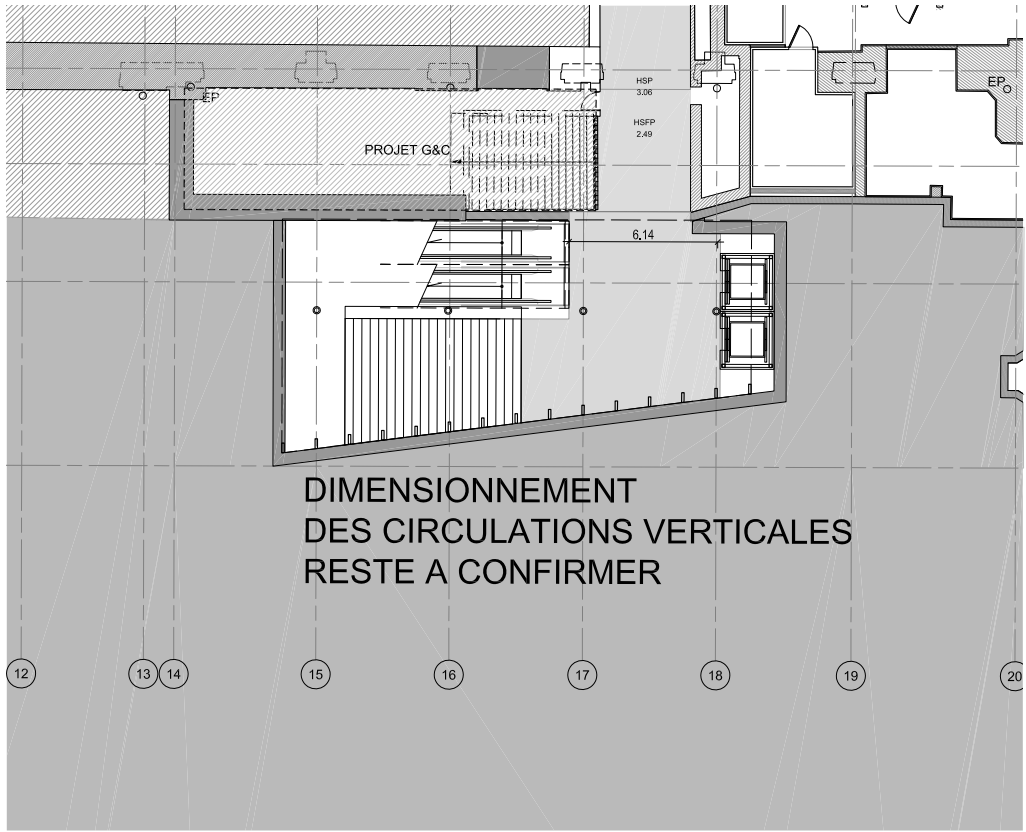
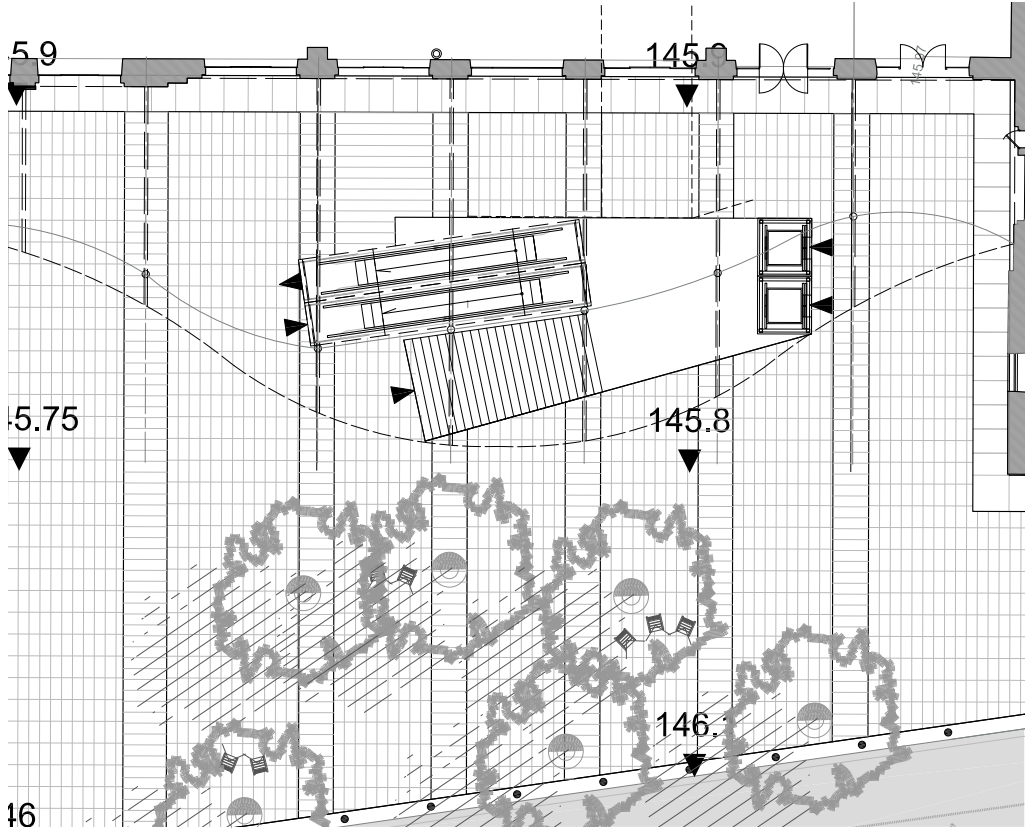
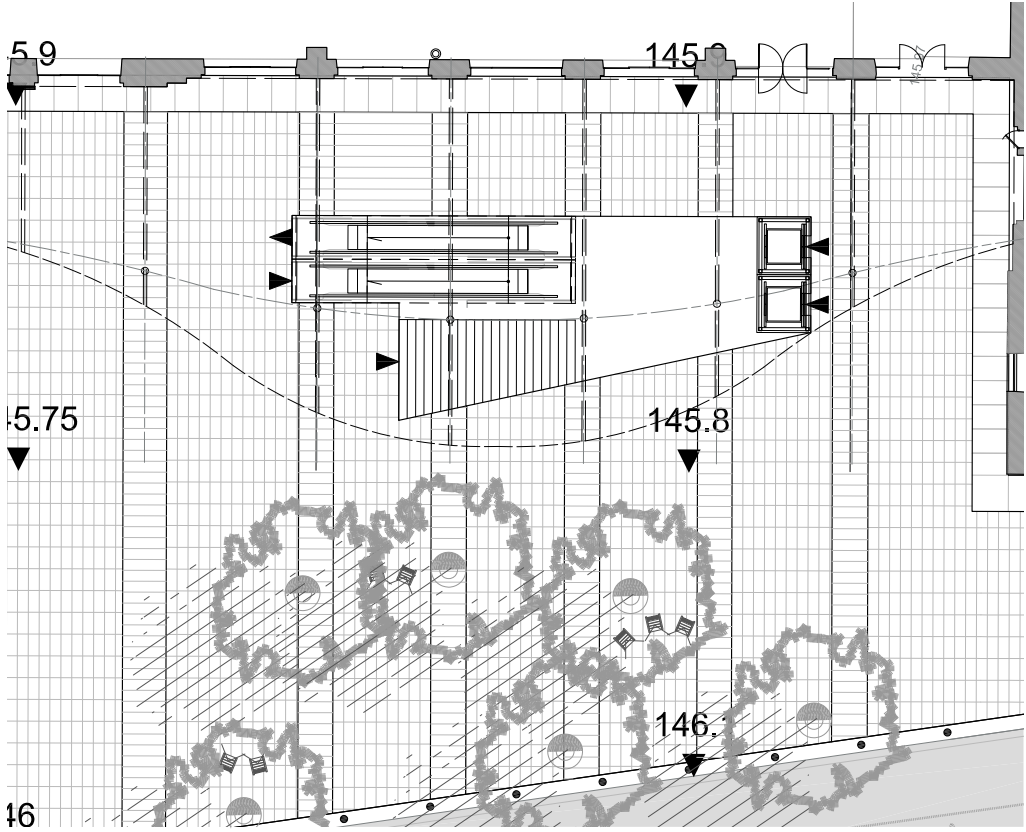
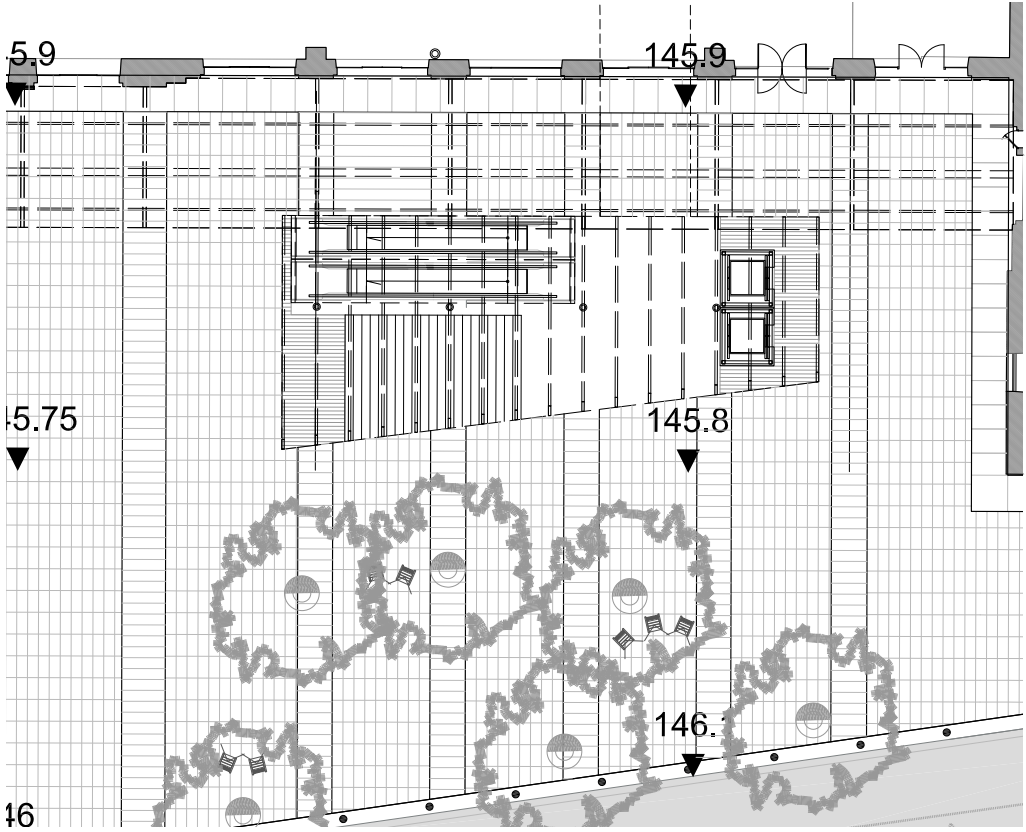
OPTION 1



OPTION 2A



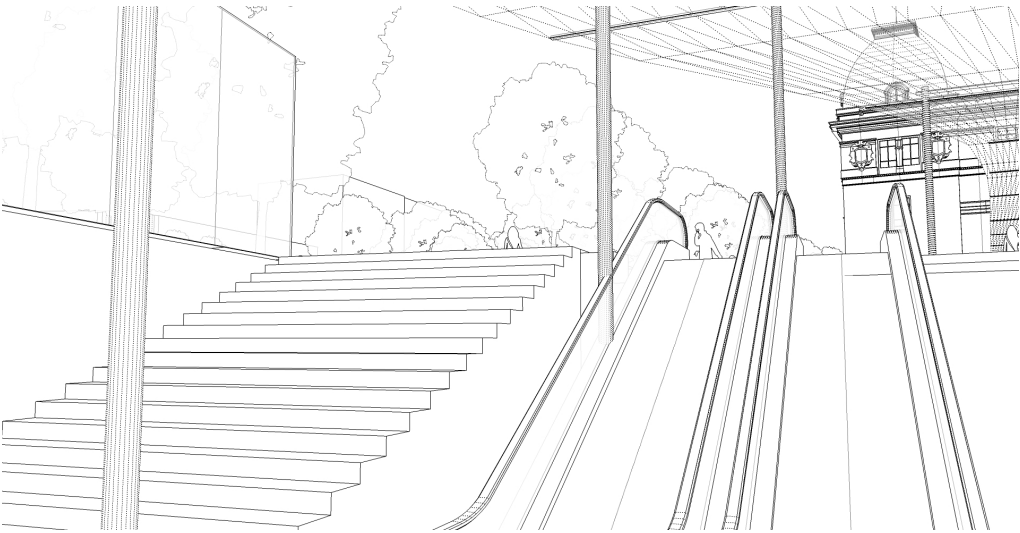
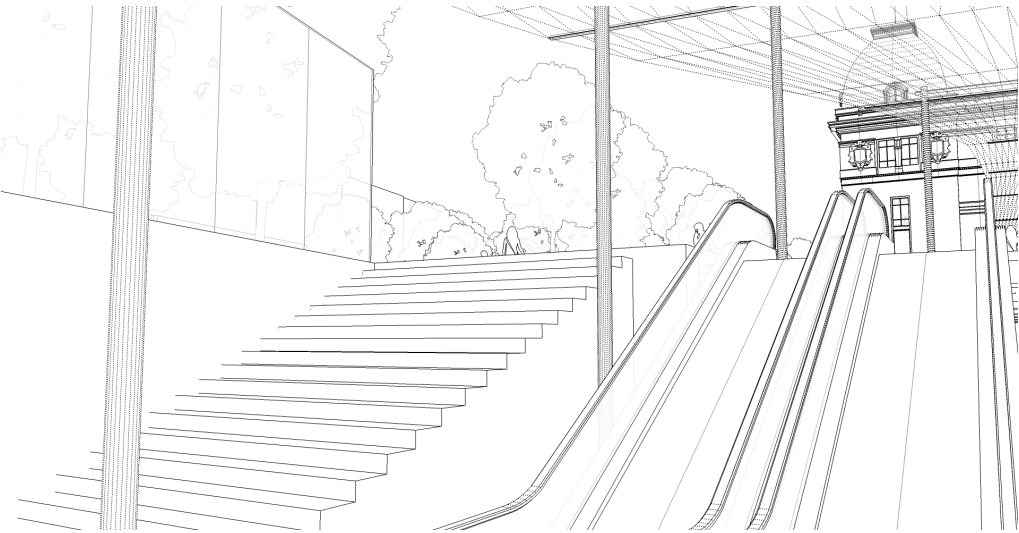
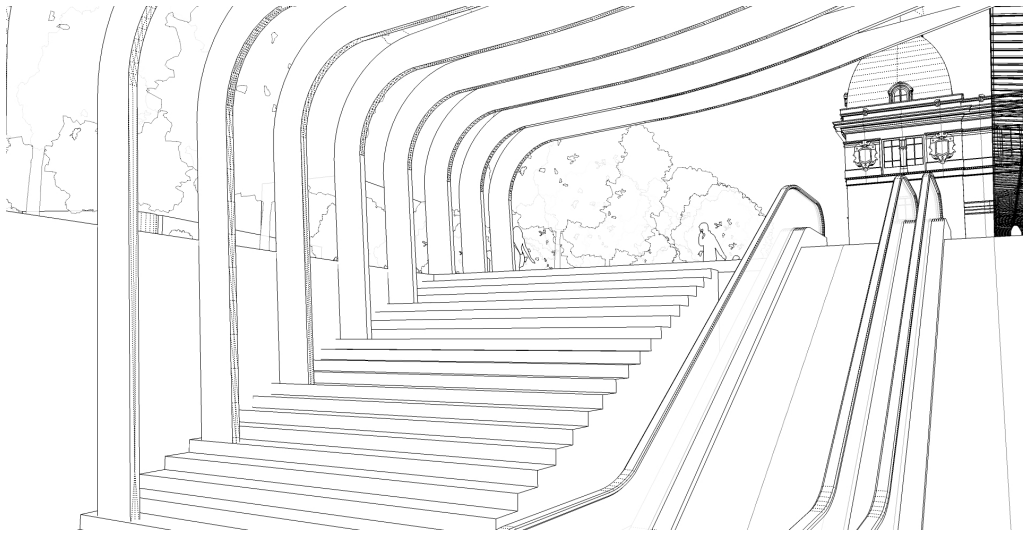
OPTION 2B



OPTION 1

OPTION 2A

OPTION 2B



OPTION 1

OPTION 2A

OPTION 2B



Annexe accessibilité

Toulouse, le 16 janvier 2017

AMENAGEMENTS METRO MARENGO

Recommandations pour l'accessibilité

Cette note expose une première série de recommandations portant sur le volet accessibilité des travaux de la station métro Marengo (émergence parvis et sous-terrain). Toutefois, la question de l'accessibilité doit pouvoir être réfléchie globalement sur l'ensemble du périmètre du pôle d'échange, pour proposer des aménagements cohérents. Les recommandations ci-après sont basées sur l'expérience du SMTC qui travaille depuis plusieurs années avec les associations PMR.

Parvis

Accessibilité :

- prévoir des ascenseurs avec ouverture des portes sur 2 faces

Visibilité

- logo de repérage du métro visible de tous les angles du parvis y compris de l'intérieur du hall de la gare avec signalétique adaptée
- Visibilité de jour et de nuit (prévoir un dispositif sur le garde-fou type LED non éblouissant pour bien marquer la bouche de métro et facilement repérable par les malvoyants)

Dispositifs spécifiques

- Aide à l'orientation pour les personnes aveugles ou malvoyantes (BAO) en intégrant les flux de circulation en lien avec les autres périmètres.
- prévoir emplacement du visuel de reconnaissance de la station environ un carré de 0,80cm (visible également de loin)
- balise sonore qui se déclenche à l'aide de la commande universelle

Sous-terrain :

Pas de recommandation spécifique à ce stade hormis le respect des normes en vigueur.

Reçu en préfecture
031-253100986-20170206-20170201-2-7D-
DE
Date de télétransmission : 06/02/2017
Date de réception préfecture : 06/02/2017