

D.2019.12.11.4.1

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

Séance du 11 Décembre 2019

4 – ETUDES ET PROSPECTIVES

4.1 – Grand Matabiau quais d'Oc : adoption du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA).

L'an deux mille dix-neuf, le onze décembre à Toulouse Métropole, le Comité Syndical du 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 (à compter du point 8.1)		X (jusqu'au point 7.11 inclus)
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire		X (M. Briand)	
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine		X (M. André)	
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud			X
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X (à compter du point 2.1)		X (jusqu'au point 1.21 inclus)
SUAUD Thierry	X (à compter du point 2.1)		X (jusqu'au point 1.21 inclus)

Rappel du contexte :

Grand Matabiau, nouveau nom du projet Toulouse EuroSudouest, est un grand projet d'aménagement urbain et d'amélioration des mobilités, visant à renforcer l'attractivité de la Métropole autour de la gare Matabiau - qui se transforme en vrai pôle d'échange multimodal - à requalifier les quartiers alentours et à étendre le centre-ville de Toulouse.

L'État, la SNCF, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités se sont associés depuis 2009 pour mener à bien l'ensemble des études préalables, nécessaires à la mise en œuvre opérationnelle du projet. Europolia assure l'animation du dispositif partenarial.

Ce dispositif d'études est géré par une convention d'études pluriannuelle, en date du 30 décembre 2009, portant sur les différents aspects du projet, modernisation des installations ferroviaires, amélioration de l'intermodalité et aménagement urbain.

Cette convention a fait l'objet de plusieurs avenants successifs ; le sixième a été approuvé par délibération D2019.02.06.4.1 du 6 février 2019.

La loi dite « Loi ALUR » du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové a créé la notion de Projet d'Intérêt Majeur (PIM). Les partenaires ont souhaité enrichir leur démarche partenariale en inscrivant le projet dans le cadre d'un Projet d'Intérêt Majeur (PIM).

Un protocole d'accord préalable au Projet d'Intérêt Majeur visant à préciser le contenu, les objectifs et à conforter la gouvernance en place, a été approuvé par le Comité Syndical le 19 octobre 2016 (2016.10.19.4.4.) et signé par l'ensemble des parties prenantes le 13 juin 2017.

De nouvelles opportunités législatives pour faire évoluer le dispositif contractuel vers un Projet Partenarial d'Aménagement :

L'introduction d'un dispositif, appelé « Projet Partenarial d'Aménagement », dans la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique (dite « Loi ELAN »), a conduit les partenaires à s'interroger sur la possibilité de renouveler la démarche partenariale initiée à travers le PIM dans ce nouveau cadre législatif.

Le « Projet Partenarial d'Aménagement » est un dispositif constituant une forme originale de contractualisation entre l'Etat, les collectivités et des partenaires identifiés, pour accompagner un projet de territoire dans un cadre contractuel. Il porte sur le périmètre de l'opération Grand Matabiau (135 ha) et associe l'Etat, Toulouse Métropole, la Ville de Toulouse, la Région Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, le Groupe Public Ferroviaire (SNCF), Europolia, Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie ; ce dernier rejoignant le partenariat initial en cohérence avec les actions de nature opérationnelle qui figurent dans le projet.

Le projet de contrat a été présenté au Comité de Pilotage de Toulouse EuroSudOuest / Grand Matabiau, lors de sa séance du 17 octobre 2019 qui en a validé le contenu.

Des objectifs généraux déclinés en actions :

Les objectifs du Projet Partenarial d'Aménagement sont les suivants :

- consolider la gouvernance partenariale du projet et la décliner dans les phases opérationnelles ;
- porter des engagements, notamment d'ordre financier, avec un principe de définition de ces engagements au fur et à mesure de la maturité de chacune des composantes du projet ;
- porter une ambition écologique forte, dans le cadre de la transition écologique et énergétique.

Ce Projet Partenarial d'Aménagement est décliné en actions. On peut citer, par exemple, la réalisation du nouveau bâtiment voyageurs du pôle d'échanges multimodal en interface avec les autres modes de transport, la mise en place une base logistique mutualisée pour les différentes maîtrises d'ouvrage du Grand Matabiau, le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage pour le développement durable, proposant des actions pour l'ensemble des maîtres d'ouvrages, etc... Un calendrier, et lorsque cela est possible un cofinancement, sont définis pour chaque action.

Un projet évolutif

Le Projet Partenarial d'Aménagement est d'une durée de 15 ans, révisable à minima tous les 5 ans. Cette souplesse permettra d'y introduire, au fur et à mesure, de nouvelles actions.

Une première séquence 2019-2021 qui mobilise des financements nationaux 2019

Le contrat identifie, pour les années 2019, 2020 et 2021, des actions dont le financement est éligible à l'enveloppe nationale de subvention spécifiquement affectée aux Projets Partenariaux d'Aménagement adoptés en 2019.

Pour le projet Grand Matabiau, l'Etat s'est engagé à financer les actions suivantes sur l'enveloppe nationale pour 2019 :

- Mettre en œuvre un système logistique mutualisé pour le chantier Grand Matabiau au Raisin, après le déménagement des ateliers municipaux :
 - le coût prévisionnel des travaux est de 4 475 000 €HT,
 - la subvention au titre du PPA est d'1 000 000 €.
- Etudier l'expérimentation du fret fluvial pour l'acheminement par voie d'eau (Canal du Midi) des matériaux et évacuation des déblais avec le réaménagement du Quai des Minimes :
 - le coût prévisionnel de l'étude et des travaux est de 550 000 €HT,
 - la subvention au titre du PPA est de 100 000 €.
- Financer des aménagements urbains du Pôle d'Echanges Multimodal :
 - le coût prévisionnel des aménagements concernés est de 16 800 000 €HT,
 - la subvention au titre du PPA est de 1 000 000 €.

D'autres actions sont présentées dans le cadre du PPA, pour un financement sur les enveloppes de subvention des années 2020 et 2021.

Des actions qui intéressent Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie

Outre la consolidation du dispositif de gouvernance en phase opérationnelle, Tisséo est particulièrement concerné par les actions qui concernent la réalisation du pôle d'échange, les études techniques et de programmation, la phase de réalisation du bâtiment voyageurs, la libération des emprises ferroviaires) ou , pour Tisséo Ingénierie en particulier, les actions qui relèvent de la gestion des chantiers, la coordination des maîtrises d'ouvrages et leurs chantiers, la mutualisation des chantiers, l'évacuation des déchets et l'acheminement des matériaux par voie fluviale.

Les engagements de Tisséo Collectivités sont les suivants :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concernent.
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1.
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études lorsqu'il est mentionné dans le projet, et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences.
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile.
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Les engagements de Tisséo Ingénierie sont les suivants :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concernent.
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1.
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études lorsqu'il est mentionné dans le projet, et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences.
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile.
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Tisséo Ingénierie ne sera en aucun cas concessionnaire d'Aménagement du Projet Grand Matabiau quais d'Oc ou porteur de toute autre activité susceptible de la mettre en situation de conflit d'intérêt.

*
* *

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

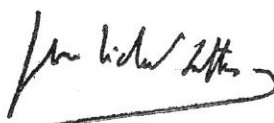
ARTICLE 1 : ADOPTE le Projet Partenarial d'Aménagement Grand Matabiau, quais d'Oc.

ARTICLE 2 : AUTORISE le Président de Tisséo Collectivités à signer le projet.

ARTICLE 3 : DIT que la délibération sera transmise au contrôle de légalité.

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

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean-Michel LATTES

Projet Partenarial d'Aménagement Grand Matabiau, quais d'Oc

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
CC	22/07/19	V0
AF	05/08/19	V1
CFP	11/09/19	V2 – Actualisation à partir des remarques des partenaires
CFP	24/09/19	V3 – Actualisation à partir des remarques des partenaires
CFP	02/10/19	V4 – Actualisation à partir des remarques des partenaires
CFP	14/10/19	V.5 – Prise en compte observations Région Occitanie et Gares & Connexions
CFP	16/10/19	V6 – Prise en compte observations Conseil départemental de la Haute-Garonne et SNCF Réseau
CFP	24/10/19	VDEF – Prise en compte modification validée en Copil (optimisation financement PEM - Phase 2 et changement de nom du projet)

Contacts

Europolia	
Anne FRAISSE Directrice Ajointe Europolia	a.fraisse@europolia.fr - 06 66 23 37 99
Catherine FLANDÉ Responsable cellule d'appui opérationnel	c.flande@europolia.fr
Toulouse Métropole	
Ville de Toulouse	
Région Occitanie	
Département de Haute-Garonne	
Tisséo Collectivités	

Tisséo Ingénierie	
SNCF	
Etat	
<i>Sabine BAILLARGUET</i> <i>Chef de projet Opérations</i> <i>d'aménagement prioritaires</i> <i>DGALN- DHUP</i>	sabine.baillarguet@developpement-durable.gouv.fr 01 40 81 91 65 - 07 60 63 54 73

SOMMAIRE

Préambule	5
A. L'objet et les parties au contrat	6
A.1. Objectifs poursuivis par le contrat	6
A.2. Périmètre du contrat	7
A.3. Dénomination et localisation du projet	7
A.4. Signataires du contrat	9
B. Le projet	9
B.1. Périmètre du projet	9
B.2. Ambition générale et principaux objectifs	9
B.2.1. L'amélioration de l'intermodalité en lien avec l'accroissement de l'offre de transports	9
B.2.2. Le projet d'aménagement urbain	10
B.3. Insertion du projet dans son contexte	11
B.4. Les actions à mener	12
B.4.1. Les actions permettant de consolider la gouvernance partenariale et de définir les modes opératoires	12
B.4.2. Consolider l'ensemble du projet TESO dans le cadre de la transition écologique	16
C. Calendrier global du projet partenarial d'aménagement	19
D. La mise en œuvre du contrat	19
D.1. Les engagements des parties	19
D.2. Durée et actualisation du contrat	21
E. Liste des annexes	22
Annexe 1 – Convention cadre d'études partenariale de Toulouse EuroSudOuest du 30 décembre 2009 et Convention d'application administrative et financière du 2 février 2011	
Annexe 2 – Périmètre du projet	
Annexe 3 – Ordonnancement du projet Toulouse EuroSudOuest	
F. Signatures	22

Préambule

Initié en 2007 par Toulouse Métropole (alors Communauté d'agglomération du Grand Toulouse), le projet Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui renommé Grand Matabiau, quais d'Oc, a connu son véritable lancement en 2009, avec le rassemblement à l'initiative de l'Etat, des entités publiques impliquées.

Les nombreux projets d'aménagement urbain et d'équipements ferroviaires envisagés dans le secteur de la gare de Toulouse-Matabiau ont donc conduit dès l'origine, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc, à mettre en place, au sein d'une gouvernance partagée, une convention d'études pluriannuelle, en date du 30 décembre 2009, portant à la fois sur les aspects de modernisation des installations ferroviaires, d'amélioration de l'intermodalité et d'aménagement urbain.

L'État, Toulouse Métropole, la Région, le Département et les différentes composantes du groupe SNCF, rejoints peu après par Tisséo, Autorité Organisatrice de la Mobilité, ont donc engagé un processus de coordination de ces différentes études, financées et conçues en commun, dans le cadre de la convention susmentionnée, puis pilotées par les différentes maîtrises d'ouvrage dans leurs domaines respectifs.

Dès 2011, et la présentation des résultats des premières études, les partenaires ont souhaité engager une réflexion sur le déploiement opérationnel du projet avec un double objectif :

- D'une part, maintenir les acquis de la gouvernance initiée en 2007,
- D'autre part, mettre en place un pilotage technique, juridique et financier adapté aux enjeux de long terme (20 ans) du projet Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc et de la pluralité de maîtrise d'ouvrage.

Europolia, opérateur d'aménagement créé sous forme de société publique locale d'aménagement entre Toulouse Métropole et la Région Occitanie, porte l'animation du partenariat depuis 2011.

Les parties prenantes ont poursuivi leur démarche partenariale en inscrivant le projet dans le cadre d'un Projet d'Intérêt Majeur (PIM) crée par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové dite « Loi ALUR »).

En 2016, cette volonté des partenaires s'est affirmée par la signature conjointe, le 13 juin 2017, d'un protocole d'accord préalable au Projet d'Intérêt Majeur visant à préciser le contenu, les objectifs, et conforter la gouvernance en place.

Cependant, l'introduction d'un dispositif, appelé Projet Partenarial d'Aménagement, dans la loi n°2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite « Loi ELAN »), a conduit les partenaires à s'interroger sur la possibilité de renouveler la démarche partenariale initiée à travers le PIM dans ce nouveau cadre législatif, sur le fondement des articles L312-1 et L312-2 du code de l'urbanisme.

En ce sens, le Président de Toulouse Métropole a informé le Préfet de la Haute-Garonne par courrier du 23 mai 2018, du travail de recherche exploratoire mené par Europolia, les services de la métropole et les services de l'Etat, afin d'étudier l'intérêt d'inscrire le projet Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc dans une dynamique de Projet Partenarial d'Aménagement.

Par courrier en date du 28 juin 2018, le Préfet a accueilli favorablement cette demande en indiquant que le projet remplissait les critères d'un Projet Partenarial d'Aménagement, tel que défini par la loi du 23 novembre 2018.

Ainsi, il a été proposé par le Président de la Métropole à l'ensemble des partenaires du projet, de s'inscrire dans une démarche d'élaboration d'un contrat de Projet Partenarial d'Aménagement, l'objectif étant de soumettre un projet de contrat à la validation du Comité de Pilotage de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui

Grand Matabiau, quais d'Oc, lors de sa séance du 17 octobre 2019.

Enfin, il est précisé que ce contrat prend en compte l'évolution du statut juridique du groupe SNCF et de ses filiales, prévue dans la Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

A. L'objet et les parties au contrat

A.1. Objectifs poursuivis par le contrat

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'inscrit dans un environnement opérationnel, marqué par un foisonnement de projets, et institutionnel complexe, au sein duquel les principaux propriétaires et/ou gestionnaires sont directement concernés au titre de leurs compétences respectives. Ce contexte implique le positionnement d'une gouvernance politique et technique, admise par l'ensemble des parties prenantes, garante, dans le temps et dans l'espace, de la mise en œuvre du projet et de son partenariat.

La mise en œuvre opérationnelle de ce projet urbain majeur pour la métropole de Toulouse, mais également pour l'ensemble des collectivités et sociétés concernées, nécessite donc une coordination fine des parties prenantes, des engagements notamment d'ordre financier renouvelés et inscrits dans la durée, une ambition écologique forte et une consolidation du projet pour tenir compte des orientations issues de la concertation, des recommandations de l'autorité environnementale et des conclusions de l'enquête publique.

- Offrir un dispositif de gouvernance adapté aux enjeux de ce grand projet d'aménagement urbain et de transports.

Il s'agit de disposer d'une approche concertée et partagée, d'une part, sur l'ensemble des composantes du projet, urbaines et intermodales, et d'autre part, sur la définition des modalités techniques (maîtrise d'ouvrage, études, ...), temporelles et financières, préalablement à la mise en place de dispositifs opérationnels et/ou contractuels spécifiques.

- Consolider la gouvernance partenariale en phase opérationnelle et définir les modes opératoires.

La gouvernance partenariale du projet Grand Matabiau, quais d'Oc trouve son origine dans la convention cadre d'études partenariale signée le 30 décembre 2009 entre l'Etat, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, la Région, le Département et Toulouse Métropole, lesdits partenaires ayant été rejoints, en 2013, par Tisséo Collectivités et en 2019, par Europolia.

Définissant les instances de pilotage technique et politique du projet, elle offre un cadre de travail et d'échanges partagé par l'ensemble des parties prenantes.

Dans le cadre du Projet d'Intérêt Majeur, il avait été acté de confirmer ce cadre de gouvernance qui a fait ses preuves depuis le démarrage des études.

Il apparaît donc opportun que la gouvernance initialement mise en place, se poursuive dans le cadre du présent contrat, tout en s'adaptant à la nature opérationnelle des phases à venir. Ce partenariat multi-acteurs est la condition de la réussite du projet, et constitue à présent l'ADN de Grand Matabiau, quais d'Oc.

- Consolider l'ensemble du projet Grand Matabiau, quais d'Oc dans le cadre de la transition écologique.

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc est un vaste projet métropolitain de renouvellement urbain, permettant d'accueillir de nouvelles mobilités, des logements, des commerces, des bureaux et des équipements publics. L'ampleur du projet, sa durée de réalisation, le nombre de chantiers induits et la

volonté des parties prenantes de s'inscrire dans une démarche de transition écologique très ambitieuse nécessitent une articulation très fine des opérations.

En effet, ce projet induit des déconstructions, des restructurations et création d'espaces publics, des développements immobiliers, la création de nouvelles lignes de transport en commun, la construction d'un nouveau bâtiment voyageur pour la gare Matabiau... Il est donc essentiel d'étudier l'opportunité d'optimiser l'ensemble des chantiers dès les premières phases opérationnelles, de la gestion des déchets mutualisés à leur évacuation, des travaux de dépollution en favorisant la dépollution in situ... à l'ensemble des actions devant diminuer l'impact environnemental du projet.

De même, les futures constructions devront s'inscrire dans des démarches de labellisation environnementales adaptées à l'ambition générale du projet Grand Matabiau, quais d'Oc, favorisant notamment l'emploi de matériaux bio-sourcés locaux.

A.2. Périmètre du contrat

Le PPA Grand Matabiau, quais d'Oc a vocation à être régi par le dispositif de gouvernance mis en place, le 30 décembre 2009, aux termes de la convention cadre d'études partenariale de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc.

A ce titre, et dès sa signature, par l'ensemble des parties, le présent contrat se substitue à la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009, modifiée par avenants en date des 25 janvier 2013, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016, 2 juillet 2018 et 8 octobre 2019. A cette échéance, les droits et obligations de ladite convention cadre, et de son acte subséquent, la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011 (modifiée par avenants les 5 septembre 2012, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016, 2 juillet 2018 et 8 octobre 2019), sont repris, de fait, dans le PPA Grand Matabiau, quais d'Oc.

A l'instar des principes actés dans ladite convention cadre, cette gouvernance technique et politique, positionnée à l'échelle du projet, n'a pas vocation à se substituer aux compétences et aux responsabilités de chaque maître d'ouvrage et/ou partenaire mais d'assurer une fonction de coordination, d'assemblage et de cohérence.

La convention cadre d'études partenariale de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc, ainsi que sa convention d'application administrative et financière sont jointes en Annexe 1.

Il est précisé, par ailleurs, que le présent PPA n'a pas vocation à se substituer aux conventions passées et à celles en cours de formalisation à la date de signature du présent contrat, au titre du dispositif partenarial de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc, dont notamment les conventions financières, intervenues entre deux ou plusieurs partenaires, parties au présent contrat.

De même, la contractualisation du financement de la mise en œuvre opérationnelle de Grand Matabiau, quais d'Oc, renvoie à la formalisation de conventions spécifiques entre les partenaires et /ou maîtres d'ouvrages concernés. Il est convenu qu'à partir des études d'Avant-Projet (AVP), les frais de maîtrise d'ouvrage liés aux études et aux travaux sont inclus dans les plans de financement partenarial.

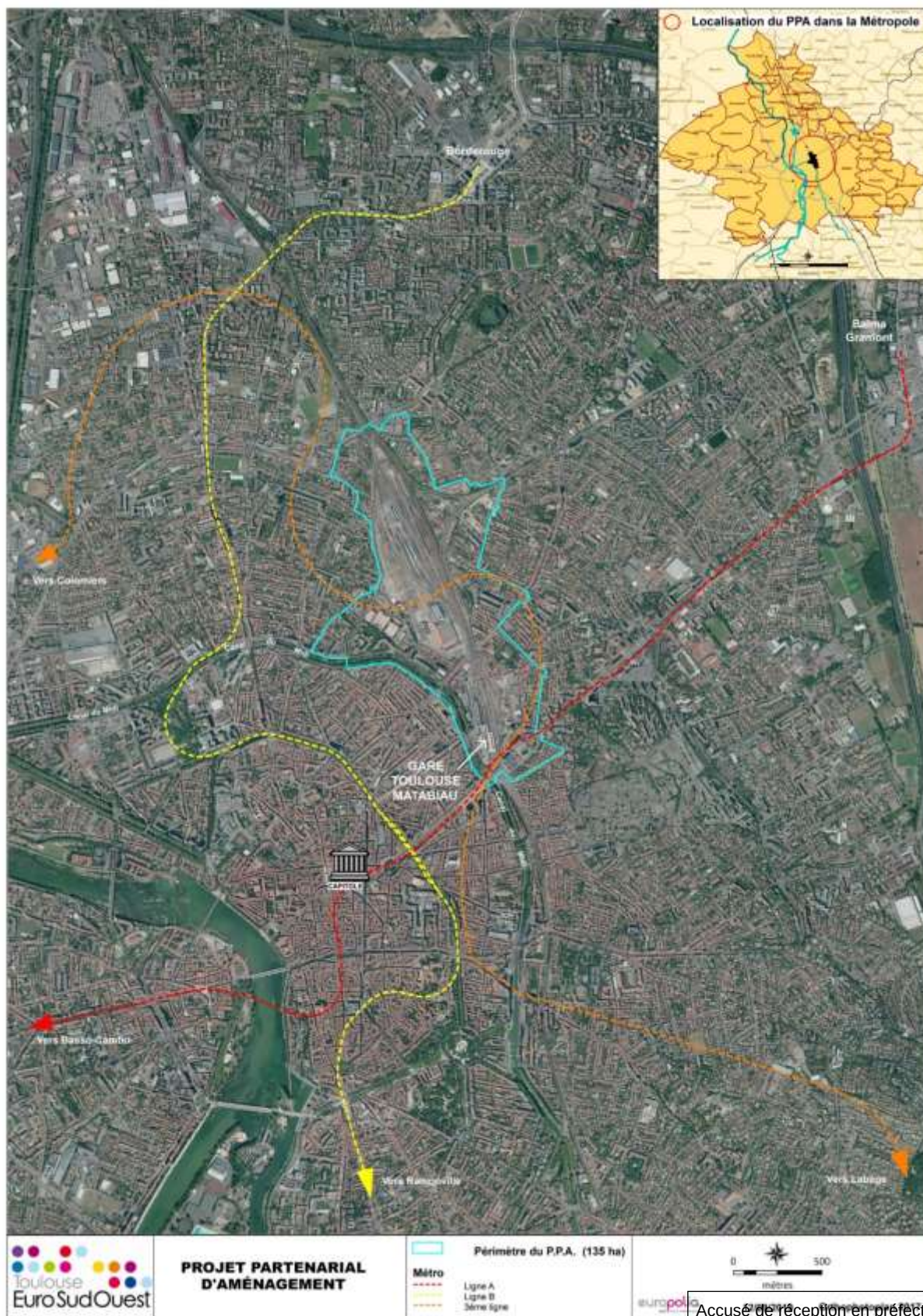
A.3. Dénomination et localisation du projet

Le projet est dénommé Grand Matabiau, quais d'Oc.

Le périmètre du PPA Grand Matabiau, quais d'Oc, englobe un périmètre de 135 hectares, calqué sur celui de l'Opération d'Aménagement de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc, dont la réalisation a été concédée, par Toulouse Métropole à Europolia, le 9 novembre 2017.

Ce territoire est situé sur la Commune de Toulouse, dans le prolongement du centre-ville, au-delà du canal du Midi. Traversé par des installations ferroviaires, qui représentent environ 70 hectares, il comprend la gare de Toulouse Matabiau, destinée à devenir un futur Pôle d'Echanges Multimodal (21 hectares env.).

Le périmètre du PPA Grand Matabiau, quais d'Oc, a été porté à l'enquête publique unique dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet en 2019 (cf. détail en paragraphe B des présentes).



A.4. Signataires du contrat

- **L'Etat**, représenté par Monsieur Etienne GUYOT, Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,
 - **La Métropole de Toulouse**, représentée par son Président, Monsieur Jean-Luc MOUDENC,
 - **La Ville de Toulouse**, représentée par son Maire, Monsieur Jean-Luc MOUDENC,
 - **Le Conseil Régional Occitanie**, représenté par sa Présidente, Madame Carole DELGA,
 - **Le Conseil départemental de la Haute-Garonne**, représenté par son Président, Monsieur Georges MERIC,
 - **SNCF**, représenté par Monsieur Benoît QUIGNON, Directeur Général de SNCF Immobilier,
 - **SNCF Mobilités**, représenté par M Jacques RASCOL – Directeur Régional SNCF Mobilités,
 - **SNCF Réseau**, représenté par Mme Emmanuèle SAURA, Directrice Territoriale SNCF Réseau,
 - **SNCF Gares & Connexions**, représenté par Monsieur Claude SOLARD, Directeur Général de SNCF Gares & Connexions,
- ⇒ A partir du 01-01-2020, les différentes sociétés ferroviaires créées feront part aux partenaires de l'évolution de cette représentation, en application de la Loi pour le Nouveau Pacte Ferroviaire du 27 juin 2018.
- **Tisséo Collectivités**, Syndicat Mixte des Transports en Commun, représenté par son Président, Monsieur Jean-Michel LATTES,
 - **Tisséo Ingénierie**, Société Publique Locale, représenté par son Président Directeur Général, Monsieur Francis GRASS,
 - **Europolia**, Société Publique Locale d'Aménagement, représentée par son Directeur Général, Monsieur Raphaël CATONNET.

B. Le projet

B.1. Périmètre du projet

Les objectifs de Grand Matabiau, quais d'Oc sont traduits par un ensemble de réalisations urbaines et intermodales destinées à se déployer au sein du périmètre de projet.

Une carte de ce périmètre localisant les principales opérations du projet figure en Annexe 2.

B.2. Ambition générale et principaux objectifs

Grand Matabiau, quais d'Oc est un grand projet de transformation urbaine et d'amélioration des mobilités autour de la gare de Toulouse-Matabiau, qui vise à former, sur un périmètre de 135 hectares, situé au cœur de la Métropole, une centralité majeure d'intérêt métropolitain, régional et européen.

Il répond à deux ambitions complémentaires :

- Transformer la gare en un pôle d'échanges multimodal parfaitement inséré dans la ville afin de connecter le cœur de la métropole à tous les modes de transport,
- Élargir le centre-ville au-delà du canal du Midi afin d'intégrer dans le cœur de ville les quartiers voisins de la gare, lesquels bénéficieront de l'amélioration des liaisons inter-quartiers ainsi que de la création de nouveaux logements, services, espaces verts, commerces et bureaux.

B.2.1. L'amélioration de l'intermodalité en lien avec l'accroissement de l'offre de transports

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'articule autour de la gare de Toulouse-Matabiau, cœur du système

ferroviaire d'Occitanie, accueillant aujourd'hui près de 90 000 voyageurs par jour. Né de la réflexion lancée dans la perspective d'arrivée de la LGV, les études ont, depuis lors, montré qu'indépendamment de ce fait, le projet d'adaptation de la gare et de requalification de ses abords correspond à un besoin réel de la métropole et de son territoire.

La modernisation du nœud ferroviaire toulousain, l'accueil de nouvelles dessertes multimodales, l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro participent de la nécessaire adaptation de la gare en Pôle d'Echanges Multimodal (PEM).

Quatre parvis sont ainsi envisagés permettant d'ouvrir le Pôle d'Echanges Multimodal :

- Le parvis Canal : lieu de connexion avec le centre-ville, traversé par un patrimoine fluvial et paysager remarquable, des opérations d'embellissement et d'amélioration des fonctionnalités de la gare y sont actuellement en cours, dont l'achèvement est prévu pour fin 2019. Le réaménagement intérieur de l'ensemble du bâtiment voyageurs historique et la mise en accessibilité des quais seront achevés en 2023.
- Le parvis Marengo : extension du bâtiment voyageurs historique, ouvrant sur le quartier Marengo, il est amené à devenir un lieu de correspondance majeur de la métropole toulousaine, connectant le réseau ferré au métro (ligne A existante et 3^{ème} ligne de métro).
- Le parvis Lyon : situé au cœur de la 1^{ère} phase du futur projet urbain, il participe du désenclavement du secteur Nord de Grand Matabiau, quais d'Oc s'insérant entre les voies de chemin de fer et le canal du Midi.
- Le parvis Périole : lieu d'accès pour les faubourgs situé au-delà des voies ferrées.

Le pôle d'échanges multimodal de Matabiau Gares est ainsi prévu pour se déployer par phases successives d'ici à 2035 et poursuit un objectif d'amélioration de l'intermodalité par une organisation optimale des espaces, des flux et des connexions du système de transports (trains, métro, cars, bus, taxis, VP...), ainsi que par une place prépondérante accordée aux continuités piétons/cycles.

B.2.2. Le projet d'aménagement urbain

Le projet d'aménagement urbain de Grand Matabiau, quais d'Oc est constitué de cinq secteurs d'intervention et un secteur d'accompagnement, matérialisés sur le plan figurant en Annexe 2.

Sur le plan urbain, à l'échelle des 135 hectares du projet, la programmation de Grand Matabiau, quais d'Oc est de :

- 300 000 m² de bureaux, sur 15 à 20 ans, soit 10 % de la demande annuelle actuelle du marché toulousain ; des commerces, loisirs et services ;
- 160 000 m² de logements, soit près de 2 500 logements nouveaux, dont 35% de logement locatif social, 10% d'accession sociale à la propriété et 10 % d'accession à prix maîtrisé.

Des équipements publics viendront accompagner l'arrivée des nouveaux habitants et usagers :

- Réalisation d'un groupe scolaire, d'une crèche et d'un gymnase ainsi que d'un parc urbain sur le secteur du Raisin.

Compte tenu de l'envergure du projet marqué dans un contexte de renouvellement urbain, lié notamment à la reconstitution des activités ferroviaires nécessaires à son déploiement, il s'inscrit dans un temps long. Les opérations sont donc envisagées pour se dérouler selon 3 phases :

Phase 1 - 2019 – 2022

La première phase est centrée sur des opérations urbaines :

Réalisation d'espaces publics :

- Création du tronçon de la voirie nord-sud, la rue Raynal-sud (entre le chemin du Raisin et l'avenue de Lyon), destinée à assurer la desserte de l'opération SERNAM ;
- Restructuration de l'avenue de Lyon après acquisition et démolition des ensembles immobiliers situés de part et d'autre de l'avenue de Lyon ;
- Élargissement de la rue Saint-Laurent après acquisition et démolition des fonciers bâtis compris dans l'îlot Cheminots/Saint-Laurent.

La réalisation de deux opérations immobilières est prévue sur cette première phase du projet :

- Un développement immobilier mixte (principalement bureaux, logements, hôtellerie) sur l'ancien site du tri postal, sous maîtrise d'ouvrage privée (tour Occitanie) ;
- Les développements tertiaires sur le secteur Sernam/Raynal (bureaux tout opérateur, logements, services de proximité).

Phase 2 - 2022-2030

Cette deuxième phase du projet s'organise autour de deux opérations majeures :

- Mise en service du Pôle d'Échanges Multimodal de Toulouse-Matabiau avec la création, sur le secteur Marengo, d'un nouveau bâtiment voyageurs, associé à un nouveau parvis et une salle d'échanges redimensionnée connectés au métro (dont la nouvelle station de la 3^{ème} ligne de métro) et au bâtiment voyageurs existant (via un prolongement des souterrains et un élargissement / mise en accessibilité du souterrain nord) ;
- Aménagement du site du centre technique du Raisin dans la continuité des travaux de la station Raynal de la 3^{ème} ligne de métro. Cet aménagement inclura la mise en service de la seconde partie de la voirie nord-sud.

À ce stade des études, le projet prévoit aussi, dans cette deuxième phase, l'aménagement d'une première partie du secteur Périole dans la continuité du PEM à Marengo.

Il s'agit en particulier de relocaliser la gare routière, si cette option est confirmée, et le stationnement (Parking Matabiau Gare), qui sont actuellement situés boulevard Pierre-Sémard.

Phase 3 - Au-delà de 2030

La dernière phase du projet se déploie principalement sur deux secteurs : Périole et Canal.

Secteur Périole, les aménagements urbains prennent la suite de la phase précédente sur les emprises ferroviaires identifiées dans le protocole foncier à venir et le périmètre d'action foncière de Cheminots/Saint-Laurent.

Secteur Canal, le relogement de la gare routière (si elle est confirmée) et du parking Matabiau Gare sur le secteur Périole/Marengo libère une emprise foncière qui accueillera une programmation mixte accueillant bureaux, commerces et logements, et des continuités pour les modes doux entre le parvis Lyon et le parvis Canal.

B.3. Insertion du projet dans son contexte

Grand Matabiau, quais d'Oc est un grand projet de mobilité et d'aménagement urbain autour de la gare Matabiau, visant à former une centralité de première importance au cœur de la capitale de l'Occitanie.

Grand Matabiau, quais d'Oc répond pleinement aux incitations de l'Etat en termes :

- de mixité sociale, par le développement d'une offre de logements diversifiée et accessible à tous, soit

35% de logement locatif social, 10% d'accession sociale à la propriété et 10 % d'accession à prix maîtrisé.

- de lutte contre l'étalement urbain, par le renouvellement de la ville sur la ville, via notamment la reconversion de certaines emprises ferroviaires, par une recherche des conditions de rationalisation des activités ferroviaires et de mutation d'une partie des emprises de la SNCF.
- ou encore de mobilité, par la transformation de la gare Matabiau en un grand pôle d'échanges multimodal contemporain, le renforcement du réseau de transports en commun (3^{ème} ligne de métro) et le développement d'un maillage mode doux attractif.

Grand Matabiau, quais d'Oc constitue également l'une des déclinaisons majeures du projet urbain développé par la Métropole, afin de conforter son attractivité et son rayonnement. Il s'inscrit également dans la perspective de densification de l'offre de transports ferroviaires du quotidien sur le nœud de Toulouse, nécessitant de lourds investissements, d'accueil de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse par la transformation du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et le renforcement de l'interconnexion avec les autres modes de transport. La complémentarité de Grand Matabiau, quais d'Oc avec les grands projets métropolitains s'exerce avec la 3^{ème} ligne de métro, au titre de la cohérence Urbanisme - Transports, et Toulouse Centre, par la requalification, au-delà des frontières physiques du centre-ville, du cœur de la métropole, ainsi que par la création de nouveaux liens entre les quartiers de la gare et le centre de Toulouse.

La Métropole toulousaine a ainsi conçu, à partir de documents de planification stratégique (SCOT, PLUI-H, PDU, ...), un Projet Urbain décliné, à l'échelle de son territoire, par un ensemble de projets structurants et complémentaires, conciliant mixité programmatique, performance économique et transition écologique, mobilités durables, qualité de vie et nature en ville.

B.4. Les actions à mener

Le présent contrat traduit un projet collectif et présente des actions partagées par les partenaires dans le respect de leurs compétences et des accords qu'ils concluent. Les signataires s'engagent à ce que la totalité de la production et des études, issue des actions, soient partagée lors des instances techniques et politiques du PPA.

La mise en œuvre de chacune de ces actions sera conditionnée par des concertations, démarches et engagements de la part des parties prenantes qui leurs sont propres.

Les actions sont classées selon les deux axes qui déclinent les objectifs généraux du contrat de PPA (cf.A.1). Pour chacune des actions, lorsque cela est possible, sont précisées en italiques le ou les maîtres d'ouvrage, les partenaires, le calendrier, le financement.

B.4.1. Les actions permettant de consolider la gouvernance partenariale et de définir les modes opératoires

1. Adapter au PPA le dispositif de de gouvernance conçu et mis en place par la convention cadre initiale d'études partenariale de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc

- **Conserver les instances d'échanges techniques et de décision mises en place préalablement à la signature du présent contrat.**

Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage (Copil)réunit au moins une fois par an l'ensemble des partenaires du projet, au plus haut niveau de décision de chaque entité. Il est coprésidé par le Président de Toulouse Métropole et le Préfet de la Région Occitanie, Préfet de Haute-Garonne. Le Comité de Pilotage est composé de :

- Monsieur le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ou son représentant ;
- Madame la Présidente du Conseil Régional Occitanie ou son représentant ;
- Monsieur le Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne ou son représentant ;
- Monsieur le Directeur Général de SNCF Immobilier ou son représentant ;
- Monsieur le Directeur Régional de SNCF Mobilités ou son représentant ;
- Madame la Directrice Territoriale de SNCF Réseau ou son représentant ;
- Monsieur le Directeur Général de SNCF Gares & Connexions ou son représentant ;
- Monsieur le Président de Tisséo-Collectivités ou son représentant ;
- Monsieur le Président Directeur Général de Tisséo-Ingénierie ou son représentant ;
- Monsieur le Président de Toulouse Métropole ou son représentant ;
- Monsieur le Maire de Toulouse ou son représentant ;
- Monsieur le Président d'Europolia ou son représentant.

Le Comité Technique

Un Comité Technique (Cotech), dont la fréquence est d'environ 3 à 4 réunions annuelles. Il réunit les directions générales de chaque entité. Il est coprésidé par le Directeur Général des Services de Toulouse Métropole et par le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne. Il est destiné à préparer les Copil et à assurer l'application de ses décisions. Le Comité Technique est composé par :

- Le représentant de l'Etat désigné par le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ;
- Le représentant du Conseil Régional d'Occitanie désigné par sa Présidente ;
- Le représentant du Conseil départemental de la Haute-Garonne désigné par son Président ;
- Le représentant de SNCF Immobilier désigné par son Directeur Général ;
- Le représentant de SNCF Mobilités désigné par son Directeur Régional ;
- Le représentant de SNCF Réseau désigné par sa Directrice Territoriale ;
- Le représentant de SNCF Gares & Connexions désigné par son Directeur Général ;
- Le représentant de Tisséo-Collectivités désigné par son Président ;
- Le représentant de Tisséo-Ingénierie désigné par son Président Directeur Général ;
- Le Directeur Général des Services de Toulouse Métropole ;
- Le Directeur Général des Services de la Ville de Toulouse ;
- Le Directeur Général d'Europolia.

La Coordination Technique Partenariale

Une instance de Coordination Technique Partenariale (CTP), animée par Europolia, réunit les représentants administratifs et techniques mandatés par chaque entité selon une fréquence prévisionnelle bimensuelle. Cette instance instruit l'ensemble des questions afférentes au déroulement du projet et prépare les décisions des COTECH et COPIL.

Europolia assure l'animation de l'ensemble du dispositif partenarial défini ci-dessus.

2. Adapter les modes de concertation

➤ Les instances de concertation mises en place en phase d'études, doivent s'adapter aux phases de réalisation

A l'issue de l'enquête publique qui s'est tenue en 2019, cette concertation, menée depuis 2012, pourra s'orienter, avec l'ensemble des partenaires, vers des aspects du projet plus opérationnels, notamment en lien avec les aménagements urbains.

3. Prévenir et anticiper les opérations de relogement

- Dans la continuité de la Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) relogement, mise en place par Europolia et l'Etablissement Public Foncier Local du Grand Toulouse, signature d'une charte de relogement entre l'Etat, les collectivités, l'opérateur, et les bailleurs.

L'objectif est de disposer, via l'ensemble des dispositifs de relogement (MOUS TESO, dispositifs Etat et Ville de Toulouse, parc social, ...), d'une action cohérente et optimisée, en termes d'accompagnement social des ménages les plus en difficulté.

Maîtrise d'ouvrage : Les acteurs concernés

Calendrier : 2020-2021

Coût prévisionnel : sans objet

Financement : sans objet

4. Engager la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal

4.1 Etablir le plan de financement prévisionnel des investissements (Action engagée).

Le présent contrat de PPA doit permettre d'organiser, entre les Parties, à l'échelle du partenariat TESO, les montages retenus et les plans de financement prévisionnels de chaque secteur opérationnel, Marengo, Périole et Canal.

Maîtrise d'ouvrage : Europolia (synthèse), après accord des partenaires sur leurs périmètres de maîtrise d'ouvrage.

Calendrier : 2019

Coût prévisionnel : 148 550 €HT

Financement : étude financée dans le cadre du dispositif d'études partenarial de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc (33% Région Occitanie, 17% SNCF Mobilités, 23% SNCF Immobilier, 17% Tisséo Collectivités, 10% Europolia)

Ce plan prévisionnel sera concrétisé par une convention partenariale de financement. Il fera, lors des phases d'études ultérieures, l'objet d'évolutions et de mises au point par chaque partenaire sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, dans le cadre de cette convention.

4.2 Finaliser les études techniques et de programmation

4.2.1 Dans la continuité du partenariat entre Europolia et Efficacity (Institut pour la Transition Energétique de la ville), mettre en place une coordination des études techniques et des montages juridiques d'un système énergétique mutualisé à l'échelle du PEM (thermique et/ou électrique)

Maîtrise d'ouvrage : Europolia en lien avec les maîtres d'ouvrage de chaque composante du PEM

Calendrier : 2020

Coût prévisionnel : 150K€ HT

Financement : Mobilisation PPA 2020

4.2.2 Engager des études de programme fonctionnel et technique du Pôle d'Echanges Multimodal

Maîtrise d'ouvrage : Co-maîtrise d'ouvrage entre les partenaires concernés avec un pilotage assuré par Europolia

Calendrier : 2020

Coût prévisionnel : à définir

Financement : à définir

4.2.3 Engager des études de flux au sein du PEM dans les différentes phases de projet.

Maîtrise d'ouvrage : Co-maîtrise d'ouvrage (SNCF Gares & Connexions, Tisséo, Toulouse Métropole)

Calendrier : 2020
Coût prévisionnel : à définir
Financement : à définir

4.2.4 Dans l'hypothèse où le planning de réalisation du nouveau bâtiment voyageur ne serait pas concomitant avec la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro, engager une étude du PEM en situation intermédiaire.

Maîtrise d'ouvrage : Tisséo Collectivités en association étroite avec Gares & Connexions au titre des installations d'échanges avec la gare SNCF

Calendrier : 2020
Coût prévisionnel : à définir
Financement : à définir

4.3 Engager la phase opérationnelle de réalisation du nouveau bâtiment voyageur et de ses composantes en interfaces avec les autres modes de transport : définition des maîtrises d'ouvrage et construction du PEM.

La réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal implique une pluralité de maîtrises d'ouvrages : Europolia, pour la réalisation des aménagements urbains, SNCF Gares & Connexions, pour l'espace multimodal ferroviaire et le prolongement des souterrains ferroviaires, Tisséo, pour l'espace multimodal métro et Toulouse Métropole pour la réalisation du parvis Marengo et de la vélo station. L'ensemble de ces opérations représente un coût global estimé à 96 400 000 €HT environ.

Décomposition prévisionnelle des coûts d'opération (€ HT)		
Espaces publics / aménagement urbain		27 186 000 €
Foncier	16 786 000 €	
Travaux	10 400 000 €	
Espace multimodal (ERP gare)	49 714 000 €	59 214 000 €
Foncier	5 214 000 €	
Travaux	44 500 000 €	
Espace multimodal (ERP métro)	9 500 000 €	
Foncier	1 000 000 €	
Travaux	8 500 000 €	
Environnement ferroviaire (CPER)		10 000 000 €
Prolongement des souterrains	10 000 000 €	
Coût global prévisionnel (€HT)		96 400 000 €

Maîtrise d'ouvrage : en fonction de chaque composante
Calendrier : 2020-Horizon de mise en service de la 3^{ème} Ligne de Métro
Coût prévisionnel : 96,4 M€HT environ
Financement : 96,4M€HT environ à répartir entre les maîtres d'ouvrage concernés

5. Faciliter les libérations, acquisitions et remboursements fonciers nécessaires au projet

Dans un souci de lutte contre l'étalement urbain, et au regard des enjeux de renouvellement urbain, il convient de mettre en place des dispositifs partenariaux de recyclage foncier, d'une part, et d'anticiper la problématique de reconversion de tènements publics positionnés au cœur du projet, d'autre part.

5.1 Définir les modalités de libération et d'acquisitions des fonciers urbains privés : Convention d'opération foncière en lien avec le traité de concession Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc, signée le 22 novembre 2017 entre Toulouse Métropole, Europolia et l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL) du Grand Toulouse.

Acquéreur : Europolia
Calendrier : 2019 - 2025

Coût prévisionnel : 75 M€HT
Financement : concession d'aménagement

5.2 Elaborer un protocole foncier entre SNCF Immobilier et Europolia définissant les modalités de libération, de reconstitution et d'acquisition des fonciers ferroviaires (Action engagée)

Acquéreur : Europolia
Calendrier : 2019 - 2025
Coût prévisionnel : en cours de définition
Financement : à définir

5.3 Décliner le protocole foncier sur le secteur Marengo pour la réalisation des aménagements urbains : espaces publics et développements immobiliers

L'objectif est de disposer du foncier nécessaire à la réalisation de l'ensemble des aménagements urbains : les développements immobiliers (en lien avec le PEM), et les espaces publics associés, dans une logique de recyclage des fonciers ferroviaires libérés par SNCF au profit des opérations urbaines.

Maîtrise d'ouvrage : Europolia
Calendrier : 2019 - 2024
Coût prévisionnel : 16,8 M€ HT (cf. tableau présenté Chapitre B.4.1 / 4.3)
Financement : 1 M€HT, au titre du PPA 2019

5.4 Conclure sur l'opportunité et les modalités de transformation du site actuel de la gare routière

5.4.1 Etablir l'état des propriétés foncières.

Maîtrise d'ouvrage : A déterminer
Calendrier : 2020
Coût prévisionnel : à définir
Financement : à définir

5.4.2 Dans l'hypothèse du transfert de la Gare routière, mettre en place toutes les dispositions juridiques pour faciliter la reconversion de cet équipement au bénéfice de l'opération d'aménagement.

Maîtrise d'ouvrage : Propriétaire(s)
Calendrier : à partir de 2020
Coût prévisionnel : sans objet
Financement : sans objet

B.4.2. Consolider l'ensemble du projet TESO dans le cadre de la transition écologique

1. Diminuer l'empreinte carbone en phase chantier

1.1 Coordonner les maîtrises d'ouvrages et leurs chantiers

Mise en place d'une mission d'Ordonnancement Pilotage Coordination à l'échelle de TESO.

Maîtrise d'ouvrage : Europolia en lien avec les maîtres d'ouvrages souhaitant y participer, selon convention à conclure entre les parties

Calendrier : 2019-2021
Coût prévisionnel : 100K€ HT
Financement : Mobilisation PPA 2020

1.2 Organiser la mutualisation des chantiers

Mise en place d'une plate forme logistique, partagée par les maîtrises d'ouvrages concernées

La réalisation de Grand Matabiau, quais d'Oc nécessite un système logistique élaboré, basé sur la mise au point de dispositifs d'acheminements multimodaux, d'itinéraires imposés, et de mutualisation d'emprises de stationnement ainsi que de stockage. Afin de déployer ce système logistique limitant les nuisances pour les riverains, des emprises libres de toute occupation sont nécessaires. Le site du Raisin constitue l'un des sites envisagés.

Maîtrise d'ouvrage : Europolia, en lien avec les maîtres d'ouvrages concernés (Toulouse Métropole, Tisséo Ingénierie, SNCF Réseau, ...)

Calendrier : 2019-2020

Coût estimatif : 5 M€HT

Financement : 1 M€HT au titre du PPA en 2019, 4 M€HT à répartir entre les maîtres d'ouvrage concernés.

1.3 Etude de faisabilité et d'opportunité portant sur la mise en place d'une plateforme de gestion et de traitement des des terres contaminées

Il s'agit dans un premier temps, de conduire une étude visant à déterminer les conditions de gestion et de traitement des terres contaminées in situ et hors site.

Dans l'hypothèse où les conclusions de l'étude confirmeraient la pertinence de ce dispositif (excavation et biotertre sur site), il s'agira, dans un second temps, de mettre en place une base de dépollution sur site, accessible au plus grand nombre de chantiers possible.

1.3.1 Réalisation d'une étude faisabilité portant sur le traitement des déchets pollués sur site

Maître d'ouvrage : Europolia, en lien avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage en fonction de chaque composante du projet

Calendrier : 2020

Coût estimatif : 75 K€ HT

Financement : 75 k€ HT au titre du PPA 2020

1.3.2 Mise en place d'un dispositif mutualisé de type biotertre (si la faisabilité est confirmée)

Maître d'ouvrage : Chaque maître d'ouvrage sur son périmètre avec une coordination confiée à Europolia

Calendrier : 2020-2021

Coût estimatif : à estimer (étude de faisabilité)

Financement : Mobilisation PPA 2021

1.4 Favoriser un mode d'évacuation des déchets et d'acheminement des matériaux par voie fluviale

1.4.1 Réalisation d'une étude portant sur la définition des modalités techniques et juridiques des conditions d'utilisation du canal du midi

Maître d'ouvrage : Europolia (T-ESO) en lien avec Tisséo Ingénierie (3ème ligne de Métro) et Voies Navigables de France

Calendrier : 2019-2020

Coût prévisionnel : 50 K€HT

1.4.2 Déploiement du fret fluvial

Maître d'ouvrage : Europolia, et Tisséo Ingénierie (TAE) en lien avec Voies Navigables de France

Calendrier : 2019-2020

Coût estimatif : 500 K€ HT

Financement du dispositif global (étude et réalisation) : 100 K€HT au titre du PPA en 2019, 450 K€HT à répartir entre les partenaires.

2. Diminuer l'empreinte carbone des réalisations

2.1 Mettre en place une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Développement Durable.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Proposer tous types d’actions à l’ensemble des maîtrises d’ouvrages permettant d’augmenter la qualité durable du projet, comme par exemple, le renforcement de l’utilisation de produits issus de l’économie circulaire, la réversibilité des bâtiments, ...

Maître d’ouvrage : Coordination confiée à Europolia en lien avec l’ensemble des maîtres d’ouvrages concernés

Calendrier : à définir

Coût estimatif : à définir

Financement : Mobilisation PPA 2020

2.2 Proposer des objectifs de labellisations des nouvelles constructions, (Bepos, E+C- ...)

Maître d’ouvrage : Chaque partenaire sur son périmètre de maîtrise d’ouvrage avec une animation confiée à Europolia

Calendrier : à définir

Coût estimatif : à définir

Financement : à définir

2.3 Concevoir les espaces publics en favorisant la végétalisation

Maître d’ouvrage : Europolia, Toulouse Métropole

Calendrier : à définir

Coût estimatif : à définir

Financement : à définir

2.4 Etudier l’extension du réseau de chaleur aux nouvelles constructions

Maître d’ouvrage : Europolia et Toulouse Métropole

Calendrier : à définir

Coût estimatif : à définir

Financement : à définir

2.5 Insérer les modes de déplacements doux et les transports en commun urbains dans le projet

Etude d’insertion des modes doux de déplacement, n’utilisant pas d’énergies polluantes, et l’articulation du PEM principal, avec les PEM périphériques, ainsi que l’insertion et le fonctionnement des lignes de bus.

Maître d’ouvrage : Europolia en lien avec les maîtres d’ouvrage concernés (Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, Région Occitanie et SNCF Gares et connexions)

Calendrier : à définir

Coût estimatif : à définir

Financement : à définir

3. Anticiper l’impact de la nouvelle offre tertiaire sur le parc existant

3.1 Réaliser une étude de faisabilité de requalification du parc tertiaire existant en voie d’obsolescence métropolitain, en analysant les capacités de changement d’usage, vers du logement, des résidences services, de l’hôtellerie... et la possibilité d’organiser un Appel à Manifestation d’Intérêt, sous l’égide de la mission de transformation des bureaux en logement, placé auprès du Ministère de la ville et du logement.

Maître d’ouvrage : Toulouse Métropole, avec l’assistance de l’Agence d’Urbanisme de l’Agglomération Toulousaine et l’OTIE

Calendrier : 2020

Coût estimatif : 50 K€ HT (à confirmer)

Financement : Mobilisation PPA 2020

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

4. Mobiliser les dispositifs les plus adaptés pour l'amélioration de l'habitat

Dans l'objectif de donner de la cohérence au territoire sur lequel porte le projet TESO, et de renforcer les liens entre les faubourgs, la gare et le centre-ville, le devenir des grandes copropriétés qui marquent les abords de la gare de Toulouse Matabiau constitue un enjeu du projet urbain. En particulier, la résidence Matabiau sise 3 à 5 boulevard des Minimes et le bâtiment à usage commercial se trouvant sur la parcelle font l'objet d'un POPAC (Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés), et il a été proposé d'inscrire cette copropriété dans le plan initiative copropriété, permettant ainsi la sollicitation de financements de l'ANAH pour les travaux d'urgence. Il s'avère cependant nécessaire de poursuivre la réflexion pour assurer la réhabilitation et l'insertion urbaine de cet ensemble immobilier.

4.1 Inscription de la copropriété sise 3 boulevard des Minimes dans le Plan Initiative Copropriétés

Maître d'ouvrage : Toulouse Métropole/Etat/Anah

Calendrier : 2019-2020

Coût estimatif : sans objet

Financement : sans objet

4.2 Engagement d'une étude urbaine portant sur l'insertion des abords de la copropriété du 3-5 boulevard des Minimes, dans le cadre de l'aménagement des espaces publics avenue de Lyon

Maître d'ouvrage : Europolia

Calendrier : 2020

Coût estimatif : 50 K€ HT

Financement : Mobilisation PPA 2020

C. Calendrier global du projet partenarial d'aménagement

La réalisation du projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'inscrit sur un temps long. Conformément au phasage du projet, tel que développé à l'article B ci-dessus, la livraison des dernières opérations interviendra après 2030.

Un ordonnancement détaillé figure en Annexe 3.

D. La mise en œuvre du contrat

La mise en œuvre du contrat s'effectue dans le respect du système de gouvernance, tel que décrit aux termes du présent contrat.

Un référent technique sera si possible nommé par chaque partenaire, afin d'assurer le suivi du contrat de PPA, en lien avec Europolia, chargée de l'animation du dispositif global.

D.1. Les engagements des parties

La Métropole s'engage à :

- Nommer un référent PPA qui assurera la liaison avec Europolia pour le pilotage du projet ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Proposer la communication commune.

La Ville de Toulouse s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne :

- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

L'État s'engage à :

- Nommer un référent du PPA auprès du préfet de Région Occitanie assurant un rôle d'ensemblier sur toutes les thématiques du PPA et en particulier de la coordination et du suivi des actions qui relèvent de sa compétence ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues au chapitre B.4 du présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Participer au financement des actions ciblées "État au titre du PPA" des chapitres B.4.1 et B.4.2 au titre de l'enveloppe "PPA" du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités locales. Le montant total des subventions s'élève à 2.1 M€. Ces subventions feront l'objet d'arrêtés attributifs de financement au plus tard en 2020, considérant que l'adoption du présent contrat vaut demande financement. Au titre de cette même enveloppe, l'Etat pourra étudier d'autres demandes de financements d'actions ou de projets prévus dans le présent PPA. Ils feront l'objet de conventions spécifiques et seront pris en compte dans le bilan du PPA.
- Contribuer à la concertation et à la communication commune.

La Région Occitanie s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Le Département de la Haute-Garonne s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui le concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Les sociétés ferroviaires s'engagent à :

- Nommer un référent du PPA. Il est laissé à leur appréciation de nommer un représentant pour chacune de leurs entités ou un représentant pour l'ensemble du futur groupe public.
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Tisséo Collectivités s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Tisséo Ingénierie s'engage à :

- Nommer un référent du PPA sur toutes les thématiques qui la concerne ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Contribuer à la concertation et la communication commune.

Europolia s'engage à :

- Nommer un référent du PPA ;
- Assurer l'animation du dispositif global sur toutes les thématiques ;
- Co-préparer avec l'ensemble des partenaires les réunions du comité de pilotage, du comité technique ;
- Participer à chacune des instances de gouvernance du projet, telles que décrites à l'article B.4.1 ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au chapitre B.4 ;
- Apporter son concours technique aux actions prévues par le présent PPA sur tout sujet qui s'avèrera utile ;
- Proposer et contribuer à la concertation et la communication commune.

D.2. Durée et actualisation du contrat

D.2.1. Durée du contrat

La durée de validité du présent contrat de PPA est fixée à 15 ans à compter de sa signature.

Sa durée correspond à la durée estimée de mise en œuvre globale du projet.

Une évaluation de l'application du contrat est présentée au comité de pilotage après une période de 5 ans et de 10 ans.

D.2.2. Actualisation

Comme tout contrat, le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant.

Cet avenant devra être présenté au comité de pilotage et validé par l'ensemble des signataires.

Sont considérés notamment comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant, les modifications pour :

- Ajout ou retrait d'un nouveau partenaire ;
- Ajuster des engagements financiers des actions et projets prévus dans le présent contrat ;
- Prolonger le présent contrat au-delà d'un an.
- Acter un nouveau programme d'aménagement et les engagements financiers correspondants.

Les modifications non substantielles feront l'objet d'une information auprès de l'ensemble des partenaires par la Partie à l'initiative de la modification, via une inscription à l'ordre du jour d'une Coordination Technique Partenariale.

D'ores et déjà, les partenaires s'engagent à procéder, dans le délai de un an suivant la signature du PPA, à poursuivre le travail accompli dans la définition des actions mentionnées dans le présent contrat, afin de les préciser ou de les compléter, si nécessaire : échéances de réalisation, maîtrise d'ouvrage, contenu et financement.

Cette déclinaison des actions sera reprise sous la forme d'un tableau de synthèse qui demeurera annexé au contrat.

Il s'agira également, au cours de cette même période, de compléter l'article A - L'objet et les parties au contrat, afin de préciser les modalités de rémunération de la maîtrise d'ouvrage, ainsi que l'article D - La Mise en œuvre du contrat, afin de décrire la mission d'animation du dispositif global du présent PPA.

Cette 1^{ère} actualisation sera formalisée par voie d'avenant, après présentation au Comité de Pilotage et validation par les différentes instances décisionnaires et/ou délibératives de chaque partie.

E. Annexes

Annexe 1 – Convention cadre d'études partenariale de Toulouse EuroSudOuest, aujourd'hui Grand Matabiau, quais d'Oc, du 30 décembre 2009 et Convention d'application administrative et financière du 2 février 2011

Annexe 2 – Périmètre du projet

Annexe 3 – Ordonnancement du projet Grand Matabiau, quais d'Oc

F. Signatures



PPA Grand Matabiau, quais d'Oc – Annexe 1

Convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009

Convention d'application administrative et financière du 2 février 2011



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Cpne

CONVENTION CADRE
ETUDES PARTENARIALES 2009 – 2013
PROJET URBAIN
DU POLE MULTIMODAL MATABIAU – MARENGO – PERIOLE – RAYNAL
ET SA CENTRALITE URBAINE ASSOCIEE

ENTRE :

- **L'ETAT**
- **LE CONSEIL REGIONAL MIDI-PYRENEES**
- **LE CONSEIL GENERAL DE LA HAUTE-GARONNE**
- **LA SNCF**
- **RFF**
- **LA COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND TOULOUSE**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

1. CADRE GENERAL DE LA CONVENTION D'ETUDES.

Les études préalables et le débat public de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse ont conclu que la desserte de l'agglomération toulousaine et d'une partie des territoires de la Haute-Garonne et de Midi-Pyrénées s'opérera à partir de la gare de Matabiau. Cette décision constitue un atout pour le développement de Toulouse et son positionnement à l'échelle européenne.

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse – et son prolongement vers la Méditerranée – dans une gare existante en centre ville, à l'intérieur de tissus urbains constitués définit un cadre de projet structuré autour d'un partenariat, d'enjeux partagés et de différentes échelles territoriales.

1.1 Un partenariat de projet.

Le futur pôle multimodal et son projet urbain associé s'inscrivent dans un environnement institutionnel complexe où les principaux propriétaires, prescripteurs et gestionnaires sont directement concernés au titre de leurs compétences et/ ou de leurs domanialités :

- Etat et Conseil Régional : offres de transport ferroviaire et routière, aménagement du territoire,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : offre de transport en commun interurbain,
- RFF : propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, propriétaire foncier, maître d'ouvrage de projets ferroviaires (LGV Bordeaux – Toulouse notamment),
- SNCF : opérateur ferroviaire, propriétaire foncier, exploitant des services ferroviaires, gestionnaire délégué de l'infrastructure, propriétaire et gestionnaire du bâtiment voyageur (Gares et Connexions¹),
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse : aménagement urbain, accessibilité et organisation de l'intermodalité, offre de transport en commun urbain.

Cette situation implique le positionnement d'une maîtrise d'ouvrage urbaine admise par l'ensemble des partenaires, assurée par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, garante dans le temps et dans l'espace, du projet et de son partenariat. La maîtrise d'ouvrage urbaine n'a pas vocation à se substituer aux compétences et aux responsabilités de chaque maître d'ouvrage et/ou partenaire – en phase étude comme en phase opérationnelle – mais d'assurer une fonction de coordination, d'assemblage et de cohérence.

Le pilotage de la convention d'étude s'inscrit dans ce cadre :

- un système de gouvernance et décision reposant sur un Comité de Pilotage politique associant l'ensemble des partenaires,
- une animation technique partenariale coordonnée par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

La convention pluriannuelle et partenariale permettra de mutualiser les processus d'étude au sein d'une même démarche et de proposer ainsi un niveau d'ingénierie à la hauteur des enjeux du projet.

1.2 Des enjeux de projet.

Le raccordement de Toulouse – Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse repositionne une part importante du territoire toulousain, départemental et régional à l'échelle nationale et européenne.

¹ Branche de la SNCF, Gares et Connexions, a été créé en 2008 et a en charge la gestion et le développement des 3 000 gares du réseau national.

Cette évolution structurelle implique une nouvelle approche de l'aménagement urbain tant dans ses échelles d'intervention que dans ses contenus. En effet, les différents enjeux et composantes de projet trouveront leur sens dans l'ambition et la qualité du projet urbain qui sera proposé.

– ***l'intermodalité,***

La gare de Matabiau constitue actuellement la 6^{ème} gare de France – 8 millions de voyageurs / an en 2007. Elle associe du transport ferroviaire, du transport urbain (bus urbain et métro) et du transport inter-urbain et international (gare routière).

L'enquête intermodale pilotée par la Ville de Toulouse en 2007 (maître d'œuvre : EGIS) en partenariat avec l'Etat, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, RFF et la SNCF, a permis de mieux identifier les usages du site, les interactions entre les différents modes de transports et les interfaces avec les tissus urbains environnants.

La création de la Ligne Grande Vitesse, l'augmentation de l'offre de TER (2^{ème} Plan Régional des Transports), de l'offre de transports urbains et interurbains (Plan de Déplacement Urbain, Schéma Départemental des Transport) et le développement démographique de l'agglomération toulousaine vont se traduire par un accroissement de la fréquentation du pôle de Matabiau (hypothèse de référence : 14,5 millions de voyageurs / an à l'ouverture de la Ligne Grande Vitesse) et une évolution des besoins et des demandes de mobilité.

Ces évolutions nécessitent une refonte en profondeur du pôle multimodal de Toulouse – Matabiau tant au niveau de l'offre de transport proposée et que de son organisation fonctionnelle, spatiale et urbaine. La structuration d'un pôle multimodal performant constitue une priorité pour développer et améliorer l'offre de transport en commun à l'échelle de l'agglomération toulousaine d'une part, et minimiser l'usage de la voiture pour accéder à la gare en proposant une alternative crédible d'autre part.

– ***l'aménagement des emprises ferroviaires,***

L'accroissement de l'offre ferroviaire implique le maintien et le développement des capacités ferroviaires actuelles tant en termes d'exploitation que de maintenance. Le foncier ferroviaire du secteur Matabiau – Périole – Raynal supporte et organise des fonctions stratégiques pour la SNCF et RFF aux échelles régionales et nationales. Ces fonctions sont au cœur de forts enjeux qui nécessitent d'optimiser l'occupation de l'espace de façon à permettre le bon fonctionnement et l'essor des activités ferroviaires.

Les perspectives dressées par les études à venir devront aboutir à de nouveaux équilibres nécessaires à la réalisation d'un pôle d'échanges, au développement de l'espace urbain et de ses nouvelles fonctions en lien avec le maintien et le développement de l'outil industriel ferroviaire (passagers, fret, maintenance, exploitation, ...).

– ***l'accessibilité des territoires,***

Le pôle de Toulouse – Matabiau se trouve intégré dans le système urbain qui impose des contraintes d'accessibilité (structure viaire limitée, présence du canal du Midi, emprise du plateau ferroviaire, ...).

Ces contraintes d'accessibilité ont un impact négatif sur le fonctionnement actuel du pôle – en particulier aux heures de pointe – mais aussi sur une partie du système routier du pôle urbain toulousain.

Le réaménagement du pôle multimodal et la réalisation d'un projet urbain ambitieux impliquent une évolution des conditions d'accessibilité en lien avec la priorité donnée aux transports en commun et aux modes doux.

En outre, la future gare constituera la porte d'entrée dans le réseau à grande vitesse pour une part importante des territoires de la Haute-Garonne et de Midi-Pyrénées. L'amélioration de l'accessibilité doit donc s'inscrire dans les différentes échelles de territoire et trouver sa cohérence avec les solutions de déplacements proposées, développées et mises en œuvre par les partenaires.

– **le projet urbain.**

L'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse au cœur de l'agglomération toulousaine constitue une opportunité pour faire émerger une programmation urbaine ambitieuse tant dans ses contenus – des fonctions métropolitaines supérieures – que dans sa forme. La réponse à toutes les questions posées dans les études techniques, et surtout la cohérence de la démarche de conception ne peuvent être trouvées que dans un projet urbain global, portant sur toutes les dimensions de la ville : logement, activités économiques et commerciales, déplacements, espaces publics, ...

La situation géographique du pôle multimodal de Toulouse – Matabiau et l'évolution programmée du foncier ferroviaire mettent ainsi en perspective un projet urbain qui prolonge le centre ville et s'articule avec le Canal du Midi et les faubourgs, qui prévoit aussi bien la création d'espaces économiques (activités, commerces) que la rénovation du tissu urbain existant, qui organise la mixité sociale, qui intègre toute la problématique de l'accessibilité et des déplacements, et assure la qualité de traitement des espaces publics.

C'est la dynamique de projet urbain qui permettra d'intégrer l'aménagement du futur pôle multimodal dans le développement de l'agglomération toulousaine et de créer une « grande gare multimodale contemporaine » de centre ville au cœur d'un quartier qui portera l'image d'une métropole européenne moderne, contribuant au rayonnement de toute sa région.

1.3 Un périmètre d'étude.

Le périmètre d'étude s'articule autour de différentes échelles :

- une programmation urbaine positionnant l'agglomération toulousaine à l'échelle européenne,
- une accessibilité garantie pour les différents territoires de l'agglomération toulousaine, du département et de la région,
- une intermodalité performante améliorant l'offre de transport de l'aire urbaine toulousaine,
- un projet urbain ambitieux à l'articulation du centre ville et des faubourgs et intégrant une partie du foncier ferroviaire.

S'agissant de ce dernier point, son périmètre d'étude intègre (cf. carte 1 et 2) :

- les emprises, infrastructures et superstructures de transport : plateau ferroviaire, bâtiment voyageur, atelier de maintenance, gare routière, ...
- les principales voies d'accès,
- les emprises publiques : centre technique du Raisin, Direction Régionale de la SNCF, ...
- les tissus urbains « mutables ».

Par ailleurs, les démarches d'aménagement urbain situées à proximité ou en interface (canal, centre ville) seront prises en compte dans le projet.

2. OBJET DE LA CONVENTION.

La présente convention porte sur les études préalables du futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole, de son projet urbain associé et du réaménagement des emprises ferroviaires.

Elle définit :

- les thématiques et le calendrier général des études,
- les conditions de pilotage politique et technique,
- le cadre financier.

La convention d'études s'appuie sur une volonté partagée des partenaires signataires de s'associer dans une démarche de projet urbain pilotée par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse pour répondre aux enjeux d'intermodalité, de déplacements, d'accessibilité, de développement ferroviaire et de programmation urbaine liés à la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse dans le cadre des Grands Projets du Sud-Ouest et son prolongement à terme vers la Méditerranée.

La convention sera complétée ultérieurement :

- d'un programme commun d'études préalables à la réalisation d'un pôle d'échanges, au projet urbain et l'aménagement des emprises ferroviaires associées,
- de la répartition des maîtrises d'ouvrage pour chacune des études figurant dans ce programme,
- des modalités de participation de chaque partenaire à l'ensemble des études, et le plan de financement prévisionnel de celles-ci,
- d'un calendrier prévisionnel de réalisation et de restitution de ces mêmes études,
- des modalités de diffusion et de capitalisation commune des études ainsi réalisées,
- du dispositif de pilotage et de suivi des études.

3. LES THEMATIQUES ET LE CALENDRIER D'ETUDES.

Les études préalables au futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et son projet urbain associé s'organisent autour des contenus suivants :

- la programmation fonctionnelle et l'intégration urbaine du futur pôle d'échanges multimodal en lien avec l'augmentation de ses capacités et l'accroissement de l'offre de transports en commun,
- la hiérarchisation, l'organisation, la modélisation et la faisabilité technique du système d'accès au pôle d'échanges multimodal et ceci, pour tous les modes de transport,
- l'évaluation des besoins de stationnement, la définition de l'offre et sa localisation,
- la programmation urbaine à l'intérieur des différents territoires de projet : programmation économique, programmation commerciale, programmation de logement, programmation des équipements publics,
- l'anticipation et l'accompagnement de l'impact du projet sur les tissus urbains existants : action foncière, programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés, urbanisme réglementaire,

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019
--

- la programmation détaillée, l'organisation foncière et immobilière, la conception technique, le phasage et l'évaluation financière du redéploiement des activités ferroviaires sur le secteur Matabiau – Périole – Raynal,
- l'approfondissement de l'impact de l'organisation des fonctions de fret ainsi que de garage et d'entretien des matériels TGV et TER sur le périmètre défini à l'article 1.3,
- l'organisation d'une consultation d'urbanisme internationale pour définir un projet urbain global,
- les conditions juridiques, opérationnelles, administratives et financières des différentes opérations et du projet global,
- les études techniques d'avant-projet suite au choix du projet urbain,
- la structuration d'une maîtrise d'ouvrage urbaine en charge du pilotage global du projet associée à des maîtrises d'ouvrages opérationnelles pour ses différentes composantes.

La convention d'études porte sur la période 2009 – 2013. Trois temps d'études sont prévus :

- les études de programmation sur la période 2009 – 2011. L'objectif de ce premier temps d'étude est de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent le projet en vue de les intégrer dans le cahier des charges d'une consultation d'urbanisme,
- les études d'urbanisme et le choix du projet urbain lauréat sur la période 2011 – 2012. L'objectif de ce deuxième temps d'étude est d'engager une consultation d'urbanisme en mobilisant des équipes pluridisciplinaires de niveau international disposant des compétences nécessaires pour intégrer les différentes problématiques du projet toulousain,
- les études d'avant-projet sur la période 2012 – 2013. Suite au choix du projet urbain lauréat, l'objectif de cette troisième phase d'étude est de préciser le contenu technique et financier des principales opérations constitutives du projet.

A l'issue de la validation du projet urbain sera défini un phasage opérationnel qui permettra d'engager les premières réalisations sans attendre l'achèvement de l'ensemble des études d'avant-projet. Ce calendrier d'études recoupe celui de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse dont le démarrage des travaux est prévu par RFF à l'horizon 2013.

Les études qui seront réalisées dans le cadre de la présente convention prendront en compte certaines études réalisées antérieurement et notamment :

- le schéma directeur du patrimoine ferroviaire réalisé par RFF-SNCF en 2007 sur le secteur Matabiau – Périole,
- l'étude prospective de programmation en matière de déplacements et d'aménagements urbains réalisée par la Ville de Toulouse en partenariat en 2007,
- les études réalisées ou en cours par Gares et Connexions sur la partie du pôle d'échanges Matabiau relevant de son périmètre de compétences.

Par ailleurs, des études ferroviaires n'entrant pas dans le cadre de la présente convention pourront constituer des données complémentaires pour le programme d'étude et en particulier :

- les pré-études fonctionnelles de la liaison Toulouse-Narbonne,
- les études préliminaires de la mise à 4 voies St Jory – Matabiau,
- le schéma directeur du patrimoine ferroviaire sur le secteur de Saint Jory.

Des études ferroviaires complémentaires à venir pourront, sous réserve d'une approbation des parties, rentrer dans le champ d'intervention de la présente convention.

4. LE PROGRAMME D'ETUDES 2009 – 2011.

Le programme d'études sur la période 2009 – 2011 sera validé par le Comité de Pilotage.

Le programme d'étude répondra aux objectifs suivants :

- d'une part, préciser les contenus programmatiques et fonctionnels du pôle multimodal et du projet urbain : intermodalité, accessibilité et déplacement, développement urbain,
- d'autre part, définir les conditions de réorganisation et de mutation du foncier ferroviaire,
- enfin, engager une consultation d'urbanistes pour le projet de pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et de sa centralité urbaine associée.

S'agissant de ce dernier point, l'élaboration du cahier des charges du projet urbain devra prendre en compte les études réalisées par les partenaires. L'objectif est d'engager la consultation d'urbanisme au cours du deuxième semestre 2011 pour une restitution des projets urbain fin 2012.

5. LES CONDITIONS DE PILOTAGE POLITIQUE ET TECHNIQUE.

Le partenariat de la convention d'études regroupe :

- l'Etat,
- le Conseil Régional Midi-Pyrénées,
- le Conseil Général de la Haute-Garonne,
- RFF,
- SNCF,
- la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

Le pilotage politique et technique s'organise autour de deux instances : le Comité de Pilotage et le Comité Technique.

5.1. Le Comité de Pilotage.

Le Comité de Pilotage assure la coordination globale et le pilotage d'ensemble de la convention d'études. Il est présidé par le Président de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse ou son représentant et est composé de :

- Monsieur le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne ou son représentant,
- Monsieur le Président de RFF ou son représentant,
- Monsieur le Président de la SNCF ou son représentant.

Le Comité de Pilotage a pour mission :

- de valider les programmes d'études à engager, leurs maîtrises d'ouvrage, leurs enveloppes financières prévisionnelles et leurs délais de réalisation,
- de valider les accords et les conventions partenariales,
- de préciser les études au regard de l'état d'avancement du projet et à en tirer les conséquences financières,
- de valider les conclusions des études réalisées,

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019
--

- d'informer régulièrement les partenaires non signataires de la présente convention sur l'avancement des diagnostics ou études
- de veiller à la cohérence d'ensemble des études.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par le Comité Technique qui prépare les dossiers, réalise et diffuse les comptes rendus. En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs à la convention – et notamment les Autorités Organisatrices de Transport en Commun – pourront être invités au Comité de Pilotage par son Président.

5.2. Le Comité Technique.

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation et de validation des études. Il est composé par :

- le représentant de l'Etat désigné par le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne,
- le représentant du Conseil Régional de Midi-Pyrénées désigné par son Président,
- le représentant du Conseil Général de la Haute-Garonne désigné par son Président,
- le représentant de la SNCF désigné par son Président,
- le représentant de RFF désigné par son Président,
- le Directeur Général des Services de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

Le Comité Technique a pour mission :

- de coordonner les études,
- d'instruire les différentes étapes d'avancement des études et de définition du projet,
- d'instruire et de valider les conclusions de chaque étude en fonction des orientations du Comité de Pilotage,
- de préparer les réunions du Comité de Pilotage,
- de coordonner l'intervention des partenaires,
- d'anticiper les problèmes de tous ordres.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par la Direction Générale des Services de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

5.3. La maîtrise d'ouvrage des études.

La maîtrise d'ouvrage de chaque étude est définie en fonction des objectifs des études, des champs de compétences techniques et réglementaires de chacun des partenaires :

- RFF et SNCF en étroite relation avec le Conseil Régional de Midi-Pyrénées – Autorité Organisatrice des Transports régionaux: fonctionnalité et foncier ferroviaires,
- Gares et Connexions : partie du pôle d'échanges multimodal relevant de son périmètre de compétence,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : transport interurbain,
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse : intermodalité, programmation urbain, consultation d'urbanisme,
- ...

L'organisation des maîtrises d'ouvrage sera identifiée dans chaque programme d'études qui sera présenté pour validation au Comité de Pilotage. Il est à noter que la maîtrise d'ouvrage des études ne préjuge pas de l'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase de réalisation.

Il est convenu que la maîtrise d'ouvrage d'étude par les partenaires de la convention se fera à titre gratuit et n'inclura pas de frais de conduite de projet exception faite au recours éventuelle d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage validée par le Comité de Pilotage.

Pour le maître d'ouvrage, la mise en œuvre effective de chaque étude s'appuiera sur :

- la rédaction d'un cahier des charges définissant les objectifs, les attendus et les conditions de pilotage de l'étude,
- la validation du cahier des charges par les partenaires signataires de la convention,
- une procédure de mise en concurrence,
- la rédaction d'un rapport d'analyse permettant de retenir le prestataire,
- la désignation du prestataire après la validation du choix proposé par le maître d'ouvrage par les partenaires signataires de la convention.

Autant que de besoin, les partenaires signataires de la convention assujettis au Codes des marchés publics pourront participer avec voix consultative aux commissions d'appel d'offres du maître d'ouvrage en charge de retenir les prestataires, dans les conditions définies à l'article 23 du Code des marchés publics.

Lorsqu'un maître d'ouvrage souhaitera recourir à un prestataire *in house* ou à une entreprise liée, il devra rédiger un cahier des charges définissant les objectifs, les attendus, les conditions financières et de pilotage qui sera présenté pour validation au Comité de Pilotage.

6. LE CADRE FINANCIER.

6.1. Le plan de financement de la convention d'études.

Le montant total de la convention d'études est de 4 000 000 €.

Les partenaires s'engagent à cofinancer les études du pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole sur la période 2009 – 2013 selon la clé de répartition et dans la limite des montants indiqués ci-dessous :

- Etat : 1 000 000 € soit 25% - Article 12 du Contrat de Projet Etat - Région 2007 / 2013,
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées : 1 000 000 € soit 25% - Article 12 du Contrat de Projet Etat - Région 2007 / 2013,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : 333 333 € soit 8,3333%,
- RFF : 333 333 € soit 8,3333%,
- SNCF : 333 333 € soit 8,3333%,
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse : 1 000 001 € soit 25%.

6.2. Les modalités de gestion administrative et financière.

Les modalités de gestion administrative et financière de la convention feront l'objet d'une convention d'application validée par le Comité de Pilotage.

La convention d'application sera compatible avec les règlements financiers de chaque partenaire.

7. LES CONDITIONS D'EXECUTION.

7.1. Diffusion des études.

Les études qui résultent de l'exécution de la présente convention sont la propriété conjointe du maître d'ouvrage et des partenaires signataires. Chaque étude est transmise en intégralité par le maître d'ouvrage aux partenaires signataires. Tout autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les conditions de valorisation des résultats des études dans le cadre d'actions de communication sont définies à l'article 7.3 de la présente convention.

Accusé de réception en préfecture
082-25310086-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

7.2. Clause de confidentialité.

Les signataires de la présente convention s'engagent à ne pas diffuser les produits des études qui leurs sont communiquées par les autres parties sans leur accord écrit préalable.

Ce même engagement de confidentialité sera demandé à tous les prestataires ou partenaires intervenant au titre des études listées à la présente convention.

7.3. Communication.

La communication générale du projet (maîtrise d'ouvrage, modalités et financement) fera l'objet d'une convention spécifique validée par le Comité de Pilotage.

Cette communication générale n'est pas exclusive des actions d'information qui pourraient être lancées spécifiquement par les signataires de la convention d'études. Cependant, les parties signataires s'engagent à faire mention des autres cofinanceurs dans leurs actions d'information et de communication.

7.4. Modification ou résiliation de la convention.

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention à l'expiration d'un délai d'un (1) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas de résiliation, les cofinanceurs s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation dans la limite de leurs contributions maximales.

7.5. Litiges.

A défaut d'accord à l'amiable, tous les litiges liés à l'interruption et/ou l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Toulouse.

7.6. Durée de la convention.

La présente convention est applicable immédiatement dès la signature de la dernière partie contractante et ce, jusqu'à l'achèvement des études objet de la présente convention.

7.7. Mesures d'ordre.

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Fait à Toulouse en six exemplaires originaux, le

30 DEC. 2009

Pour l'Etat,

30 DEC. 2009

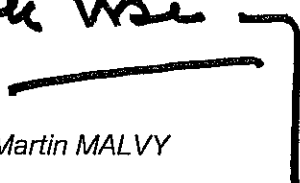
Le Préfet de la Haute-Garonne, Préfet de la Région Midi-Pyrénées



M. Dominique BUR

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional

hse hse

M. Martin MALVY

Pour le Conseil Général de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil Général,

M. Pierre IZARD



Pour Réseau Ferré de France,

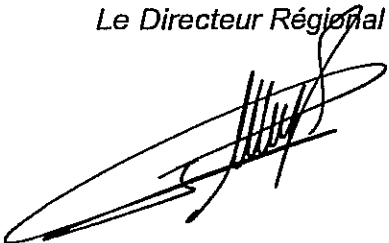
La Directrice de la Direction Foncière et Immobilière

Réseau Ferré de France
Etablissement Public National à
Caractère Industriel et Commercial
Avenue de France - 75643 PARIS CEDEX
Tél : 01 47 94 30 00
Site : 01 47 94 30 30

Mme Anne FLORETTE

Pour la SNCF,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a series of vertical strokes and a final flourish.

M. Pierre MEYER

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour la Communauté Urbaine du Grand Toulouse,

Le Président de la Communauté Urbaine



M. Pierre COHEN



-  Territoire de projets
-  Centre ville

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de rétrotransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Canal du Midi

CONVENTION CADRE
ETUDES PARTENARIALES 2009-2013
PROJET URBAIN
DU POLE MULTIMODAL MATABIAU – MARENGO – PERIOLE – RAYNAL
ET SA CENTRALITE ASSOCIEE DU 30 DECEMBRE 2009

AVENANT N° 1

ENTRE :

L'Etat,

RFF

SNCF

Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées

Le Conseil Général de la Haute-Garonne

La Communauté Urbaine de Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « Les Partenaires »



Accusé de réception en préfecture
034 253100986-20191213-2018211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

PREAMBULE

En date du 30 décembre 2009, l'Etat, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, la SNCF, RFF et la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole ont signé une convention pluriannuelle (2009 – 2013) afin de concevoir et mettre en œuvre un programme d'études partenarial pour accompagner l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse à Toulouse – Matabiau.

Trois grands temps d'études ont ainsi été définis :

- 2010 / 2011 : les études programmatiques et fonctionnelles,
- 2012 : l'organisation d'un concours d'urbanisme en vue de retenir un projet urbain,
- 2013 : la réalisation des premières études pré-opérationnelles.

Le premier temps d'études a donné lieu à l'établissement du Schéma Directeur du Pôle d'Echanges Multimodal consolidant l'ensemble des conclusions des études programmatiques et fonctionnelles liées aux enjeux d'accessibilité, d'intermodalité, ferroviaire et urbain.

Ce document, qui constitue une synthèse fonctionnelle et spatiale des différents besoins exprimés par les partenaires à l'horizon cible du projet exprime également, sur un territoire d'une centaine d'hectares, une intention urbaine forte, d'extension du centre-ville de Toulouse et d'émergence d'une centralité en lien avec le développement de l'offre de transport en commun et l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire au cœur de l'agglomération.

Conformément au système de gouvernance mis en place, le Comité de Pilotage du projet de Toulouse Matabiau, aujourd'hui dénommé Toulouse EuroSudOuest, a validé, le 1^{er} mars 2012, ce schéma directeur du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse – Matabiau.

La mise en œuvre de la première phase de la convention d'études a montré que l'élaboration du projet Toulouse EuroSudOuest se conçoit comme un processus itératif permettant d'agréger et de synthétiser les différents programmes qui le composent.

De même, l'avancée de la convention d'études a fait apparaître une évolution du dispositif d'études tel qu'il avait été conçu initialement.

Cette évolution concerne :

L'élaboration du projet urbain

La première mise en forme des différentes composantes du projet de Toulouse EuroSudOuest doit dorénavant se prolonger à travers la réalisation d'études urbaines permettant de préciser le contenu du projet et ses conditions de mise en œuvre.

L'élaboration du projet urbain doit prolonger la démarche engagée lors de la première phase d'études. En effet, il apparaît nécessaire d'éviter toute rupture dans le processus d'études en arrêtant un projet qui n'intégrerait pas la totalité des enjeux que porte le territoire. L'organisation d'un concours d'urbanisme, prévu initialement, présente ce risque en privilégiant la forme et l'image urbaine aux dépens des contenus techniques et programmatiques.



Accusé de réception en préfecture
03/12/2019 10:09:06
03/12/2019 10:09:06
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Le principe retenu est donc d'abandonner le concours d'urbanisme pour s'appuyer sur un processus de Plan Guide, processus évolutif et itératif, permettant de s'assurer que l'ensemble des sujets est traité et répond aux besoins exprimés lors de la première phase d'étude.

L'étude des conditions de redéploiement des activités et fonctions ferroviaires,

La première phase de la convention d'études partenariale a permis d'identifier la totalité des besoins ferroviaires (qu'ils soient techniques ou immobiliers) et d'en préciser l'impact spatial. Une première formalisation – sous la forme d'un schéma directeur ferroviaire – a ainsi été reprise dans le cadre du schéma directeur du Pôle d'Echanges Multimodal.

Cette première étape « statique » des études ferroviaires, est dorénavant à mettre en perspective avec les objectifs de conception du projet urbain et de réalisation rapide du Pôle d'Echanges Multimodal. Il s'agit donc de proposer un schéma général de redéploiement des activités ferroviaires sur le complexe de la gare de Toulouse. Il s'agira dans une 3^{ème} phase de confirmer la réalisation de ce nouveau schéma d'organisation ferroviaire par la réalisation de deux études de faisabilité technique. La première, une étude d'exploitation en horizon cible de la gare s'assurera du bon fonctionnement en dynamique des circulations ferroviaires sur la gare et la seconde, une étude d'ordonnancement des études et des travaux ferroviaires qui précisera le phasage de mise en œuvre du redéploiement des activités et fonctions ferroviaires au regard des différents calendriers prévus pour la réalisation des projets ferroviaires, du Pôle d'Echanges Multimodal et du projet urbain.

Par ailleurs, le travail mené depuis deux ans a confirmé le rôle central du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau à l'échelle du projet de Toulouse EuroSudOuest. Son évolution constituera un des principaux « marqueurs » du projet en termes d'évolution de la gare de Toulouse Matabiau vers une grande gare contemporaine, de création d'une centralité urbaine dans la continuité du centre-ville et d'intégration plus forte des différents modes de transports et d'évolution de l'offre de transports en commun.

Placées au centre du dispositif d'études, sa conception et sa réalisation, dans des échéances compatibles avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse mais aussi du Plan de Déplacements Urbains, constituent une priorité pour les partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest. Le lancement des études préliminaires doit donc se prévoir conjointement aux études du Plan Guide urbain et du Plan Guide Ferroviaire de manière à disposer d'une approche globale entre le projet de Pôle d'Echanges Multimodal, le projet urbain et le projet ferroviaire.

Néanmoins, au vu de la complexité foncière et fonctionnelle qui s'attache à la conception du futur Pôle d'Echanges Multimodal, une réflexion est actuellement engagée par l'ensemble des partenaires, afin de définir une organisation et un dispositif transversal de pilotage des études à l'échelle des maîtrises d'ouvrage.

L'ensemble du dispositif technique et juridique sera repris aux termes d'un protocole technique et donnera lieu, ultérieurement, à l'établissement d'un avenant à la Convention Cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009.

Pour l'heure, il convient, d'ores et déjà, pour faire suite aux décisions du Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012, de prendre en compte les évolutions du dispositif d'études, tel qu'arrêté initialement, aux termes de la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009.



Accusé de réception en préfecture
03140253100996-26101218-20191211-4-1D-
GARONNE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019



Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant a pour objet de modifier la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009, afin de prendre en compte les évolutions rendues nécessaires à l'issue de la première phase du dispositif d'études.

ARTICLE 2 – THEMATIQUES D'ETUDES

L'article 3 « Thématiques et calendrier d'études » est modifié comme suit :

Les études préalables au futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et son projet urbain associé s'organisent autour des contenus suivants :

- la programmation fonctionnelle et l'intégration urbaine du futur pôle d'échanges multimodal en lien avec l'augmentation de ses capacités et l'accroissement de l'offre de transports en commun,
- la hiérarchisation, l'organisation, la modélisation et la faisabilité technique du système d'accès au pôle d'échanges multimodal et ceci, pour tous les modes de transport,
- l'évaluation des besoins de stationnement, la définition de l'offre et sa localisation,
- la programmation urbaine à l'intérieur des différents territoires de projet : programmation économique, programmation commerciale, programmation de logement, programmation des équipements publics,
- l'anticipation et l'accompagnement de l'impact du projet sur les tissus urbains existants : action foncière, programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés, urbanisme réglementaire,
- la programmation détaillée, l'organisation foncière et immobilière, la conception technique, le phasage et l'évaluation financière du redéploiement des activités ferroviaires sur le secteur Matabiau – Périole – Raynal,
- l'approfondissement de l'impact de l'organisation des fonctions de fret ainsi que de garage et d'entretien des matériels TGV et TER sur le périmètre défini à l'article 1.3,
- l'élaboration d'un plan guide pour la conception et la mise en œuvre d'un projet urbain,
- les conditions juridiques, opérationnelles, administratives et financières des différentes opérations et du projet global,
- la structuration d'une maîtrise d'ouvrage urbaine en charge du pilotage global du projet associée à des maîtrises d'ouvrages opérationnelles pour ses différentes composantes.



Accusé de réception en préfecture
03/10/2019 10:09:06 - 20191213-20191211-4-1D-
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

La convention d'études porte sur la période 2009 – 2013. Trois temps d'études sont prévus :

- Les études de programmation sur la période 2009 – 2011. L'objectif de ce premier temps d'étude est de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent le projet de Toulouse EuroSudOuest.
- Les études pré-opérationnelles sur la période 2012-2013 :
 - L'élaboration d'un Plan Guide pour la conception et la mise en œuvre du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest. Une consultation, sous la forme d'un marché négocié, sera engagée afin de mobiliser des équipes pluridisciplinaires disposant des compétences nécessaires pour intégrer les différentes problématiques du projet toulousain.
 - L'élaboration d'un Plan Guide ferroviaire, associant étude de l'exploitabilité ferroviaire à l'horizon cible et étude de l'ordonnancement général des travaux.
- les études préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse – Matabiau dont une première étape de réalisation est indispensable à l'horizon de la mise en service de la LGV Bordeaux – Toulouse.

Les études qui seront réalisées dans le cadre de la présente convention prendront en compte certaines études réalisées antérieurement et notamment :

- le schéma directeur du patrimoine ferroviaire réalisé par RFF-SNCF en 2007 sur le secteur Matabiau – Périole,
- l'étude prospective de programmation en matière de déplacements et d'aménagements urbains réalisée par la Ville de Toulouse en partenariat en 2007,
- les études réalisées ou en cours par Gares et Connexions sur la partie du pôle d'échanges Matabiau relevant de son périmètre de compétences.

Par ailleurs, des études ferroviaires n'entrant pas dans le cadre de la présente convention pourront constituer des données complémentaires pour le programme d'étude et en particulier :

- les pré-études fonctionnelles de la liaison Toulouse-Narbonne,
- les études préliminaires de la mise à 4 voies St Jory – Matabiau,
- le schéma directeur du patrimoine ferroviaire sur le secteur de Saint Jory.

Des études ferroviaires complémentaires à venir pourront, sous réserve d'une approbation des parties, rentrer dans le champ d'intervention de la présente convention.



Accusé de réception en préfecture
03/10/2019 10:09:56
03/10/2019 10:09:56
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

ARTICLE 3 – PROGRAMME D'ETUDES

L'article 4 « Le programme d'études 2009-2011 » est modifié comme suit :

Le programme d'étude répondra aux objectifs suivants :

- d'une part, préciser les contenus programmatiques et fonctionnels du pôle multimodal et du projet urbain : intermodalité, accessibilité et déplacement, développement urbain,
- d'autre part, définir les conditions de réorganisation et de mutation du foncier ferroviaire,

ARTICLE 4 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention signée le 30 décembre 2009, non modifiées par le présent avenant, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse en six exemplaires originaux, le 25 janvier 2013



Accusé de réception en préfecture
031253100986-2019121620190211-4-1D-
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Henri-Michel COMET

Préfet de Région Midi-Pyrénées



53100986-20191213-20191211-4-1D-
Date de réception : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Christian DUBOST

Directeur Régional de RFF



Accuse de réception en préfecture
9311253100986 20191213 20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pierre MEYER

Directeur Régional de la SNCF



Accusé de réception en préfecture
0341253100986-20191213-2019211-4-1D-
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Martin MALVY

Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées

hsk hse



haut-garonne.fr



Accuse de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pierre IZARD

Président du Conseil Général de la Haute-Garonne



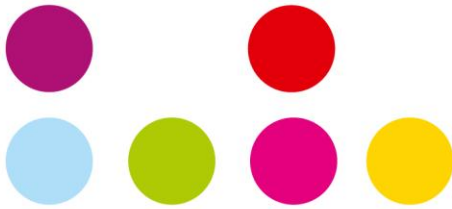
Accusé de réception en préfecture
031-25310986-2019-12-13-191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pierre COHEN

Président de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole



16
toulouse
métropole
Date de réception en préfecture
53100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019



**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009**

AVENANT N° 2

ENTRE :

L'Etat,

RFF

SNCF

Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées

Le Conseil Général de la Haute-Garonne

Tisséo-SMTC

La Communauté Urbaine de Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « Les Partenaires »

EXPOSÉ

Le raccordement de Toulouse – Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse, dans une gare existante en centre-ville, à l'intérieur des tissus urbains constitués, repositionne une part importante du territoire toulousain, départemental et régional à l'échelle nationale et européenne. Il représente une opportunité de développer un projet ambitieux – Toulouse EuroSudOuest – associant développement des transports et aménagement urbain.

Les principaux partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest – l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, RFF, la SNCF et la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, ont décidé de contractualiser une démarche d'études sur la période 2009 – 2013.

La convention, signée le 30 décembre 2009, définit les thématiques et le calendrier des études, les conditions de pilotage politique et technique et le cadre financier. L'objectif partagé par l'ensemble des partenaires est de développer une démarche de projet associant intermodalité, développement ferroviaire, accessibilité des territoires et aménagement urbain.

La convention d'études s'organise en deux phases :

- Phase 1 : les études de programmation sur la période 2009 – 2011 dont l'objectif est de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent Toulouse EuroSudOuest et d'assurer la convergence entre les différents enjeux du projet.
- Phase 2 : les études pré-opérationnelles sur la période 2012-2013 qui associent l'élaboration conjointe d'un Plan Guide urbain et d'un Plan Guide ferroviaire.

La première phase d'études a donné lieu à l'établissement du Schéma Directeur du Pôle d'Echanges Multimodal – validé par le Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012 – consolidant l'ensemble des conclusions des études programmatiques et fonctionnelles réalisées au cours de la première phase.

Ce Schéma Directeur définit les principes d'organisation fonctionnelle et spatiale du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse – Matabiau à deux horizons : la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Toulouse – Bordeaux (2020 / 2025) et l'horizon cible du projet.

La deuxième phase de la convention d'études, dont la programmation été validée par le Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012, prolonge et précise cette première mise en forme des différentes composantes du projet de Toulouse EuroSudOuest. Cette programmation a donné lieu à l'établissement d'un avenant n° 1 à ladite convention, en date du 25 janvier 2013.

Au vu des territoires concernés et de la nature des aménagements projetés, l'élaboration d'un plan guide urbain permettra ainsi de disposer, à l'issue du processus d'études, de documents dynamiques s'inscrivant dans le temps long de développement et de réalisation de Toulouse EuroSudOuest.

S'agissant du plan guide ferroviaire, l'objectif est d'en confirmer la faisabilité technique, puis de mettre en perspective les conclusions statiques de la première phase des études ferroviaires avec les objectifs de réalisation rapide du Pôle d'Echanges Multimodal et de conception du projet urbain.

Le bilan de la programmation et des études engagées fait apparaître une optimisation du calendrier prévisionnel de la convention d'études liée en particulier à l'abandon du concours d'architecture et d'urbanisme initialement prévu, au profit d'une démarche de plan guide urbain.

Ces conditions de réalisation de la convention d'études partenariale permettent aux partenaires d'anticiper sur les étapes ultérieures du projet Toulouse EuroSudOuest et plus particulièrement les études préliminaires portant sur le Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau et le périmètre ferroviaire de Matabiau – Marengo – Périole.

En engageant dans le même temps, les études préliminaires, le plan guide urbain et le plan guide ferroviaire, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest disposeront fin 2014, de la totalité des données techniques et financière nécessaires à un arbitrage, avant sa mise en œuvre opérationnelle.

Cette consolidation de la démarche d'études donnera aux partenaires l'ensemble des paramètres nécessaires à la définition des conditions de mise en œuvre opérationnelle du projet Toulouse EuroSudOuest. L'objectif partagé des partenaires est de réaliser les aménagements nécessaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau, à l'horizon 2020 / 2025, pour faire face à la croissance de la fréquentation liée à la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Toulouse et à la mise en œuvre cumulée du Plan de Déplacement Urbain, du Plan Régional des Transports et du Schéma Départemental des Transports Collectifs.

Au vu de l'opportunité que constitue l'anticipation d'une nouvelle phase d'études de Toulouse EuroSudOuest, les partenaires de la convention d'études ont décidé :

- d'élargir le partenariat initial à Tisséo-SMTC, autorité organisatrice des transports urbains, partie prenante du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau,
- de prolonger d'un an la durée de la convention d'études,
- d'apporter, dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région, un financement complémentaire de 1 500 000 € HT au budget initial, permettant sur la période 2013 / 2014, d'engager par anticipation les études préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau et les études préliminaires ferroviaires.

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N° 2

Le présent avenant a pour objet de modifier la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009, amendée une première fois par avenant n° 1 du 25 janvier 2013, afin de prendre en compte les principes d'évolution du dispositif initialement arrêté, tant en contenu, en partenariat, en durée qu'en coût.

ARTICLE 2 – THEMATIQUE D'ETUDES

L'article 3 « Thématiques et calendrier d'études » est modifié comme suit :

Les études préalables au futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et son projet urbain associé s'organisent autour des contenus suivants :

Phase 1

- La programmation fonctionnelle et l'intégration urbaine du futur pôle d'échanges multimodal en lien avec l'augmentation de ses capacités et l'accroissement de l'offre de transports en commun,

- la hiérarchisation, l’organisation, la modélisation et la faisabilité technique du système d’accès au pôle d’échanges multimodal et ceci, pour tous les modes de transport,
- l’évaluation des besoins de stationnement, la définition de l’offre et sa localisation,
- la programmation urbaine à l’intérieur des différents territoires de projet : programmation économique, programmation commerciale, programmation de logement, programmation des équipements publics,
- l’anticipation et l’accompagnement de l’impact du projet sur les tissus urbains existants : action foncière, programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés, urbanisme réglementaire,
- la programmation détaillée, l’organisation foncière et immobilière, la conception technique, le phasage et l’évaluation financière du redéploiement des activités ferroviaires sur le secteur Matabiau – Périole – Raynal,
- l’approfondissement de l’impact de l’organisation des fonctions de fret ainsi que de garage et d’entretien des matériels TGV et TER sur le périmètre défini à l’article 1.3.

Phase 2

- L’élaboration d’un plan guide pour la conception et la mise en œuvre d’un projet urbain,
- la démarche d’un « plan guide ferroviaire » associant une étude de l’exploitabilité ferroviaire de la Gare à l’horizon cible, une étude d’ordonnancement et de planification des études, procédures et travaux, ainsi que des études de relocalisation de fonctions ferroviaires spécifiques, en vue de définir les conditions de réalisation du nouveau schéma d’organisation ferroviaire,
- les conditions juridiques, opérationnelles, administratives et financières des différentes opérations et du projet global.

Phase 3

- La réalisation d’études préliminaires, du Pôle d’Echanges Multimodal et ferroviaires, pour s’assurer de la faisabilité technique et économique des conclusions de la première phase du programme d’études.

La convention d’études porte sur la période 2009 – 2014. Trois temps d’études sont prévus :

- **Premier temps d’études** - Les études de programmation sur la période 2009 – 2012. L’objectif de ce premier temps d’étude est de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent le projet de Toulouse EuroSudOuest.
- **Deuxième temps d’études** - Les études pré-opérationnelles sur la période 2012-2014 :
 - L’élaboration d’un Plan Guide pour la conception et la mise en œuvre du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest.

- La démarche d'un « Plan Guide ferroviaire », associant étude de l'exploitabilité ferroviaire de la Gare à l'horizon cible, étude d'ordonnancement et de planification des études, procédures et travaux et études de relocalisation de fonctions ferroviaires spécifiques.
- **Troisième temps d'études** - Les études préliminaires sur la période 2013-2014 - Etudes préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau et études préliminaires ferroviaires.

A la fin des études préliminaires, l'objectif des partenaires de Toulouse EuroSudOuest est de disposer de l'ensemble des données techniques, économiques et programmatiques permettant aux maîtres d'ouvrage de se prononcer sur la faisabilité du projet, d'en déterminer le cadre opérationnel, financier et d'engager, à la suite, les études de maîtrise d'œuvre.

ARTICLE 3 – PILOTAGE DU PROJET

L'article 5 « Les conditions de pilotage politique et techniques » est modifié comme suit :

Le partenariat de la convention d'études regroupe :

- l'Etat,
- le Conseil Régional Midi-Pyrénées,
- le Conseil Général de la Haute-Garonne,
- RFF,
- SNCF,
- Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine (Tisséo),
- la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole.

Le pilotage politique et technique s'organise autour de deux instances : le Comité de Pilotage et le Comité Technique.

La coordination, l'assemblage et la cohérence technique de la démarche d'études de Toulouse EuroSudOuest sont assurés par Europolia – SPLA de Toulouse Métropole.

5.1 - Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage assure la coordination globale et le pilotage d'ensemble de la convention d'études. Il est présidé par le Président de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole ou son représentant et est composé de :

- Monsieur le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne ou son représentant,
- Monsieur le Président de RFF ou son représentant,
- Monsieur le Président de la SNCF ou son représentant
- Monsieur le Président de Tisséo-SMTC ou son représentant.

Le Comité de Pilotage a pour mission :

- de valider le plan de financement du dispositif d'études,

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019

- de valider les conclusions des études réalisées,
- de veiller à la cohérence de la démarche d'études.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par le Comité Technique qui prépare les dossiers, réalise et diffuse les comptes rendus. En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs à la convention pourront être invités au Comité de Pilotage par son Président.

5.2 - Le Comité Technique

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation et de validation des études. Il est composé par :

- le représentant de l'Etat désigné par le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne,
- le représentant du Conseil Régional de Midi-Pyrénées désigné par son Président,
- le représentant du Conseil Général de la Haute-Garonne désigné par son Président,
- le représentant de la SNCF désigné par son Président,
- le représentant de RFF désigné par son Président,
- le représentant de Tisséo-SMTC désigné par son Président,
- le Directeur Général des Services de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole.

Le Comité Technique a pour mission :

- de coordonner les études,
- d'instruire les différentes étapes d'avancement des études et de définition du projet,
- d'instruire et de valider les conclusions de chaque étude en fonction des orientations du Comité de Pilotage,
- de préparer les réunions du Comité de Pilotage,
- de coordonner l'intervention des partenaires,
- d'assurer le suivi financier du programme d'études,
- d'anticiper les problèmes de tous ordres.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par la Direction Générale des Services de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole.

5.3 - La maîtrise d'ouvrage des études

• *Principes généraux.*

La maîtrise d'ouvrage de chaque étude est définie en fonction des objectifs des études, des champs de compétences techniques et réglementaires de chacun des partenaires.

L'organisation des maîtrises d'ouvrage est identifiée au moment de la programmation partenariale des études. Il est à noter que la maîtrise d'ouvrage des études ne préjuge pas de l'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase de réalisation.

Il est convenu que la maîtrise d'ouvrage d'étude par les partenaires de la convention est réalisée à titre gratuit et n'inclut pas de frais de conduite de projet exception faite du recours éventuel à une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage validée par le Comité de Pilotage.

Lorsqu'un maître d'ouvrage souhaite recourir à un prestataire *in house* ou à une entreprise liée, il rédige un cahier des charges définissant les objectifs, les attendus, les conditions financières et de pilotage. Ce cahier des charges est présenté, pour validation, aux partenaires.

- **La constitution d'un groupement de commandes pour les études préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau**

Compte tenu des positions exprimées par les partenaires lors du Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012, un groupement de commandes associant les maîtres d'ouvrage, parties prenantes du Pôle d'Echanges Multimodal, est constitué pour réaliser les études préliminaires.

Outre les maîtres d'ouvrages des différentes études, chaque partenaire signataire de la convention cadre d'études partenariale intervient, en cette qualité, au sein de la convention constitutive de groupement de commandes.

La création du groupement de commandes ne se substitue pas à la gouvernance partenariale du projet Toulouse EuroSudOuest. Les décisions relatives à l'ensemble des études préliminaires relèvent, en dernier ressort, du Comité de Pilotage de Toulouse EuroSudOuest.

ARTICLE 4 – LE CADRE FINANCIER

Le contenu de l'article 6.1 « Le plan de financement de la convention d'études » est remplacé par la formulation suivante :

Le montant total de la convention d'études s'élève à 5 500 000 € hors taxe.

Les partenaires s'engagent à cofinancer les études partenariales du projet de Toulouse EuroSudOuest, selon les clefs de répartition et dans la limite des montants indiqués ci-dessous :

	Clés de répartition	Montants (HT)
État	25,00 %	1 375 000€
SNCF	8,33 %	458 333 €
RFF	8,33%	458 333€
Conseil Régional Midi-Pyrénées	25,00 %	1 375 000€
Conseil général de la Haute-Garonne	8,33 %	458 333€
TISSEO -SMTC	2,27%	125 000 €
Communauté urbaine Toulouse Métropole	22,73 %	1 250 001 €
Total	100%	5 500 000 €

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention cadre signée le 30 décembre 2009 et amendée, une première fois, par avenant du 25 janvier 2013, non modifiées par le présent document, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse en sept exemplaires originaux, le **- 2 DEC. 2013** pour le **Directeur Régional des Finances Publiques De Midi-Pyrénées** et du département de la Haute Garonne
Le Contrôleur budgétaire régional

- 8 NOV. 2013
nos 665, 666, 667 / 2013

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour l'Etat,

Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne


M. Henri-Michel COMET

Pour Réseau Ferré de France,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

M. Christian DUBOST

Pour la SNCF,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

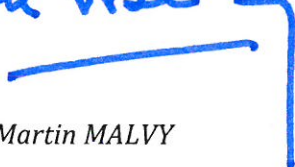
A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a series of vertical strokes and a final flourish.

M. Pierre MEYER

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional

hsk wse



M. Martin MALVY

Pour le Conseil Général de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil Général,


M. Pierre IZARD

Pour Tisséo-SMTC

Le Vice-Président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Bernard Marquié', written in a cursive style.

M. Bernard Marquié

Pour la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole,

Le Président de la Communauté Urbaine



M. Pierre COHEN

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009**

AVENANT N° 3

ENTRE :

L'Etat,

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

Tisséo-SMTC

Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « Les Partenaires »

EXPOSÉ

Le raccordement de Toulouse – Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse, dans une gare existante en centre-ville, à l'intérieur des tissus urbains constitués, repositionne une part importante du territoire toulousain, départemental et régional à l'échelle nationale et européenne. Il représente une opportunité de développer un projet ambitieux – Toulouse EuroSudOuest – associant développement des transports et aménagement urbain.

Les principaux partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest – l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Tisséo SMTC et Toulouse Métropole, ont décidé de contractualiser une démarche d'études.

La convention, signée le 30 décembre 2009 et modifiée par avenants le 25 janvier 2013 et le 2 décembre 2013, définit les thématiques et le calendrier des études, les conditions de pilotage politique et technique et le cadre financier. L'objectif partagé par l'ensemble des partenaires est de développer une démarche de projet associant intermodalité, développement ferroviaire et des transports collectifs urbains et interurbains, accessibilité des territoires et aménagement urbain.

La convention d'études s'organise en trois phases :

- Phase 1 : les études de programmation sur la période 2009 – 2011 dont l'objectif est de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent Toulouse EuroSudOuest et d'assurer la convergence entre les différents enjeux du projet.
- Phase 2 : les études pré-opérationnelles sur la période 2012-2013 qui associent l'élaboration conjointe d'un Plan Guide urbain et d'un Plan Guide ferroviaire.
- Phase 3 : les études préliminaires, du Pôle d'Echanges Multimodal et ferroviaires, pour s'assurer de la faisabilité technique et économique des conclusions de la première phase du programme d'études.

Le Comité de Pilotage du 6 janvier 2015 a rappelé les enjeux opérationnels à court terme du projet Toulouse EuroSudOuest en lien avec la mise en service de Ligne à Grande Vitesse Tours – Bordeaux (LGV SEA) en juillet 2017.

Cet objectif ne génère pas de nouvelles études mais un réajustement du calendrier initial des études préliminaires du PEM de Toulouse Matabiau de manière à mettre en œuvre la 1^{ère} phase du projet dès 2017-2020, en cohérence avec l'arrivée de la ligne SEA, et maîtriser les calendriers de libération des fonciers ferroviaires directement concernés par les projets de court terme.

Les décisions du Comité de Pilotage impliquent aussi une anticipation de la phase réglementaire de Toulouse EuroSudOuest pour gérer, dans la mesure du possible, les différentes procédures parallèlement aux études techniques. Ce volet qui, classiquement, fait suite aux études préliminaires, n'était pas inclus dans la convention cadre.

Au vu des enjeux que représentent les procédures dans la mise en œuvre opérationnelle du projet Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Métropole conduira hors financement partenarial, mais toujours en lien avec les partenaires de la convention cadre, les différents états des lieux et diagnostics préalables à l'étude d'impact pour l'environnement. Parallèlement et dans les mêmes conditions, elle élaborera une délibération ouvrant la concertation préalable du projet Toulouse EuroSudOuest.

Par ailleurs, les études préliminaires ferroviaires, et les études avant-projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse, montrent qu'à l'horizon de la mise en service de la ligne à grande vitesse

Vitesse Bordeaux – Toulouse, il est nécessaire d’apporter des modifications dans l’organisation de Raynal (remisage et maintenance) et de rechercher des pistes d’optimisation dans le fonctionnement du plan de voies principal et des espaces de remisage et de maintenance.

Ce complément d’étude doit aboutir au schéma directeur du nœud ferroviaire toulousain, priorité du plan de modernisation du réseau ferroviaire national.

L’Etat, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et SNCF Réseau mettent en place une convention financière spécifique pour la réalisation du schéma directeur du nœud ferroviaire dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2015 -2020. Inscrite dans le partenariat de projet Toulouse EuroSudOuest, elle n’a aucune incidence financière sur la convention cadre.

Au vu de ces éléments, les partenaires de la convention cadre d’études partenariale ont décidé :

- de prolonger la durée de la convention cadre d’une durée supplémentaire de dix-huit mois, pour permettre la finalisation du dispositif d’études et la définition d’un nouveau cadre contractuel pour la mise en œuvre opérationnelle du projet.
- de compléter le programme d’études de la convention cadre, sans incidence financière.
- d’anticiper la phase réglementaire du projet.

ARTICLE 1 - OBJET DE L’AVENANT N° 3

Le présent avenant a pour objet de modifier la convention cadre d’études partenariales du 30 décembre 2009, amendée une première fois par avenant n° 1 du 25 janvier 2013 et une deuxième fois par avenant n° 2 du 2 décembre 2013, afin de prendre en compte les principes d’évolution du dispositif initialement arrêté, tant en contenu qu’en durée.

ARTICLE 2 – THEMATIQUE D’ETUDES

L’article 3 « Thématiques et calendrier d’études » est modifié comme suit :

Les études préalables au futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et son projet urbain associé s’organisent autour des contenus suivants :

Phase 1 :

- La programmation fonctionnelle et l’intégration urbaine du futur pôle d’échanges multimodal en lien avec l’augmentation de ses capacités et l’accroissement de l’offre de transports en commun,
- la hiérarchisation, l’organisation, la modélisation et la faisabilité technique du système d’accès au pôle d’échanges multimodal et ceci, pour tous les modes de transport,
- l’évaluation des besoins de stationnement, la définition de l’offre et sa localisation,
- la programmation urbaine à l’intérieur des différents territoires de projet : programmation économique, programmation commerciale, programmation de logement, programmation des équipements publics,
- l’anticipation et l’accompagnement de l’impact du projet sur les tissus urbains existants : action foncière, programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés, urbanisme réglementaire,
- la programmation détaillée, l’organisation foncière et immobilière, la conception technique, le phasage et l’évaluation financière du redéploiement des activités ferroviaires sur le secteur Matabiau – Périole – Raynal,
- l’approfondissement de l’impact de l’organisation des fonctions de fret ainsi que de garage et d’entretien des matériels TGV et TER sur le périmètre défini à l’article 1.3.

Phase 2 :

- L'élaboration d'un plan guide pour la conception et la mise en œuvre d'un projet urbain,
- la démarche d'un « plan guide ferroviaire » associant une étude de l'exploitabilité ferroviaire de la Gare à l'horizon cible, une étude d'ordonnancement et de planification des études, procédures et travaux, ainsi que des études de relocalisation de fonctions ferroviaires spécifiques, en vue de définir les conditions de réalisation du nouveau schéma d'organisation ferroviaire,
- les conditions juridiques, opérationnelles, administratives et financières des différentes opérations et du projet global.

Phase 3 :

- La réalisation d'études préliminaires, du Pôle d'Echanges Multimodal et ferroviaires, pour s'assurer de la faisabilité technique et économique des conclusions de la première phase du programme d'études.

La convention d'études porte sur la période 2009 – 2016. Trois temps d'études sont prévus :

- **Premier temps d'études** - Les études de programmation sur la période 2009 – 2012. L'objectif de ce premier temps d'étude est de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent le projet de Toulouse EuroSudOuest.
- **Deuxième temps d'études** - Les études pré-opérationnelles sur la période 2013-2016 :
 - o L'élaboration d'un Plan Guide pour la conception et la mise en œuvre du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest.
 - o La démarche d'un « Plan Guide ferroviaire », associant étude de l'exploitabilité ferroviaire de la Gare à l'horizon cible, étude d'ordonnancement et de planification des études, procédures et travaux et études de relocalisation de fonctions ferroviaires spécifiques.
- **Troisième temps d'études** - Les études préliminaires sur la période 2013-2016 - Etudes préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau et études préliminaires ferroviaires.

Hors financement partenarial, les études préliminaires seront complétées par :

- l'élaboration du schéma directeur du nœud ferroviaire toulousain,
- les études préliminaires de relocalisation des installations de maintenance du technicentre de Périole,
- les études de libération des fonciers de la gare basse de Raynal,
- la modélisation 3D de Toulouse Matabiau (Building Information Model – BIM).

En outre, une partie de la phase réglementaire (diagnostics préalables) sera engagée par Toulouse Métropole, hors convention partenariale, sans attendre les résultats des études préliminaires de manière à ne pas bloquer, ultérieurement, la mise en œuvre opérationnelle du projet :

- concertation préalable L300-2,
- état des lieux préalable à l'étude d'impact,
- diagnostic pollution,
- diagnostic archéologie.

ARTICLE 3 – PILOTAGE DU PROJET

L'article 5 « Les conditions de pilotage politique et techniques » est modifié comme suit :

Le partenariat de la convention d'études regroupe :

- l'Etat,
- le Conseil Régional Midi-Pyrénées,
- le Conseil départemental de la Haute-Garonne,
- SNCF Réseau,
- SNCF Mobilités,
- Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine (Tisséo),
- Toulouse Métropole.

Le pilotage politique et technique s'organise autour de deux instances : le Comité de Pilotage et le Comité Technique.

La coordination, l'assemblage et la cohérence technique de la démarche d'études de Toulouse EuroSudOuest sont assurés par Europolia – SPLA de Toulouse Métropole.

5.1 - Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage assure la coordination globale et le pilotage d'ensemble de la convention d'études. Il est présidé par le Président de Toulouse Métropole ou son représentant et est composé de :

- Monsieur le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées ou son représentant,
- Monsieur le Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne ou son représentant,
- Monsieur le Président de SNCF Réseau ou son représentant,
- Monsieur le Président de SNCF Mobilités ou son représentant
- Monsieur le Président de Tisséo-SMTC ou son représentant.

Le Comité de Pilotage a pour mission :

- de valider le plan de financement du dispositif d'études,
- de valider les conclusions des études réalisées,
- de veiller à la cohérence de la démarche d'études.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par le Comité Technique qui prépare les dossiers, réalise et diffuse les comptes rendus. En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs à la convention pourront être invités au Comité de Pilotage par son Président.

5.2 - Le Comité Technique

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation et de validation des études. Il est composé par :

- le représentant de l'Etat désigné par le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne,
- le représentant du Conseil Régional de Midi-Pyrénées désigné par son Président,
- le représentant du Conseil départemental de la Haute-Garonne désigné par son Président,

Approuvé par son Président, préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

- le représentant de SNCF Réseau désigné par son Président,
- le représentant de SNCF Mobilités désigné par son Président,
- le représentant de Tisséo-SMTC désigné par son Président,
- le Directeur Général des Services de Toulouse Métropole.

Le Comité Technique a pour mission :

- de coordonner les études,
- d'instruire les différentes étapes d'avancement des études et de définition du projet,
- d'instruire et de valider les conclusions de chaque étude en fonction des orientations du Comité de Pilotage,
- de préparer les réunions du Comité de Pilotage,
- de coordonner l'intervention des partenaires,
- d'assurer le suivi financier du programme d'études,
- d'anticiper les problèmes de tous ordres.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par la Direction Générale des Services de Toulouse Métropole.

5.3 - La maîtrise d'ouvrage des études

L'article 5.3 « La maîtrise d'ouvrage des études » est modifié comme suit :

- **Principes généraux.**

La maîtrise d'ouvrage de chaque étude est définie en fonction des objectifs des études, des champs de compétences techniques et réglementaires de chacun des partenaires.

L'organisation des maîtrises d'ouvrage est identifiée au moment de la programmation partenariale des études. Il est à noter que la maîtrise d'ouvrage des études ne préjuge pas de l'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase de réalisation.

Il est convenu que la maîtrise d'ouvrage d'étude par les partenaires de la convention est réalisée à titre gratuit et n'inclut pas de frais de conduite de projet exception faite du recours éventuel à une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage validée par le Comité de Pilotage.

Lorsqu'un maître d'ouvrage souhaite recourir à un prestataire *in house* ou à une entreprise liée, il rédige un cahier des charges définissant les objectifs, les attendus, les conditions financières et de pilotage. Ce cahier des charges est présenté, pour validation, aux partenaires.

S'agissant des études hors financement partenarial, il est convenu que les maîtres d'ouvrages s'inscrivent dans la continuité des principes de pilotage partenariaux définis par la convention cadre : diffusion du cahier des charges et procédure de mise en concurrence, restitutions techniques intermédiaires, présentation des résultats des études en Comité Technique et en Comité de Pilotage.

- **La constitution d'un groupement de commandes pour les études préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau**

Compte tenu des positions exprimées par les partenaires lors du Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012, un groupement de commandes associant les maîtres d'ouvrage, parties prenantes du Pôle d'Echanges Multimodal, est constitué pour réaliser les études préliminaires.

Outre les maîtres d'ouvrages des différentes études, chaque partenaire signataire de la convention cadre d'études partenariale intervient, en cette qualité, au sein de la convention constitutive de groupement de commandes.

La création du groupement de commandes ne se substitue pas à la gouvernance partenariale du projet Toulouse EuroSudOuest. Les décisions relatives à l'ensemble des études préliminaires relèvent, en dernier ressort, du Comité de Pilotage de Toulouse EuroSudOuest.

5.4 – La concertation préalable.

Le projet Toulouse EuroSudOuest s'inscrit dans un environnement réglementaire complexe. L'analyse réalisée au 2^{ème} trimestre 2015 a mis en avant, pour les partenaires, une nécessaire anticipation et consolidation des procédures parallèlement au développement technique du projet. Les diagnostics et des états des lieux préalables à l'étude d'impact pour l'environnement seront ainsi engagés par Toulouse Métropole dès le quatrième trimestre 2015.

Par ailleurs, le projet Toulouse EuroSudOuest fait l'objet, depuis 2013, d'une concertation volontaire portant à la fois sur l'ensemble du projet (expositions et réunion publique en juin 2013) et de manière plus spécifique, sur ses enjeux urbains (les Ateliers).

Les objectifs opérationnels du Comité de Pilotage du 6 janvier 2015 impliquent d'aller au-delà de cette démarche volontaire et de mettre en place dès que possible, une concertation réglementaire (concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme) pour le projet Toulouse EuroSudOuest en s'appuyant sur un double principe :

- l'ouverture d'un cadre de concertation, conçu à l'échelle du projet Toulouse EuroSudOuest, assurant la lisibilité de la démarche tout au long du projet,
- l'ouverture, à l'intérieur de ce cadre partagé par l'ensemble des partenaires, de concertations spécifiques par opérations et/ou programmes au fur et à mesure de l'avancée du projet, portées par le/les maîtres d'ouvrage concernés.

Dans la continuité des missions de coordination réalisées par Toulouse Métropole, à l'échelle du projet, les partenaires de la convention cadre lui confient l'ouverture du dispositif de concertation réglementaire phasé du projet Toulouse EuroSudOuest.

A cet effet, Toulouse Métropole s'engage à délibérer début 2016, et à associer l'ensemble des partenaires à la rédaction de la délibération, et à la définition et la mise en œuvre d'un cadre de concertation partagé.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention cadre signée le 30 décembre 2009 et amendée, une première fois, par avenant du 25 janvier 2013, et une deuxième fois par avenant du 2 décembre 2013, non modifiées par le présent document, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse en sept exemplaires originaux, le

31 DEC. 2015

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019
--

Pour l'Etat, 3 1 DEC. 2015

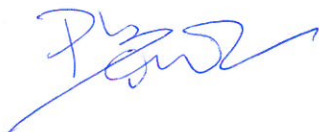
Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne,

Mailhos

M. Pascal MAILHOS

Pour SNCF Réseau,

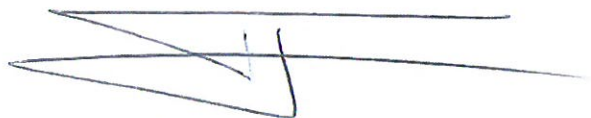
Le Directeur Régional Midi-Pyrénées



M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by 'R' and 'S'.

M. Jacques RASCOL

2 8 DEC. 2015

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional

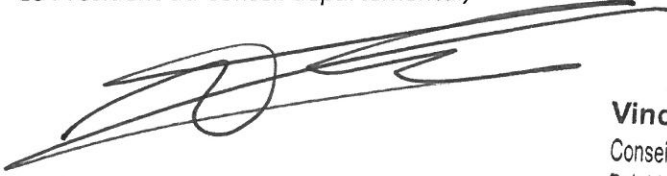


M. Martin MALVY

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil départemental,

Pour le Président et par délégation



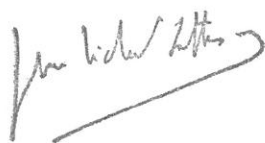
M. Georges MÉRIC

Vincent GIBERT

Conseiller Départemental du canton de Toulouse 8
Président de la 2^{ème} Commission
Culture-Education-Sport-Education populaire

Pour Tisséo-SMTC

Le Président

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Jean Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole

A handwritten signature in blue ink, consisting of a vertical line followed by a stylized 'M' shape.

M. Jean-Luc MOUDENC

COUPRIER ARRIVE

7 - FEV. 2019

EURO SUD OUEST

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009**

AVENANT N° 4

ENTRE :

L'Etat,

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

Le Conseil Régional Occitanie

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

SMTC-Tisséo

Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « Les Partenaires »



toulouse

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

EXPOSÉ

Le raccordement de Toulouse – Matabiau au réseau ferroviaire à grande vitesse, dans une gare existante en centre-ville, à l'intérieur des tissus urbains constitués, repositionne une part importante du territoire toulousain, départemental et régional à l'échelle nationale et européenne. Il représente une opportunité de développer un projet ambitieux – Toulouse EuroSudOuest – associant développement des transports et aménagement urbain.

L'Etat, le Conseil Régional Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Tisséo SMTC et Toulouse Métropole, ont signé le 30 décembre 2009, une convention cadre précisant :

- d'une part, les objectifs et enjeux du projet Toulouse EuroSudOuest,
- d'autre part, sa gouvernance et en particulier, les différentes instances de pilotage,
- enfin, le plan de financement du programme d'études.

La convention cadre a été modifiée par avenants les 25 janvier 2013, 2 décembre 2013 et 31 décembre 2015.

Depuis 2009, le processus d'études s'est organisé en trois temps :

- **Temps 1 : les études de programmation** permettant de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent Toulouse EuroSudOuest et d'assurer la convergence entre les différents enjeux du projet.
- **Temps 2 : les études pré-opérationnelles** visant à élaborer, de manière conjointe, un Plan Guide urbain et un Plan Guide ferroviaire.
- **Temps 3 : les études préliminaires et la préparation de la phase réglementaire du projet** portant sur la réalisation des études préliminaires du Pôle d'Echanges Multimodal et ferroviaires, pour s'assurer de la faisabilité technique et économique des conclusions de la première phase du programme d'études.

A l'occasion du **Comité de Pilotage du 5 octobre 2015**, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest ont précisé le contenu et les modalités de mise en œuvre de la première phase du projet portant sur la période 2016 – 2020 :

- L'engagement d'une **première étape d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)** de Toulouse Matabiau en lien avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux.
- La réalisation d'**opérations immobilières** sur les fonciers ferroviaires mutables à court et moyen terme : l'ancien site du tri Postal et le secteur Raynal-Sernam.
- La contractualisation opérationnelle du projet dans le cadre d'un **Projet d'Intérêt Majeur (PIM)**, dispositif contractuel introduit par la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014.

Les principaux maîtres d'ouvrage de cette première phase, n'ont pas souhaité attendre la mise en place d'un nouveau dispositif contractuel pour engager les études avant-projet (AVP) de la première étape d'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau, les études préliminaires aux libérations foncières ferroviaires et les premières étapes de la phase réglementaires du projet.

Le Comité de Pilotage a ainsi validé le **principe d'un préfinancement**, les montants portés par les maîtres d'ouvrage ayant vocation à être réintroduits, dans le futur cadre financier de la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest.

Les principales études techniques ont ainsi démarré début 2016 de manière à disposer des livrables à l'été 2016.

De même, le Conseil de la Métropole du 18 février 2016 a ouvert la **première étape de concertation préalable du projet, portant sur le volet urbain** engageant ainsi la phase réglementaire de Toulouse EuroSudOuest.

Enfin, et conformément aux orientations du Comité de Pilotage, les partenaires ont défini le contenu du protocole d'accord préalable au futur Projet d'Intérêt Majeur Toulouse EuroSudOuest.

L'objectif du protocole est triple :

- d'une part, il précise le contenu, la programmation et les conditions de mise en œuvre de la phase transitoire du projet Toulouse EuroSudOuest (2016-2020) qui ne sera pas incluse dans le futur Projet d'Intérêt Majeur,
- d'autre part, il définit les objectifs du futur Projet d'Intérêt Majeur dans une logique la plus intégratrice possible et ses conditions d'élaboration,
- enfin, il inscrit le futur Projet d'Intérêt Majeur (PIM) dans la gouvernance et le partenariat de Toulouse EuroSudOuest défini par la convention cadre.

La gouvernance mise en place par la convention cadre participe, dès son origine, d'une logique très intégratrice, en associant maîtres d'ouvrages et financeurs et en intervenant sur l'ensemble des thématiques du projet quel que soit leur cadre d'étude et de mise en œuvre.

Elle permet de garantir la cohérence des décisions à l'échelle globale du projet en associant dans un dispositif de pilotage unique, le futur contrat de PIM et les projets ferroviaires, qui ont été exclus du PIM à demande de SNCF Réseau.

Par ailleurs, le protocole d'accord du Projet d'Intérêt Majeur ne pouvant pas constituer une convention financière pour les opérations et études liées à la phase transitoire du projet, les partenaires ont d'ores et déjà convenu de rattacher la **programmation et le financement des études pré-opérationnelles à la convention cadre**, dans la continuité de la période 2009 – 2015, et de mettre en place des conventions spécifiques pour les phases de travaux (PRO et REA).

Le prolongement de la convention cadre par la présent avenant n°4 s'avère donc nécessaire pour les partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest au-delà de la première phase d'études 2009 – 2015 :

- elle constitue le cadre de gouvernance du projet Toulouse EuroSudOuest en phase opérationnelle dans la continuité de la phase d'études,
- elle définit le cadre financier et contractuel pour la programmation des études techniques (études préliminaires, études AVP) nécessaires aux futures opérations définies par le Comité de Pilotage.

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N° 4

Le présent avenant a pour objet de prolonger, sur la période 2016-2020, la convention cadre d'études partenariale du 30 décembre 2009, et de prendre en compte :

- l'organisation de la gouvernance du projet Toulouse EuroSudOuest en phase opérationnelle,
- l'évolution du programme d'études et de la programmation financière,

ARTICLE 2 – THEMATIQUE D'ETUDES

L'article 3 « Thématiques et calendrier d'études » est complété comme suit :

- **Quatrième temps d'études sur la période 2016-2020.**

L'objectif de ce temps d'études est :

- de définir les conditions de libération des fonciers ferroviaires et urbains, tout au long de la chaîne de libération : reconstitutions, démolition et remise en état (dont dépollution),
- de finaliser l'ensemble des études d'Avant-Projet (AVP) relatives à la première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau,
- d'initier, dans la continuité des études préliminaires engagées dans le cadre de l'avenant n°2, les études AVP nécessaires à l'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau à l'horizon de mise en service de la LGV Bordeaux – Toulouse et de la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express,
- de mettre en place, à l'échelle du projet, des outils d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (dont modèle 3D – BIM partagé),
- de poursuivre la phase règlementaire, en engageant la deuxième étape de concertation préalable portant sur le volet transport, ainsi que la réalisation de l'étude d'impact, à l'échelle du projet. Par ailleurs, la mise au point de la phase règlementaire nécessitera de s'adjoindre les compétences d'un AMO pour la préparation et l'organisation de l'enquête publique.

Le contenu technique et financier de ce nouveau temps d'études sera précisé dans la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011, dans le cadre de la quatrième modification de ce document.

ARTICLE 3 – PILOTAGE DU PROJET

Les partenaires du projet ont confirmé leur volonté de continuer à disposer, pour les phases pré-opérationnelles et opérationnelles de Toulouse EuroSudOuest, d'un dispositif de gouvernance unique, de nature à garantir la cohérence d'ensemble du projet et permettre la sécurisation des processus de décision de chaque opération.

Forts de la pertinence et de l'efficacité du dispositif de pilotage mis en place dès l'origine de la convention cadre, les partenaires sont convenus d'inscrire la gouvernance de l'ensemble des opérations en lien avec le projet de Toulouse EuroSudOuest, dans la gouvernance de Toulouse EuroSudOuest, telle que définie à l'article 5 de la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009 : protocole d'accord du PIM de Toulouse EuroSudOuest, études et projets ferroviaires, ...

ARTICLE 4 – LE CADRE FINANCIER

Le contenu de l'article 6.1 « Le plan de financement de la convention d'études » est remplacé par la formulation suivante :

Le montant total de la convention d'études est porté de 5 500 000 € hors taxe à 8 281 675 € hors taxe, soit une plus-value de 2 781 675 € hors taxe. Cette plus-value est composée :

- **D'un montant de 1 531 675 € hors taxe, correspondant :**
 - o d'une part, aux études préfinancées par les maîtres d'ouvrage, tel que repris aux termes des avenants n° 3 à la convention cadre et à la convention d'application administrative et financière, en date du 31 décembre 2015,
 - o d'autre part, aux études AVP relatives à la première phase d'aménagement du PEM, engagées et préfinancées par les principaux maîtres d'ouvrage de cet équipement, à l'issue du Comité de Pilotage du 5 octobre 2015.

L'ensemble de ces études représente un montant total, réparti comme suit :

Etudes	Moa	Montant (€ HT)
Etat initial de l'environnement	Toulouse Métropole	71 945 €
Concertation préalable (L 103 2) – Etape 1- PGU	Toulouse Métropole	150 000 €
Building Image Model (BIM) – état initial du PEM de Toulouse Matabiau	Toulouse Métropole	61 270 €
Etude de positionnement de la 3 ^{ème} ligne de métro au sein du PEM	SMTC - Tisséo	79 475 €
Eudes préliminaires du PEM – Diagnostics complémentaires	Conseil départemental de la Haute-Garonne	13 620 €
Libération de l'immeuble Roques - APS – Relogement en gare de l'Etablissement Commercial des trains	SNCF Gares & Connexions	80 000 €
Libérations Raynal-Sernam, Périole, Marengo, Tri-postal - Etudes préliminaires	SNCF Mobilités	350 365 €
Centre Technique du Raisin – Etude pollution	Toulouse Métropole	60 000 €
Maîtrise d'œuvre pour les aménagements de la gare routière	Conseil départemental de la Haute-Garonne	40 000 €
Etudes AVP relatives à la première phase d'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau : - Amélioration du fonctionnement du parvis Marengo - Aménagement du parvis Canal - Reprise de l'émergence du métro et mise en accessibilité - Préfiguration du parvis Lyon (accès dépose - reprise minute)	Toulouse Métropole	390 000 €
Etudes AVP relatives à la première phase d'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau	SMTC - Tisséo	5 000 €
Etudes AVP relatives à la première phase d'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau : - Réaménagement de la salle d'échanges Marengo - Rénovation de la façade et de la marquise du bâtiment voyageurs - Renforcement des sous-sols du bâtiment Arrivée	SNCF Gares & Connexions	230 000 €

- **D'un montant de 1 250 000 € hors taxe**, correspondant au besoin de financement complémentaire du quatrième temps d'études 2016-2020.

A cet effet, les partenaires s'engagent à cofinancer les études sur la période 2016 – 2020, selon la clé de répartition et dans la limite des montants indiqués ci-dessous :

Partenaires	Montant	%
Etat	300 000 €	24%
Conseil Régional	300 000 €€	24%
Conseil départemental	100 000 €	8%
SNCF	250 000 €	20%
<i>SNCF Réseau</i>	<i>149 020 €</i>	
<i>SNCF Mobilités</i>	<i>54 900 €</i>	
<i>SNCF Gares & Connexions</i>	<i>46 080 €</i>	
SMTC - Tisséo	100 000 €	8%
Toulouse Métropole	200 000 €	16%
Total	1 250 000 €	100%

Les modalités de financement seront reprises aux termes d'un avenant à la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011, modifiée par avenant, les 5 septembre 2012, 2 décembre 2013 et 31 décembre 2015.

ARTICLE 5 – DUREE DE LA CONVENTION

L'article 7.6 « Durée de la convention » est modifié comme suit :

La durée de la convention cadre d'études partenariale est prolongée jusqu'au 31 décembre 2020.

ARTICLE 6 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention cadre signée le 30 décembre 2009 et amendée, une première fois, par avenant du 25 janvier 2013, une deuxième fois par avenant du 2 décembre 2013, et une troisième fois par avenant du 31 décembre 2015 non modifiées par le présent document, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse en sept exemplaires originaux, le

23 DEC. 2016

Pour l'Etat,

23 DEC. 2016

Le Préfet de la Région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,



M. Pascal MAILHOS

Pour SNCF Réseau,

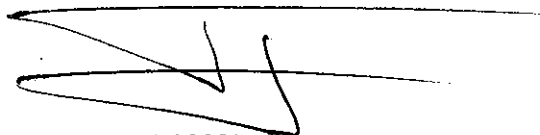
Le Directeur Territorial Midi-Pyrénées

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Boutier', with a long horizontal stroke at the bottom.

M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités,

Le Directeur Régional SNCF Mobilités Occitanie

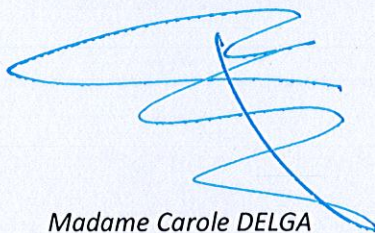
A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and strokes, positioned above the printed name.

M. Jacques RASCOL

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour le Conseil Régional d'Occitanie,

La Présidente du Conseil Régional



Madame Carole DELGA

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

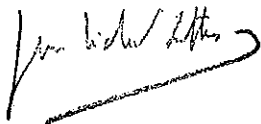
Le Président du Conseil départemental,



M. Georges MERIC

Pour Tisséo-SMTC

Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Luc Moudenc', with a long horizontal flourish extending to the right.

M. Jean-Luc MOUDENC

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009**

AVENANT N° 5

ENTRE :

L'Etat

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

Le Conseil Régional Occitanie

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

Tisséo-SMTC

Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « Les Partenaires »



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

EXPOSÉ

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) à Toulouse, et la création d'une troisième ligne de métro en interconnexion avec la ligne A à Marengo, constitue une opportunité exceptionnelle pour étendre le centre-ville de Toulouse et consolider le système de transport en commun au cœur de la métropole.

L'Etat, la SNCF, la Région, le département de la Haute-Garonne, Tisséo et Toulouse Métropole, se sont engagés dès 2007 dans une démarche d'études en vue d'anticiper et accompagner les évolutions liées à la création d'une nouvelle centralité urbaine dans la continuité du centre-ville et à la restructuration de la gare de Toulouse Matabiau en grand pôle d'échanges contemporain.

L'Etat, le Conseil Régional Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Tisséo-SMTC et Toulouse Métropole, ont signé le 30 décembre 2009, une convention cadre précisant :

- d'une part, les objectifs et enjeux de Toulouse EuroSudOuest,
- d'autre part, sa gouvernance et en particulier, les différentes instances de pilotage,
- enfin, le plan de financement du programme d'études.

La convention cadre a été modifiée par avenants les 25 janvier 2013, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015 et 23 décembre 2016.

Le processus d'études s'organise en quatre temps :

- **Temps 1 : les études de programmation** permettant de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent Toulouse EuroSudOuest et d'assurer la convergence entre les différents enjeux des projets.
- **Temps 2 : les études pré-opérationnelles** visant à élaborer, de manière conjointe, un Plan Guide urbain et un Plan Guide ferroviaire.
- **Temps 3 : les études préliminaires** des projets de Pôle d'Echanges Multimodal et ferroviaires, et la préparation des étapes réglementaires.
- **Temps 4 : la poursuite de la préparation règlementaire des projets, la finalisation des études techniques** (jusqu'aux AVP), la définition des conditions de libération des fonciers ferroviaires et urbains.

Les partenaires de Toulouse EuroSudOuest ont précisé le contenu et les modalités de mise en œuvre d'une première phase opérationnelle sur la période 2016 – 2020 :

- L'engagement d'une **première étape d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)** de Toulouse Matabiau en lien avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux.
- La réalisation d'**opérations immobilières** sur les fonciers ferroviaires mutables à court et moyen terme : l'ancien site du tri Postal et le secteur Raynal-Sernam.

Les maîtres d'ouvrage de cette première phase, n'ont pas souhaité attendre la mise en place d'un nouveau dispositif contractuel pour engager les études avant-projet (AVP), les études préliminaires des libérations foncières ferroviaires et les premières étapes réglementaires

Le Comité de Pilotage a ainsi validé le **principe d'un préfinancement**, les montants portés par les maîtres d'ouvrage ayant vocation à être réintroduits, dans les futures contractualisations des phases travaux (conventions PRO et REA).

Enfin, et conformément aux orientations du Comité de Pilotage, les partenaires ont signé, le 13 juin 2017, le protocole d'accord préalable au futur Projet d'Intérêt Majeur Toulouse EuroSudOuest.

L'objectif du protocole est triple :

- d'une part, il précise le contenu, la programmation et les conditions de mise en œuvre des premiers aménagements de Toulouse EuroSudOuest sur la période 2016 – 2020 qui ne seront pas inclus dans le futur Projet d'Intérêt Majeur,
- d'autre part, il définit les objectifs du futur Projet d'Intérêt Majeur dans une logique la plus intégratrice possible et ses conditions d'élaboration,
- enfin, il inscrit le futur Projet d'Intérêt Majeur (PIM) dans la gouvernance et le partenariat de Toulouse EuroSudOuest définis par la convention cadre.

La gouvernance mise en place par la convention cadre participe, dès son origine, d'une logique très intégratrice, en associant maîtres d'ouvrages et financeurs et en intervenant sur l'ensemble des thématiques de Toulouse EuroSudOuest quel que soit leur cadre d'étude et de mise en œuvre.

Elle permet de garantir la cohérence des décisions à l'échelle globale de Toulouse EuroSudOuest en associant l'ensemble des projets dans un dispositif de pilotage unique.

Par ailleurs, le protocole d'accord du Projet d'Intérêt Majeur ne pouvant pas constituer une convention financière pour les opérations et études des premiers aménagements, les partenaires ont d'ores et déjà convenu de rattacher **la programmation et le financement des études pré-opérationnelles à la convention cadre**, dans la continuité de la période 2009 – 2015, et de mettre en place des conventions spécifiques pour les phases de travaux (conventions PRO et REA).

Le prolongement de la convention cadre s'avère donc nécessaire pour les partenaires de Toulouse EuroSudOuest au-delà de la première phase d'études 2009 – 2015 :

- elle constitue le cadre de gouvernance de Toulouse EuroSudOuest en phase opérationnelle dans la continuité de la phase d'études,
- elle définit le cadre financier et contractuel pour la programmation des études techniques (études préliminaires, études AVP) nécessaires aux futures opérations définies par le Comité de Pilotage.

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N° 5

Le présent avenant a pour objet d'actualiser le programme d'études et la programmation financière. Cet ajustement est sans incidence sur les cofinancements apportés par chaque partenaire pour le quatrième temps d'études 2016 – 2020.

ARTICLE 2 – THEMATIQUE D'ETUDES

L'article 3 « Thématiques et calendrier d'études - Quatrième temps d'études sur la période 2016-2020 » est modifié comme suit :

- Quatrième temps d'études sur la période 2016-2020.

L'objectif de ce temps d'études est :

- de définir les conditions de libération des fonciers ferroviaires et urbains, tout au long de la chaîne de libération : reconstitutions, démolition et remise en état (dont dépollution),
- de finaliser l'ensemble des études d'Avant-Projet (AVP) relatives à la première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau,
- d'initier, dans la continuité des études préliminaires engagées dans le cadre de l'avenant n°2, les études AVP nécessaires à l'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau à l'horizon de mise en service de la LGV Bordeaux – Toulouse et de la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express,
- de mettre en place, à l'échelle de Toulouse EuroSudOuest, des outils d'ordonnancement, de pilotage et de coordination (dont modèle 3D – BIM partagé),
- de poursuivre la phase réglementaire, en engageant la deuxième étape de concertation préalable portant sur le volet transport (schéma directeur du nœud ferroviaire de Toulouse puis Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau), ainsi que la réalisation de l'évaluation environnementale du Projet d'Intérêt Majeur Toulouse EuroSudOuest. Par ailleurs, la mise au point de la phase réglementaire nécessitera de s'adjoindre les compétences d'un AMO pour la préparation et l'organisation de l'enquête publique.

Le contenu technique et financier de ce nouveau temps d'études sera précisé dans la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011, dans le cadre de la cinquième modification de ce document.

ARTICLE 3 – PILOTAGE

L'article 3 issu de l'avenant n° 4 du 23 décembre 2016 consacrant le dispositif de gouvernance au-delà du programme d'études, est modifié comme suit :

- Article 3 – Pilotage unique

Les partenaires ont confirmé leur volonté de continuer à disposer, pour les phases pré-opérationnelles et opérationnelles de Toulouse EuroSudOuest, d'un dispositif de gouvernance unique, de nature à garantir la cohérence d'ensemble des projets et permettre la sécurisation des processus de décision de chaque opération.

Forts de la pertinence et de l'efficacité du dispositif de pilotage mis en place dès l'origine de la convention cadre, les partenaires sont convenus d'inscrire la mise en œuvre opérationnelle de Toulouse EuroSudOuest dans la gouvernance telle que définie à l'article 5 de la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009.

ARTICLE 4 – LE CADRE FINANCIER

Le contenu de l'article 6.1 « Le plan de financement de la convention d'études » est modifié comme suit :

Le montant total de la convention d'études est porté de 8 281 675 € hors taxe à 8 489 250 € hors taxe, soit une plus-value de 207 575 € hors taxe.

Cette plus-value correspond aux études AVP relatives à la première phase d'aménagement du PEM, engagées et préfinancées par Tisseo-SMTC, à l'issue du Comité de Pilotage du 5 octobre 2015.

ARTICLE 5 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention cadre signée le 30 décembre 2009 et amendée, une première fois, par avenant du 25 janvier 2013, une deuxième fois par avenant du 2 décembre 2013, une troisième fois par avenant du 31 décembre 2015, et une quatrième fois par avenant du 23 décembre 2016 non modifiées par le présent document, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse en sept exemplaires originaux, le **2 JUL. 2018**

Pour SNCF Réseau Occitanie,

Le Directeur Territorial Occitanie



M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités Occitanie,

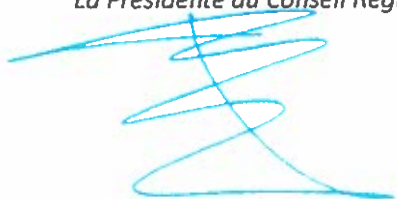
Le Directeur Régional

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'J' and 'R' followed by a horizontal line.

M. Jacques RASCOL

Pour le Conseil Régional d'Occitanie,

La Présidente du Conseil Régional



Madame Carole DELGA

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

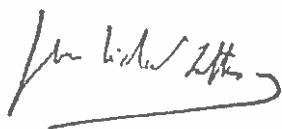
Le Président du Conseil départemental,



M. Georges MERIC

Pour le SMTC-Tissé

Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole



M. Jean-Luc MOUDENC

Pour l'Etat,

Le Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,



M. Pascal MAILHOS

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009**

AVENANT N° 6

ENTRE :

L'Etat,

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

Le Conseil Régional Occitanie

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

Tisséo-Collectivités

Toulouse Métropole

Europolia, SPLA de Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « Les Partenaires »



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

EXPOSÉ

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) à Toulouse, et la création d'une troisième ligne de métro en interconnexion avec la ligne A à Marengo, constitue une opportunité exceptionnelle pour étendre le centre-ville de Toulouse et consolider le système de transport en commun au cœur de la métropole.

L'Etat, la SNCF, la Région, le département de la Haute-Garonne, Tisséo et Toulouse Métropole, se sont engagés dès 2007 dans une démarche d'études en vue d'anticiper et accompagner les évolutions liées à la création d'une nouvelle centralité urbaine dans la continuité du centre-ville et à la restructuration de la gare de Toulouse Matabiau en grand pôle d'échanges contemporain.

L'Etat, le Conseil Régional Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole, ont signé le 30 décembre 2009, une convention cadre précisant :

- D'une part, les objectifs et enjeux de Toulouse EuroSudOuest ;
- D'autre part, sa gouvernance et en particulier, les différentes instances de pilotage ;
- Enfin, le plan de financement du programme d'études.

La convention cadre a été modifiée par avenants les 25 janvier 2013, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016 et 2 juillet 2018.

Le processus d'études est organisé en quatre temps :

- **Temps 1 : les études de programmation** permettant de définir précisément les différentes fonctionnalités qui structurent Toulouse EuroSudOuest et d'assurer la convergence entre les différents enjeux des projets.
- **Temps 2 : les études pré-opérationnelles** visant à élaborer, de manière conjointe, un Plan Guide urbain et un Plan Guide ferroviaire.
- **Temps 3 : les études préliminaires** des projets de Pôle d'Echanges Multimodal et ferroviaires, et la préparation des étapes réglementaires.
- **Temps 4 : les études nécessaires, sur la période 2016-2020**, à la poursuite de la préparation de la phase réglementaire des projets, à la finalisation des différentes études techniques (jusqu'aux Avants Projets - AVP) liées notamment à la première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau et aux conditions de libération des fonciers ferroviaires et urbains.

A ce jour, l'avancée significative de ce quatrième temps d'études permet, en retour, une progression soutenue dans la mise en œuvre opérationnelle du projet.

Sur le plan opérationnel, les travaux liés à l'amélioration du fonctionnement de la Gare de Toulouse Matabiau et à l'embellissement de ses abords, ont démarré en janvier 2017 :

- L'ensemble des aménagements liés à la gare, comme le remplacement des menuiseries monumentales, la restauration de la marquise, l'émergence du métro ou encore la mise en accessibilité du souterrain, seront livrés début 2020.
- La nouvelle dépose-minute, accessible depuis l'avenue de Lyon, a été mise en service en décembre 2017. Une dépose-minute provisoire, à Marengo, a été livrée en juillet 2018.

- Les travaux d'aménagements d'espaces publics sur les boulevards Pierre Sémard et Bonrepos et le parvis historique, seront quant à eux livrés fin 2019 avec une étape intermédiaire essentielle dans la reconfiguration de ce dernier espace : la mise en service, au printemps 2019, du parvis Canal, au niveau de l'écluse Bayard.

Sur le plan réglementaire, les phases de concertation réglementaires relatives au Schéma Directeur du Nœud Ferroviaire de Toulouse (projet en interface), au futur Pôle d'Echanges Multimodal et au projet de création de la ZAC Toulouse EuroSudOuest, ont été menées respectivement en 2017 et 2018.

De même, et sur la base d'une évaluation environnementale réalisée à l'échelle du territoire de projet (135 hectares) et sur l'ensemble de ses composantes, l'enquête publique de Toulouse EuroSudOuest sera organisée au printemps 2019 (du 14 mars au 30 avril 2019).

Conformément aux dispositions de l'article L123-6 du code de l'environnement, les différentes enquêtes publiques requises par la réglementation dans le cadre du projet, sont rassemblées au sein de l'enquête publique unique de Toulouse EuroSudOuest :

- La déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des opérations urbaines structurantes de Toulouse EuroSudOuest.
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulouse Métropole – Commune de Toulouse – et du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) de Toulouse ;
- La détermination des parcelles à déclarer cessibles nécessaires à la réalisation de l'opération ;
- Le permis de construire de la Tour Occitanie.
- Le dossier de classement/déclassement des voiries.

Sur le plan technique, la finalisation des différentes études de définition des conditions de libération des fonciers ferroviaires permettra de présenter, au Comité de pilotage prévu à l'été 2019, le protocole foncier.

Dans la continuité du dispositif d'études partenarial, le Comité de pilotage du 19 octobre 2017 a confirmé la nécessité d'engager une nouvelle phase d'études, centrée sur le PEM de Toulouse Matabiau, en vue de présenter conjointement, à l'été 2019, un projet technique et un montage juridique et financier.

Par ailleurs, l'avancée du projet en phase opérationnelle implique des évolutions liées aux modalités de financement de ce cinquième temps d'études : modification des clés de financement « historiques », décroisement des cofinancements pour améliorer l'efficacité du partenariat financier et intervention de co-financeurs privés, comme l'Institut de Recherche & Développement (R&D) Efficacy, Indigo et Effia, concessionnaires d'ouvrages de stationnement, et d'Europolia, en sa qualité d'Aménageur.

En effet, Europolia, Société publique locale d'aménagement (SPLA) créée en 2010 par Toulouse Métropole et la Région, pour la réalisation du nouveau Parc des Expositions et Centre de Conventions

et le projet Toulouse EuroSudOuest, assure depuis sa création la coordination entre les partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest, notamment en matière d'études définies et financées en commun.

La maîtrise d'ouvrage du projet urbain lui a été déléguée par Toulouse Métropole dans le cadre d'une concession d'aménagement, adoptée par délibération du 3 octobre 2017, ladite concession d'aménagement portant sur un périmètre de 135 hectares.

Enfin, il est précisé que le Projet d'Intérêt Majeur est abandonné au profit de nouveaux dispositifs introduits par la Loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite Loi Elan :

- La Grande Opération d'Urbanisme (GOU), dispositif inspiré des OIN, pour les opérations d'aménagement de grande ampleur ;
- Le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), outil contractuel incluant un volet financier.

Cette évolution fait suite à une saisine du Préfet par le Président de Toulouse Métropole en date du 23 mai 2018. Toulouse EuroSudOuest répondant aux critères de définition d'une GOU, un accord de principe a été donné, le 28 juin 2018, par le Préfet.

Le Comité de pilotage du 18 octobre 2018, après avoir acté le principe de cette évolution, a fixé le cadre d'élaboration de ce nouveau dispositif partenarial :

- Dans un premier temps, les partenaires seront informés, par le Président de Toulouse Métropole, de l'abandon du PIM au profit d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) à l'appui d'une Grande Opération d'Urbanisme (GOU).
- Dans un second temps, un dispositif de travail dédié, associant l'ensemble des partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest, sera mis en place, en vue d'une présentation au sein des instances de gouvernance de Toulouse EuroSudOuest au printemps 2019.

Ceci étant exposé, le cinquième temps d'études du dispositif partenarial et les principes de financement associés ayant été validés par le Comité de Pilotage du 18 octobre 2018, il convient d'actualiser la convention cadre d'études partenariale de Toulouse EuroSudOuest en conséquence.

ARTICLE 1 – OBJET DE L’AVENANT N° 6

Le présent avenant a pour objet de modifier la convention cadre d’études partenariales du 30 décembre 2009, modifiée par avenants, les 5 septembre 2012, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016 et 2 juillet 2018, afin de prendre en compte les principes d’évolution du dispositif initialement arrêté, tant en contenu, en partenariat, qu’en coût.

ARTICLE 2 – THEMATIQUE D’ETUDES

L’article 3 « Thématiques et calendrier d’études » est complété comme suit :

- **Cinquième temps d’études sur la période 2018-2020.**

L’objectif de ce temps d’études, centré sur la deuxième phase opérationnelle du PEM, est :

- De définir le montage immobilier, foncier et financier du PEM, en vue de disposer d’une analyse consolidée permettant de vérifier la faisabilité financière de cet équipement ;
- D’engager une étude urbaine du quartier gare ainsi que la conception du bâtiments voyageurs de Marengo, avec pour objectif de retenir un prestataire unique (maître d’œuvre), via la constitution d’un groupement de commande, associant l’ensemble des maîtres d’ouvrages du PEM.
- De réaliser, dans la continuité du schéma directeur de la signalétique du PEM, des études de conception signalétique ;
- D’actualiser un ensemble de données techniques et financières ou encore de mener des études spécifiques, comme la faisabilité du stationnement de bus au gaz ou l’introduction de dispositifs innovants en matière de production et de gestion de l’énergie au niveau urbain.

Le contenu technique et financier de ce nouveau temps d’études sera précisé dans la convention d’application administrative et financière du 2 février 2011, dans le cadre de la sixième modification de ce document.

ARTICLE 3 – PILOTAGE DU PROJET

L’article 5 « Les conditions de pilotage politique et techniques » est modifié comme suit :

Le partenariat de la convention d’études regroupe :

- L’Etat ;
- Le Conseil Régional Occitanie ;
- Le Conseil départemental de la Haute-Garonne ;
- SNCF Réseau ;
- SNCF Mobilités ;
- Tisseo-Collectivités ;
- Toulouse Métropole ;
- Europolia, SPLA de Toulouse Métropole.

Le pilotage politique et technique s’organise autour de deux instances : le Comité de Pilotage et le Comité Technique.

La coordination, l’assemblage et la cohérence technique de la démarche d’études de Toulouse EuroSudOuest sont assurés par Europolia – SPLA de Toulouse Métropole.

5.1 - Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage assure la coordination globale et le pilotage d'ensemble de la convention d'études. Il est présidé par le Président de Toulouse Métropole ou son représentant et est composé de :

- Monsieur le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ou son représentant ;
- Madame la Présidente du Conseil Régional Occitanie ou son représentant ;
- Monsieur le Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne ou son représentant ;
- Monsieur le Président de SNCF Réseau ou son représentant ;
- Monsieur le Président de SNCF Mobilités ou son représentant ;
- Monsieur le Président de Tisséo-Collectivités ou son représentant ;
- Monsieur le Président de Toulouse Métropole ou son représentant ;
- Monsieur le Président d'Europolia ou son représentant.

Le Comité de Pilotage a pour mission :

- De valider le plan de financement du dispositif d'études ;
- De valider les conclusions des études réalisées ;
- De veiller à la cohérence de la démarche d'études.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par le Comité Technique qui prépare les dossiers, réalise et diffuse les comptes rendus. En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs à la convention pourront être invités au Comité de Pilotage par son Président.

5.2 - Le Comité Technique

Le Comité de Pilotage est assisté par un Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation et de validation des études. Il est composé par :

- Le représentant de l'Etat désigné par le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne ;
- Le représentant du Conseil Régional d'Occitanie désignée par sa Présidente ;
- Le représentant du Conseil départemental de la Haute-Garonne désigné par son Président ;
- Le représentant de SNCF Réseau désigné par son Président ;
- Le représentant de SNCF Mobilités désigné par son Président ;
- Le représentant de Tisséo-Collectivités désigné par son Président ;
- Le Directeur Général des Services de Toulouse Métropole ;
- Le Directeur Général d'Europolia.

Le Comité Technique a pour mission :

- De coordonner les études ;
- D'instruire les différentes étapes d'avancement des études et de définition du projet ;
- D'instruire et de valider les conclusions de chaque étude en fonction des orientations du Comité de Pilotage ;
- De préparer les réunions du Comité de Pilotage ;
- De coordonner l'intervention des partenaires ;
- D'assurer le suivi financier du programme d'études ;
- D'anticiper les problèmes de tous ordres.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par la Direction Générale des Services de Toulouse Métropole, assistée d'Europolia.

ARTICLE 4 – LE CADRE FINANCIER

Le contenu de l'article 6.1 « Le plan de financement de la convention d'études » est remplacé par la formulation suivante :

Le montant total de la convention d'études est porté de 8 489 250 € hors taxe à 9 065 800 € hors taxe, soit une plus-value de 576 550 € hors taxe, correspondant au besoin de financement complémentaire du cinquième temps d'études 2018-2020, lié à la phase 2 du PEM de Toulouse Matabiau, réparti comme suit :

Etudes	Moa	Montant (€ HT)
PEM - Modèle énergétique - partenariat Efficacy	Europolia	133 000 €
PEM - AMO financière, contractuelle et juridique	Europolia	148 550 €
PEM - Actualisation du chiffrage - Test de sensibilité	Europolia	25 000 €
PEM - Actualisation du Schéma Directeur - Complexe BV / Métro	Europolia	50 000 €
PEM - Etude de conception signalétique	SNCF Gares & Connexions	50 000 €
PEM - Faisabilité technique du stationnement de bus au gaz	Europolia – Tisseo Collectivités	50 000 €
PEM - AMO programme du bâtiment voyageurs et salle d'échanges	SNCF Gares & Connexions	20 000 €
PEM / PGU - AMO pour la création d'un groupement de commande et la préparation d'une consultation urbaniste - architecte	Europolia	50 000 €
PEM / PGU - Actualisation étude accessibilité / Stationnement Toulouse EuroSudOuest	Europolia	50 000 €

A cet effet, les partenaires s'engagent à cofinancer les études sur la période 2018 – 2020, selon la clé de répartition et dans la limite des montants indiqués ci-dessous :

Partenaires	Montant	%
Etat	-	-
Conseil Régional	90 524 €	16%
Conseil départemental	35 000 €	6%
SNCF	171 448 €-	30%
<i>SNCF Réseau</i>	-	
<i>SNCF Mobilités</i>	113 024 €-	
<i>SNCF Immobilier</i>	58 424 €	
Tisséo-Collectivités	103 024 €	18%
Toulouse Métropole	42 100 €	7%
Europolia	89 455 €	16%
Autres	Montant	%
Efficacity	35 000 €	7%
Effia	5 000 €	
Indigo	5 000 €	
Total	576 550 €	100%

Les modalités de financement seront reprises aux termes d'un avenant à la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011, modifiée par avenants, les 5 septembre 2012, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016 et 2 juillet 2018.

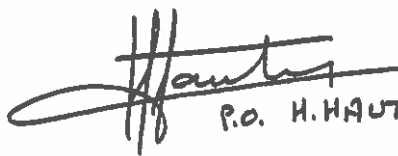
ARTICLE 5 – DISPOSITIONS DIVERSES

Les dispositions de la Convention cadre signée le 30 décembre 2009 et amendée, par avenants en date des 25 janvier 2013, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016 et 2 juillet 2018 non modifiées par le présent document, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse en huit exemplaires originaux, le **– 8 OCT. 2019**

Pour SNCF Réseau,

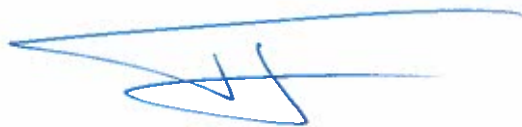
Le Directeur Régional Midi-Pyrénées


P.O. H. HAUTEM

M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées



M. Jacques RASCOL

Pour le Conseil Régional d'Occitanie,

La Présidente du Conseil Régional



Madame Carole DELGA

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil départemental,



M. Georges MERIC

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole



M. Jean-Luc MOUDENC

Pour Tisséo-Collectivités

Le Président



M. Jean-Michel LATTES

Pour Europolia, SPLA de Toulouse Métropole,

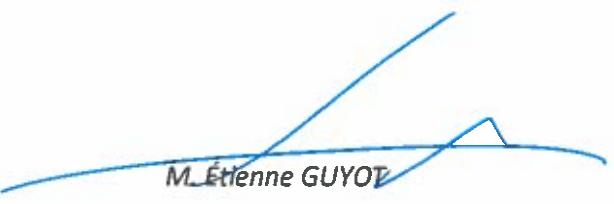
Le Directeur Général d'Europolia



M. Raphaël CATONNET

Pour l'Etat,

Le Préfet de la Région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,



M. Étienne GUYOT

CONVENTION CADRE
ETUDES PARTENARIALES 2009 – 2013
PROJET URBAIN
DU POLE MULTIMODAL MATABIAU – MARENGO – PERIOLE – RAYNAL
ET SA CENTRALITE URBAINE ASSOCIEE

CONVENTION D'APPLICATION
ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

Entre:

- **L'Etat**, représenté par Monsieur Dominique BUR, Préfet de la Région Midi-Pyrénées
- **Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées**, dont le siège est à Toulouse (31000), 22 boulevard du Maréchal Juin, identifié au SIRET sous le numéro 233 1000 15000 12, représenté par son Président, Monsieur Martin MALVY, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération de la Commission Permanente en date du 8 juillet 2010.
- **Le Conseil Général de la Haute-Garonne**, dont le siège est à Toulouse (31000), 1 boulevard de la Marquette, identifié au SIREN sous le numéro 223 100 017, représenté par son Président, Monsieur Pierre IZARD, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil Général en date du 23 juin 2010.
- **La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, Etablissement Public Industriel et Commercial, inscrite au Registre des Commerces et des Sociétés de Paris sous le n° B 552 049 447, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchoffe 75014 PARIS, représentée par Monsieur Pierre MEYER, Directeur Régional Midi Pyrénées.
- **RFF**, Etablissement Public Industriel et Commercial, dont le siège social est à PARIS (75 648), 92 avenue de France, identifié au SIRET, sous le numéro 412 280 737 000 13, représenté par Monsieur Christian DUBOST, Directeur Régional Midi-Pyrénées.
- **La Communauté Urbaine du Grand Toulouse**, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est à Toulouse (31505), 1 place de la Légion d'Honneur, identifiée au SIREN sous le numéro 243 100 518, représentée par Monsieur Pierre COHEN, président de ladite communauté urbaine, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil de Communauté en date du 9 avril 2010.

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Préambule

L'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, la SNCF, RFF et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, ont signé en décembre 2009 une Convention cadre d'études partenariale pour le projet urbain du pôle d'échanges multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et sa centralité associée.

Cette Convention cadre s'appuie sur une volonté partagée des Partenaires signataires de s'associer dans une démarche de projet urbain pour répondre aux enjeux d'intermodalité, de déplacements, d'accessibilité, de développement ferroviaire et de programmation urbaine liés à la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse dans le cadre des Grands Projets du Sud-Ouest et son prolongement à terme vers la Méditerranée.

En complément des documents de programmation des études, la Convention cadre précise que les modalités de gestion administrative et financière feront l'objet d'une Convention d'application validée par le Comité de Pilotage (article 6.2).

A cet effet, les Partenaires se sont mis d'accord sur les modalités de gestion administrative et financière de la Convention cadre qui font l'objet de la présente Convention.

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

1. Objet de la Convention

La présente Convention a pour objet de définir les modalités de gestion administrative et financière de la Convention cadre, mentionnée dans le Préambule.

2. Gestion administrative et financière de la Convention cadre.

2.1. Programmation financière.

La programmation financière de la Convention cadre s'effectue, en euros courants Hors Taxe, dans la limite des participations définies à l'article 6.1 de ladite Convention, signée le 30 décembre 2009.

Le montant mentionné par la Convention cadre, au titre des études, est de 4 000 000 €, répartis comme indiqué ci-dessous :

- Etat : 1 000 000 €, soit 25%,
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées : 1 000 000 €, soit 25%,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : 333 333 €, soit 8,3333 %,
- RFF : 333 333 €, soit 8,3333 %,
- SNCF : 333 333 €, soit 8,3333 %,
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse : 1 000 001 €, soit 25%.

La programmation financière de la Convention cadre est établie sur la base d'un programme d'études pluriannuel validé par le Comité de Pilotage.

La programmation financière initiale, reprise sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint en annexe à la présente Convention, indique pour chacune des études :

- leur coût estimé (hors taxe),
- les clés de répartition de leur financement entre les Partenaires.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2.2. Actualisation de la programmation financière.

La programmation financière initiale indique un coût des études établi à titre prévisionnel, servant de base pour l'engagement financier des Partenaires et définissant, étude par étude, le taux de participation de chacun d'entre eux.

Des évolutions du coût prévisionnel des études, en plus value ou moins value, pouvant intervenir lors de leur engagement et de leur paiement, la programmation financière de la Convention cadre peut faire l'objet d'actualisation afin de tenir compte des évolutions constatées.

L'actualisation financière, validée par le Comité de Pilotage, est réalisée dans la limite des participations financières définies, en valeur absolue, à l'article 6.1 de la Convention cadre.

Cette actualisation donne lieu, lors de l'évaluation annuelle du programme d'études, à l'établissement d'un avenant, destiné à mettre à jour le tableau de financement prévisionnel annexé aux présentes.

- **Actualisation in itinere : la gestion des écarts.**

En cas de surcoût éventuel, chaque Maître d'ouvrage propose, au Comité de Pilotage, les solutions permettant de garantir l'équilibre financier de la Convention cadre :

- modifier le niveau des prestations,
- proposer une évolution du programme et/ou du calendrier de réalisation,
- redéployer, dans un premier temps, et jusqu'à épuisement des possibilités, les budgets au sein de son périmètre de maîtrise d'ouvrage,
- redéployer, dans un second temps, le Programme d'études
- ...

Le Comité de Pilotage doit, alors, à brève échéance, convenir de la réponse à apporter.

Dans l'hypothèse d'une actualisation du Programme d'études, le Comité de Pilotage en évalue l'impact, au regard de la programmation financière de la Convention cadre :

- s'il existe un risque de dépassement du montant total de la Convention cadre défini à l'article 6.1, la révision du Programme d'Etudes sera écartée,
- si le Comité de Pilotage valide le redéploiement du Programme d'études, un avenant à la présente convention actualisera le tableau financier prévisionnel joint en annexe, dans le cadre de l'évaluation annuelle du Programme d'études.

- **Actualisation ex post : évaluation annuelle du programme d'études.**

Une évaluation annuelle du Programme d'Etudes est présentée en Comité de Pilotage. Elle inclut en particulier :

- le niveau d'engagement des études,
- un échéancier de réalisation des études en cours,
- une synthèse des études réalisées,
- la gestion des écarts de coût, « in itinere ».

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Au regard de cette évaluation et sur proposition du Comité Technique, le Comité de Pilotage examine les actualisations nécessaires du Programme d'études :

- actualisation programmatique : annulation / programmation d'études,
- actualisation de réalisation : échancier / phasage,
- actualisation financière : coût total / participation financière.

L'actualisation financière consolide les écarts de coût observés entre le coût prévisionnel des études, les montants engagés (sur la base du résultat des consultations des bureaux d'études) et les montants payés (sur la base du décompte final établi par chaque Maître d'ouvrage).

Un bilan est effectué au niveau global et sous réserve d'une validation par le Comité de Pilotage, un avenant est conclu pour définir les modalités de répartition des économies et des surcoûts entre les signataires de la convention dans la limite des participations financières définies à l'article 6.1. de la Convention cadre.

En cas d'économie globale, les sommes dégagées sont affectées par le Comité de Pilotage :

- en priorité, aux études qui présentent un dépassement du coût prévisionnel (cf. 2.2. La gestion des écarts),
- au financement de nouvelles études.

En cas de dépassement du montant global de la Convention, le Comité de Pilotage définit les économies à réaliser en révisant les objectifs et le coût des études non engagées voire en annulant certaines études.

Les décisions financières du Comité de Pilotage donnent ensuite lieu à l'établissement d'un nouveau tableau de financement validé par les Partenaires, sous la forme d'un avenant à la présente Convention.

2.3. Résiliation de la Convention cadre - Conséquences

En cas de résiliation de la Convention cadre, les partenaires s'engagent à rembourser à chaque Maître d'ouvrage les dépenses réalisées, y compris celles d'entres elles qui résulteraient d'une résiliation des contrats passés par le Maître d'ouvrage pour la réalisation des études, sur la base d'un relevé de dépenses final et au prorata de leur taux de participation au projet.

Sur cette base, chaque Maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde, auprès des Partenaires, au prorata de leur participation.

3. Gestion administrative et financière des études.

3.1. Maîtrise d'ouvrage des études.

Les maîtrises d'ouvrage sont définies dans le programme d'études en fonction des objectifs des études et des champs de compétence techniques et réglementaire de chacun des Partenaires.

Les dépenses exposées par le Maître d'ouvrage excluent toute rémunération à ce titre. En revanche, le programme d'études validé par les organes délibérants ou décisionnaires des partenaires, pourra inclure la possibilité de recourir à une assistance à maîtrise d'ouvrage, dont le coût sera précisé dans le plan prévisionnel de financement validé par les partenaires.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Il est précisé que la maîtrise d'ouvrage des études ne préjuge pas de l'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase de réalisation.

Chaque Maître d'ouvrage assure la conduite des études qui lui sont confiées, à savoir :

- la rédaction d'un cahier des charges définissant les objectifs, les attendus et les conditions de pilotage de l'étude,
- la mise en œuvre d'une procédure de mise en concurrence,
- la rédaction d'un rapport d'analyse permettant de retenir le prestataire,
- la désignation du prestataire.

La conduite des études s'inscrivant à l'intérieur d'un partenariat de projet, chaque Maître d'ouvrage soumet, pour avis, au Comité Technique :

- le cahier des charges de l'étude,
- le choix du prestataire qu'il a retenu, avant sa désignation.

Toute modification du cahier des charges devra faire l'objet d'un avenant qui sera soumis, pour avis, au Comité Technique.

Le Maître d'ouvrage s'engage à informer le Comité de Pilotage du risque de résiliation des contrats signés avec son ou ses prestataires.

Il est d'ores et déjà précisé que le plan de financement ne prévoit pas la prise en charge d'éventuelles indemnités versées au prestataire par le Maître d'ouvrage de l'étude à la suite d'une résiliation amiable de contrat ou d'une résiliation contentieuse. Ces indemnités resteront à la charge de chaque Maître d'ouvrage.

Les économies résultant de l'application de pénalités de tout ordre par le Maître d'ouvrage resteront entièrement dévolues au Maître d'ouvrage et ne feront pas l'objet d'une répartition entre les différents Partenaires.

Le Maître d'ouvrage pourra recourir à un prestataire *in house* ou à une entreprise liée, sous réserve du respect, pour les partenaires qui y sont soumis, de la réglementation applicable en matière de publicité et de mise en concurrence.

Lorsque le Maître d'ouvrage a recours à un prestataire *in house* ou à une entreprise liée, il soumet, pour validation, au Comité de Pilotage :

- le cahier des charges de l'étude,
- la proposition technique et financière du prestataire *in house* ou de l'entreprise liée.

En cas de désaccord, le Maître d'ouvrage se charge de faire adapter la proposition du prestataire *in house* ou de l'entreprise liée avant d'engager l'étude.

3.2. Cofinancement des études.

Le Maître d'ouvrage effectue les appels de fonds en direction des Partenaires à la fin de chacune de ses études, sur la base du réalisé.

Le Maître d'ouvrage adresse aux Partenaires, dont la domiciliation de la facturation est indiquée à l'article 3.4, un appel de fonds, après achèvement et remise des livrables de l'étude, paiement du solde prestataire et sur présentation d'un bilan financier général de

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

l'étude, certifié exact, qui comporte le détail des toutes les dépenses réalisées et effectivement payées, déduction faite des pénalités de tout ordre appliquées par le Maître d'Ouvrage.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à fournir, sur simple demande, aux Partenaires qui en feraient la demande la copie des factures acquittées ou toute pièces comptables de valeur probante équivalente figurant dans le bilan financier général.

Cet appel de fonds est effectué, auprès des Partenaires, selon les clés de répartition fixées par étude et figurant dans le tableau de financement prévisionnel, joint à la présente Convention.

Les cofinancements s'effectueront sur le montant Hors Taxes, chaque Maître d'ouvrage prenant à sa charge la gestion de la TVA, en fonction de son régime.

3.3. Paiement des appels de fonds

Le paiement des appels de fonds par les Partenaires interviendra dans un délai maximal de 40 jours ouvrables après réception de l'appel de fonds, jugé recevable par les Partenaires, la notion de jour ouvrable s'entendant tous les jours de la semaine, à l'exception des dimanches et des jours fériés chômés.

Passé ce délai, le Maître d'ouvrage recevra une indemnisation dont le montant sera calculé en appliquant au montant dû, le taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée par la Banque Centrale Européenne en vigueur à la date d'émission de la facture, majoré de sept points de pourcentage.

3.4. Domiciliation de la facturation.

Nom du Partenaire	Nom et Coordonnées du Service Responsable de la facturation	Adresse de facturation
Etat	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement STID / Unité soutien	Cité Administrative Bureau C435 2 bd. Armand Duportal - BP 80002 31074 TOULOUSE CEDEX 9
Conseil Régional	Mr le Président du Conseil Régional Direction des Transports	Hôtel de Région 22 boulevard du Maréchal Juin 31 000 TOULOUSE
Conseil Général	Mr le Président du Conseil Général Direction des Transports	1 boulevard de la Marquette 31090 TOULOUSE CEDEX
SNCF	Centre de Comptabilité Fournisseurs (CCF)	TSA 50810 69908 LYON CEDEX 20
RFF	Pôle Finances et Achats Service Finances et Gestion des Flux – Unité Back Office Exploitation	92 avenue de France 75 648 PARIS CEDEX 13
Communauté Urbaine du Grand Toulouse	Direction Méthodes et Ressources Finances - Marchés Publics	Immeuble Marengo Boulevard 6 rue René Leduc BP 35821 31 505 TOULOUSE CEDEX 5

3.5. Propriété et diffusion des études.

Chaque étude réalisée, dans le cadre de la Convention cadre, appartient au Maître d'ouvrage correspondant qui est autorisé à l'exploiter, la reproduire, totalement ou partiellement dans le cadre de ses compétences.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Les résultats des études, après avoir fait l'objet d'une validation par le Comité de Pilotage, sont communiqués, par le Maître d'Ouvrage, à l'ensemble des Partenaires de la Convention cadre.

Par ailleurs, le Maître d'ouvrage de chaque étude, signataire de la présente convention, s'engage à désigner les Partenaires dans les documents particuliers de chaque marché relatif à l'étude qu'il conclut, qui bénéficient des mêmes droits et sont soumis aux mêmes obligations que lui-même pour l'utilisation de l'étude.

La liste de ces tiers désignés figure dans les documents particuliers de chaque marché conclu en vue d'une étude.

Toutefois, dans l'hypothèse où un maître d'ouvrage se trouve dans l'impossibilité, pour quelque raison que ce soit, de désigner les Partenaires dans les documents particuliers de chaque marché relatif à cette étude qu'il conclut, en tant que bénéficiaires des mêmes droits et soumis aux mêmes obligations que lui-même pour l'utilisation de l'étude, il est convenu que toute utilisation de l'étude par les Partenaires, autres que le Maître d'ouvrage, sera subordonnée à la signature d'un acte exprès de cession des droits de représentation et de reproduction de cette étude à leur profit par le titulaire du marché, étant précisé que cette cession ne pourra intervenir qu'à la condition expresse que la TVA soit réintégrée dans les montants de cofinancement de ladite étude.

La communication des études étant soumise aux lois et règlements en vigueur, toute autre diffusion est subordonnée à l'accord écrit préalable du Maître d'Ouvrage.

4. Modification ou résiliation de la présente Convention.

Toute modification de la présente Convention fera l'objet d'un avenant, accepté par l'ensemble des Partenaires.

La Convention peut être résiliée de plein droit par chacun des Partenaires, en cas de non respect par l'un des autres Partenaires des engagements pris au titre de la présente, à l'expiration d'un délai de un (1) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Les conséquences de la résiliation de la présente Convention sont régies selon les modalités définies à l'article 2.3. des présentes.

5. Litiges

En cas de désaccord sur l'interprétation ou l'application des engagements réciproques, les Partenaires 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.

6. Durée de la Convention

La présente Convention est applicable dès la signature du dernier Partenaire et ce, jusqu'à l'achèvement des études partenariales, objet de la Convention cadre ainsi que du paiement de toutes les dépenses appelées par le Maître d'ouvrage auprès des Partenaires co-financeurs.

7. Mesures d'ordre

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

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

Pour l'exécution de la présente Convention, les Partenaires font élection de domicile en leur siège respectif.

8. Pièce(s) contractuelle(s) figurant en annexe

Tableau de financement prévisionnel.

La présente Convention est établie en six exemplaires originaux.

Le..... 02 FEV. 2011.....

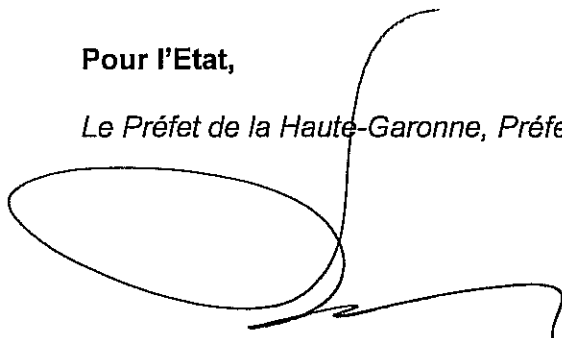
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Etudes	Matin d'ouvrage	Coût total	Echéance (démarçage)	Etat	%	Conseil Régional	%	Conseil Général	%	RFF	%	SNCF	%	Grand Total	%
1 - INTERMODALITE															
Evaluation de l'offre ferroviaire et des conditions de desserte des territoires infra-régionaux	Conseil Régional	200 000	T1 2010 / T4 2010	50 000	25%	100 000	50%	18 667	9%	18 667	9%	18 667	9%	50 000	25%
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phase 1	CUGT	150 000	T1 2010 / T3 2010	37 500	25%	37 500	25%	12 500	8%	12 500	8%	12 500	8%	37 500	25%
Etat des lieux et libération du programme directeur															
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phase 2	SNCF	120 000	T2 2010 / T4 2010	30 000	25%	30 000	25%	10 000	8%	10 000	8%	10 000	8%	30 000	25%
Programme fonctionnel : bâtiment voyageurs, parcs et terrasses associées	Conseil Général	50 000	T2 2010 / T4 2010	12 500	25%	4 167	8%	12 500	25%	4 167	8%	4 167	8%	12 500	25%
Programme fonctionnel : gare multimodale	CUGT	50 000	T2 2010 / T4 2010	12 500	25%	4 167	8%	4 167	8%	4 167	8%	4 167	8%	12 500	25%
Programme fonctionnel : métro, tramway et bus urbains														20 833	10%
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phase 3															
Intégration fonctionnelle et définition du schéma directeur	CUGT	570 000	T4 2010 / T2 2011	142 500	25%	178 833	31%	55 833	10%	47 500	8%	67 500	12%	60 833	10%
														80 833	14%
2 - ACCESSIBILITE															
Schéma directeur d'accessibilité et desserte externe du pôle multimodal et de son projet urbain associé	CUGT	150 000	T1 2010 / T4 2010	37 500	25%	37 500	25%	37 500	25%					37 500	25%
Prévisibilité technique et financière des infrastructures de desserte	CUGT	50 000	T4 2010 / T1 2011	12 500	25%	12 500	25%	12 500	25%					12 500	25%
Etude globale de stationnement : stratégie et mise en œuvre	CUGT	75 000	T4 2010 / T2 2011	18 750	25%	18 750	25%	0 250	0%	0 250	0%	0 250	0%	18 750	25%
				68 750	25%	68 750	25%	58 250	20%	6 250	2%	6 250	2%	68 750	25%
3 - PROGRAMMATION URBANE															
Programme fonctionnel - objectif et phasage	CUGT	50 000	T4 2010 / T2 2011	12 500	25%	12 500	25%	12 500	25%					12 500	25%
Etude de faisabilité d'une plate-forme multimodale ter - route de logistique urbaine	CUGT	70 000	T1 2010 / T3 2010	17 500	25%	17 500	25%	5 833	9%	5 833	9%			17 500	25%
Programme commercial et commercial existant	CUGT	50 000	T4 2010 / T2 2011	12 500	25%	12 500	25%					12 500	25%	12 500	25%
Programme commercial existant	CUGT	50 000	T4 2010 / T2 2011	12 500	25%	12 500	25%							12 500	25%
Programme commercial existant	CUGT	50 000	T4 2010 / T2 2011	12 500	25%	12 500	25%							12 500	25%
Programme des équipements publics	CUGT	50 000	T4 2010 / T2 2011	12 500	25%	12 500	25%	12 500	25%					12 500	25%
Analyse foncière des usages urbains existants - Définition d'un cadre d'action foncière	CUGT	50 000	T3 2010 / T1 2011	12 500	25%	12 500	25%	12 500	25%					12 500	25%
				80 000	25%	80 000	25%	55 833	17%	5 833	2%	18 333	6%	80 000	25%
4 - FONCTIONNALITES ET FONCIERS FERROVIAIRES															
Faisabilité technique et financière de la couverture des voies	RFF	100 000	T1 2010 / T3 2010	25 000	25%	25 000	25%			25 000	25%			25 000	25%
Etudes des besoins de montage et de maintenance TER	Conseil Régional	100 000	T1 2010 / T4 2010	25 000	25%	25 000	25%			25 000	25%			25 000	25%
Etudes des besoins de montage et de maintenance TGV (Train Auto à la Grande Vitesse)	RFF	100 000	T1 2010 / T4 2010	25 000	25%	25 000	25%			25 000	25%			25 000	25%
Ordonnance des conditions de libération des terrains ferroviaires SNCF impactés par le pôle d'échanges multimodal et le projet urbain	SNCF	100 000	T2 2010 / T2 2011	25 000	25%	25 000	25%			25 000	25%			25 000	25%
Etablissement du schéma général de redéploiement des activités ferroviaires des sites de Matabiau - Pétrole - Raynal	RFF	100 000	T2 2010 / T2 2011	25 000	25%	25 000	25%			25 000	25%			25 000	25%
				125 000	25%	125 000	25%			100 000	20%	75 000	15%	75 000	15%
5 - PROJET URBAIN															
Intégration urbaine du pôle multimodal et rédaction du cahier des charges des marchés de définition	CUGT	100 000	T4 2010 / T4 2011	25 000	25%	25 000	25%	8 333	6%	8 333	6%	8 333	6%	25 000	25%
Elaboration du projet urbain Matabiau - Marengo - Raynal - Pétrole	CUGT	1 000 000	T4 2011 / T4 2012	250 000	25%	200 000	20%	83 333	8%	83 333	8%	83 333	8%	300 000	30%
				275 000	25%	225 000	20%	91 667	9%	91 667	9%	91 667	9%	325 000	30%
6 - PILOTAGE ET MISE EN ŒUVRE															
Assistance à l'achèvement d'ouvrage : schéma de synthèse du secteur Matabiau - Marengo - Raynal - Pétrole	CUGT	200 000	T1 2010 / T4 2012	50 000	25%	50 000	25%	16 667	8%	16 667	8%	16 667	8%	50 000	25%
Définition du mode de réalisation du projet urbain du pôle multimodal	CUGT	50 000	T1 2011 / T4 2011	12 500	25%	12 500	25%	4 167	8%	4 167	8%	4 167	8%	12 500	25%
Communication et concertation	CUGT	100 000	T2 2010 / T4 2012	25 000	25%	25 000	25%	8 333	8%	8 333	8%	8 333	8%	25 000	25%
				87 500	25%	87 500	25%	29 167	8%	29 167	8%	29 167	8%	87 500	25%
7 - ETUDES AVANT-PROJET															
Etudes avant-projet	CUGT	885 000	T1 2012 / T4 2012	221 250	25%	237 817	27%	44 583	5%	52 017	6%	48 417	5%	202 817	32%
				221 250	25%	237 817	27%	44 583	5%	52 017	6%	48 417	5%	202 817	32%
TOTAL		4 000 000	2009 / 2011	1 000 000	25%	1 000 000	25%	333 333	8%	333 333	8%	333 333	8%	1 000 000	25%

Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour l'Etat,

Le Préfet de la Haute-Garonne, Préfet de la Région Midi-Pyrénées

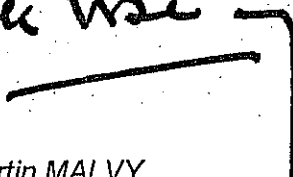
A large, stylized handwritten signature in black ink, featuring a prominent loop and a long horizontal stroke.

M. Dominique BUR

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional

hsk wse



M. Martin MALVY

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour le Conseil Général de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil Général,



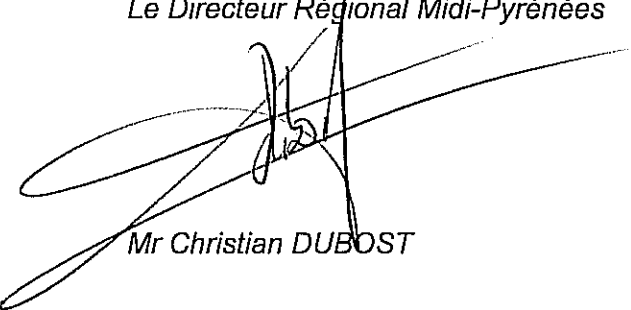
M. Pierre IZARD

DOCUMENT DE TRAVAIL

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour Réseau Ferré de France,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées



Mr Christian DUBOST

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour la SNCF,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a series of vertical strokes and a final flourish.

M. Pierre MEYER

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour la Communauté Urbaine du Grand Toulouse,

Le Président de la Communauté Urbaine



M. Pierre COHEN

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

CONVENTION CADRE

ETUDES PARTENARIALES 2009 – 2013

PROJET URBAIN
DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL MATABIAU – MARENGO
PERIOLE – RAYNAL
ET SA CENTRALITE ASSOCIEE

CONVENTION D'APPLICATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

AVENANT N° 1

Entre:

- **L'Etat**, représenté par Monsieur Henri-Michel COMET, Préfet de la Région Midi-Pyrénées
- **Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées**, dont le siège est à Toulouse (31000), 22 boulevard du Maréchal Juin, identifié au SIRET sous le numéro 233 1000 15000 12, représenté par son Président, Monsieur Martin MALVY, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération de la Commission Permanente en date du 09/02/12
- **Le Conseil Général de la Haute-Garonne**, dont le siège est à Toulouse (31000), 1 boulevard de la Marquette, identifié au SIREN sous le numéro 223 100 017, représenté par son Président, Monsieur Pierre IZARD, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil Général en date du 29/02/12.
- **La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, Etablissement Public Industriel et Commercial, inscrite au Registre des Commerces et des Sociétés de Paris sous le n° B 552 049 447, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte 75014 PARIS, représentée par Monsieur Pierre MEYER, Directeur Régional Midi Pyrénées.
- **RFF**, Etablissement Public Industriel et Commercial, dont le siège social est à PARIS (75 648), 92 avenue de France, identifié au SIRET, sous le numéro 412 280 737 000 13, représenté par Monsieur Christian DUBOST, Directeur Régional Midi-Pyrénées.
- **La Communauté Urbaine du Grand Toulouse**, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est à Toulouse (31505), 1 place de la Légion d'Honneur, identifiée au SIREN sous le numéro 243 100 518, représentée par Monsieur Pierre COHEN, président de ladite communauté urbaine, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil de Communauté en date du 29/02/11.

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »

Préambule

L'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, la SNCF, RFF et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, ont signé, le 2 février 2011, une convention d'application administrative et financière de la Convention cadre d'études partenariales 2009-2013 du projet urbain du pôle d'échanges multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et sa centralité associée.

Cette convention d'application, qui porte sur la gestion de la programmation financière de la Convention Cadre ainsi que sur celle des études préalables du projet urbain du pôle d'échanges multimodal, a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études préalables.

La programmation financière, établie sur la base d'un programme d'études pluriannuel, est reprise sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint à la Convention d'application, indiquant pour chacune des études :

- leur coût estimé (hors taxe),
- les clés de répartition de leur financement entre les Partenaires.

Elle correspond à un montant total prévisionnel de 4 000 000 €, tel qu'arrêté par la Convention cadre du 30 décembre 2009 et représente, pour la période 2010-2012, un budget prévisionnel de 3 115 000 €.

Conformément aux dispositions de la convention d'application (article 2.2), le programme d'études a fait l'objet d'une évaluation annuelle, présentée au Comité de Pilotage du 11 juillet 2011, lequel a convenu des actualisations nécessaires.

Il convient, en conséquence, de procéder à l'établissement d'un nouveau tableau de financement prévisionnel.

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

1. Objet de l'Avenant

Le présent avenant a pour objet d'actualiser le tableau de financement prévisionnel, pièce contractuelle visée à l'article 8 de la convention initiale « Pièce(s) contractuelle(s) figurant en annexe », afin d'entériner les éléments actés en Comité de Pilotage du 11 juillet 2011, à savoir :

- ☒ **Le regroupement** des 24 études, hors études AVP, initialement programmées, en 19 marchés.
- ☒ **Les avenants ou marché complémentaire** intervenus pour tenir compte d'un allongement de la durée d'études ou d'une modification du périmètre d'études :
 - Faisabilité d'une plate-forme fer route de logistique urbaine (CUGT/Interface Transport) : montant de l'avenant : 2 700 €
 - Schéma directeur d'accessibilité (CUGT/TRANSTEC-SETEC) : montant de l'avenant : 17 850 €
 - Faisabilité technique et financière de la couverture des voies (RFF/COTEBA) : montant de l'avenant : 41 000 €
 - Besoins de remisage et de maintenance TER (CR MP/SYSTRA) : montant du marché complémentaire : 32 760 €.
- ☒ **Le redéploiement financier** opéré par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, à l'intérieur de son périmètre de maîtrise d'ouvrage, pour pallier les surcoûts générés par l'évolution, en plus value, du montant des études (montant programmé / montant engagé) relatives au schéma directeur du pôle d'échanges multimodal (CUGT/Euro Immostar), à la faisabilité d'une plate-forme fer route de logistique urbaine (CUGT/Interface Transport) et à l'assistance à maîtrise d'ouvrage (CUGT/Louis Berger France).

Ce redéploiement s'est opéré :

- d'une part, en réaffectant les économies générées par l'étude d'accessibilité du pôle d'échanges multimodal (31 000 €),
- d'autre part, en diminuant la programmation financière de la consultation d'urbanisme (- 100 000 €).

Etant précisé que cette actualisation « in itinere », prévue par l'article 2.2 de la convention d'application, a été opérée par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, après validation des membres du Comité de Pilotage.

- ☒ **La réalisation, en régie directe**, par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, de l'étude relative à l'analyse foncière des tissus urbains existants et à la définition d'un cadre d'action foncière.

Le montant correspondant, initialement programmé à 50 000 €, a été redéployé sur l'étude, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, concernant la définition du mode de réalisation du projet urbain du pôle d'échanges multimodal / la faisabilité technique et financière des infrastructures de desserte / l'intégration urbaine du pôle d'échanges multimodal / la rédaction du cahier des charges des marchés de définition.

- ☒ **L'intégration d'une nouvelle étude**, sous maîtrise d'ouvrage RFF, portant sur les aménagements des quais et du nombre de voies à Matabiau, à long terme.

Cette étude, confiée à RAIL CONCEPT, porte sur un montant de 88 427 €, dont le financement est réparti à parts égales entre RFF, la Région Midi-Pyrénées, SNCF et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

- ☒ **L'évolution des clés de répartition** du financement du programme d'études par les partenaires permettant de garantir, in fine, le montant intangible de la convention cadre du 30 décembre 2009, soit, 4 000 000 € ainsi que les clés de financement globales, telles qu'arrêtées initialement, à savoir :

- Etat : 1 000 000 €, soit 25%,
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées : 1 000 000 €, soit 25%,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : 333 333 €, soit 8,3333 %,
- RFF : 333 333 €, soit 8,3333 %,
- SNCF : 333 333 €, soit 8,3333 %,
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse : 1 000 001 €, soit 25%.

Il est précisé que ces clés de répartition sont traduites, sur le tableau de financement prévisionnel joint en annexe, à titre indicatif, par des pourcentages qui représentent des valeurs approchées, seuls les montants figurant sur ledit tableau ayant une valeur contractuelle.

- ☒ **Le montant** des marchés notifiés.

- ☒ **Le nouveau budget prévisionnel des études**, pour la période 2010-2012, s'élevant désormais à un montant de 3 286 675 €, ce qui représente une augmentation de 5%, par rapport au budget programmé

2. Dispositions diverses

Les dispositions de la Convention d'application administrative et financière, signée le 2 février 2011, non modifiées par le présent avenant, demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, le 5 septembre 2018.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception en préfecture : 13/12/2019

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour l'Etat,

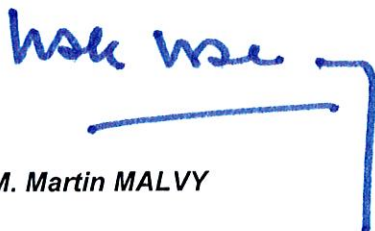
Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne



M. Henri-Michel COMET

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional



M. Martin MALVY

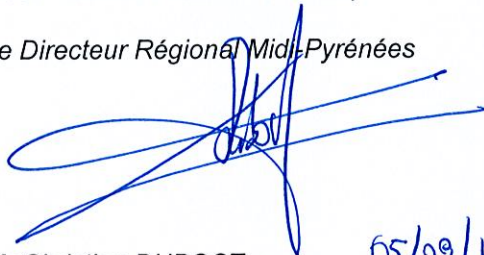
Pour le Conseil Général de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil Général,


M. Pierre IZARD

Pour Réseau Ferré de France,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées



Mr Christian DUBOST

05/09/12

Pour la SNCF,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées



M. Pierre MEYER

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception en préfecture : 13/12/2019

Pour la Communauté Urbaine du Grand Toulouse,

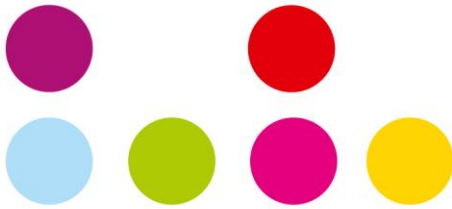
Le Président de la Communauté Urbaine



M. Pierre COHEN

Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Échéance (démarrage)	Etat	Conseil Régional	Conseil Général	RFF	SNCF	Grand Toulouse
				Montant	Montant	Montant	Montant	Montant	Montant
1 - INTERMODALITE									
Evolution de l'offre ferroviaire et des conditions de desserte des territoires infra-régionau»	Conseil Régional	125 025,00	T1 2010 / T4 2010	50 000,00	43 768,75	10 418,75	10 418,75	10 418,75	-
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phases 1 et 3									
Etat des lieux et élaboration du programme directeur / Intégration fonctionnelle et définition du schéma directeu	CUGT	199 800,00	T1 2010 / T2 2011	37 500,00	49 950,00	16 650,00	16 650,00	16 650,00	62 400,00
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phase 1 bis / Phase 2									
Programmation fonctionnelle : bâtiment voyageurs, parvis et fonctions associées	SNCF	115 000,00	T2 2010 / T4 2010	30 000,00	28 750,00	9 583,34	9 583,34	27 499,98	9 583,34
Programmation fonctionnelle : gare routière	Conseil Général	50 000,00	T2 2010 / T4 2010	12 500,00	4 166,67	12 499,99	4 166,67	4 166,67	12 500,00
Programmation fonctionnelle : métro, tramway et bus urbains	CUGT	50 000,00	T2 2010 / T4 2010	12 500,00	4 166,67	4 166,67	4 166,67	4 166,67	20 833,32
Sous-total 1		539 825,00		142 500,00	130 802,09	53 318,75	44 985,43	62 902,07	105 316,66
2 - ACCESSIBILITE									
Schéma directeur d'accessibilité et desserte externe du pôle multimodal et de son projet urbain associé	CUGT	136 850,00	T1 2010 / T4 2010	37 500,00	34 212,50	34 212,50	-	-	30 925,00
Etude globale de stationnement : stratégie et mise en œuvre	CUGT	46 800,00	T4 2010 / T2 2011	18 750,00	11 700,00	3 900,00	3 900,00	3 900,00	4 650,00
Sous-total 2		183 650,00		56 250,00	45 912,50	38 112,50	3 900,00	3 900,00	35 575,00
3 - PROGRAMMATION URBAINE									
Programmation urbaine (économique, habitat, équipements, commerciale)	CUGT	241 700,00	T4 2010 / T2 2011	50 000,00	60 425,00	45 318,75	-	15 106,25	70 850,00
Etude de faisabilité d'une plate-forme multimodale fer - route de logistique urbaine	CUGT	81 150,00	T1 2010 / T3 2010	17 500,00	20 287,50	6 762,50	6 762,50	6 762,50	23 075,00
Analyse foncière des tissus urbains existants - Définition d'un cadre d'action foncière	CUGT	-	T3 2010 / T1 2011	-	-	-	-	-	-
		réalisé en régie							
Sous-total 3		322 850,00		67 500,00	80 712,50	52 081,25	6 762,50	21 868,75	93 925,00
4 - FONCTIONNALITES ET FONCIERS FERROVIAIRES									
Faisabilité technique et financière de la couverture des voies	RFF	132 650,00	T1 2010 / T3 2010	25 000,00	33 162,50	-	41 325,00	-	33 162,50
Etudes des besoins de remisage et de maintenance TER	Conseil Régional	135 840,00	T1 2010 / T4 2010	25 000,00	42 920,00	-	33 960,00	33 960,00	-
Etudes des besoins de remisage et de maintenance TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse)	RFF	143 826,00	T1 2010 / T4 2010	25 000,00	35 956,50	-	46 913,00	35 956,50	-
Définition des conditions de libération des fonciers ferroviaires SNCF impactés par le pôle d'échanges multimodal et le projet urbain : Phase 1: identification des besoins ferroviaires	SNCF	40 531,00	T2 2010 / T2 2011	10 132,75	10 132,75	-	-	10 132,75	10 132,75
Définition des conditions de libération des fonciers ferroviaires SNCF impactés par le pôle d'échanges multimodal et le projet urbain : Phase 3 : conditions techniques, de phasage et financières de redéploiement	SNCF	59 469,00	T2 2010 / T2 2011	14 867,25	14 867,25	-	-	14 867,25	14 867,25
Etablissement du scénario général de redéploiement des activités ferroviaires des sites de Matabiau - Périole - Raynal	RFF	99 400,00	T2 2010 / T2 2011	25 000,00	24 850,00	-	24 700,00	-	24 850,00
Etude des aménagements de la largeur des quais et du nombre de voies à Matabiau à long terme	RFF	88 426,79	T2 2010 / T2 2011	-	22 106,70	-	22 106,69	22 106,70	22 106,70
Sous-total 4		700 142,79		125 000,00	183 995,70	-	169 004,69	117 023,20	105 119,20
5 - PROJET URBAIN									
Elaboration du projet urbain Matabiau - Marengo - Raynal - Périole	CUGT	900 000,00	T4 2011 / T4 2012	262 500,00	180 000,00	75 000,00	59 496,46	75 000,00	248 003,54
Sous-total 5		900 000,00		262 500,00	180 000,00	75 000,00	59 496,46	75 000,00	248 003,54
6 - PILOTAGE ET MISE EN ŒUVRE									
Assistance à Maîtrise d'Ouvrage : schéma de synthèse du secteur Matabiau - Marengo - Raynal - Périole	CUGT	272 450,00	T1 2010 / T4 2012	50 000,00	68 112,50	22 704,17	22 704,17	22 704,17	86 224,99
Définition du mode de réalisation du projet urbain du pôle multimodal / Faisabilité technique et financière des infrastructures de desserte /Intégration urbaine du pôle multimodal et rédaction du cahier des charges des marchés de définition	CUGT	200 000,00	T1 2011 / T4 2011	50 000,00	50 000,00	25 000,00	12 500,00	12 500,00	50 000,00
Communication et concertation	CUGT	167 757,00	T2 2010 / T4 2012	25 000,00	41 939,25	13 979,75	13 979,75	13 979,75	58 878,50
Sous-total 6		640 207,00		125 000,00	160 051,75	61 683,92	49 183,92	49 183,92	195 103,49
7 - ETUDES AVANT-PROJET									
Etudes avant-projet	CUGT	713 325,21	T1 2012 / T4 2012	221 250,00	218 525,46	53 136,58	-	3 455,06	216 958,11
Sous-total 7		713 325,21		221 250,00	218 525,46	53 136,58	-	3 455,06	216 958,11
TOTAL		4 000 000,00	2009 / 2011	1 000 000,00	1 000 000,00	333 333,00	333 333,00	333 333,00	1 000 001,00

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019



**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES**

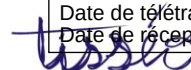
**CONVENTION D'APPLICATION
ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011**

Avenant n° 2

Entre :

- **L'Etat**, représenté par Monsieur Henri Michel COMET, Préfet de la Région Midi-Pyrénées
- **RFF**, Etablissement Public Industriel et Commercial, dont le siège social est à PARIS (75 648), 92 avenue de France, identifié au SIRET, sous le numéro 412 280 737 000 13, représenté par Monsieur Christian DUBOST, Directeur Régional Midi-Pyrénées.
- **La Société Nationale des Chemins de Fer Français**, Etablissement Public Industriel et Commercial, inscrite au Registre des Commerces et des Sociétés de Paris sous le n° B 552 049 447, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte 75014 PARIS, représentée par Monsieur Pierre MEYER, Directeur Régional Midi Pyrénées.
- **Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées**, dont le siège est à Toulouse (31000), 22 boulevard du Maréchal Juin, identifié au SIRET sous le numéro 233 1000 15000 12, représenté par son Président, Monsieur Martin MALVY, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération de la Commission Permanente en date du 1^{er} juillet 2013.
- **Le Conseil Général de la Haute-Garonne**, dont le siège est à Toulouse (31000), 1 boulevard de la Marquette, identifié au SIREN sous le numéro 223 100 017, représenté par son Président, Monsieur Pierre IZARD, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil Général en date du 26 juin 2013.
- **Tisséo-SMTC**, Syndicat Mixte des Transport en Commun de l'Agglomération Toulousaine représenté Monsieur Bernard MARQUIE, agissant conformément à la délibération n° D 2013-07.11.1.2 du Conseil Syndical en date du 11 juillet 2013.
- **La Communauté Urbaine Toulouse Métropole**, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est à Toulouse (31505), 1 place de la Légion d'Honneur, identifiée au SIREN sous le numéro 243 100 518, représentée par Monsieur Pierre COHEN, président de ladite communauté urbaine, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil de Communauté en date du 27 juin 2013.

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Préambule

L'Etat, RFF, la SNCF, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, ont signé, le 2 février 2011, une convention d'application administrative et financière de la Convention cadre d'études partenariales 2009-2013 du projet urbain du pôle d'échanges multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et sa centralité associée.

Cette convention d'application administrative et financière, qui porte sur la gestion de la programmation financière de la Convention Cadre, a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études partenariales, engagements repris sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint à la convention d'application.

Modifiée une première fois par avenant en date du 5 septembre 2012, afin de prendre en considération les actualisations subséquentes aux décisions du Comité de Pilotage du 11 juillet 2011, ladite convention doit faire, une nouvelle fois, l'objet d'un amendement, pour tenir compte des évolutions du dispositif d'études :

- **D'une part**, celles concernant la deuxième phase de la convention d'études, à savoir, les études pré-opérationnelles sur la période 2012-2013 qui associent l'élaboration conjointe d'un Plan Guide urbain et d'un Plan Guide ferroviaire.

Cette phase, dont la programmation a été validée par le Comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012, prolonge et précise la première mise en forme des différentes composantes du projet de Toulouse EuroSudOuest, traduite par le schéma directeur du pôle d'échanges multimodal.

Au vu des territoires concernés et de la nature des aménagements projetés, l'élaboration d'un plan guide urbain permettra de disposer, à l'issue du processus d'études, de documents dynamiques s'inscrivant dans le temps long de développement et de réalisation de Toulouse EuroSudOuest.

S'agissant du plan guide ferroviaire, l'objectif est d'en confirmer la faisabilité technique, puis de mettre en perspective les conclusions statiques de la première phase des études ferroviaires avec les objectifs de réalisation rapide du Pôle d'Echanges Multimodal et de conception du projet urbain.

Cette programmation a été entérinée par les partenaires, aux termes d'un avenant à la convention cadre d'études partenariales, en date du 25 janvier 2013.

-**D'autre part**, celles concernant la réalisation d'études préliminaires relatives au pôle d'échanges multimodal et ferroviaires.

Ces études font suite à la validation du schéma directeur du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau par le comité de Pilotage du 1^{er} mars 2012.

Elles ont pour objet :

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019
--

- de préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet de Pôle d'Echanges Multimodal et le projet ferroviaire,
- de présenter une ou plusieurs solutions techniques d'implantation et d'insertion des ouvrages concernés ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions, assortis de délais de réalisation,
- de permettre de proposer des mises au point du programme présenté lors du Comité de Pilotage de mars 2012,
- de vérifier la faisabilité de l'opération, au regard des différentes contraintes du programme et du site, et proposer éventuellement la nature et l'importance des études et reconnaissances complémentaires nécessaires.

En engageant dans le même temps les études préliminaires, le plan guide urbain et le plan guide ferroviaire, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest disposeront fin 2014, de la totalité des données techniques et financière nécessaires à un arbitrage avant sa mise en œuvre opérationnelle.

A cette fin, les partenaires ont décidé d'apporter, en complément du financement initial, un budget supplémentaire de 1 500 000 €.

Enfin, les partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest – l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, RFF, la SNCF et la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, ont décidé d'élargir le partenariat initial à Tisséo – SMTC, Autorité Organisatrice des Transports Urbains et, à ce titre, partie prenante du projet du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau.

L'ensemble de ces évolutions, technique, partenariale et temporelle a été présenté au Comité de Pilotage du 3 juin 2013 et repris aux termes d'un avenant n° 2 à la convention cadre d'études partenariale, signé le 2 décembre 2013.

Il convient donc, désormais, de formaliser financièrement les conditions d'application des avenants n° 1 et 2 à la convention cadre d'études partenariales et d'établir, par voie de conséquence, un nouveau tableau de financement prévisionnel, lequel demeure annexé aux présentes (annexe 2).

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Article 1 Objet de l'Avenant n° 2

Le présent avenant a pour objet d'intégrer Tisséo – SMTC, Autorité Organisatrice des Transports Urbains, en tant que partie à la présente convention.

Il a également pour objet d'acter formellement, sur le plan financier, l'évolution du dispositif de la convention cadre d'études partenariales, telle que modifiée par avenant n° 1 du 25 janvier 2013 et par avenant n° 2 du 2 décembre 2013.

Article 2 Programmation financière

L'article 2.1 est modifié comme suit :

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019

La programmation financière de la convention cadre d'études partenariales, signée le 30 décembre 2009 et modifiée aux termes de deux avenants en date respectivement des 25 janvier 2013 et 2 décembre 2013, s'effectue, en euros courants Hors Taxe, dans la limite des participations définies à l'article 6.1 de ladite convention.

Le montant arrêté par la Convention Cadre initiale au titre des études est de 4 000 000 € HT.

L'avenant n° 2 à la Convention Cadre a porté ce montant à 5 500 000 € HT, répartis comme indiqué, ci-dessous :

	Clés de répartition	Montants (HT)
État	25,00 %	1 375 000€
SNCF	8,33 %	458 333 €
RFF	8,33%	458 333€
Conseil Régional Midi-Pyrénées	25,00 %	1 375 000€
Conseil général de la Haute-Garonne	8,33 %	458 333€
TISSEO -SMTc	2,27%	125 000 €
Communauté urbaine Toulouse Métropole	22,73 %	1 250 001 €
Total	100%	5 500 000 €

Article 3 Cofinancement des études

L'article 3.2 est modifié comme suit :

Le Maître d'ouvrage effectue les appels de fonds en direction des Partenaires à la fin de chacune de ses études, sur la base du réalisé.

Le Maître d'ouvrage adresse aux Partenaires, dont la domiciliation de la facturation est indiquée à l'article 3.4, un appel de fonds, après achèvement et remise des livrables de l'étude, paiement du solde prestataire et sur présentation d'un bilan financier général de l'étude, certifié exact, qui comporte le détail des toutes les dépenses réalisées et effectivement payées, déduction faite des pénalités de tout ordre appliquées par le Maître d'Ouvrage.

Pour les études dont le montant excède 200 000 € H.T, le Maître d'ouvrage a la possibilité d'adresser un appel de fonds intermédiaire, sur la base d'au moins 50% des dépenses. Cet appel de fonds intermédiaire inclut un rapport technique présentant l'avancement des études et un bilan financier certifié exact, détaillant les dépenses réalisées et effectivement payées, déduction faite des pénalités de tout ordre appliquées par le Maître d'Ouvrage.

Chaque Maître d'ouvrage s'engage à fournir, sur simple demande, aux Partenaires qui en feraient la demande la copie des factures acquittées ou toutes pièces comptables de valeur probante équivalente figurant dans le bilan financier général.

Les appels de fonds sont effectués, auprès des Partenaires, selon les clés de répartition fixées par étude et figurant dans le tableau de financement prévisionnel.

Les cofinancements s'effectueront sur le montant Hors Taxes, chaque Maître d'ouvrage prenant à sa charge la gestion de la TVA, en fonction de son régime.

L'article 3.4 « Domiciliation de la facturation » est modifié comme suit :

Nom du Partenaire	Nom et Coordonnées du Service Responsable de la facturation
Etat	Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement STID 1 rue de la Cité Administrative - CS 80002 31074 TOULOUSE CEDEX 9
Conseil Régional	Mr le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées Direction des Transports Hôtel de Région 22 boulevard du Maréchal Juin 31 000 TOULOUSE
Conseil Général	Mr le Président du Conseil Général de la Haute Garonne Direction des Transports 1 boulevard de la Marquette 31090 TOULOUSE CEDEX
SNCF	SNCF Gare & Connexions Direction du Développement 16 avenue d'Ivry 75013 PARIS
RFF	Réseau Ferré de France Direction Régionale Midi-Pyrénées Service Administratif et Financier 2 esplanade Compans Caffarelli Immeuble Toulouse 2000 31000 Toulouse
Tisséo-SMTC	Tisseo - SMTC Direction Générale Adjointe Ressources Service comptabilité 7, esplanade Compans Caffarelli - BP 1120 31011 TOULOUSE Cedex 6
Communauté Urbaine de Toulouse Métropole	Europolia, SPLA de Toulouse Métropole Immeuble Toulouse 2000 2, Esplanade Compans Caffarelli - BP 60822 31008 TOULOUSE cedex 6

Article 4 Tableau de financement prévisionnel.

Le tableau de financement prévisionnel est mis à jour afin de prendre en compte :

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

4.1 L'actualisation de la première phase du dispositif d'études, au vu du réalisé :

La première phase du programme d'études a donné lieu à la réalisation de 20 études, pour un montant global hors taxes de 2 188 099,79 €. Le bilan réalisé à l'achèvement de cette phase a mis en exergue les évolutions suivantes :

- Abandon, par la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, de l'étude portant sur les missions de définition du mode de réalisation du projet urbain du pôle multimodal, de la faisabilité technique et financière des infrastructures de desserte, de l'intégration urbaine du pôle multimodal et de rédaction du cahier des charges des marchés de définition (200 000 €).
- Prise en compte de l'évolution, en moins-value (montant programmé/montant engagé) du coût de l'étude de programmation fonctionnelle de la Gare Routière, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Garonne, confiée à SYSTRA, pour un montant de 40 900 € (- 9 100 €);
- Prise en compte de l'évolution, en moins-value (montant programmé/montant engagé) du coût de l'étude de programmation fonctionnelle ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF, confiée à l'AREP, pour un montant de 99 000 € (- 16 000 €);
- Intégration d'une nouvelle étude, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, confiée à AREP et consistant en la réalisation d'une mission de modélisation des flux, pour un montant de 49 950 € HT,
- Mise à disposition, par la SNCF, des leviers topographiques sur les secteurs de Matabiau, Raynal et Guilheméry, pour un montant estimé à 20 000 € HT.

4.2 - Le programme d'études de la phase 2 comportant :

- **La réalisation d'un plan guide urbain**, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, confié à l'équipe de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire, conduite par Joan Busquets, pour un montant prévisionnel de 600 000 € HT
- **La réalisation d'un plan guide ferroviaire**, comprenant :
 - une étude d'ordonnancement et de planification des études, des procédures et des travaux nécessaires à l'atteinte du schéma cible ferroviaire du complexe ferroviaire Toulouse-Matabiau, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, pour un montant total prévisionnel de 300 000 € ;
 - une étude d'exploitabilité de la gare de Toulouse à l'horizon cible, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, pour un montant total prévisionnel de 200 000 € ;
 - une étude de programmation relative à la relocalisation du quai militaire, basé à Raynal, sous Maîtrise d'ouvrage SNCF, pour un montant prévisionnel de 60 000 € HT ;
 - une étude de programmation relative à la relocalisation de la maintenance des locomotives, basée à Périole ainsi qu'une étude d'actualisation de la programmation des services en gare, sous Maîtrise d'ouvrage SNCF, pour un montant total prévisionnel de 80 000 € HT.
- **La mise en œuvre de deux missions d'AMO**, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, d'un montant total prévisionnel de 240 000 € HT, à savoir :
 - une mission d'ordonnancement général et de planification du projet Toulouse EuroSudOuest ;

- une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le montage juridique et financier du projet Toulouse EuroSudOuest.

4.3 - Le programme d'études de la phase 3 comprenant :

- **Des études préliminaires du pôle d'échanges multimodal**

- Une étude portant sur les parvis multimodaux, les voiries de desserte, les ouvrages de stationnement (Marengo et Périole), la couverture des voies, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole, pour un montant prévisionnel de 500 000 € HT;
- Une étude portant sur les bâtiments voyageurs (Matabiau et Marengo) et l'espace multimodal souterrain, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, d'un montant prévisionnel de 301 900 € HT;
- Une étude portant sur la station de métro Marengo, sous maîtrise d'ouvrage de Tisséo-SMTC, d'un montant prévisionnel de 100 000 € HT ;
- Une étude portant sur la gare routière, aux deux horizons de projet, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Haute-Garonne, d'un montant prévisionnel de 200 000 € HT.

- **Des études préliminaires ferroviaires**

- Une étude portant sur l'aménagement des quais et l'augmentation du nombre de voies, à Matabiau, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, pour un montant prévisionnel de 500 000 € HT
- Une étude portant sur le remisage quart nord-est, à Périole sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, d'un montant prévisionnel de 110 000 € HT
- Une étude portant sur la libération du foncier ferroviaire sur le site de Périole, initialement prévue en phase 1, sous maîtrise d'ouvrage SNCF, pour un montant prévisionnel de 120 000 € HT.

4.4 L'évolution des clés de répartition du financement du programme d'études par les partenaires, permettant de garantir, in fine, le caractère intangible du nouveau montant de la convention cadre (5 500 000 € HT) et du niveau de financement de chaque partenaire.

4.5 Le nouveau budget prévisionnel des études portant sur la période 2013-2014 qui s'élève désormais à un montant total hors taxe de 3 311 900 €, étant précisé que la programmation financière, objet des présentes, indique, pour une grande partie des études, un coût établi à titre prévisionnel.

Des évolutions, en plus-value ou moins-value, pouvant intervenir lors de l'engagement de ces études, il sera procédé à l'établissement d'un avenant, destiné à mettre à jour le tableau de financement prévisionnel annexé aux présentes, afin de permettre aux Maîtres d'Ouvrage d'effectuer les appels de fonds sur la base des montants réellement engagés.

Article 5 Dispositions diverses

Les dispositions de la Convention d'application administrative et financière signée le 2 février 2011 et modifiée par avenant du 5 septembre 2012, non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, le - 2 DEC. 2013

En sept exemplaires originaux

- 8 NOV. 2013

nos 665, 666, 667 / 2013

Pour le Directeur Régional des Finances Publiques
De Midi-Pyrénées
et du département de la Haute Garonne
Le Contrôleur budgétaire régional



Marc Alarçon

Pour l'Etat,

Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne



M. Henri-Michel COMET

Pour Réseau Ferré de France,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'CD', with several long, sweeping horizontal strokes extending to the right.

Mr Christian DUBOST

Pour la SNCF

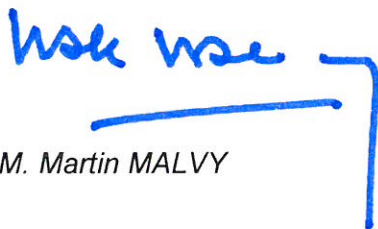
Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a series of vertical strokes and a long horizontal flourish.

M. Pierre MEYER

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional



M. Martin MALVY

Pour le Conseil Général de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil Général,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. IZARD', written over the printed name.

M. Pierre IZARD

Pour TISSEO-SMTC

Le Vice-Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Bernard Marquié', written in a cursive style.

M Bernard Marquié

Pour la Communauté Urbaine du Grand Toulouse,

Le Président de la Communauté Urbaine



M. Pierre COHEN



Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Échéance (démarrage)	Etat		Conseil Régional		Conseil Général		RFF		SNCF		Toulouse Métropole	
				Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
INTERMODALITE															
Evolution de l'offre ferroviaire et des conditions de desserte des territoires infra-régionaux	Conseil Régional	125 025,00	T1 2010 / T4 2010	31 256,25	25,00%	62 512,50	50,00%	10 418,75	8,33%	10 418,75	8,33%	10 418,75	8,33%	-	
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phases 1 et 3															
Etat des lieux et élaboration du programme directeur / Intégration fonctionnelle et définition du schéma directeur	CUTM	229 770,00	T1 2010 / T2 2011	57 442,50	25,00%	57 442,50	25,00%	19 147,50	8,33%	19 147,50	8,33%	19 147,50	8,33%	57 442,50	25,00%
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phase 1 bis / Phase 2															
Programmation fonctionnelle : bâtiment voyageurs, parvis et fonctions associées	SNCF	99 000,00	T2 2010 / T4 2010	24 750,00	25,00%	24 750,00	25,00%	8 250,00	8,33%	8 250,00	8,33%	24 750,00	25,00%	8 250,00	8,33%
Programmation fonctionnelle : gare routière	Conseil Général	40 900,00	T2 2010 / T4 2010	10 225,00	25,00%	3 408,34	8,33%	10 225,00	25,00%	3 408,34	8,33%	3 408,34	8,33%	10 225,00	25,00%
Programmation fonctionnelle : métro, tramway et bus urbains	CUTM	50 000,00	T2 2010 / T4 2010	12 500,00	25,00%	4 166,67	8,33%	4 166,67	8,33%	4 166,67	8,33%	4 166,67	8,33%	20 833,34	41,67%
Etude de flux	SNCF	49 950,00	T3 2012 / T1 2013	12 487,50	25,00%	12 487,50	25,00%	4 162,50	8,33%	4 162,50	8,33%	12 487,50	25,00%	4 162,50	8,33%
Levés topo	SNCF	-	T3 2012 / T1 2013	-		-		-		-		-		-	
		réalisé en régie													
Sous-total 1		594 645,00		148 661,25	25,00%	164 767,51	27,71%	56 370,42	9,48%	49 553,76	8,33%	74 378,76	12,51%	100 913,34	16,97%
ACCESSIBILITE															
Schéma directeur d'accessibilité et desserte externe du pôle multimodal et de son projet urbain associé	CUTM	136 850,00	T1 2010 / T4 2010	34 212,50	25,00%	34 212,50	25,00%	34 212,50	25,00%	-	0,00%	-	0,00%	34 212,50	25,00%
Etude globale de stationnement : stratégie et mise en œuvre	CUTM	46 800,00	T4 2010 / T2 2011	11 700,00	25,00%	11 700,00	25,00%	3 900,00	8,33%	3 900,00	8,33%	3 900,00	8,33%	11 700,00	25,00%
Sous-total 2		183 650,00		45 912,50	25,00%	45 912,50	25,00%	38 112,50	20,75%	3 900,00	2,12%	3 900,00	2,12%	45 912,50	25,00%
PROGRAMMATION URBAINE															
Programmation urbaine (économique, habitat, équipements, commerciale)	CUTM	241 700,00	T4 2010 / T2 2011	60 425,00	25,00%	60 425,00	25,00%	45 318,75	18,75%	-	0,00%	15 106,25	6,25%	60 425,00	25,00%
Etude de faisabilité d'une plate-forme multimodale fer - route de logistique urbaine	CUTM	81 150,00	T1 2010 / T3 2010	20 287,50	25,00%	20 287,50	25,00%	6 762,50	8,33%	6 762,50	8,33%	6 762,50	8,33%	20 287,50	25,00%
Analyse foncière des tissus urbains existants - Définition d'un cadre d'action foncière	CUTM	-	T3 2010 / T1 2011	-		-		-		-		-		-	
		réalisé en régie													
Sous-total 3		322 850,00		80 712,50	25,00%	80 712,50	25,00%	52 081,25	16,13%	6 762,50	2,09%	21 868,75	6,77%	80 712,50	25,00%
FONCTIONNALITES ET FONCIERS FERROVIAIRES															
Faisabilité technique et financière de la couverture des voies	RFF	132 650,00	T1 2010 / T3 2010	33 162,50	25,00%	33 162,50	25,00%	-	0,00%	33 162,50	25,00%	-	0,00%	33 162,50	25,00%
Etudes des besoins de remisage et de maintenance TER	Conseil Régional	135 840,00	T1 2010 / T4 2010	33 960,00	25,00%	33 960,00	25,00%	-	0,00%	33 960,00	25,00%	33 960,00	25,00%	-	
Etudes des besoins de remisage et de maintenance TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse)	RFF	93 820,00	T1 2010 / T4 2010	23 455,00	25,00%	23 455,00	25,00%	-	0,00%	23 455,00	25,00%	23 455,00	25,00%	-	
Définition des conditions de libération des fonciers ferroviaires SNCF impactés par le pôle d'échanges multimodal et le projet urbain : Phase 1: identification des besoins ferroviaires	SNCF	40 531,00	T2 2010 / T2 2011	10 132,75	25,00%	10 132,75	25,00%	-	0,00%	-	0,00%	10 132,75	25,00%	10 132,75	25,00%
Etablissement du scénario général de redéploiement des activités ferroviaires des sites de Matabiau - Périole - Raynal	RFF	119 980,00	T2 2010 / T2 2011	18 382,50	15,32%	29 995,00	25,00%	-	0,00%	41 607,50	34,68%	-	0,00%	29 995,00	25,00%
Etude des aménagements de la largeur des quais et du nombre de voies à Matabiau à long terme	RFF	88 426,79	T2 2010 / T2 2011	-	0,00%	22 106,70	25,00%	-	0,00%	22 106,70	25,00%	22 106,70	25,00%	22 106,70	25,00%
Sous-total 4		611 247,79		119 092,75	19,48%	152 811,95	25,00%	-	0,00%	154 291,70	25,24%	89 654,45	14,67%	95 396,95	15,61%
PILOTAGE ET MISE EN ŒUVRE															
Assistance à Maîtrise d'Ouvrage : schéma de synthèse du secteur Matabiau - Marengo - Raynal - Périole	CUTM	307 950,00	T1 2010 / T4 2012	76 987,50	25,00%	76 987,50	25,00%	25 662,50	8,33%	25 662,50	8,33%	25 662,50	8,33%	76 987,50	25,00%
Communication et concertation	CUTM	167 757,00	T2 2010 / T4 2012	41 939,25	25,00%	41 939,25	25,00%	13 979,75	8,33%	13 979,75	8,33%	13 979,75	8,33%	41 939,25	25,00%
Sous-total 5		475 707,00		118 926,75	25,00%	118 926,75	25,00%	39 642,25	8,33%	39 642,25	8,33%	39 642,25	8,33%	118 926,75	25,00%
TOTAL		2 188 099,79	2010/2012	513 305,75	23,46%	563 131,21	25,74%	186 206,42	8,51%	254 150,21	11,62%	229 444,21	10,49%	441 862,04	20,19%

Annexe 2

Plan de Financement Prévisionnel (en € HT)

CONVENTION D'APPLICATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011

- AVENANT N° 2 -



Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Calendrier prévisionnel	Etat		Conseil Régional		Conseil Général		RFF		SNCF		Tisséo-SMTC		Toulouse Métropole	
				Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
PHASE 1																	
Total phase 1		2 188 100		513 306	23%	563 131	26%	186 206	9%	254 150	12%	229 444	10%			441 862	20%
PHASE 2																	
1 - PLAN GUIDE URBAIN																	
Préparation du plan guide : Diagnostic urbain / Définition des invariants et de la programmation globale de Toulouse EuroSudOuest - Elaboration du plan guide	CUTM	600 000	T1 2013/T4 2014	330 000	55%	60 000	10%	60 000	10%							150 000	25%
Sous-total 1		600 000		330 000		60 000		60 000								150 000	
2 - PLAN GUIDE FERROVIAIRE																	
Etude d'ordonancement des travaux ferroviaires	RFF	300 000	T2 2013/T2 2014			120 000	40%			30 000	10%	30 000	10%			120 000	40%
Etude d'exploitabilité de la gare Matabiau	RFF	200 000	T2 2013/T2 2014			80 000	40%			30 000	15%	20 000	10%			70 000	35%
Etude de programmation Quai Militaire - Raynal	SNCF	60 000	T2 2013/T3 2013	7 500	13%	15 000	25%			15 000	25%	15 000	25%			7 500	13%
Etude de programmation Relocalisation de la maintenance des locomotives - Périole	SNCF	80 000	T3 2013/T2 2014			32 000	40%					36 000	45%			12 000	15%
Actualisation de la programmation des services en gare																	
Sous-total 2		640 000		7 500		247 000				75 000		101 000				209 500	
3 - AMO																	
Ordonnnancement général et planification du projet EuroSudOuest	CUTM	240 000	T2 2013/T4 2014	132 000	55%	24 000	10%	24 000	10%							60 000	25%
AMO Montage Juridique et Financier																	
Sous-total 3		240 000		132 000		24 000		24 000								60 000	
Total phase 2		1 480 000		469 500	32%	331 000	22%	84 000	6%	75 000	5%	101 000	7%			419 500	28%
PHASE 3																	
1 - ETUDES PRELIMINAIRES DU PEM																	
Parvis multimodaux / voiries de desserte /Ouvrages de stationnement Marengo et Périole / Couverture des voies	CUTM	500 000	T4 2013/T4 2014	100 000	20%	125 000	25%	62 500	13%			33 700	7%	50 000	10%	128 800	26%
Bâtiments voyageurs Matabiau et Marengo / Zone intermodale	SNCF	301 900	T4 2013/T4 2014	60 294	20%	75 244	25%	35 627	12%	15 208	5%	60 189	20%	30 000	10%	25 339	8%
Gare Routière	CG 31	200 000	T4 2013/T4 2014	40 000	20%	25 000	13%	80 000	40%					20 000	10%	35 000	18%
Station de Métro	TISSEO	100 000	T4 2013/T4 2014	20 000	20%	12 500	13%	10 000	10%			10 000	10%	25 000	25%	22 500	23%
Sous-total 1		1 101 900		220 294		237 744		188 127		15 208		103 889		125 000		211 639	
2 - ETUDES PRELIMINAIRES FERROVIAIRES																	
Aménagement des quais et augmentation du nombre des voies, à Matabiau	RFF	500 000	T4 2013/T4 2014	125 000	25%	150 000	30%			100 000	20%					125 000	25%
Remisage Quart Nord Est à Périole	CR MP	110 000	T2 2014/T3 2014	22 000	20%	58 025	53%			7 975	7%					22 000	20%
Libération du foncier ferroviaire à Périole	SNCF	120 000	T2 2014/T4 2014	24 900	21%	35 100	29%			6 000	5%	24 000	20%			30 000	25%
Sous-total 2		730 000		171 900		243 125				113 975		24 000				177 000	
Total phase 3		1 831 900		392 194	21%	480 869	26%	188 127	10%	129 183	7%	127 889	7%	125 000	7%	388 639	21%
TOTAL GENERAL		5 500 000	2009/2014	1 375 000	25%	1 375 000	25%	458 333	8%	458 333	8%	458 333	8%	125 000	2%	1 250 001	23%

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

CONVENTION CADRE D'ETUDES PARTENARIALES

CONVENTION D'APPLICATION

ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011

Avenant n° 3

Entre :

- **L'Etat**, représenté par Monsieur Pascal Mailhos, Préfet de la Région Midi-Pyrénées
- **SNCF Réseau**, Etablissement Public Industriel et Commercial, dont le siège social est à PARIS (75 648), 92 avenue de France, identifié au SIRET, sous le numéro 412 280 737 000 13, représenté par Monsieur Pierre Boutier, Directeur Régional Midi-Pyrénées.
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public Industriel et Commercial, inscrite au Registre des Commerces et des Sociétés de Paris sous le n° B 552 049 447, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte 75014 PARIS, représentée par Monsieur Jacques Rascol, Directeur Régional Midi Pyrénées.
- **Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées**, dont le siège est à Toulouse (31000), 22 boulevard du Maréchal Juin, identifié au SIRET sous le numéro 233 1000 15000 12, représenté par son Président, Monsieur Martin MALVY, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération de la Commission Permanente en date du 16/11/15
- **Le Conseil départemental de la Haute-Garonne**, dont le siège est à Toulouse (31000), 1 boulevard de la Marquette, identifié au SIREN sous le numéro 223 100 017, représenté par son Président, Monsieur Georges Méric, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération de la Commission Permanente en date du 26/11/15
- **Tisséo-SMTC**, Syndicat Mixte des Transport en Commun de l'Agglomération Toulousaine représenté Monsieur Jean-Michel Lattes, agissant conformément à la délibération n° D 2015-1209-6-2 du Conseil Syndical en date du 09/12/15
- **Toulouse Métropole**, Etablissement Public de Coopération Intercommunale, dont le siège est à Toulouse (31505), 1 place de la Légion d'Honneur, identifiée au SIREN sous le numéro 243 100 518, représentée par Monsieur Jean-Luc MOUDENC, président de ladite Métropole, dûment habilité à cet effet, en vertu d'une délibération du Conseil Communautaire en date du 29/10/15

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »

Préambule

L'Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, Tisséo-SMTC et Toulouse Métropole, ont contractualisé une convention d'application administrative et financière de la Convention cadre d'études partenariales 2009-2013 du projet urbain du pôle d'échanges multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et sa centralité associée.

Cette convention d'application administrative et financière, qui porte sur la gestion de la programmation financière de la Convention Cadre, a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études partenariales, engagements repris sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint à la convention d'application.

Modifiée aux termes de deux avenants, en date des 5 septembre 2012 et 2 décembre 2013, ladite convention doit faire l'objet d'une nouvelle actualisation. Il s'agit, en effet, de tenir compte :

- **En premier lieu**, des évolutions, en plus-value ou moins-value, intervenues lors de l'engagement des études partenariales, et ce, conformément aux dispositions de l'article 4.5 de l'avenant n° 2 à la Convention d'Application Administrative et Financière.
- **En deuxième lieu**, des décisions prises par le Comité de Pilotage du 6 janvier 2015. A l'occasion de cette instance, les partenaires ont précisé le calendrier et le processus de validation du projet Toulouse EuroSudOuest, en indiquant leur volonté de prioriser l'horizon intermédiaire 2017 - 2020 (mise en service LGV Tours-Bordeaux).

Cet objectif entraîne un réajustement du calendrier initial des études préliminaires du PEM de Toulouse Matabiau de manière à mettre en œuvre la 1^{ère} phase du projet dès 2017-2020, en cohérence avec l'arrivée de la ligne SEA, et maîtriser les calendriers de libération des fonciers ferroviaires directement concernés par les projets de court terme.

De même, est mise en exergue la nécessaire anticipation de la phase réglementaire du projet, pour gérer, dans la mesure du possible, les différentes procédures parallèlement aux études techniques, ce volet, intervenant habituellement à l'issue des études préliminaires, n'étant pas inclus dans la convention cadre.

Par ailleurs, le Comité de Pilotage du 6 janvier 2015 a pris acte des nouveaux besoins qui ont émergé, tant dans le cadre des études préliminaires ferroviaires (Grande Halle Voyageurs et dimensionnement des quais), que de celles relevant du PEM (diagnostics complémentaires).

- **En dernier lieu**, de la nécessité de porter un niveau d'études fin le site de Raynal. En effet, les études préliminaires ferroviaires, et les études avant-projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse, montrent qu'à l'horizon de la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse, il est nécessaire d'apporter des modifications dans l'organisation de Raynal et de rechercher des pistes d'optimisation dans le fonctionnement du plan de voies principal et des espaces de remisage et de maintenance.

Ces évolutions ont été reprises aux termes d'un avenant n° 3 à la convention cadre d'études partenariale, signé le

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019
--

Il convient, désormais, d'établir un nouveau tableau de financement prévisionnel, lequel demeurera annexé aux présentes.

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Article 1 - Objet de l'Avenant n° 3

Le présent avenant a pour objet d'acter formellement, sur le plan financier, l'évolution du dispositif de la convention cadre d'études partenariales, telle que modifiée par avenant n° 3 en date du

Article 2 - Tableau de Financement prévisionnel

Le tableau de financement prévisionnel est mis à jour afin de prendre en compte :

2.1 La première phase du dispositif d'études - L'actualisation au vu du réalisé :

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
Programmation fonctionnelle Gare Routière	Conseil départemental HG	40 900 €	39 090 €	- 1 810 €
Accompagnement en Communication	Toulouse Métropole	167 757 €	165 956,55 €	- 1 800,45 €

Il est précisé que la tranche conditionnelle du marché d'accompagnement en communication, dénommée « Mise en œuvre du plan d'actions », d'un montant prévisionnel de 80 000 €, ne sera pas affirmée, conformément à la décision des partenaires, prise lors du Comité de Pilotage du 6 janvier 2015.

Le montant global de la première phase d'études s'établit désormais à 2 184 489 € HT.

2.2 - Le programme d'études de la phase 2 - L'actualisation, au vu du réalisé :

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
Plan Guide Urbain	Toulouse Métropole	600 000 €	596 603,50 €	- 3 396,50 €.
PGF-Etude d'ordonnancement	SNCF Réseau	300 000 €	312 866 €	+ 12 866 €
PGF-Programmation Quai Militaire	SNCF Mobilités	60 000 €	45 000 €	- 15 000 €
PGF-Actualisation des services en gare	SNCF Mobilités	80 000 €	35 000 €	- 45 000 €
PGF-Programmation des activités de maintenance Technicentre Périole			Régie	

Prise en compte de la réalisation, en régie, par SNCF Mobilités, d'une étude sur le redéploiement des activités ferroviaires en gare basse de Raynal.

Le montant global de la deuxième phase d'études s'établit désormais à 1 189 469,50 € HT.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2.3. Les missions d'AMO

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
AMO - Mise en œuvre des phases 2 & 3 de la convention cadre	Toulouse Métropole	240 000 €	67 025 €.	- 15 221 €
AMO-Faisabilité financière et définition de montages financiers	Toulouse Métropole		157 754 €.	

Le montant global des missions d'AMO s'établit désormais à 224 779 € HT.

2.4 - Le programme d'études de la phase 3 - Les études préliminaires du pôle d'échanges multimodal confiées au groupement de maîtrise d'œuvre piloté par Arcadis

2.4.1 - L'actualisation, au vu du réalisé :

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
Parvis-Voiries de desserte-ouvrages de stationnement-Couverture des voies	Toulouse Métropole	500 000 €	454 470 €	- 45 530 €
Bâtiments voyageurs-espace multimodal souterrain	SNCF Mobilités	301 900 €	264 715 €	- 37 185 €
Gare Routière aux deux horizons de projet	Conseil départemental HG	200 000 €	136 865 €	- 63 135 €
Station de Métro Marengo	Tisséo-SMTC	100 000 €	91 535 €	- 8 465 €

2.4.2 - La prise en compte de diagnostics complémentaires

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé
EP PEM - Relevés de réseaux humides et câbles	SNCF Mobilités	18 881 €.
EP PEM - Diagnostic structure - Bâtiment Voyageurs	SNCF Mobilités	50 000 €.
EP PEM - Relevés de réseaux souterrains et quais	SNCF Mobilités	22 223 €
EP PEM - Diagnostic pollution Marengo – Périole	SNCF Mobilités	46 663 €.
EP PEM - Relevés de réseaux	Toulouse Métropole	22 580 €
EP PEM - Comptages et enquête multimodale	Toulouse Métropole	15 796 €.

2.5 - Le programme d'études de la phase 3 - Les études préliminaires ferroviaires

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2.5.1 - L'actualisation, au vu du réalisé :

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
Aménagement des quais-Augmentation du nombre de voies	SNCF Réseau	500 000 €	480 000 €	- 20 000 €
Remisage du ¼ nord- est - Périole	Conseil Régional MP	110 000 €	125 952 €	+ 15 952 €

2.5.2 - La prise en compte d'études complémentaires

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé
EPF - Dimensionnement des quais	SNCF Réseau	4 150 €.
EPF - Déconstruction de la Grande Halle Voyageurs	SNCF Réseau	47 432 €.

Le montant global de la troisième phase d'études s'établit désormais à 1 901 262 € HT.

2.6 - L'intégration, dans le dispositif d'études d'EuroSudOuest, de missions hors financement partenarial

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé
Positionnement de la station - 3ème ligne de métro	Tissééo-SMTC	39 800 €
Etude APS de relogement en gare de l'ECT	SNCF Gares & Connexions	80 000 €
Préparation de la phase réglementaire de TESO	Toulouse Métropole	250 000 €
Modélisation 3D de Toulouse Matabiau, par le biais de l'outil Building Information Modelling	Toulouse Métropole	50 000 €
Etudes préliminaires portant sur la libération du foncier ferroviaire à Raynal	SNCF Mobilités	80 000 €
Etudes concourant à la production du Schéma Directeur du nœud ferroviaire de Toulouse	SNCF Réseau	350 000 €
Etudes préliminaires portant sur la relocalisation des installations de maintenance du Technicentre de Périole	SNCF Mobilités	120 000 €

Article 3 - La programmation financière

L'évolution du dispositif d'études est sans incidence sur le montant total du budget prévisionnel qui reste établi à 5 500 000 € HT.

Article 4 - Dispositions diverses

Les dispositions de la Convention d'application administrative et financière signée le 2 février 2011 et modifiée par avenants du 5 septembre 2012 et du 2 décembre 2013, non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, le **31 DEC. 2015**

En sept exemplaires originaux

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour l'Etat,

3 1 DEC. 2015

Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne,

Mailhos

M. Pascal MAILHOS

Pour SNCF Réseau,

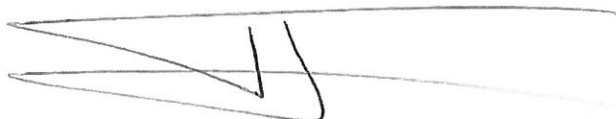
Le Directeur Régional Midi-Pyrénées



M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités,

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a loop and a vertical line crossing it.

M. Jacques RASCOL

2 8 DEC. 2015

8/12

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées,

Le Président du Conseil Régional

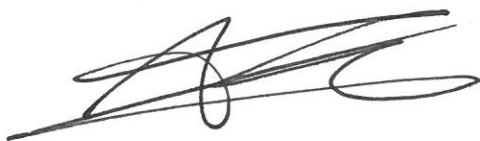
hsk wse



M. Martin MALVY

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil départemental,



M. Georges MERIC

Pour le Président et par délégation

Vincent GIBERT

Conseiller Départemental du canton de Toulouse 8

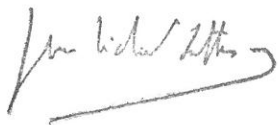
Président de la 2^{ème} Commission

Culture-Education-Sport-Education populaire

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Pour Tisséo-SMTC

Le Président

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Jean-Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole



M. Jean-Luc MOUDENC



Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Échéance (démarrage)	Etat		Conseil Régional		Conseil Général		RFF		SNCF		Toulouse Métropole	
				Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
INTERMODALITE															
Evolution de l'offre ferroviaire et des conditions de desserte des territoires infra-régionaux	Conseil Régional	125 025,00	T1 2010 / T4 2010	31 256,25	25,00%	62 512,50	50,00%	10 418,75	8,33%	10 418,75	8,33%	10 418,75	8,33%	-	
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phases 1 et 3															
Etat des lieux et élaboration du programme directeur / Intégration fonctionnelle et définition du schéma directeur	CUTM	229 770,00	T1 2010 / T2 2011	57 442,50	25,00%	57 442,50	25,00%	19 147,50	8,33%	19 147,50	8,33%	19 147,50	8,33%	57 442,50	25,00%
Schéma Directeur du pôle d'échanges multimodal - Phase 1 bis / Phase 2															
Programmation fonctionnelle : bâtiment voyageurs, parvis et fonctions associées	SNCF	99 000,00	T2 2010 / T4 2010	24 750,00	25,00%	24 750,00	25,00%	8 250,00	8,33%	8 250,00	8,33%	24 750,00	25,00%	8 250,00	8,33%
Programmation fonctionnelle : gare routière	Conseil Général	39 090,00	T2 2010 / T4 2010	9 772,50	25,00%	3 257,37	8,33%	9 772,50	25,00%	3 257,37	8,33%	3 257,37	8,33%	9 772,50	25,00%
Programmation fonctionnelle : métro, tramway et bus urbains	CUTM	50 000,00	T2 2010 / T4 2010	12 500,00	25,00%	4 166,67	8,33%	4 166,67	8,33%	4 166,67	8,33%	4 166,67	8,33%	20 833,34	41,67%
Etude de flux	SNCF	49 950,00	T3 2012 / T1 2013	12 487,50	25,00%	12 487,50	25,00%	4 162,50	8,33%	4 162,50	8,33%	12 487,50	25,00%	4 162,50	8,33%
Levés topo	SNCF	-	T3 2012 / T1 2013	-		-		-		-		-		-	
Sous-total 1		592 835,00		148 208,75	25,00%	164 616,54	27,77%	55 917,92	9,43%	49 402,79	8,33%	74 227,79	12,52%	100 460,84	16,95%
ACCESSIBILITE															
Schéma directeur d'accessibilité et desserte externe du pôle multimodal et de son projet urbain associé	CUTM	136 850,00	T1 2010 / T4 2010	34 212,50	25,00%	34 212,50	25,00%	34 212,50	25,00%	-	0,00%	-	0,00%	34 212,50	25,00%
Etude globale de stationnement : stratégie et mise en œuvre	CUTM	46 800,00	T4 2010 / T2 2011	11 700,00	25,00%	11 700,00	25,00%	3 900,00	8,33%	3 900,00	8,33%	3 900,00	8,33%	11 700,00	25,00%
Sous-total 2		183 650,00		45 912,50	25,00%	45 912,50	25,00%	38 112,50	20,75%	3 900,00	2,12%	3 900,00	2,12%	45 912,50	25,00%
PROGRAMMATION URBAINE															
Programmation urbaine (économique, habitat, équipements, commerciale)	CUTM	241 700,00	T4 2010 / T2 2011	60 425,00	25,00%	60 425,00	25,00%	45 318,75	18,75%	-	0,00%	15 106,25	6,25%	60 425,00	25,00%
Etude de faisabilité d'une plate-forme multimodale fer - route de logistique urbaine	CUTM	81 150,00	T1 2010 / T3 2010	20 287,50	25,00%	20 287,50	25,00%	6 762,50	8,33%	6 762,50	8,33%	6 762,50	8,33%	20 287,50	25,00%
Analyse foncière des tissus urbains existants - Définition d'un cadre d'action foncière	CUTM	-	T3 2010 / T1 2011	-		-		-		-		-		-	
Sous-total 3		322 850,00		80 712,50	25,00%	80 712,50	25,00%	52 081,25	16,13%	6 762,50	2,09%	21 868,75	6,77%	80 712,50	25,00%
FONCTIONNALITES ET FONCIERS FERROVIAIRES															
Faisabilité technique et financière de la couverture des voies	RFF	132 650,00	T1 2010 / T3 2010	33 162,50	25,00%	33 162,50	25,00%	-	0,00%	33 162,50	25,00%	-	0,00%	33 162,50	25,00%
Etudes des besoins de remisage et de maintenance TER	Conseil Régional	135 840,00	T1 2010 / T4 2010	33 960,00	25,00%	33 960,00	25,00%	-	0,00%	33 960,00	25,00%	33 960,00	25,00%	-	
Etudes des besoins de remisage et de maintenance TAGV (Train Apte à la Grande Vitesse)	RFF	93 820,00	T1 2010 / T4 2010	23 455,00	25,00%	23 455,00	25,00%	-	0,00%	23 455,00	25,00%	23 455,00	25,00%	-	
Définition des conditions de libération des fonciers ferroviaires SNCF impactés par le pôle d'échanges multimodal et le projet urbain : Phase 1: identification des besoins ferroviaires	SNCF	40 531,00	T2 2010 / T2 2011	10 132,75	25,00%	10 132,75	25,00%	-	0,00%	-	0,00%	10 132,75	25,00%	10 132,75	25,00%
Etablissement du scénario général de redéploiement des activités ferroviaires des sites de Matabiau - Périole - Raynal	RFF	119 980,00	T2 2010 / T2 2011	18 382,50	15,32%	29 995,00	25,00%	-	0,00%	41 607,50	34,68%	-	0,00%	29 995,00	25,00%
Etude des aménagements de la largeur des quais et du nombre de voies à Matabiau à long terme	RFF	88 426,79	T2 2010 / T2 2011	-	0,00%	22 106,70	25,00%	-	0,00%	22 106,70	25,00%	22 106,70	25,00%	22 106,70	25,00%
Sous-total 4		611 247,79		119 092,75	19,48%	152 811,95	25,00%	-	0,00%	154 291,70	25,24%	89 654,45	14,67%	95 396,95	15,61%
PILOTAGE ET MISE EN ŒUVRE															
Assistance à Maîtrise d'Ouvrage : schéma de synthèse du secteur Matabiau - Marengo - Raynal - Périole	CUTM	307 950,00	T1 2010 / T4 2012	76 987,50	25,00%	76 987,50	25,00%	25 662,50	8,33%	25 662,50	8,33%	25 662,50	8,33%	76 987,50	25,00%
Communication et concertation	CUTM	165 956,55	T2 2010 / T4 2012	41 489,14	25,00%	41 489,14	25,00%	13 829,72	8,33%	13 829,72	8,33%	13 829,72	8,33%	41 489,14	25,00%
Sous-total 5		473 906,55		118 476,64	25,00%	118 476,64	25,00%	39 492,22	8,33%	39 492,22	8,33%	39 492,22	8,33%	118 476,64	25,00%
TOTAL		2 184 489,34	2010/2012	512 403,14	23,46%	562 530,13	25,75%	185 603,89	8,50%	253 849,21	11,62%	229 143,21	10,49%	440 959,43	20,19%

Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Calendrier prévisionnel	Etat		Conseil Régional		Conseil Départemental		SNCF Réseau		SNCF Mobilités		Tisséo-SMTC		Toulouse Métropole	
				Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
PHASE 1																	
Total phase 1		2 184 489		512 403	23%	562 530	26%	185 604	8%	253 849	12%	229 143	10%			440 959	20%
PHASE 2																	
1 - PLAN GUIDE URBAIN																	
Plan Guide Urbain : Diagnostic urbain / Définition des invariants / Elaboration du plan guide	TM	596 604	T1 2013/T4 2014	328 132	55%	59 660	10%	59 660	10%							149 152	25%
Sous-total 1		596 604		328 132	55%	59 660	10%	59 660	10%							149 152	25%
2 - PLAN GUIDE FERROVIAIRE																	
Etude d'ordonancement des travaux ferroviaires - Phase 1	SNCF R	200 794	T2 2013/T2 2014			80 318	40%			20 079	10%	20 079	10%			80 318	40%
Etude d'Ordonnancement des travaux ferroviaires - Phase 2 (reprise d'étude)	SNCF R	112 072	T4 2015			56 036	50%			22 415	20%	11 207	10%			22 414	20%
Etude d'exploitabilité de la gare Matabiau	SNCF R	200 000	T2 2013/T2 2014			80 000	40%			30 000	15%	20 000	10%			70 000	35%
Etude de programmation Quai Militaire - Raynal	SNCF M	45 000	T2 2013/T3 2013	5 625	13%	11 250	25%			11 250	25%	11 250	25%			5 625	13%
Actualisation de la programmation des services en gare	SNCF M	35 000	T3 2013/T2 2014			14 000	40%					15 750	45%			5 250	15%
Etude de programmation des activités de maintenance du Technicentre de Périole	SNCF M	Régie	T3 2013/T3 2014														
Etude de redéploiement des activités ferroviaires en gare basse de Raynal	SNCF M	Régie	T1 2014 / T4 2014														
Sous-total 2		592 866		5 625	1%	241 604	41%			83 745	14%	78 287	13%			183 607	31%
Total phase 2		1 189 470		333 757	28%	301 264	25%	59 660	5%	83 745	7%	78 287	6%			332 759	28%
MISSIONS D'AMO																	
Ordonnnancement général et planification du projet EuroSudOuest	TM	67 025	T2 2014/T2 2015	33 513	50%	6 703	10%	13 405	20%							13 404	20%
AMO Montage Juridique et Financier	TM	157 754	T3 2014/T3 2015	78 877	50%	15 775	10%	31 551	20%							31 551	20%
Total Missions d'AMO		224 779		112 390	50%	22 478	10%	44 956	20%							44 955	20%
PHASE 3																	
1 - ETUDES PRELIMINAIRES DU PEM																	
Parvis multimodaux / voiries de desserte /Ouvrages de stationnement Marengo et Périole / Couverture des voies	TM	454 470	T4 2013/T4 2014	116 106	26%	80 424	25%	56 809	13%			33 700	7%	45 447	10%	121 984	27%
Bâtiments voyageurs Matabiau et Marengo / Zone intermodale	SNCF M	264 715	T4 2013/T4 2014	36 834	14%	66 179	25%	40 310	15%	11 236	5%	53 337	20%	26 472	10%	30 347	11%
Gare Routière	CD 31	136 865	T4 2013/T4 2014	40 450	30%	17 108	13%	54 746	40%					13 687	10%	10 874	8%
Station de Métro	TISSEO	91 535	T4 2013/T4 2014	20 000	22%	11 442	13%	9 153	10%			9 154	10%	22 883	25%	18 903	21%
Sous-total 1		947 585		213 390	23%	175 153	18%	161 018	17%	11 236	1%	96 191	10%	108 489	11%	182 108	19%
2 - ETUDES PRELIMINAIRES FERROVIAIRES																	
Aménagement des quais et augmentation du nombre des voies, à Matabiau	SNCF R	480 000	T4 2013/T4 2014	111 963	23%	152 037	32%			96 000	20%					120 000	25%
Dimensionnement des quais (étude préalable à l'aménagement des quais)	SNCF R	4 150	T2 2014/T3 2014	1 038	25%	1 245	30%			830	20%					1 037	25%
Déconstruction de la Grande Halle Voyageurs	SNCF R	47 432	T2 2014/T4 2014	12 000	25%	14 400	30%			9 486	20%					11 546	25%
Remisage Quart Nord Est à Périole	CR MP	125 952	T2 2014/T3 2014	22 000	17%	62 976	50%									40 976	33%
Libération du foncier ferroviaire à Périole et Marengo	SNCF M	120 000	T2 2014/T4 2014	24 000	20%	36 000	30%					24 000	20%			36 000	30%
Sous-total 2		777 534		171 001	22%	266 658	34%			106 316	14%	24 000	3%			209 559	27%
3 - DIAGNOSTICS COMPLEMENTAIRES																	
Relevés de réseaux humides et cables (hors cables spéciaux ferroviaires) - BV Matabiau	SNCF M	18 881	T2 2015	5 640	30%	6 608	35%					3 776	20%			2 857	15%
Diagnostic structure - BV Matabiau (Tout RDC et R+1 Bât Arrivées)	SNCF M	50 000	T2 2015	4 107	8%	21 261	43%					10 000	20%			14 632	29%
Relevés de réseaux - souterrains et quais	SNCF M	22 223	T2 2015	2 850	13%	2 851	13%			3 188	14%	4 445	20%	4 445	20%	4 444	20%
Relevés de réseaux - complément des EP du PEM	TM	22 580	T4 2014	4 796	21%	2 558	11%	3 936	17%					6 774	30%	4 516	20%
Comptage et enquête multimodale du PEM de Toulouse Matabiau (HPH)	TM	15 796	T4 2014	1 027	6%			3 159	20%			3 159	20%	5 292	34%	3 159	20%
Pollution - diagnostic approfondi du site de Marengo - Périole	SNCF M	46 663	T2 2015	13 639	29%	13 639	29%					9 333	20%			10 052	22%
Sous-total 3		176 143		32 059	18%	46 917	27%	7 095	4%	3 188	2%	30 713	17%	16 511	9%	39 660	23%
Total phase 3		1 901 262		416 449	22%	488 728	26%	168 113	9%	120 740	6%	150 904	8%	124 999	7%	431 327	23%
TOTAL GENERAL		5 500 000	2009/2014	1 375 000	25%	1 375 000	25%	458 333	8%	458 333	8%	458 333	8%	125 000	2%	1 250 001	23%
ETUDES HORS CONVENTION PARTENARIALE																	
Positionnement de la station de la 3ème ligne de métro au sein du PEM	SMTC	39 800	T1 2015											39 800	100%		
Etude APS de relogement en Gare de l'ECT	SNCF M	80 000	T1 2015									80 000	100%				
Préparation de la phase réglementaire de Toulouse EuroSudOuest	TM	250 000	T4 2015 / T1 2016													250 000	100%
Toulouse Matabiau - BIM : état initial	TM	50 000	T4 2015													50 000	100%
Libération du foncier ferroviaire à Raynal : études préliminaires	SNCF M	80 000	T1 2016									80 000	100%				
Schéma Directeur du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau (convention financement Etat CRMP SNCF R)	SNCF R	350 000	T4 2015 / T1 2016	122 500	35%	192 500	55%			35 000	10%						
Relocalisation des installations de maintenance du technicentre de Périole : études préliminaires	SNCF M	120 000	T12016 / T2 2016									120 000	100%				

N.B. - Les pourcentages (%) représentent des valeurs approchées et figurent à titre indicatif

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES**

**CONVENTION D'APPLICATION
ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011**

Avenant n° 4

Entre :

L'Etat

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

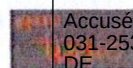
Le Conseil Régional Occitanie

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

SMTC-Tisséo

Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Préambule

Les partenaires de Toulouse EuroSudOuest, l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le Conseil Régional d'Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SMTC-Tisseo et Toulouse Métropole, ont contractualisé une convention d'application administrative et financière, portant sur la gestion de la programmation financière de la Convention Cadre d'études partenariale dédiée au projet.

Ce document a ainsi pour objet, de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études partenariales, lesquels engagements sont repris sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel demeurant annexé à la convention d'application.

Précédemment modifiée, aux termes de trois avenants, en date des 5 septembre 2012, 2 décembre 2013 et 31 décembre 2015, la convention d'application administrative et financière doit faire, une nouvelle fois, l'objet d'un amendement, afin de prendre en compte les décisions du Comité de Pilotage du 8 juillet 2016.

Les partenaires ont, en effet, décidé, lors de cette instance, de prolonger la convention cadre d'études partenariale, au-delà de la phase d'études 2009-2015, afin de disposer d'un quatrième temps d'études, sur la période 2016-2020, nécessaire :

- à la poursuite de la préparation de la phase règlementaire du projet,
- à la finalisation des différentes études techniques (jusqu'aux Avants Projets - AVP) liées notamment à la première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau,
- aux conditions de libération des fonciers ferroviaires et urbains.

Le Comité de Pilotage a également décidé d'apporter un financement partenarial complémentaire de 1 250 000 € HT au budget initial.

Enfin, et dans la continuité du Comité de Pilotage du 5 octobre 2015, le Comité de Pilotage du 8 juillet 2016 a validé le principe de prise en compte, dans la Convention Cadre d'études partenariales, des montants préfinancés par les maîtres d'ouvrage, dès la fin de l'année 2015, afin d'engager les premières études techniques liées à la mise en œuvre opérationnelle du projet.

Ces évolutions ont été entérinées aux termes de l'avenant n° 4 à la convention cadre, en date du**23 DEC. 2016**.....

Il convient désormais d'établir un nouveau tableau de financement prévisionnel, lequel demeure annexé aux présentes.

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Article 1 Objet de l'Avenant n° 4

Le présent avenant a pour objet d'acter formellement, sur le plan financier, l'évolution du dispositif de la convention cadre d'études partenariales, telle que modifiée par avenant n° 4, le~~23 DEC 2016~~

Article 2 Programmation financière

L'article 2.1 est modifié comme suit :

La programmation financière de la convention cadre d'études partenariales, signée le 30 décembre 2009 et modifiée aux termes de trois avenants en date, respectivement, des 25 janvier 2013, 2 décembre 2013 et 31 décembre 2015, s'effectue, en euros courants Hors Taxe, dans la limite des participations définies à l'article 6.1 de ladite convention.

Le montant arrêté par l'avenant n° 4 à la Convention Cadre, au titre des études, est de 8 281 675 € HT.

La programmation financière de la Convention cadre est établie sur la base d'un programme d'études pluriannuel validé par le Comité de Pilotage.

La programmation financière initiale, reprise sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint en annexe à la présente Convention, indique pour chacune des études :

- leur coût estimé (hors taxe),
- les clés de répartition de leur financement entre les Partenaires.

Le tableau de financement prévisionnel est mis à jour afin de prendre en compte :

- L'engagement financier des partenaires relatif au quatrième temps d'études, sur la période 2016-2020.
- Les montants préfinancés par les maîtres d'ouvrages, à l'issue du Comité de Pilotage du 5 octobre 2015.

Des évolutions, en plus-value ou moins-value, pouvant intervenir lors de l'engagement de ces études, il sera procédé, à l'issue du processus d'études, à l'établissement d'un avenant, destiné à mettre à jour le tableau de financement prévisionnel annexé aux présentes, afin de permettre aux Maîtres d'Ouvrage d'effectuer les appels de fonds sur la base des montants réellement engagés.

Article 3 Dispositions diverses

Les dispositions de la Convention d'application administrative et financière signée le 2 février 2011 et modifiée par avenants, en date respectivement des 5 septembre 2012, 2 décembre 2013 et 31 décembre 2015, non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, le **23 DEC. 2016**

En sept exemplaires originaux

Pour l'Etat,

23 DEC. 2016

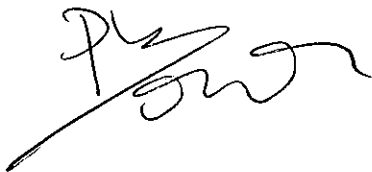
Le Préfet de la Région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,



M. Pascal MAILHOS

Pour SNCF Réseau,

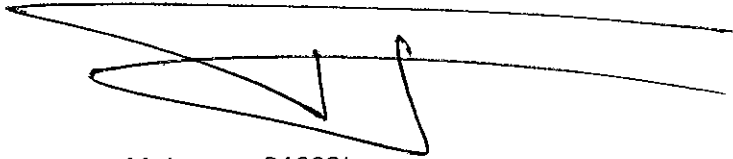
Le Directeur Territorial Midi-Pyrénées

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Boutier', with a long horizontal stroke extending to the left.

M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités,

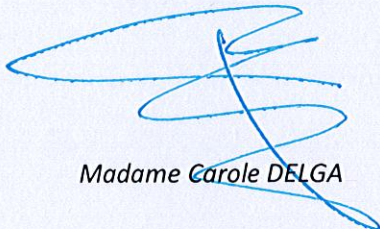
Le Directeur Régional SNCF Mobilités Occitanie

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and strokes, positioned above the name M. Jacques RASCOL.

M. Jacques RASCOL

Pour le Conseil Régional d'Occitanie,

La Présidente du Conseil Régional



Madame Carole DELGA

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

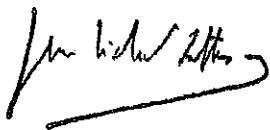
Le Président du Conseil départemental,



M. Georges MERIC

Pour SMTC-Tissé

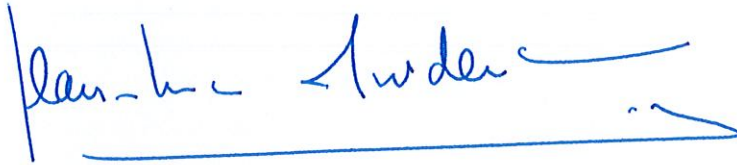
Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole



M. Jean-Luc MOUDENC



Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Etat		Conseil régional Occitanie		Conseil départemental		SNCF Réseau		SNCF Mobilités		SMTC-Tisseo		Toulouse Métropole	
			Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
1- ETUDES PHASES 1 A 3																
Sous Total 1		5 500 000	1 375 000	25%	1 375 000	25%	458 333	8%	458 333	8%	458 333	8%	125 000	2%	1 250 001	23%
2- ETUDES PHASE 4																
PILOTAGE - GOUVERNANCE																
Etude d'impact	TM	75 000	9 375	12,5%	9 375	12,5%	11 250	15,0%					7 500	10%	37 500	50%
AMO pour la préparation et l'organisation de l'enquête publique	TM	75 000	9 375	12,5%	9 375	12,5%							18 750	25%	37 500	50%
Concertation préalable (L103-2) : intermodalité	ND	150 000			26 250	17,5%	37 500	25%			23 750	15%	30 000	20%	32 500	22,50%
AMO Toulouse EuroSudOuest : stratégie et planification	TM	50 000	6 000	12%	6 000	12%	10 000	20%	3 420	6%			5 080	10%	19 500	40%
Sous-total Pilotage - Gouvernance		350 000	24 750	7%	51 000	15%	58 750	17%	3 420	1%	23 750	7%	61 330	18%	127 000	36%
PROGRAMMATION DU PEM DE TOULOUSE MATABIAU																
PEM de Toulouse Matabiau : schéma directeur de la signalétique et de l'information voyageur	TM	75 000			7 250	10%	18 750	25%			10 330	15%	22 420	30%	16 250	25%
Bus nationaux et internatonaux : complémentarité entre PEM de Toulouse Matabiau et les PEM périphériques	ND	50 000					22 500	45%					16 250	32,5%	11 250	23%
Sous-total Programmation du PEM		125 000			7 250	6%	41 250	33%			10 330	8%	38 670	31%	27 500	22%
LIBERATION DES FONCIERS FERROVIAIRES ET URBAINS : RECONSTITUTION + DEMOLITION + REMISE EN ETAT																
Libération de l'immeuble Roques																
APD - relogement en gare de l'Etablissement Commercial des Trains	SNCF M. / G&C	120 000	48 000	40%	54 000	45%					12 000	10%			6 000	5%
EP + AVP - Libération et relocalisation du cœur de réseau (volet informatique)	SNCF R.	60 000	27 000	45%	24 000	40%			6 000	10%					3 000	5%
EP + AVP - relocalisation du cœur de réseau dans PGRA (volet immobilier)	SNCF R.	80 000	36 000	45%	36 000	45%			8 000	10%						
Libération du technicentre de Périole																
AVP + données complémentaires	SNCF M. ⁽¹⁾	85 000	38 250	45%	29 750	35%					8 500	10%			8 500	10%
Libération du quai militaire																
AVP + données complémentaires	SNCF R.	75 000	33 750	45%	26 250	35%			7 500	10%					7 500	10%
Libération de la halle SERNAM																
AVP + données complémentaires	SNCF M. ⁽¹⁾	205 000	92 250	45%	71 750	35%			4 100	2%	16 400	8%			20 500	10%
Libération de l'ex-tri postal																
AVP + données complémentaires	SNCF R. ⁽¹⁾	100 000							70 000	70%	30 000	30%				
Actualisation de l'étude de couverture des voies	SNCF R.	50 000							50 000	100%						
Centre technique du Raisin																
Sous-total Libération fonciers ferroviaires et urbains		775 000	275 250	36%	241 750	31%			145 600	19%	66 900	9%			45 500	6%
Sous Total 2		1 250 000	300 000	24%	300 000	24%	100 000	8%	149 020	12%	100 980	8%	100 000	8%	200 000	16%
3- ETUDES PREFINANCEES																
Etat initial de l'environnement	TM	71 945													71 945	100%
Concertation préalable (L103-2) :Plan Guide Urbain	TM	150 000													150 000	100%
Building Image Model (BIM) – état initial du PEM de Toulouse Matabiau	TM	61 270													61 270	100%
Etude de positionnement de la 3 ^{ème} ligne de métro au sein du PEM	SMTC-Tisseo	79 475										79 475	100%			
Etudes préliminaires du PEM – Diagnostics complémentaires	CD 31	13 620					13 620	100%								
Maîtrise d'œuvre pour les aménagements de la gare routière	CD 31	40 000					40 000	100%								
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM : Préfiguration du parvis Lyon (accès dépose - reprise minute) Aménagement du parvis Canal Reprise de l'émergence du métro et mise en accessibilité Préfiguration du parvis Lyon (accès dépose - reprise minute)	TM	390 000													390 000	100%
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM : Amélioration des accès à Marengo (médiathèque et parking) depuis le métro	SMTC-Tisseo	5 000										5 000	100%			
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM : Réaménagement de la salle d'échanges Marengo Rénovation de la façade et de la marquise du bâtiment voyageurs Renforcement des sous-sols du bâtiment Arrivée	SNCF M. / G&C	230 000									230 000	100%				
Libération de l'immeuble Roques - APS – Relogement en gare de l'Etablissement Commercial des trains	SNCF M. / G&C	80 000									80 000 €	100%				
Libérations Raynal-Sernam, Périole, Marengo, Tri-postal - Etudes préliminaires	SNCF M.	350 365									350 365 €	100%				
Centre Technique du Raisin – Etude pollution	TM	60 000													60 000 €	100%
Sous Total 3		1 531 675					53 620	4%			660 365	43%				47%
TOTAL GENERAL		8 281 675	1 675 000	20%	1 675 000	20%	611 953	8%	607 353	7%	1 219 678	15%				26%

Accuse de reception en prefecture

031-253100986-20191213-20191214-1D-DE

Date de télétransmission : 18/12/2019

Date de réception en préfecture : 13/12/2019

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191214-1D-DE
Date de télétransmission : 18/12/2019
Date de réception en préfecture : 13/12/2019

(1) : Maîtrise d'ouvrage déléguée à SNCF Immobilier
N.B. - Les pourcentages (%) représentent des valeurs approchées et figurent à titre indicatif

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES**

**CONVENTION D'APPLICATION
ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011**

Avenant n° 5

Entre :

L'Etat

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

Le Conseil Régional Occitanie

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

Tisséo-SMTC

Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Préambule

Les partenaires de Toulouse EuroSudOuest, l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le Conseil Régional d'Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SMTC-Tisseo et Toulouse Métropole, ont contractualisé une convention d'application administrative et financière, portant sur la gestion de la programmation financière de la Convention Cadre d'études partenariale.

Ce document a ainsi pour objet, de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études partenariales, lesquels engagements sont repris sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel demeurant annexé à la convention d'application.

Les partenaires ont, décidé, lors du Comité de Pilotage du 8 juillet 2016, de prolonger la convention cadre d'études partenariale, au-delà de la phase d'études 2009-2015, afin de disposer d'un quatrième temps d'études, sur la période 2016-2020, nécessaire :

- à la poursuite de la préparation de la phase règlementaire des projets,
- à la finalisation des différentes études techniques (jusqu'aux Avants Projets - AVP) liées notamment à la première phase opérationnelle du PEM de Toulouse Matabiau,
- aux conditions de libération des fonciers ferroviaires et urbains.

Le Comité de Pilotage a également décidé d'apporter un financement partenarial complémentaire de 1 250 000 € HT au budget initial.

Enfin, et dans la continuité du Comité de Pilotage du 5 octobre 2015, le Comité de Pilotage du 8 juillet 2016 a validé le principe de prise en compte, dans la Convention Cadre d'études partenariales, des montants préfinancés par les maîtres d'ouvrage, dès la fin de l'année 2015, afin d'engager les premières études techniques liées aux premiers aménagements de Toulouse EuroSudOuest sur la période 2016 – 2020.

Ces évolutions ont été entérinées aux termes de l'avenant n°4 à la convention cadre, en date du 23 décembre 2016.

La mise en œuvre des études s'est traduite depuis, par des ajustements programmatiques (réalisation d'une concertation dédiée pour le schéma directeur du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau) et financiers (redistribution des financements du Conseil Régional Occitanie, de Tisséo – SMTC et de Toulouse Métropole, préfinancement des études AVP de la mise en accessibilité du souterrain du métro par Tisséo – SMTC).

Ces ajustements sont sans incidence sur les cofinancements apportés par chaque partenaire pour le quatrième temps d'études 2016 – 2020.

Il convient désormais d'établir un nouveau tableau de financement prévisionnel, lequel demeure annexé aux présentes.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191213-20191211-4-1D- DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019
--

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Article 1 Objet de l'Avenant n° 5

Le présent avenant a pour objet d'acter formellement, sur le plan financier, l'évolution du dispositif de la convention cadre d'études partenariales, telle que modifiée par avenant n° 5, le 2 juillet 2018.....

Article 2 – Programmation financière

La programmation financière de la convention cadre d'études partenariales, signée le 30 décembre 2009 et modifiée aux termes de trois avenants en date, respectivement, des 25 janvier 2013, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015 et 23 décembre 2016, s'effectue, en euros courants Hors Taxe, dans la limite des participations définies à l'article 6.1 de ladite convention.

Le montant arrêté par l'avenant n°5 à la Convention Cadre, au titre des études, est de 8 489 250 € HT.

La programmation financière de la Convention cadre, établie sur la base d'un programme d'études pluriannuel validé par le Comité Technique du 4 juillet 2017.

La programmation financière initiale, reprise sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint en annexe à la présente Convention, indique pour chacune des études :

- leur coût estimé (hors taxe),
- les clés de répartition de leur financement entre les Partenaires.

Des évolutions, en plus-value ou moins-value, pouvant intervenir lors de l'engagement de ces études, il sera procédé, à l'issue du processus d'études, à l'établissement d'un avenant, destiné à mettre à jour le tableau de financement prévisionnel annexé aux présentes, afin de permettre aux Maîtres d'Ouvrage d'effectuer les appels de fonds sur la base des montants réellement engagés.

Article 3 - Tableau de Financement prévisionnel

Le tableau de financement prévisionnel est mis à jour afin de prendre en compte :

3.1 Le dispositif d'études de la deuxième phase - L'actualisation au vu du réalisé :

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
PGF-Etude d'exploitabilité	SNCF Réseau	200 000 €	186 000 €	-14 000 €

Le montant global de la deuxième phase d'études s'établit désormais à 1 175 470 € HT.

Le programme d'études, consolidé à l'échelle des trois premiers temps d'études, s'élève à 5 486 000 € HT.

3.2 Le dispositif d'études de la quatrième phase - L'actualisation au vu du réalisé

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
Libération du Quai Militaire AVP + données complémentaires	SNCF Réseau	75 000 €	69 000 €	-6 000 €

3.3 Le dispositif d'études de la quatrième phase – L'ajustement programmatique du poste « Concertation préalable »

Le poste « concertation préalable (L103-2) », a été intégré dans le programme d'études, au titre de l'avenant 4, pour un montant de 150 000 € HT. Ce poste est désormais structuré en deux volets, pour un montant global de 170 000 € HT :

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé
Concertation préalable (L103-2) : intermodalité	SNCF Gares & Connexions	100 000 €
Concertation préalable (L103-2) : aménagement ferroviaire	SNCF Réseau	70 000 €

Cet ajustement programmatique est sans incidence financière sur les cofinancements apportés par chaque partenaire pour le quatrième temps d'études, la plus-value de 20 000 €, constatée pour le poste concertation sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, étant compensée par le redéploiement des moins-values réalisées pour les études d'exploitabilité (- 14 000 €) et de libération du Quai Militaire (- 6 000 €).

Le montant global de la quatrième phase d'études s'établit désormais à 1 264 000 € HT.

3.4 Les études préfinancées - Actualisation des études sous maîtrise d'ouvrage de Tisseo-SMTC

Etude	Maître d'Ouvrage	Montant programmé	Montant engagé	Plus-Value Moins-Value
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM	Tisseo-SMTC	5 000 €	212 575 €	+ 207 575 € €

Article 4 Dispositions diverses

Les dispositions de la Convention d'application administrative et financière signée le 2 février 2011 et modifiée par avenants, en date respectivement des 5 septembre 2012, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015 et 23 décembre 2016, non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, le 2 JUL. 2018

En sept exemplaires originaux

Pour l'Etat,

Le Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,



M. Pascal MAILHOS

Pour SNCF Réseau Occitanie,

Le Directeur Territorial Occitanie



M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités Occitanie,

Le Directeur Régional

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke.

M. Jacques RASCOL

Pour le Conseil Régional d'Occitanie,

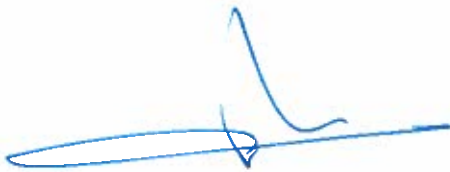
La Présidente du Conseil Régional



Madame Carole DELGA

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

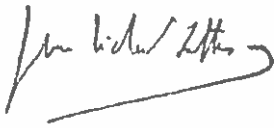
Le Président du Conseil départemental,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal stroke with a loop and a vertical stroke intersecting it.

M. Georges MÉRIC

Pour le SMTC-Tissé

Le Président



M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

Le Président de Toulouse Métropole



M. Jean-Luc MOUDENC

Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Calendrier prévisionnel	Etat		Conseil Régional		Conseil Départemental		SNCF Réseau		SNCF Mobilités		Tisséo-SMTC		Toulouse Métropole	
				Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
PHASE 1																	
Total phase 1		2 184 489		512 403	23%	582 530	26%	185 604	8%	253 849	12%	229 143	10%			440 959	20%
PHASE 2																	
1 - PLAN GUIDE URBAIN																	
Plan Guide Urbain - Diagnostic urbain / Définition des invariants / Elaboration du plan guide	TM	596 604	T1 2013/T4 2014	328 132	55%	59 660	10%	59 660	10%							149 152	25%
Sous-total 1		596 604		328 132	55%	59 660	10%	59 660	10%							149 152	25%
2 - PLAN GUIDE FERROVIAIRE																	
Etude d'ordonnancement des travaux ferroviaires - Phase 1	SNCF R	200 794	T2 2013/T2 2014			80 318	40%			20 079	10%	20 079	10%			80 318	40%
Etude d'Ordonnancement des travaux ferroviaires - Phase 2 (reprise d'étude)	SNCF R	112 072	T4 2015			56 036	50%			22 415	20%	11 207	10%			22 414	20%
Etude d'exploitabilité de la gare Matabiau	SNCF R	186 000	T2 2013/T2 2014			74 400	40%			27 900	15%	18 600	10%			65 100	35%
Etude de programmation Quai Militaire - Raynal	SNCF M	45 000	T2 2013/T3 2013	5 625	13%	11 250	25%			11 250	25%	11 250	25%			5 625	13%
Actualisation de la programmation des services en gare	SNCF M	35 000	T3 2013/T2 2014			14 000	40%					15 750	45%			5 250	15%
Etude de programmation des activités de maintenance du Technicentre de Pénole	SNCF M	Régie	T3 2013/T3 2014														
Etude de redéploiement des activités ferroviaires en gare basse de Raynal	SNCF M	Régie	T1 2014 / T4 2014														
Sous-total 2		578 868		5 625	1%	236 004	41%			81 645	14%	76 887	13%			178 707	31%
Total phase 2		1 175 470		333 757	28%	295 664	25%	59 660	5%	81 645	7%	76 887	6%			327 859	28%
MISSIONS D'AMO																	
Ordonnancement général et planification du projet EuroSudOuest	TM	67 025	T2 2014/T2 2015	33 513	50%	6 703	10%	13 405	20%							13 404	20%
AMO Montage Juridique et Financier	TM	157 754	T3 2014/T3 2015	78 877	50%	15 775	10%	31 551	20%							31 551	20%
Total Missions d'AMO		224 779		112 390	50%	22 478	10%	44 956	20%							44 955	20%
PHASE 3																	
1 - ETUDES PRELIMINAIRES DU PEM																	
Parvis multimodaux / voies de desserte /Ouvrages de stationnement Marengo et Pénole / Couverture des voies	TM	454 470	T4 2013/T4 2014	116 106	26%	80 424	25%	56 809	13%			33 700	7%	45 447	10%	121 984	27%
Bâtiments voyageurs Matabiau et Marengo / Zone intermodale	SNCF M	264 715	T4 2013/T4 2014	36 834	14%	66 179	25%	40 310	15%	11 236	5%	53 337	20%	26 472	10%	30 347	11%
Gare Routière	CD 31	136 865	T4 2013/T4 2014	40 450	30%	17 108	13%	54 746	40%					13 687	10%	10 874	8%
Station de Métro	TISSEO	91 533	T4 2013/T4 2014	20 000	22%	11 442	13%	9 153	10%			9 154	10%	22 883	25%	18 903	21%
Sous-total 1		947 585		213 390	23%	175 153	18%	161 018	17%	11 236	1%	96 191	10%	108 489	11%	182 108	19%
2 - ETUDES PRELIMINAIRES FERROVIAIRES																	
Aménagement des quais et augmentation du nombre des voies, à Matabiau	SNCF R	480 000	T4 2013/T4 2014	111 963	23%	152 037	32%			96 000	20%					120 000	25%
Dimensionnement des quais (étude préalable à l'aménagement des quais)	SNCF R	4 150	T2 2014/T3 2014	1 038	25%	1 245	30%			830	20%					1 037	25%
Déconstruction de la Grande Halle Voyageurs	SNCF R	47 432	T2 2014/T4 2014	12 000	25%	14 400	30%			9 486	20%					11 546	25%
Remisage Quart Nord Est à Pénole	CR MP	125 952	T2 2014/T3 2014	22 000	17%	62 976	50%									40 976	33%
Libération du foncier ferroviaire à Pénole et Marengo	SNCF M	120 000	T2 2014/T4 2014	24 000	20%	36 000	30%					24 000	20%			36 000	30%
Sous-total 2		777 534		171 001	22%	266 658	34%			106 316	14%	24 000	3%			208 559	27%
3 - DIAGNOSTICS COMPLEMENTAIRES																	
Relevés de réseaux humides et câbles (hors câbles spéciaux ferroviaires) - BV Matabiau	SNCF M	18 881	T2 2015	5 640	30%	6 608	35%					3 776	20%			2 857	15%
Diagnostic structure - BV Matabiau (Tout RDC et R+1 Bât Amvées)	SNCF M	50 000	T2 2015	4 107	8%	21 261	43%					10 000	20%			14 632	29%
Relevés de réseaux - souterrains et quais	SNCF M	22 223	T2 2015	2 850	13%	2 851	13%			3 188	14%	4 445	20%	4 445	20%	4 444	20%
Relevés de réseaux - complément des EP du PEM	TM	22 580	T4 2014	4 796	21%	2 558	11%	3 936	17%					6 774	30%	4 516	20%
Comptage et enquête multimodale du PEM de Toulouse Matabiau (HPH)	TM	15 796	T4 2014	1 027	6%			3 159	20%			3 159	20%	5 292	34%	3 159	20%
Pollution - diagnostic approfondi du site de Marengo - Pénole	SNCF M	46 663	T2 2015	13 639	29%	13 639	29%					9 333	20%			10 052	22%
Sous-total 3		176 143		32 059	18%	48 917	27%	7 085	4%	3 188	2%	30 713	17%	16 511	9%	39 660	23%
Total phase 3		1 901 262		418 449	22%	488 728	26%	168 113	9%	120 740	6%	150 904	8%	124 999	7%	431 327	23%
TOTAL GENERAL		5 486 000	2009/2014	1 375 000	25%	1 389 400	25%	458 333	8%	456 234	8%	458 933	8%	125 000	2%	1 245 190	23%

N.B. Les pourcentages représentent des valeurs approchées et figurent à titre indicatif.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Etudes	Maître d'ouvrage	Coût total	Etat		Conseil régional Occitanie		Conseil départemental		SNCF Réseau		SNCF Mobilités		Tisseo-SMTC		Toulouse Métropole	
			Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
1- ETUDES PHASES 1 A 3																
Sous Total 1		5 486 000	1 375 000	25%	1 369 400	25%	458 333	8%	456 234	8%	458 933	8%	125 000	2%	1 245 100	23%
2- ETUDES PHASE 4																
PILOTAGE - GOUVERNANCE																
Etude d'impact	TM	75 000	9 375	12,5%	9 375	12,5%	11 250	15%					7 500	10%	37 500	50%
AMO pour la préparation et l'organisation de l'enquête publique	TM ⁽¹⁾	75 000	9 375	12,5%	5 625	7,5%							18 750	25%	41 250	55%
Concertation préalable (L103-2) intermodalité	SNCF M / G&C	100 000			5 000	5%	37 500	38%			10 000	10%	35 080	35%	12 420	12%
Concertation préalable (L103-2) aménagement ferroviaire	SNCF R	70 000	2 700	4%	32 780	47%			6 120	9%	15 150	22%			13 250	19%
AMO Toulouse EuroSudOuest stratégie et planification	TM	50 000	6 000	12%	4 420	9%	10 000	20%							29 580	59%
Sous-total Pilotage - Gouvernance		370 000	27 450	7%	57 200	15%	58 750	16%	6 120	2%	25 150	7%	61 330	17%	134 000	36%
PROGRAMMATION DU PEM DE TOULOUSE MATABIAU																
PEM de Toulouse Matabiau schéma directeur de la signalétique et de l'information voyageur	TM	75 000			3 750	5%	18 750	25%			10 330	14%	22 420	30%	19 750	26%
Bus nationaux et internationaux complémentarité entre PEM de Toulouse Matabiau et les PEM périphériques	CD31	50 000			5 000	10%	22 500	45%					16 250	32,5%	6 250	12,5%
Sous-total Programmation du PEM		125 000			8 750	7%	41 250	33%			10 330	8%	38 670	31%	26 000	22%
LIBERATION DES FONCIERS FERROVIAIRES ET URBAINS : RECONSTITUTION + DEMOLITION + REMISE EN ETAT																
Libération de l'immeuble Roques																
APD - relogement en gare de l'Etablissement Commercial des Trains	SNCF M / G&C	120 000	48 000	40%	54 000	45%					12 000	10%			6 000	5%
EP + AVP - Libération et relocalisation du cœur de réseau (volet informatique)	SNCF R	60 000	27 000	45%	24 000	40%			6 000	10%					3 000	5%
EP + AVP - relocalisation du cœur de réseau dans PGRA (volet immobilier)	SNCF R	80 000	36 000	45%	36 000	45%			8 000	10%						
Libération du technicentre de Pénole																
AVP + données complémentaires	SNCF M ⁽¹⁾	85 000	38 250	45%	29 750	35%					8 500	10%			8 500	10%
Libération du quai militaire																
AVP + données complémentaires	SNCF R	69 000	31 050	45%	24 150	35%			6 900	10%					6 900	10%
Libération de la halle SERNAM																
AVP + données complémentaires	SNCF M ⁽²⁾	205 000	92 250	45%	71 750	35%			4 100	2%	16 400	8%			20 500	10%
Libération de l'ex-tr postal																
AVP + données complémentaires	SNCF R ⁽²⁾	100 000							70 000	70%	30 000	30%				
Actualisation de l'étude de couverture des voies	SNCF R	50 000							50 000	100%						
Centre technique du Raisin																
Sous-total Libération fonciers ferroviaires et urbains		769 000	272 550	35%	239 650	31%			145 000	19%	66 900	9%			44 900	6%
Sous Total 2		1 264 000	300 000	24%	305 600	24%	100 000	8%	151 120	12%	102 380	8%	100 000	8%	204 900	16%
3- ETUDES PREFINANCEES																
Etat initial de l'environnement	TM	71 945													71 945	100%
Concertation préalable (L103-2) Plan Guide Urbain	TM	150 000													150 000	100%
Building Image Model (BIM) – état initial du PEM de Toulouse Matabiau	TM	61 270													61 270	100%
Etude de positionnement de la 3 ^{ème} ligne de métro au sein du PEM	Tisseo-SMTC	79 475										79 475	100%			
Etudes préliminaires du PEM – Diagnostics complémentaires	CD 31	13 620					13 620	100%								
Maîtrise d'œuvre pour les aménagements de la gare routière	CD 31	40 000					40 000	100%								
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM	TM	390 000													390 000	100%
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM	Tisseo-SMTC	212 575										212 575	100%			
Etudes AVP relatives à la 1ère phase d'aménagement du PEM	SNCF M / G&C	230 000									230 000	100%				
Libération de l'immeuble Roques - APS – Relogement en gare de l'Etablissement Commercial des trains	SNCF M / G&C	80 000									80 000 €	100%				
Libérations Raynal-Sernam, Pénole, Marengo, Tr-postal - Etudes préliminaires	SNCF M	350 365									350 365 €	100%				
Centre Technique du Raisin – Etude pollution	TM	60 000													60 000 €	100%
Sous Total 3		1 739 250					53 620	3%			660 365	18%	337 050	8%	2 183 215	47%
TOTAL GENERAL																
		8 489 250	1 675 000	20%	1 675 000	20%	611 953	8%	607 354	7%	1 219 678	14%	1 577 050	18%	3 183 215 €	26%

(1) - Maîtrise d'ouvrage déléguée à Europolia
(2) - Maîtrise d'ouvrage déléguée à SNCF Immobilier
N.B. - Les pourcentages (%) représentent des valeurs approchées et figurent à titre indicatif

Accusé de réception en préfecture
0314253100986-20191213-20191211-4-10
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

**CONVENTION CADRE
D'ETUDES PARTENARIALES**

**CONVENTION D'APPLICATION
ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011**

Avenant n° 6

Entre :

L'Etat

SNCF Réseau

SNCF Mobilités

Le Conseil Régional Occitanie

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne

Tisséo-Collectivités

Toulouse Métropole

Europolia, SPLA de Toulouse Métropole

Ci-après désignés ensemble « les Partenaires »

Préambule

Les partenaires de Toulouse EuroSudOuest, l'Etat, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, le Conseil Régional d'Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, Tisseo-Collectivités et Toulouse Métropole, ont contractualisé une convention d'application administrative et financière, portant sur la gestion de la programmation financière de la Convention Cadre d'études partenariale.

Ce document a ainsi pour objet, de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études partenariales, lesquels engagements sont repris sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel demeurant annexé à la convention d'application.

Les partenaires ont, décidé, lors du Comité de Pilotage du 19 octobre 2017, d'engager une nouvelle phase d'études, centrée sur le PEM de Toulouse Matabiau, en vue de présenter conjointement, à l'été 2019, un projet technique et un montage juridique et financier.

L'objectif de ce cinquième temps d'études vise à :

- Définir le montage immobilier, foncier et financier du PEM, en vue de disposer d'une analyse consolidée permettant de vérifier la faisabilité financière de cet équipement ;
- Engager une étude urbaine du quartier gare ainsi que la conception du bâtiments voyageurs de Marengo, avec pour objectif de retenir un prestataire unique (maître d'œuvre), via la constitution d'un groupement de commande, associant l'ensemble des maîtres d'ouvrages du PEM.
- Réaliser, dans la continuité du schéma directeur de la signalétique du PEM, des études de conception signalétique ;
- Actualiser un ensemble de données techniques et financières ou encore de mener des études spécifiques, comme la faisabilité du stationnement de bus au gaz ou l'introduction de dispositifs innovants en matière de production et de gestion de l'énergie au niveau urbain.

Par ailleurs, l'avancée du projet en phase opérationnelle implique des évolutions liées aux modalités de financement de ce cinquième temps d'études : modification des clés de financement « historiques », décroisement des cofinancements pour améliorer l'efficacité du partenariat financier et intervention de co-financeurs privés, comme l'Institut de Recherche & Développement (R&D) Efficacy, Indigo et Effia, concessionnaires d'ouvrages de stationnement, et d'Europolia, en sa qualité d'Aménageur.

En effet, Europolia, assure depuis sa création la coordination entre les partenaires du projet Toulouse EuroSudOuest, notamment en matière d'études définies et financées en commun.

La maîtrise d'ouvrage du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest lui ayant été déléguée par Toulouse Métropole, dans le cadre d'une concession d'aménagement, adoptée par délibération du 3 octobre 2017, Europolia interviendra désormais également en tant que partenaire du dispositif d'études.

A la suite de la validation, par le Comité de Pilotage du 18 octobre 2018, du cinquième temps d'études du dispositif partenarial et des principes de financement associés, ces évolutions ont été entérinées aux termes de l'avenant n°6 à la convention cadre, en date du

Il convient désormais d'établir un nouveau tableau de financement prévisionnel, lequel demeure annexé aux présentes.

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Article 1 Objet de l'Avenant n° 6

Le présent avenant a pour objet d'acter formellement, sur le plan financier, l'évolution du dispositif de la convention cadre d'études partenariales, telle que modifiée par avenant n° 6, le 08/10/2019.

Article 2 Cofinancement des études

L'article 3.4 « Domiciliation de la facturation » est modifié comme suit :

Nom du partenaire	Nom et Coordonnées du Service Responsable de la facturation
Etat	Direction régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement STID 1 rue de la Cité Administrative - CS 80002 31074 Toulouse Cedex 9
Conseil Régional	Mme la Présidente du Conseil Régional Occitanie Direction des Transports Hôtel de Région 22 boulevard du Maréchal Juin 31 000 Toulouse
Conseil départemental	Mr le Président du Conseil départemental de la Haute Garonne Direction des Transports 1 boulevard de la Marquette 31090 TOULOUSE CEDEX
SNCF Mobilités	SNCF Gare & Connexions Direction du Développement 16 avenue d'Ivry 75013 PARIS
SNCF Réseau	SNCF Réseau TSA 80813 69908 LYON CEDEX 20 BUPO 00073 (axe central : V05000 / axe local : B09404)

Tisséo-Collectivités	Tisseo - Collectivités Direction Générale Adjointe Ressources Service comptabilité 7, esplanade Compans Caffarelli - BP 1120 31011 TOULOUSE Cedex 6
Toulouse Métropole	Europolia, SPLA de Toulouse Métropole 21, Boulevard de la Marquette Immeuble Riverside – Bât. A - BP 91003 31010 TOULOUSE CEDEX 6
Europolia	Europolia, SPLA de Toulouse Métropole 21, Boulevard de la Marquette Immeuble Riverside – Bât. A - BP 91003 31010 TOULOUSE CEDEX 6

Article 3 – Programmation financière

La programmation financière de la convention cadre d'études partenariales, signée le 30 décembre 2009 et modifiée aux termes de cinq avenants en date, respectivement, des 25 janvier 2013, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016 et 2 juillet 2018, s'effectue dans la limite des participations définies à l'article 6.1 de ladite convention.

Le montant arrêté par l'avenant n° 6 à la Convention Cadre, au titre des études, est de 9 065 800 € HT.

La programmation financière de la Convention cadre est établie sur la base d'un programme d'études pluriannuel validé par le Comité de Pilotage du 18 octobre 2018.

La programmation financière initiale, reprise sous la forme d'un tableau de financement prévisionnel joint en annexe à la présente Convention, indique pour chacune des études :

- leur coût estimé (hors taxe),
- les clés de répartition de leur financement entre les Partenaires.

Des évolutions, en plus-value ou moins-value, pouvant intervenir lors de l'engagement de ces études, il sera procédé, à l'issue du processus d'études, à l'établissement d'un avenant, destiné à mettre à jour le tableau de financement prévisionnel annexé aux présentes, afin de permettre aux Maîtres d'Ouvrage d'effectuer les appels de fonds sur la base des montants réellement engagés.

Article 4 Tableau de Financement prévisionnel

Le tableau de financement prévisionnel est mis à jour afin de prendre en compte l'engagement financier des partenaires relatif au cinquième temps d'études, sur la période 2018-2020.

Article 5 Dispositions diverses

Les dispositions de la Convention d'application administrative et financière signée le 2 février 2011 et modifiée par avenants, en date respectivement des 5 septembre 2012, 2 décembre 2013, 31 décembre 2015, 23 décembre 2016 et 2 juillet 2018, non modifiées par le présent avenant demeurent inchangées.

Fait à Toulouse, le **– 8 OCT. 2019**

En huit exemplaires originaux

Pour l'Etat,

Le Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne,



M. Etienne Guyot

Pour SNCF Réseau Occitanie,

Le Directeur Territorial Occitanie

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Boutier', with a stylized flourish at the end.

M. Pierre BOUTIER

Pour SNCF Mobilités Occitanie,

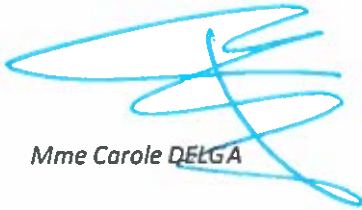
Le Directeur Régional



M. Jacques RASCOL

Pour le Conseil Régional d'Occitanie,

La Présidente du Conseil Régional



Mme Carole DELGA

Pour le Conseil départemental de la Haute-Garonne,

Le Président du Conseil départemental,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a long horizontal stroke with a small loop and a vertical stroke crossing it.

M. Georges MÉRIC

Pour Tisséo-Collectivités

Le Président

A handwritten signature in dark ink, consisting of a vertical line with a small hook at the bottom and a short horizontal stroke to the right.

M. Jean-Michel LATTES

Pour Toulouse Métropole,

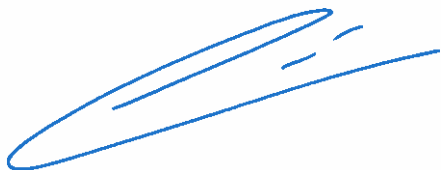
Le Président de Toulouse Métropole



M. Jean-Luc MOUDENC

Pour Europolia, SPLA de Toulouse Métropole,

Le Directeur Général d'Europolia



M. Raphaël CATONNET

Etude	Maître d'ouvrage	Coût total	Etat		Région		Département		SNCF Réseau		SNCF Mobilités		SNCF Immo		Tisséo Collectivités		Toulouse Métropole		Europolia		Autres		
			%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	Nom	%	Montant
1 - - Rappel Etudes - Phases 1 à 4																							
Sous Total 1		8 489 250 €	20%	1 675 000 €	20%	1 675 000 €	7%	611 953 €	7%	607 353 €	14%	1 219 678 €			6%	517 050 €	26%	2 183 215 €					
2 - Etudes - Phase 5																							
PEM - modèle énergétique - partenariat Efficacity (2)	Europolia	133 000 €			15%	19 600 €					15%	19 600 €			15%	19 600 €	15%	19 600 €	15%	19 600 €	Efficacity	26%	35 000 €
PEM - AMO financière, contractuelle et juridique (2)(3)	Europolia	148 550 €			33%	48 424 €					17%	25 924 €	23%	33 424 €	17%	25 924 €			10%	14 855 €			
PEM - Actualisation du chiffrage - test de sensibilité (2)(3)	Europolia	25 000 €																	100%	25 000 €			
PEM - Actualisation du Schéma Directeur - Complexe BV / métro	Europolia	50 000 €									45%	22 500 €			45%	22 500 €			10%	5 000 €			
PEM - étude de conception signalétique (2)	SNCF M / G&C	50 000 €					20%	10 000 €			20%	10 000 €			20%	10 000 €	20%	10 000 €			Effia & Indigo à parité	20%	10 000 €
PEM - faisabilité technique du stationnement de bus au gaz	Europolia / Tisséo	50 000 €					50%	25 000 €							50%	25 000 €							
PEM - AMO programme du bâtiment voyageurs et salle d'échanges (2)	SNCF M / G&C	20 000 €			50%	10 000 €					50%	10 000 €											
PEM / PGU - AMO pour la création d'un groupement de commande et la préparation d'une consultation urbaniste - architecte (2)(3)	Europolia	50 000 €			25%	12 500 €					25%	12 500 €	25%	12 500 €					25%	12 500 €			
PEM / PGU - actualisation étude accessibilité / stationnement Toulouse EuroSudOuest (2)(3)	Europolia	50 000 €									25%	12 500 €	25%	12 500 €			25%	12 500 €	25%	12 500 €			
Sous Total 2		576 550 €			16%	90 524 €	6%	35 000 €			20%	113 024 €	10%	58 424 €	18%	103 024 €	7%	42 100 €	16%	89 455 €		7%	45 000 €
TOTAL GENERAL		9 065 800 €	18%	1 675 000 €	19%	1 765 524 €	7%	646 953 €	7%	607 353 €	15%	1 332 702 €	1%	58 424 €	7%	620 074 €	25%	2 225 315 €	1%	89 455 €		1%	45 000 €

(1) : à confirmer à l'appui d'une EP de SNCF
(2) : participaiton de SNCF Gares & Connexions au titre de SNCF Mobilités
(3) : participation de SNCF immo au titre des propriétaires ferroviaires

N.B. - Les pourcentages (%) représentent des valeurs approchées et figurent à titre indicatif

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191211-4-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

