



TERRITOIRE
PAYS D'AUBAGNE
ET DE L'ÉTOILE

GARE D'AUBAGNE

EXTENSION DES CAPACITÉS DE STATIONNEMENT DU PARKING NORD

Etude de faisabilité

**CONVENTION DE DEFINITION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE
ET DU FINANCEMENT DE L'ÉTUDE**

Entre

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le siège se situe à l'Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13481 Marseille Cedex 20, représentée par le Président du Conseil régional Monsieur Renaud **MUSELIER** dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil régional n° _____ en date du _____, ci-après dénommée : la Région,

La Métropole Aix Marseille Provence, dont le siège se situe 58, Boulevard Charles Livon 13007 Marseille représentée par le Président de la Métropole Monsieur Jean-Claude **GAUDIN**, dûment habilité à cet effet par délibération de la Métropole n° en date du, ci-après dénommée Métropole ;

SNCF Mobilités, Etablissement Public Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 2 places aux étoiles 93200 St Denis, représenté par Monsieur Thierry **JACQUINOD** Directeur de l'Agence Gares Méditerranée de Gares et Connexions, ci-après dénommée : « SNCF Gares & Connexions » ou « Maître d'ouvrage »

La Région, la Métropole et SNCF Mobilités Gares&Connexions sont ci-après ensemble désignées « Les Partenaires »

Sommaire

1	Objet de la convention	4
2	Objet et maitrise d'ouvrage de l'étude	4
3	Organisation du pilotage et du suivi	6
4	Rendus de l'étude	6
5	Durée de l'étude	7
6	Dispositions financières	7
6.1	Coût de l'étude	7
6.2	Participations financières	7
6.3	Modalités de paiement	7
6.4	Mandatement	8
6.5	Domiciliation de facturation	8
7	Modification et résiliation de la convention	8
8	Propriété, Communication et diffusion de l'étude	9
8.1	Propriétés	9
8.2	Diffusion	9
9	Mesures d'ordre	9
	ANNEXE 1 Périmètre foncier	11
	ANNEXE 2 : Cahier des charges détaillé	12

Préambule

Le Pôle d'Echanges Multimodal d'Aubagne est un pôle majeur de la Métropole Aix-Marseille Provence, plusieurs projets n'ont fait qu'accroître son attractivité : mise en service de la 3ème voie ferroviaire entre Marseille et Aubagne en décembre 2014, reconfiguration de la gare routière et arrivée d'une première ligne de tramway à l'échelle de l'agglomération, en 2013.

D'autres projets de Transports Collectifs en Site Propre viendront conforter le rôle du Pôle d'échanges d'Aubagne :

- Bus à Haut Niveau de Service, le Chronobus entre Aubagne et la zone industrielle des Paluds
- le Val'TRAM, entre La Bouilladisse et Aubagne, sur la voie de Valdonne

Les Partenaires sont convenus d'une convention de financement pour réaliser le réaménagement du bâtiment voyageur qui prévoit de mettre en accessibilité le bâtiment voyageur et d'améliorer les conditions d'accueil de la gare avec les billetteries trains et cars regroupées au sein d'un même lieu, dont la mise en service est effective depuis fin juillet 2017.

L'aménagement d'une Maison du vélo est prévu dans un bâtiment annexe de la gare et une coque commerciale dans le bâtiment voyageurs.

Une étude de mobilité réalisée sur le secteur de la gare en 2016 (enquêtes et comptages pour dimensionnement des flux), a confirmé le rôle de P+R du parc de stationnement de la gare et de la nécessité d'en augmenter sa capacité actuelle de 224 places à 320 places dont 15 places de dépose reprise.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la métropole Aix Marseille Provence souhaitent examiner les conditions techniques et opérationnelles de cette extension sur un périmètre foncier propriété de la SNCF élargi intégrant le parking actuel.

En conséquence, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objectif de définir la maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité technique de l'extension des capacités de stationnement du parking Nord de la gare d'Aubagne, et les engagements réciproques des Partenaires en ce qui concerne la réalisation et les conditions de financement de cette étude.

2 - OBJET ET MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE

2.1 Objet de l'étude

L'objectif de l'étude est de réaliser une étude de définition des différents scénarios possibles d'extension du parking.

Cette étude ne présage pas des conditions de mise à disposition des terrains à examiner avec les différents propriétaires que sont SNCF Réseau, SNCF Gares&Connexions et ICF. Celles-ci feront l'objet d'une analyse menée par les partenaires et les propriétaires concomitamment à l'étude eu égard aux modalités d'exploitation projetées (tarification) et aux conséquences de la loi Sapin applicable à partir du 1/07/2017.

2.2 Périmètres de Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de cette étude de définition dont le financement fait l'objet de la présente convention, est confiée à SNCF Mobilités Gares&Connexions, maître d'ouvrage unique de l'étude.

Le périmètre d'étude comprend le périmètre foncier SNCF identifié sur le plan joint en annexe 1.

2.3 Contenu de l'étude

Données d'entrée préliminaires intégrées dans le cahier des charges de l'étude:

- levé topographique du périmètre d'étude
- relevé des réseaux existants (secs et humides) et notamment réseaux ferroviaires

A noter qu'il n'est pas prévu à ce stade d'étude, de campagne de sondages des sols. Les hypothèses prises seront des hypothèses nominales correspondant à une qualité courante des terrains.

Données programmatiques :

- étude de mobilité déjà réalisée concluant à un besoin de 320 places dont 15 en dépose/reprise
- l'étude de définition privilégiera 2 scénarios d'aménagement
 - 1- **Scénario A** : aménagement d'un parking au sol ou en ouvrage sur la totalité des terrains du périmètre d'étude avec création d'une voie le long des voies ferroviaires pour rejoindre la Promenade Pierre Blancard à l'ouest.
 - 2- **Scénario B** : réaménagement du parking existant en ouvrage (R+1) sans création de voirie et en optimisant l'accès existant.

L'espace de dépose-minute sera implanté préférentiellement à proximité de l'accès à la passerelle.

- Insertion paysagère, éclairage
- équipements à prévoir :
 - Espace pour borne de rechargement des véhicules électriques,
 - Dispositif de contrôle du taux de remplissage permettant l'affichage du nombre de places disponibles visible depuis l'extérieur du parking,
 - Des places de stationnements dédiés au co-voiturage (entre 5 et 10 places co-

- voiturage).
- Des équipements pour le stationnement des vélos

Le cahier des charges détaillé est joint en annexe 2.

3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

Un comité de pilotage composé des partenaires signataires de la présente et élargi aux représentants de partenaires non signataires de cette convention mais pouvant être concernés par le projet, se réunira :

- à l'issue de chaque phase d'étude pour en valider les rendus,
- périodiquement pour faire un point sur l'avancement des études, veiller à son bon déroulement dans le respect de la présente convention,
- à l'achèvement de l'étude afin de valider son contenu, il se prononce sur les choix techniques proposés et décide des suites à donner à cette étude.

Il se réunira également en tant que de besoin à la survenance de chaque événement remettant en cause l'équilibre général de la présente convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

Ce comité de pilotage, animé par un représentant de la Métropole et de la Région, il se réunira à l'initiative du comité de suivi ou à la demande de l'un des signataires. Les décisions du Comité de Pilotage seront prises à l'unanimité des participants.

Un Comité de Suivi est constitué dès le démarrage de l'étude : il est composé *a minima* d'un représentant habilité pour chacun des signataires de la présente convention, à savoir la Région, la Métropole Aix-Marseille Provence et SNCF Mobilités Gares&Connexions.

Avec accord partagé des Partenaires le comité de suivi pourra associer le concours de membres supplémentaires notamment SNCF Réseau propriétaire d'une partie des terrains et gestionnaire des infrastructures ferroviaires riveraines au projet.

Le Comité de Suivi se réunit au lancement de l'étude afin de valider le déroulé de l'étude (méthode, planning, orientations...). En cours d'étude, il se réunit *a minima* une fois et autant que de besoin afin de faire le point sur l'état d'avancement de l'étude. Il est piloté par la Région et la Métropole.

4 - RENDUS DE L'ÉTUDE

L'ensemble des documents à remettre sont les suivants :

- Note de synthèse des données d'entrée
- Etude de définition sur levé topographique des lieux
- A minima deux rendus d'étude de définition avec proposition de phasage opérationnel permettant de maintenir le maximum de places de stationnement en phase travaux
- Estimation des coûts niveau faisabilité hors prise en compte de la nature des sols.

Les dossiers d'études seront produits au format A3, avec un fichier d'archivage ou de projection, sous format Power Point ou PDF.

Ils seront remis à la Région et à la Métropole sous format digital transmis par passerelle informatique.

5 - DURÉE DE L'ÉTUDE

La durée globale prévisionnelle est de 3 mois avec un délai de 6 semaines pour l'étude de définition à compter de la réception de toutes les données d'entrée nécessaires.

6 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

6.1 Coût de l'étude

Le montant global et forfaitaire de l'étude, dont le financement fait l'objet de la présente, est estimé à 35 000 € HT.

6.2 Participations financières

Les Partenaires s'engagent à financer les dépenses de l'étude, dont le financement fait l'objet de la présente convention, selon les clés de répartition indiquées ci-après et dans la limite des montants indiqués en Euros courants.

Partenaires	Etude de faisabilité d'extension des capacités du parking Nord de la gare d'Aubagne	
	Montant en € HT	
La Région	7 000	20%
Gares&Connexions	7 000	20%
La Métropole	21 000	60%
Total	35 000	100%

6.3 Modalités de paiement

La SNCF Gares&Connexions procède aux appels de fond auprès des partenaires comme suit :

- 50% du montant de la participation à la notification de la présente convention
- 50% du montant de la participation à la remise du rendu complet de l'étude

	Notification de la convention	Remise de l'étude	de total
Région PACA	3 500 €	3 500 €	7 000 €
Métropole	10 500 €	10 500 €	21 000 €

Les appels de fonds porteront sur des montants facturés sans TVA.

Les paiements porteront la désignation de l'étude et leur émission sera portée à la connaissance : de la SNCF à l'agence centrale de la Banque de France de Paris.

Les versements seront réglés par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, au nom :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions	Agence centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	00000062471	31

6.4 Mandatement

Les sommes dues à la SNCF Gares&Connexions au titre de la présente convention sont mandatées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception des factures.

6.5 Domiciliation de facturation

La domiciliation de SNCF Gares&Connexions pour la gestion des flux financiers est :

SNCF Gares et Connexions
Département Stratégie Finances
16 Avenue d'Ivry - 75013 PARIS

Région PACA

Hôtel de Région – Direction des Infrastructures et des Grands Equipements
27 place Jules Guesde – 13481 Marseille Cedex 20

Métropole Aix Marseille Provence- Direction Transport et Déplacement
58, Boulevard Charles Livon - 13007 Marseille

7 - MODIFICATION ET RÉSILIATION DE LA CONVENTION

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

En cas de non-respect par l'un des Partenaires des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre Partenaire à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi des lettres recommandées avec accusé réception valant mise en demeure.

Les dispositions nécessaires de soldes de comptes seront prises en conséquence.

8 - PROPRIÉTÉ, COMMUNICATION ET DIFFUSION DE L'ETUDE

8.1 Propriétés

L'étude, dont le financement fait l'objet de la présente convention, sera remise aux financeurs par SNCF Gares&Connexions.

Toute diffusion extérieure est subordonnée à l'accord préalable de la SNCF.

L'ensemble des documents à remettre, mentionnés à l'article 4 seront remis à la Région et à la Métropole à la suite au dernier Comité de Suivi, organisé en fin d'études, après intégration des éventuelles remarques de ces derniers.

8.2 Diffusion

Les Partenaires s'engagent à faire mention de l'apport financier de chacun dans toute publication ou communication des études.

9 - MESURES D'ORDRE

La présente convention prend effet à la date de sa notification à la SNCF par la Région et la Métropole et prend fin au solde de la totalité des versements dues à SNCF Mobilités Gares&Connexions en sa qualité de Maître d'ouvrage.

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celui des Partenaires qui entendraient soumettre la présente convention à cette formalité.

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

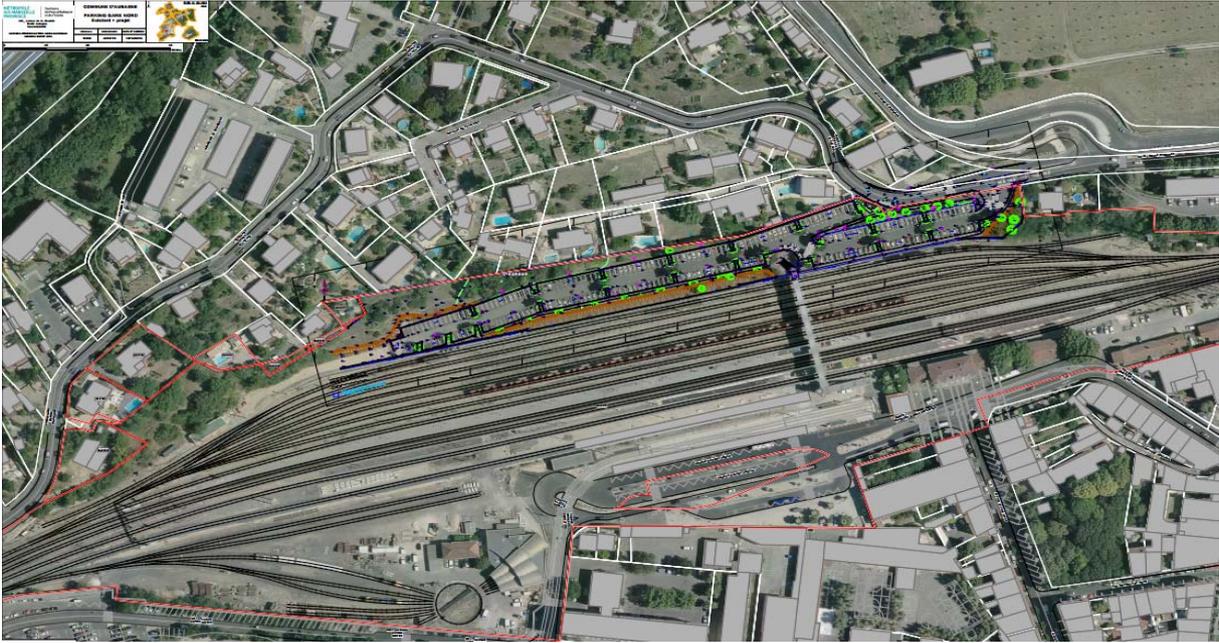
La présente convention est établie en 3 (trois) exemplaires originaux.

Fait à Marseille, le

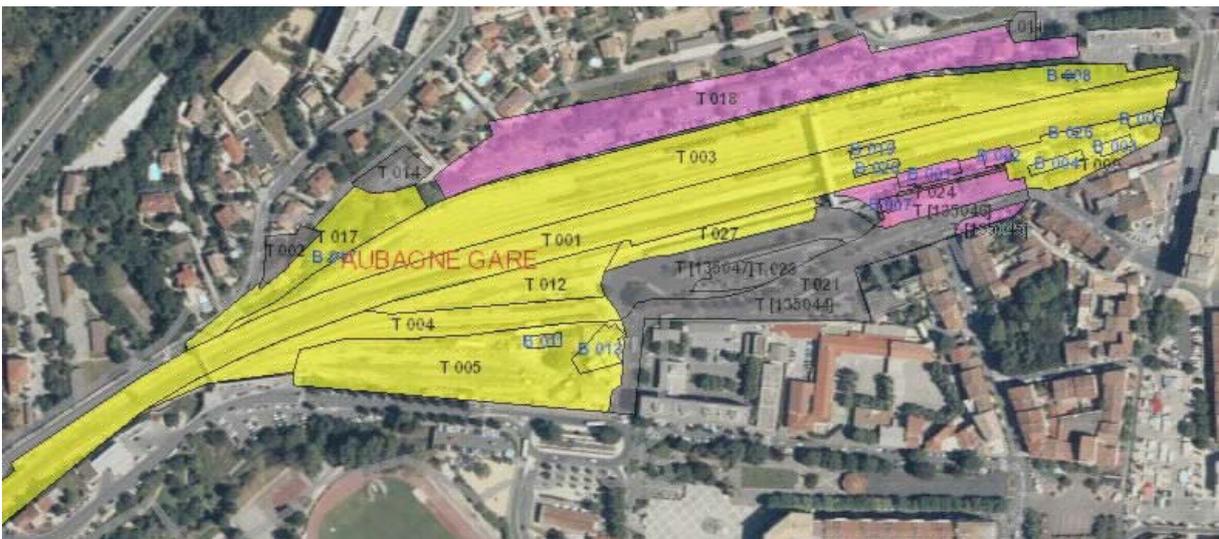
<p>Le Président du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur</p> <p>Renaud MUSELIER</p>	<p>Le Président de la Métropole Aix Marseille Provence</p> <p>Jean-Claude GAUDIN</p>
<p>Le Directeur de SNCF Gares et Connexions Agence Grand Sud</p> <p>Thierry JACQUINOD</p>	

ANNEXE 1
PEM d'AUBAGNE
Etude de faisabilité de l'extension des
capacités de stationnement du parking Nord

- Annexe 1 : Plan de situation / propriétés foncières



Périmètre de l'étude



ANNEXE 2 : Cahier des charges détaillé

Etude de faisabilité de l'extension des capacités de stationnement du parking Nord PEM d'AUBAGNE

Article 1 – CONTEXTE

A- Les équipements présents sur le pôle d'échanges d'Aubagne

Une gare routière : Réseau urbain « Les Lignes de l'Agglo » et du tramway, ainsi que du réseau de cars métropolitains (ex Cartreize). Au niveau de cette gare routière deux projets de TCSP majeurs seront mis en service à horizon 2020 : un tramway « Val'Tram » du Nord au Sud sur l'ancienne voie ferrée de Valdonne et un BHNS « Chronobus » entre le PEM d'Aubagne et la Zi des Paluds à Aubagne.

Une gare SNCF : Ligne TER Marseille – Toulon, de la 3^{ème} voie ferrée Marseille – Aubagne. Au niveau de cette gare SNCF deux projets seront mis en service. Le 1^{er} entre fin 2017 et septembre 2020 avec la restructuration du bâtiment voyageur (BV) gare, la reconfiguration du parvis de Gare. Le 2^{ème} projet à horizon 2030 avec la « LNPCA ».

Des services de mobilités annexes : Zone de prise en charge taxi, voitures électriques en auto-partage avec points de charge. Au niveau de ces services annexes à la mobilité un projet sera mis en place à horizon 2020 « La maison de mobilité » accès sur les modes actifs avec prêt et location de vélo, réparation de vélo, rack de stationnement vélo et services d'information et animation sur la mobilité dans le cadre des modes actifs et des transports en commun.

Un parking relai : Parking à vocation principale de P+R d'une capacité de 224 places. Ce parking est géré par la société QPark par délégation de la ville d'Aubagne, sur du foncier SNCF. Il est payant depuis mars 2016 et gratuit pour les abonnés annuels TER et les agents SNCF. Aujourd'hui, ce parking est utilisé au maximum de sa capacité (voir en surcapacité : places illicites) entre 8h30 et 17h30.

B- L'offre en transport en commun en gare d'Aubagne :

En gare routière :

Réseau des « Lignes de l'Agglo » : 1 970 000 montées-descentes/an, dont 1 000 000 montées-descentes/an sur le tramway.

Réseau de cars métropolitains (ex réseau Cartreize) : 330 000 montées-descentes/an.

En gare SNCF : TER : 760 000 montées-descentes/an (2015) 850 000 montées-descentes/an (2016)

Sur l'année 2015, le PEM d'Aubagne a enregistré : 3 060 000 montées/descentes.

C- Le parking relais de la Gare

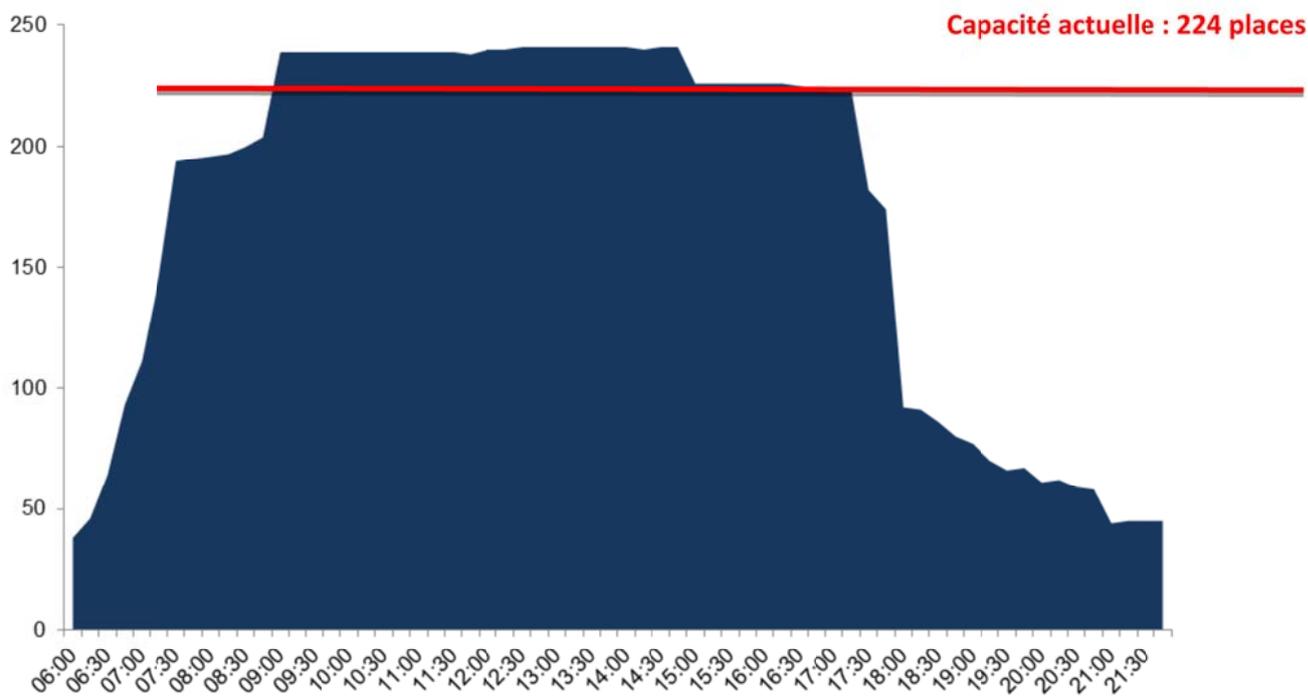
Présentation du parking de la gare actuel

Le parking de la gare d'une capacité de 224 places licites est utilisé à 80% par des voyageurs TER, à 10% par des usagers TC du réseau des « Lignes de l'Agglo » et du réseau de cars métropolitains (ex-Cartreize) et à 10% pour des activités non liées aux transports. Le taux d'occupation de ce parking est de 100% et plus (places illicites) entre

8h30 et 17h30. En parallèle, 120 véhicules particuliers par jour pratiquent le « dépose-minute » sur ce parking.

Besoin d'extension de la capacité du parking de la gare :

Occupation du parking de la gare (journée type – année 2016) : La quasi-totalité du stationnement sur le parking est réalisée en journée. Il se remplit entre 6h et 8h30, il est utilisé aux maximum de sa capacité de 8h30 à 17h30, puis se vide jusqu'à 21h.



Evolution de l'occupation du parking de la gare (relevé du 15 mars 2016)

Caractéristiques du stationnement

Sur l'ensemble d'une journée, 290 véhicules stationnent dans le parking de la gare. Le taux de rotation est faible 1,3 véhicules/place et le temps de stationnement est relativement long (plus de 9h).

Motif de stationnement

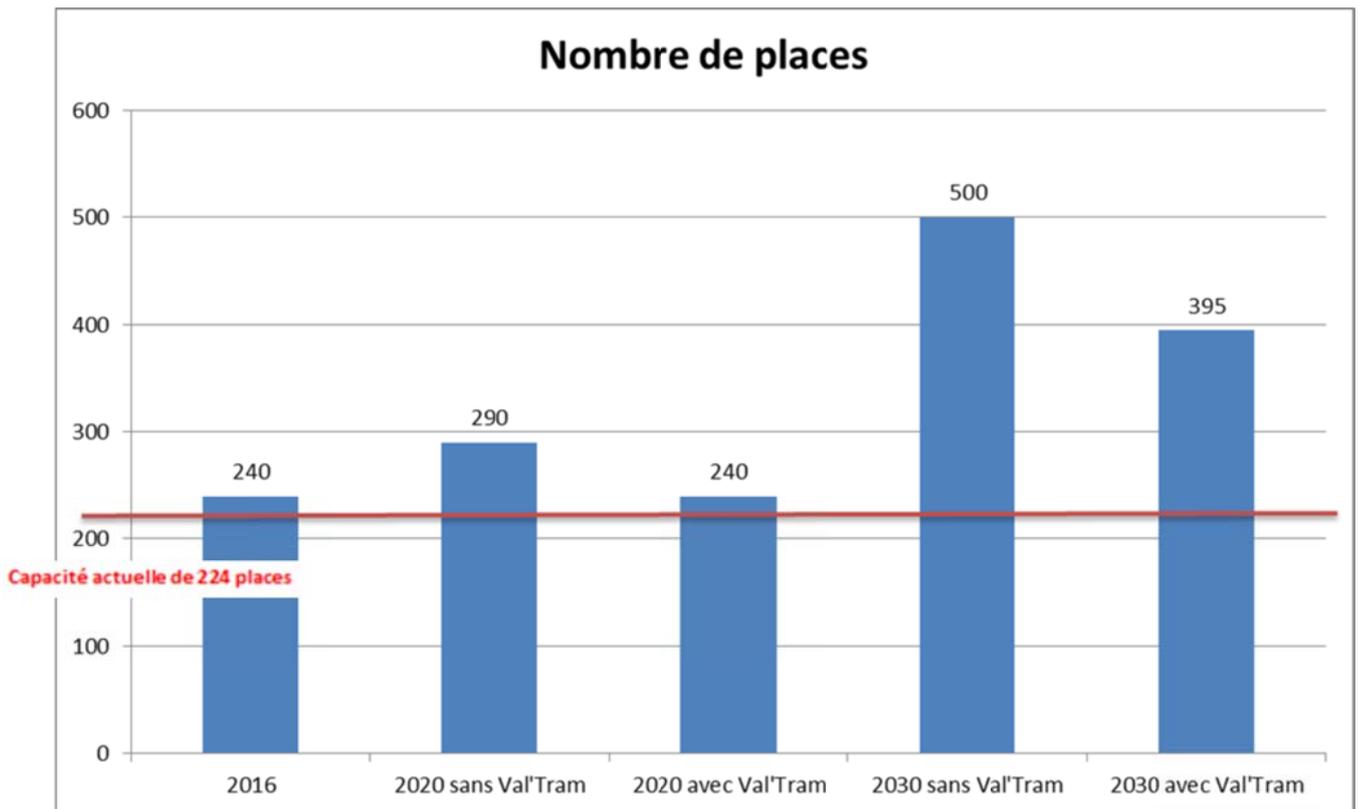
Le parking est utilisé à 80% par les utilisateurs du TER, en provenance d'Aubagne (40%) et des communes alentours (à 60%, avec en premier lieu Auriol, Roquevaire, Marseille, Cuges-les-Pins, Gémenos et Saint-Zacharie). Entre 6h et 9h (quand le parking se remplit), la moitié des utilisateurs du parking qui ne prennent pas le TER, sont des utilisateurs de la gare routière. La quasi-totalité des utilisateurs du parking sont des auto-solistes : taux d'occupation des véhicules de 1,03 personnes/véhicule.

Observations / dysfonctionnements

Par ailleurs, on constate que le parking de la gare est utilisé également par des automobilistes venant déposer ou reprendre des utilisateurs du TER. L'absence d'aménagement spécifique dédié à ces pratiques de dépose/reprise entraîne du stationnement hors case et des manœuvres de demi-tour, en conflit avec les véhicules accédant aux places de stationnement.

Dimensionnement du stationnement longue durée lié à la gare :

En prenant pour hypothèse que le projet Val'Tram sera mis en service en 2020 et que la « LNPCA » sera mis en service en 2030, les futurs besoins en place de stationnement du parking de la gare seront de 395 places pour un taux d'occupation des véhicules identiques à la situation actuelle de 1,03 passager par véhicule (voir graphique ci-dessous).



Ainsi, si on fait une hypothèse d'une augmentation du taux d'occupation des véhicules à 1,2 passagers par véhicule les besoins de capacité seront de 320 places de stationnement dont 15 places de dépose-reprise.

Article 2 - PRESENTATION DE L'OPERATION

L'objectif proposé est d'augmenter l'offre de stationnement du parking de la Gare, afin de résoudre sa saturation et de continuer à développer les déplacements multimodaux.

Un groupe de travail « Cotech Gare d'Aubagne » rassemblant les techniciens transports de la Région PACA, de l'ex- CD13, de la Métropole AMP, de la SNCF et de la ville d'Aubagne, a estimé les futurs besoins du parking de la gare à **320 places dont 15 places de dépose-reprise**.

Pour poursuivre ce projet d'extension de la capacité du parking de la gare, La Métropole propose de faire effectuer une étude de faisabilité de ce projet.

Le parking actuel étant étendu sur l'ensemble de la surface disponible sur le foncier SNCF, l'augmentation de l'offre de stationnement ne peut se faire que soit en aménageant le stationnement en étage sur une partie de l'espace, soit en aménageant une surface supplémentaire à proximité.

L'étude de faisabilité devra définir le coût d'aménagement selon ces deux scénarios et ses modalités de gestion sachant que ce parking aura un accès prioritaire pour tous les usagers des TC routiers et ferrés.

Article 3 - PROGRAMME D'AMENAGEMENT

L'étude de faisabilité du parking de la gare d'Aubagne se déclinera selon deux scénarios :

- 3- **Scénario A** : aménagement d'un parking sur les deux parcelles actuelles pour atteindre une capacité de stationnement de 320 places dont 15 places en dépose-minute, création d'une voie le long des voies ferroviaires pour rejoindre la Promenade Pierre Blancard à l'ouest.
- 4- **Scénario B** : réaménagement du parking existant en ouvrage (R+1) pour porter la capacité de stationnement à 320 places dont 15 places en dépose-minute, sans création de voirie et en optimisant l'accès existant.

Pour chaque scénario, les modalités de gestion du parking seront proposées, l'accès aux usagers des transports collectifs devant être prioritaires.

Les précisions suivantes sont apportées sur certaines thématiques :

Voiries- Scénarios A et B

Emprise du parking actuel : l'aménagement du stationnement et des voies de circulation interne au parking devra prendre en compte les cheminements piétons sécurisés et accessibles aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite), ainsi que le nombre de places de stationnement PMR réglementaires sur l'ensemble de la capacité de stationnement (extension de capacité de stationnement comprise). Ces places de stationnement PMR devront être positionnées au plus près de l'ascenseur permettant un accès à la passerelle.

Parking extension sur parcelles SNCF à l'Ouest du parking actuel- Scénario A

L'étude comportera une solution avec une extension du parking sur les parcelles propriétés SNCF à l'Ouest de l'emprise du parking actuel, et si cette extension à l'Ouest n'est pas suffisante en terme de capacité supplémentaire de places de stationnement : il sera étudié la création d'un parking en ouvrage aérien.

L'intégration du parking dans le site fera l'objet d'une attention particulière notamment au niveau de ses entrées / sorties (une entrée et une sortie à l'Ouest et à l'Est).

Le parking sera accessible aux personnes à mobilité réduite et comportera donc un accès direct (cheminement piéton accessible PMR) à l'ascenseur desservant la passerelle.

Le parking comprendra également un dispositif de contrôle du taux de remplissage permettant l'affichage du nombre de places disponibles visible depuis l'extérieur du parking.

Parking à niveaux (R+1)- Scénario A et B

L'étude comportera une solution avec un parking R+1.

L'intégration du parking dans le site fera l'objet d'une attention particulière notamment sur les contraintes de vis-à-vis avec les habitations adjacentes au Nord du parking actuel.

Le parking sera accessible aux personnes à mobilité réduite et comportera donc un accès direct (cheminement piéton accessible PMR) à la passerelle.

Le parking comprendra également un dispositif de contrôle du taux de remplissage permettant l'affichage du nombre de places disponibles visible depuis l'extérieur du parking à niveaux.

Equipements- Scénarios A et B

Les équipements suivants devront être implantés sur l'emprise du parking :

- Espace de dépose-minute (15 places de dépose-minute),
- Espace pour borne de rechargement des véhicules électriques,
- Dispositif de contrôle du taux de remplissage permettant l'affichage du nombre de places disponibles visible depuis l'extérieur du parking,
- Des places de stationnements dédiés au co-voiturage (entre 5 et 10 places co-voiturage).

L'espace de dépose-minute sera implanté préférentiellement à proximité de l'accès à la passerelle.

Plantations

Le projet de réaménagement du parking existant comportera un aménagement paysager, en cohérence avec les plantations existantes. Ces plantations devront donc être conservées.

Réseaux

L'organisation des réseaux sur l'emprise du parking existant sera revue intégralement en fonction des besoins, et notamment des modifications des usages.

La contrainte principale sera de maintenir en service les réseaux servant à l'exploitation des installations ferroviaires.

Les dispositifs d'éclairage du parking existant seront remis à neuf et des dispositifs de basse consommation en énergie seront proposés.

Les réseaux humides sous les emprises du parking existant seront également refait à neuf s'il est nécessaire de les déplacer par rapport à leurs positions actuelles, ou si leur dimensionnement est insuffisant, ou bien si leur état est dégradé (des investigations par caméras pourront être réalisés).

Les réseaux secs en service seront également repris s'ils doivent être déplacés.

Des réseaux neufs seront créés pour les besoins supplémentaires induits par les nouveaux équipements (parking à étage, borne de rechargement des véhicules électriques).

Article 4 - LES CONTRAINTES

Sont listées ci-dessous les contraintes particulières identifiées à ce jour par la Métropole. La réalisation des études est susceptible de révéler d'autres contraintes.

Les contraintes réglementaires usuelles pour les projets d'infrastructures s'appliquent évidemment si le projet rentre dans leurs champs d'application (archéologie préventive, code de l'environnement, permis de construire...).

Les contraintes d'insertion dans l'environnement existant

La solution de parking à niveaux (R+1) devra bénéficier d'un traitement extérieur permettant son insertion dans l'environnement urbain et paysager (PLU).

Les contraintes de domanialité

Le projet prend place sur des emprises appartenant à :

- la SNCF pour l'emprise du parking actuel
- la SNCF.pour les parcelles Ouest, prévues pour extension

Le projet s'intègre dans une opération globale comme indiqué à l'article 1, faisant intervenir plusieurs acteurs.

L'avis de ces partenaires devra donc être recueilli et pris en compte lors de la réalisation de l'étude.

Les contraintes de circulation

L'activité ferroviaire sera maintenue lors de la réalisation des travaux. Il y aura donc une demande en stationnement au moins équivalente à celle constaté à ce jour.

Or la réalisation des travaux va nécessiter la neutralisation des emprises et donc la perte de places de stationnement.

Il est donc attendu une première réflexion sur l'organisation du déroulement du chantier de façon à réduire (au maximum) la gêne occasionnée par les travaux (phasage pas secteurs, subjections particulières permettant d'augmenter les cadences par rapport à un chantier courant). Le nombre de places de stationnement neutralisées selon les phases de travaux sera évalué et des solutions alternatives seront proposées (mise en place de navettes depuis un autre parking).

De même, la réflexion intégrera le maintien des cheminements piétons vers la passerelle et l'accès à la Promenade Pierre Blancard.

Les contraintes liées à l'activité ferroviaire

Comme évoqué précédemment, le fonctionnement des équipements nécessaires aux activités ferroviaires ne devront pas être perturbés.

Il est attendu une première réflexion sur l'impact éventuel des travaux sur les réseaux indispensables aux activités ferroviaires de sorte à ce que le maître d'ouvrage puisse si besoin préparer avec la SNCF les modalités particulières d'exécution des travaux.

Article 5 - DESCRIPTION DES MISSIONS

Détail des missions

Etudes de faisabilité technique d'extension des capacités de stationnement du parking gare d'Aubagne

Deux scénarii devront être étudiés

Deux solutions techniques devront être étudiées pour mettre en œuvre le présent programme en tenant compte de l'état initial du site d'étude, des contraintes et des

besoins du Maître d'Ouvrage.

Ces études doivent définir la faisabilité technique, économique, environnementale du projet et servir de support d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage.

Les deux scénarii à étudier sont :

1/- Extension du parking sur les parcelles SNCF à l'Ouest du parking actuel en mode de parking traversant avec entrée/sortie de part et d'autre de ce parking ;

2/- Extension du parking avec création d'un niveau surélevé (R+1) sur la totalité ou partie de l'emprise du parking actuel.

Cette étude de faisabilité technique doit permettre d'identifier en conclusion plusieurs scénarii d'aménagement (voir article 2 du présent programme) qui seront comparés au regard de éléments financiers (coût de réalisation et coût d'entretien) et de calendrier de réalisation compte tenu des études et procédures qui leur sont propres.

Ces calendriers de réalisations seront établis sur la base d'hypothèses données par le maître d'ouvrage sur certaines tâches ou jalons.

Réunions à prévoir

Tout au long de l'étude, le maître d'œuvre devra prévoir la tenue de réunions techniques avec différents interlocuteurs, il en assurera le secrétariat technique (rédaction de compte-rendu, invitations, etc...)

- Cofinanceurs,
- Services de la Métropole
- Service technique de la ville d'Aubagne,
- Concessionnaires de réseaux.

Nombre indicatif de réunions à prévoir :

3 réunions sont à prévoir une avant le lancement de l'étude (dite réunion de cadrage), une à mi-parcours de l'étude et la dernière à la fin de l'étude (dite réunion de restitution de l'étude).

Un comité de pilotage sera organisé en fin d'étude avec l'ensemble des partenaires : Ville d'Aubagne, Métropole, Région PACA, Département des Bouches-du-Rhône, Etat, SNCF, afin de valider le scénario d'aménagement et le plan de financement de l'opération.