

---

## Projet de délibération n° URB 07

# Projet urbain et pôle multimodal Matabiau : Adoption de la convention cadre

### Exposé

---

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 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 que dans sa forme.

La situation géographique du pôle multimodal de Toulouse – Matabiau et l'évolution programmée du foncier ferroviaire mettent en perspective un projet urbain qui prolonge le centre ville en y intégrant 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.

Ce projet s'inscrit 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,
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées,
- Conseil Général de la Haute-Garonne,
- RFF,
- SNCF,
- Communauté urbaine du Grand Toulouse.

A l'initiative de la Communauté urbaine du Grand Toulouse, les partenaires du projet ont convenu de contractualiser dans le cadre d'une convention cadre – partenariale et pluriannuelle 2009 / 2013 – les études préalables du futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et de son projet urbain associé.

La convention cadre 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 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.

Sur la période 2009 / 2013, la convention cadre définit :

#### LES THEMATIQUES ET LE CALENDRIER GENERAL DES ETUDES

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 l'ensemble des études 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 CONDITIONS DE PILOTAGE POLITIQUE ET TECHNIQUE

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

Ces deux instances regroupent les co-financeurs de la convention d'études :

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

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. 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.

#### LE CADRE FINANCIER

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

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

- Etat : 1 000 000 € soit 25,00% - Article 12 du Contrat de Projet Etat - Région 2007 / 2013,
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées : 1 000 000 € soit 25,00% - Article 12 du Contrat de Projet Etat - Région 2007 / 2013,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : 333 333 € soit 8,33%,
- RFF : 333 333 € soit 8,33%,
- SNCF : 333 333 € soit 8,33%,
- Communauté urbaine du Grand Toulouse : 1 000 000 € soit 25,00%.

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

---

## Décision

---

Le Conseil de Communauté,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

### **Article 1**

D'approuver les termes de la convention cadre pour les études préalables du projet urbain du pôle multimodal Matabiau – Marengo – Périole – Raynal et de centralité urbaine associée, telle que ci-annexée.

### **Article 2**

D'autoriser le Président à signer ladite convention cadre et tout acte nécessaire.

### **Article 3**

D'inscrire les crédits nécessaires sur les budgets 2009 et suivants.

**CONVENTION CADRE**  
**ETUDES PARTENARIALE 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

## 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 des 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 ferroviaire (LGV Bordeaux – Toulouse notamment),
- SNCF : opérateur ferroviaire, propriétaire et gestionnaire du bâtiment voyageur,
- 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 pilotage, 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. 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<sup>ième</sup> 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 (maître d'œuvre : EGIS) réalisée par la Ville de Toulouse en 2007 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 (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 Toulouse 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'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, l'influence de la Ligne à Grande Vitesse ne se limite pas au territoire toulousain. 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 en y intégrant 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 »
- les démarches d'aménagement urbain situées à proximité ou en interface : canal, centre ville.

## **2. OBJET DE LA CONVENTION.**

La présente convention porte sur les études préalables au futur pôle multimodal Matabiau – Marengo – Raynal – Périole et son projet urbain associé.

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 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.

### 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,
- 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 et d'entretien du matériel TGV et TER,
- 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 l'ensemble des études 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 en 2007 sur le secteur Matabiau – Périole,
- l'étude de programmation réalisée en partenariat en 2007.

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

- les études ferroviaires Toulouse-Narbonne,
- la mise à 4 voies St Jory – Matabiau,
- schéma directeur du patrimoine ferroviaire sur le secteur de Saint Jory,
- étude sur « l'étoile ferroviaire de Toulouse ».

#### **4. 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.

##### **4.1. 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 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 conclusions des études réalisées,
- 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.

#### **4.2. 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,
- 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 :

- 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.

#### **4.3. La maîtrise d'ouvrage des études.**

La maîtrise d'ouvrage de chaque étude sera définie par le Comité de Pilotage en fonction des objectifs des études, des champs de compétences techniques et réglementaires mais aussi de la nécessité de limiter le nombre de maîtres d'ouvrages dans un souci de bonne intégration de l'ensemble des fonctions du projet.

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.

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 publication d'un avis d'appel public à concurrence,
- la rédaction d'un rapport d'analyse permettant de retenir le prestataire en charge de l'étude.

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.

## **5. LE CADRE FINANCIER.**

### **5.1. 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 25,00% - Article 12 du Contrat de Projet Etat - Région 2007 / 2013,
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées : 1 000 000 € soit 25,00% - Article 12 du Contrat de Projet Etat - Région 2007 / 2013,
- Conseil Général de la Haute-Garonne : 333 333 € soit 8,33%,
- RFF : 333 333 € soit 8,33%,
- SNCF : 333 333 € soit 8,33%,
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse : 1 000 000 € soit 25,00%.

### **5.2. 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.

## **6. LES CONDITIONS D'EXECUTION.**

### **6.1. Diffusion des études.**

Les études qui résultent de l'exécution de la présente convention restent la propriété de leur maître d'ouvrage. Elles sont transmises en intégralité à l'ensemble des 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 6.2 de la présente convention.

## **6.2. 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.

## **6.3. 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.

## **6.4. 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.

## **6.5. 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.

## **6.6. 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.

## **7. LE PROGRAMME D'ETUDES 2009 – 2011.**

Après validation par le Comité de Pilotage, le programme d'études sur la période 2009 – 2011 sera annexé à la présente convention.

Le programme d'étude répondra aux objectifs suivants :

- d'une part, préciser les contenus programmatiques et fonctionnels du pôle multimodal et de son projet urbain associé : 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 aura une fonction « intégratrice » des autres études. L'objectif est d'engager la consultation d'urbanisme au cours du deuxième semestre 2011 pour une restitution des projets urbains fin 2012.

Fait à Toulouse en six exemplaires originaux, le

**Pour l'Etat,**

**Pour le Conseil Régional  
Midi-Pyrénées,**

**Pour le Conseil Général  
de la Haute-Garonne,**

**Pour RFF,**

**Pour la SNCF,**

**Pour la Communauté Urbaine  
du Grand Toulouse,**

DOCUMENT DE TRAVAIL