

PROTOCOLE CADRE POUR LA REALISATION DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE HAGUENAU

ENTRE :

La Ville de Haguenau, représentée par le Député-maire, M. Claude STURNI,

La Communauté de Communes de la Région de Haguenau, représentée par son Président, M. Claude STURNI,

La Région Alsace, représentée par le Président du Conseil Régional, M. Philippe RICHERT,

Le Département du Bas-Rhin, représenté par le Président du Conseil Général, M. Guy-Dominique KENNEL,

SNCF-Gares et Connexions, représenté par sa Directrice, Mme Rachel PICARD,

Réseau Ferré de France, représenté par le Directeur Régional Alsace Lorraine Champagne-Ardenne, M. Thomas ALLARY,

L'Etat, représenté par le Préfet de Région, M. Stéphane BOUILLON

Le syndicat des transports Haguenau – Schweighouse-sur-Moder, représenté par le Président du Syndicat des Transports, M. André ERBS

DESIGNES CI-APRES « Les Partenaires »,



Gares & Connexions



Syndicat des Transports de Haguenau et Schweighouse sur Moder



SOMMAIRE

PREAMBULE	1
1 OBJET DU PROTOCOLE CADRE	3
2 PROGRAMMES DE TRAVAUX ET ORGANISATION DE LA MAITRISE D’OUVRAGE.....	4
2.1 La mise en accessibilité PMR des quais de la gare ferroviaire	6
2.2 L’ Espace gare et services.....	6
2.3 Le pôle bus interurbain.....	7
2.4 Le pôle bus urbain et taxis	8
2.5 Le passe-quartier	8
2.6 Le parking silo.....	9
2.7 Les voiries départementales.....	9
2.8 Les voiries communales.....	10
2.9 Le parking courte durée.....	10
2.10 Le stationnement vélo.....	11
2.11 Le parvis est (côté centre-ville)	11
2.12 Le parvis ouest.....	11
2.13 Le tunnel nord	11
3 LE SERVICE AUX VOYAGEURS	12
3.1 Accueil, Information, Intermodalité.....	12
3.2 L’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.....	12
4 LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION :.....	13
4.1 Phase 1 – 2013-2020.....	13
4.2 Phase 2 - 2020-2025.....	14
5 LE PILOTAGE ET LA COORDINATION DE L’OPERATION :.....	15
5.1 Le Comité de Pilotage	15
5.2 Le Comité Technique	15
6 LE CADRE FINANCIER.....	17
6.1 Coût de l’opération.....	17

6.2	Participations des partenaires	18
7.1	Protocole foncier	21
7.2	Exploitation du PEM	21
8	COMMUNICATION	22
9	. MODALITES DIVERSES	22
9.1	Modification ou résiliation du protocole	22
9.2	Litiges	22
9.3	Durée du protocole	22

PREAMBULE

La reconfiguration du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Haguenau, intégrée à une réflexion stratégique d'aménagement de plus grande envergure, devient aujourd'hui indispensable pour pallier à l'évolution quantitative de la demande en transports collectifs, mais également à l'évolution des usages de déplacements et usages urbains divers.

Il est donc nécessaire de concevoir un pôle d'échanges tourné vers l'avenir, mais également intégré à un projet plus vaste, visant à constituer une véritable dynamique, en lien avec le tissu urbain de centre-ville et les attentes des usagers.

En effet, forte de ses 36 000 habitants et de sa population active en pleine progression, la Ville de Haguenau, notamment son Pôle Gares, est vouée à devenir une zone d'affluence de plus en plus importante en raison des évolutions en termes d'offres de déplacement et des perspectives de développement urbain.

Avec environ 5 000 voyages par jour, le pôle d'échanges multimodal concentre l'ensemble des transports collectifs : trains et autocars TER, lignes interurbaines Réseau 67 et scolaires, bus urbains RITMO, auto-partage. Face à des flux de voyageurs en constante progression grâce au cadencement généralisé des dessertes TER du Nord-Alsace, au projet d'amélioration de la ligne Haguenau – Niederbronn et au développement du trafic ferroviaire, le constat qui est fait est celui du sous-dimensionnement et du caractère obsolète du Bâtiment voyageurs. Plus largement, c'est l'ensemble des aménagements du Pôle Gares qui apparaît peu adapté au nombre de déplacements, mais aussi à la lisibilité et à la sécurité des cheminements, à l'accès à l'information multimodale ou à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La structuration d'un pôle multimodal performant constitue donc une priorité pour développer et améliorer l'offre de transport en commun à l'échelle de l'agglomération de Haguenau d'une part ; d'autre part de minimiser l'usage de la voiture individuelle pour accéder aux gares, en particulier pour les Haguenoviens, en proposant une alternative crédible d'autre part, dans l'objectif d'améliorer la qualité de cadre de vie pour les habitants et les usagers.

En 2011, la Ville de Haguenau, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, SNCF-Gares et Connexions, la SNCF, RFF, le Syndicat des Transports de Haguenau-Schweighouse-sur-Moder et la DREAL Alsace ont co-signés un premier protocole portant sur les études de programmation du futur pôle gares de Haguenau et de son projet urbain associé Gares-Vieille-Île.

Ce protocole a encadré de 2011 à 2013 la réalisation d'une enquête intermodale, d'études de programmation urbaine et transport, d'études de libération des fonciers RFF et SNCF ainsi que d'une étude de faisabilité sur le Bâtiment voyageurs.

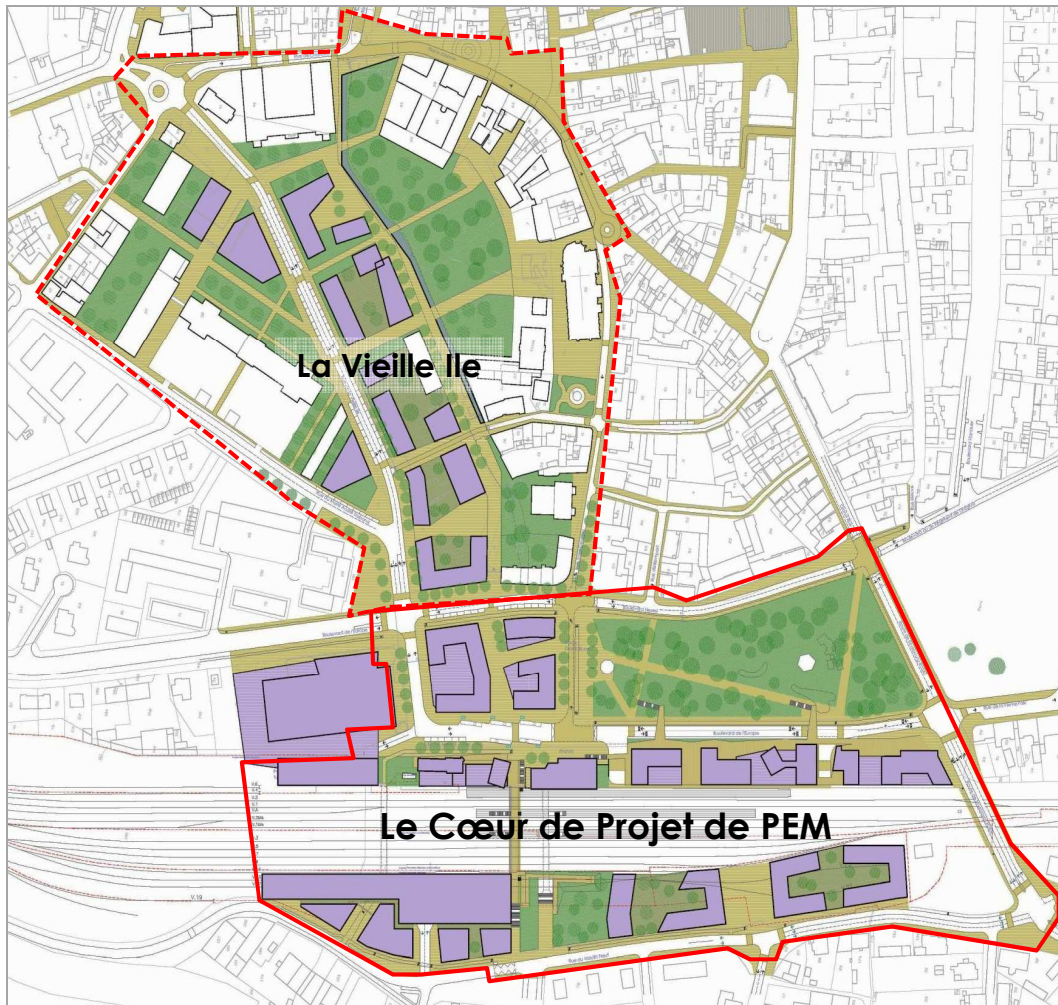
L'ensemble de ces études a permis de concevoir un schéma directeur de l'aménagement du PEM, validé par les partenaires en mars 2013. Ce schéma d'aménagement constitue le document de référence permettant de définir une stratégie de transformation urbaine du secteur Gares/Vieille Île sur le long terme.

La réalisation de ce schéma directeur s'est accompagnée d'une démarche de concertation publique conforme à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme dont le bilan a été arrêté par délibération du Conseil municipal en date du 25 mars 2013.

Le programme de travaux du Pôle d'Echanges Multimodal s'articulera avec d'autres projets (hors protocole) qui contribueront à son bon fonctionnement et à la cohérence de l'aménagement urbain d'ensemble du Centre-Ville. En effet, le projet de réaménagement du PEM se déploiera en lien avec la procédure d'aménagement sur les franges du PEM portant sur :

- L'aménagement, dans une perspective de long terme du secteur Vieille-Ile (*aujourd'hui en Périmètre en Attente de Projet d'Aménagement*) afin de densifier le centre-ville, définir une trame viaire et de nouveaux espaces publics et améliorer l'articulation urbaine entre le PEM et le centre ancien ;
- La transformation de la rue de la Vieille-Ile en boulevard urbain pacifié et planté ;
- La réalisation d'un programme immobilier en étage du pôle bus interurbain afin de créer une frange urbaine le long des voies ferrées et de favoriser l'implantation de fonctions urbaines à proximité du PEM ;
- La réalisation de plusieurs ensembles immobiliers afin de renforcer l'offre de logements et d'emplois accessibles à pied depuis le PEM : un îlot central au droit du Boulevard Nessel, de la Place Désiré Brumbt et du futur pôle bus urbain (sur l'ancien emplacement de la gare routière), un ensemble immobilier au droit de la rue du Moulin Neuf à proximité du Pont de Strasbourg, des constructions accolées au parking silo ;
- La mutation du bâtiment Ritmo en lien avec l' Espace gare et services à construire et la future passerelle.

ARTICULATION DU PEM ET DU PROJET URBAIN



Etude de réaménagement du pôle d'échanges multimodal et du quartier pôle gare – Plan guide- Bruno Remoué

1 OBJET DU PROTOCOLE CADRE

L'objet du présent protocole est de définir les conditions de réalisation et les principes de financement du projet de pôle d'échanges multimodal de Haguenau.

Il définit :

- Le programme des travaux,
- Les périmètres de maîtrise d'ouvrage et la coordination des maîtres d'ouvrage,
- Les services attendus à la mise en service du pôle d'échanges multimodal,
- Le calendrier prévisionnel de réalisation de travaux,
- Le financement prévisionnel des études et travaux,
- Les aspects fonciers,
- Les principes de gestion future du site,
- La communication liée au projet,
- Les modalités diverses liées à la viabilité du protocole.

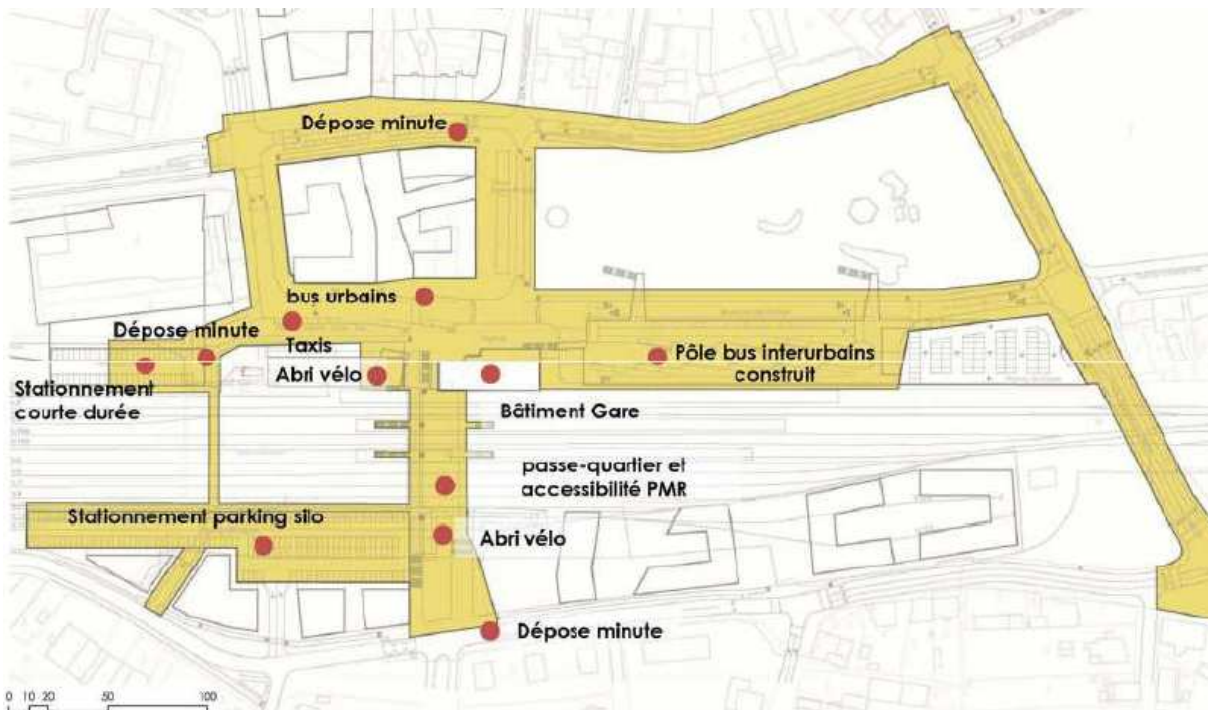
2 PROGRAMMES DE TRAVAUX ET ORGANISATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Le projet doit permettre de créer un Pôle d'échanges multimodal performant et lui donner une véritable dimension d'entrée de ville à l'échelle de Haguenau.

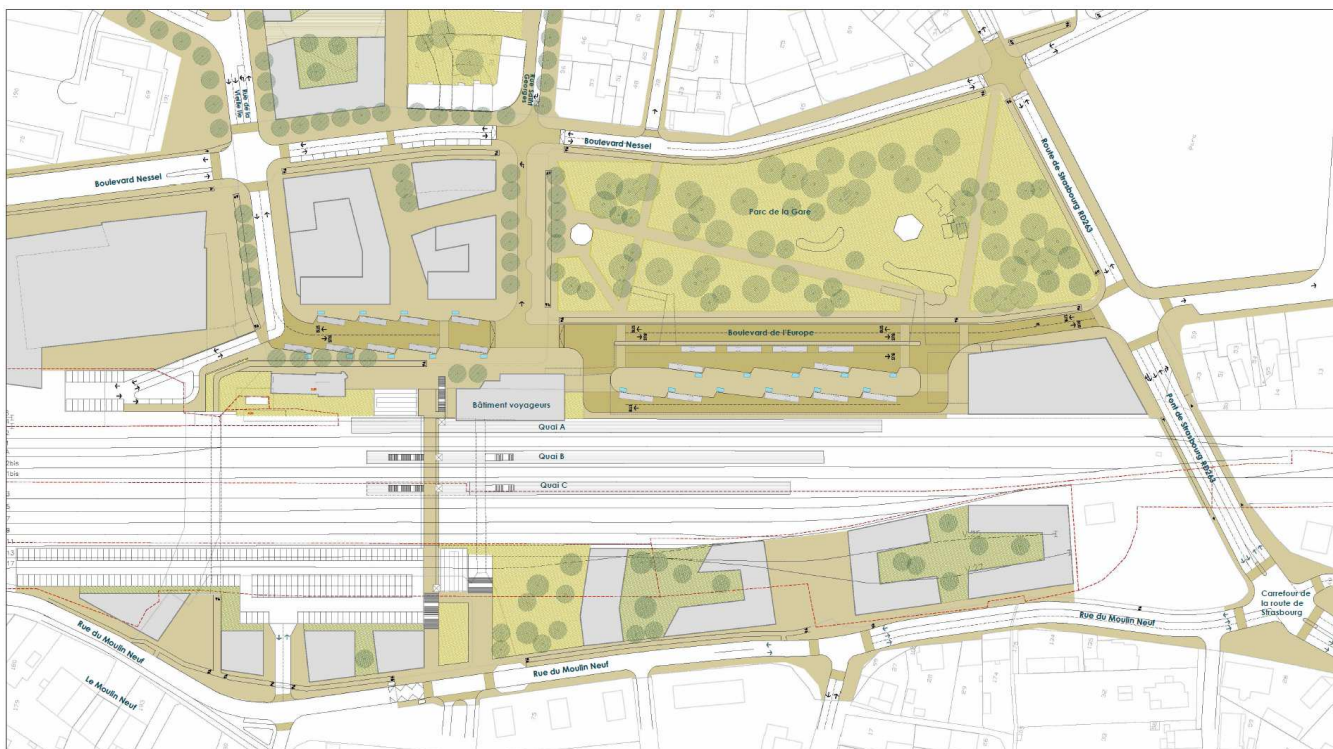
Il doit permettre :

- d'organiser les différents transports collectifs par rapport à l'espace occupé, notamment la gare routière, en améliorant leurs correspondances et en garantissant sécurité, lisibilité des cheminements, accessibilité PMR, information multimodale, etc. ;
- hiérarchiser les modes de transport en priorisant les modes doux et partagés ;
- permettre l'accessibilité des transports collectifs au Pôle Gares ;
- limiter les nuisances liées aux trafics générés et aux besoins de stationnements ;
- dimensionner les différentes composantes du PEM en anticipant les évolutions de flux et d'usages ;
- marquer par un « signal » la dimension symbolique, d'une entrée de ville avec les fonctions de déplacements du PEM, sous une forme architecturale significative à l'échelle de Haguenau.

PROJET DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE HAGUENAU



Etude de réaménagement du pôle d'échanges multimodal et du quartier pôle gare – Schéma d'aménagement- Bruno Remoué & Associats



Etude de réaménagement du pôle d'échanges multimodal et du quartier pôle gare – Plan d'aménagement- Bruno Remoué & Associats

Le programme comprend :

- La mise en accessibilité PMR des quais de la gare ferroviaire ;
- La transformation du Bâtiment voyageurs en Espace gare et services;
- La réalisation d'un pôle bus interurbain ;
- L'aménagement du pôle bus urbain ;
- La création d'un passe-quartier via la traversée aérienne des voies ferrées;
- La réalisation d'un parking silo, dédié aux usagers du PEM, dont la capacité est évaluée à 600 places;
- L'aménagement des voiries départementales ;
- L'aménagement des voiries communales ;
- La réalisation de déposes-minutes et d'un parking courte durée ;
- La création de capacités de stationnement vélo ;
- L'aménagement du parvis est ;
- La création d'un parvis ouest ;
- Le réaménagement du tunnel nord.

En cas de pluralité de maîtrise d'ouvrage sur certains aménagements, les parties se réserveront la possibilité d'adopter des conventions spécifiques de maîtrise d'ouvrage désignées ou des conventions de mandat, dans le respect des dispositions de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'oeuvre privée (modifiée par l'ordonnance n°2004-566 du 17.06.2004).

2.1 La mise en accessibilité PMR des quais de la gare ferroviaire

La mise en accessibilité PMR des quais de la gare intègre le rehaussement des 3 quais, le prolongement des quais 2 et 3 et la mise en conformité des largeurs de cheminements du souterrain d'accès aux quais.

La mise en accessibilité PMR et le prolongement des quais de la gare ferroviaire seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

La mise en accessibilité PMR des liaisons quai à quai sera organisée via le passe-quartier réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau (voir 2.5).

2.2 L' Espace gare et services

Le projet prend en compte la transformation du Bâtiment voyageurs en Espace gare et services dont l'enjeu est de répondre aux flux croissants en transport ferroviaire et d'intermodalité, d'offrir un lieu d'accueil voyageurs confortable et attractif, de rassembler l'information, la vente et les principaux services nécessaires au PEM, d'identifier le cœur du PEM et d'apporter une image à la hauteur tant des ambitions du projet que de l'échelle des enjeux du projet urbain.

La modernisation du bâtiment – par une opération de démolition-reconstruction - a aussi comme objet d'intensifier la présence de la gare de Haguenau à travers une écriture architecturale plus contemporaine et un volume plus important en référence à l'échelle urbaine et au futur quartier dans un objectif de haute performance énergétique

La programmation de l'Espace gare et services est la suivante :

- RDC : Accueil tout public (ferroviaires, transports en commun, intermodalité), services urbains et aux voyageurs, commerces ;
- 1er étage : locaux d'exploitation des TC et des services ferroviaires, ainsi que du tertiaire Ville ;
- Réalisation d'étages supplémentaires dans la limite d'un R+3 avec programmation tertiaire pour les besoins exclusifs de la Ville/CCRH.

L'espace rez-de-chaussée s'ouvre très majoritairement sur la façade est, à savoir le parvis est de la gare, et par extension le pôle bus urbain. Il communique également de manière directe avec le quai 1. La liaison avec le centre-ville se fait dans la continuité entre le parvis et la rue Saint-Georges accessible depuis l'Espace gare et services.

Des liaisons sont souhaitables en forme d'ouverture et de continuités de cheminement essentiellement vers le nord (accessibilité et passe-quartier, stationnement vélo et courte durée...)

ainsi que dans une moindre mesure vers le sud (pôle bus interurbain). Le soin apporté aux continuités avec l'accessibilité aux voies ferrées et le parking silo sera essentiel, et un gage de fonctionnalité de l'intermodalité.

L'Espace gare et services sera réalisé, soit sous maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares et Connexions et fera l'objet par la suite d'une division en volume entre Gare et Connexions et la Ville de Haguenau ou CCRH. Soit une co-maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares et Connexions– Ville de Haguenau/CCRH pourra également être envisagée si elle s'accompagne d'un choix de prestataires communs, notamment pour la maîtrise d'œuvre, et de modalités de coordination garantissant la qualité de l'opération.

2.3 Le pôle bus interurbain

Le pôle bus interurbain sera aménagé en rez-de-chaussée d'un bâtiment longeant les voies ferrées. La partie gare routière est composée :

- d'un quai central voyageurs équipé d'assises
- de douze emplacements autour du quai central pour bus de 15m de longueur
- de quatre emplacements à quai en enfilade, en bordure de voie, pour dépose et régulation
- les voies de circulation sur le pourtour.

Cette organisation permet un fonctionnement indépendant de chaque ligne du réseau 67 ainsi que pour le service car TER Alsace desservant la gare.

L'accès se fait depuis le pont de Strasbourg, via la nouvelle voie d'accès nord-sud créée, avec un fonctionnement principal en boucle, et avec la possibilité toutefois de passer le long de l'Espace gare et services pour les lignes qui le nécessiteraient.

Les étages supérieurs du bâtiment intégrant le pôle bus constituent un lieu de valorisation urbaine, permettant notamment « d'habiter les voies ferrées », ouvert sur le parc de la gare et accueillant de nouvelles programmations. Les constructions, envisagées sous forme de plots, offrent une perméabilité visuelle et s'intègrent dans l'épannelage de l'existant.

Le bâtiment intégrant le pôle bus interurbain sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage privée désignée par la Communauté de Communes de la Région de Haguenau et ses partenaires.

Compte-tenu des évolutions des dessertes du réseau interurbain et dans l'objectif de préserver l'avenir tout en étant au plus près des besoins réels, les parties conviennent que cette programmation est un scénario maximaliste dont la pertinence devra être évaluée par les partenaires en fonction des besoins lors du lancement opérationnel de la gare routière interurbaine. Le cas échéant, le nombre de quais nécessaire au fonctionnement de la gare routière interurbaine sera alors réévalué, sans remettre en question les principes généraux de son fonctionnement.

2.4 Le pôle bus urbain et taxis

Le pôle bus urbain doit assurer la fonction de « point de rendez-vous » des bus urbains et répondre aux besoins des transports urbains, dans sa configuration à venir. Le pôle bus urbain s'organisera ainsi :

- en parallèle aux voies ferrées côté l'Espace gare et services, l'aménagement d'un site propre bus-taxi à double sens, avec les emplacements d'arrêts de part et d'autre,
- 9 emplacements à quai pour bus de 12m de longueur,
- 2 emplacements pour le TAD, qui pourraient être localisés dans le prolongement de la rue Saint-Georges,
- 2 emplacements taxis, un plateau traversant type « zone de rencontre » pour la sortie de bus et taxis du PEM au droit L'Espace gare et services.

Les entrées/sorties du pôle bus urbain se font par :

- une voie à double sens située dans le prolongement de la rue de la Vieille-Ile ;
- une nouvelle voie d'accès nord-sud créée depuis le pont de Strasbourg.

Pour les lignes dont le tracé le nécessite, les bus peuvent également sortir du pôle bus urbain en empruntant la voie située dans l'axe de la rue Saint-Georges.

Le pôle bus urbain sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

2.5 Le passe-quartier

Avec le projet de création d'un passe-quartier, l'objectif est de renforcer les liens entre le centre-ville, la Vieille Ile et le Moulin neuf tout en œuvrant à une meilleure accessibilité depuis les quais ferroviaires.

La description programmatique est la suivante :

- un usage réservé aux piétons,
- une passerelle d'environ 3,5 mètres de passage libre,
- un escalier couplé d'un ascenseur sur chacun des deux quais intermédiaires ainsi qu'aux deux extrémités,
- un accès direct au niveau intermédiaire correspondant du parking silo et, éventuellement, à l'Espace gare et services.

Le passe-quartier sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

A cet effet, la maîtrise d'ouvrage des ascenseurs des quais sera confiée par RFF à la CCRH en ce qui concerne leur conception, voire leur réalisation sous réserve des conclusions des études techniques. La gestion ultérieure de ces ascenseurs reviendra au gestionnaire du réseau, exception faite de l'ascenseur du quai 1 qui fera l'objet d'une convention d'exploitation partagée avec la CCRH.

2.6 Le parking silo

Afin de répondre aux besoins de stationnement courte, moyenne et longue durée de la Gare et du pôle d'échanges, et de limiter l'impact au sol du stationnement tout en permettant la valorisation urbaine des espaces environnants, un parking silo de 600 places de stationnement sera réalisé, sur 3 voire 4 niveaux, côté Moulin Neuf au nord du passage souterrain de la gare.

Le parking silo sera raccordé au passe-quartier.

La réalisation du parking sera rendue possible par la libération de foncier actuellement propriété de RFF (voies et parking) et la SNCF - Gares et Connexions (parking de surface).

Le parking silo sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

2.7 Les voiries départementales

La route de Strasbourg, le boulevard Nessel, le boulevard de l'Europe (notamment ses carrefours avec la rue du Moulin Neuf et la place Désiré Brumbt) et la section de la route de Schweighouse comprise entre la rue du Moulin Neuf et la route de Strasbourg, seront réaménagés en cohérence avec les évolutions du PEM afin de :

- pacifier la circulation pour faciliter les modes doux notamment en traversées,
- permettre la couture urbaine entre le centre-ville / la Vieille Ile et le quartier du PEM (désenclavement),
- agrandir et mettre en valeur le parc en évitant les limites aux formes géométriques routières,
- assurer les bons accès aux bus dans les deux sens ainsi qu'au parking courte durée pour les véhicules particuliers,

L'aménagement des voiries départementales intègre ainsi :

- la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens sur le boulevard Nessel et la transformation des stationnements en épi en stationnement longitudinaux intégrant des places de dépose-minute,
- la création d'une voie de circulation supplémentaire dans le sens nord-sud sur la section de la route de Schweighouse comprise entre la rue du Moulin Neuf et la route de Strasbourg,

- la création d'une voie de tourne-à-gauche sur le pont de Strasbourg dans le sens ouest-est, permettant l'accès vers le pôle bus interurbain,
- l'aménagement de la section est de la route de Strasbourg en cohérence avec les aménagements précédents ;
- l'aménagement des carrefours correspondants.

L'aménagement des voiries départementales sur le périmètre du PEM sera assuré par la Communauté de Communes de la Région de Haguenau pour le compte du Conseil Général du Bas-Rhin.

2.8 Les voiries communales

L'aménagement des voiries communales intègre :

- Une nouvelle voie nord-sud en rive ouest du parc de la gare sera créée afin de permettre la gestion des accès et des sorties des Pôles bus urbains et interurbain entre le parvis de la gare et la route de Strasbourg.

Il s'agira de réaliser :

- o une voie réservée aux bus dans chaque sens (accès parking privatif ponctuel),
- o une voie cyclable bi directionnelle sur le trottoir est le long du parc,
- o un trottoir ouest dans la continuité de la route de Strasbourg
- S'agissant de la rue du Moulin Neuf, l'aménagement de la voie devra permettre l'accès au parking silo depuis le sud comme depuis le nord et faciliter les traversées piétonnes grâce à une pacification de la rue ainsi que la suppression du giratoire.
- Les voies situées dans le prolongement de la rue de la Vieille Ile et de la rue Saint-Georges seront aménagées afin de permettre l'accès au pôle bus urbain, au parvis, au parking courte durée, aux taxis.

L'aménagement des voiries communales sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

2.9 Le parking courte durée

Un parking courte durée d'une vingtaine de places sera réalisé le long des voies ferrées à 150 m au nord de l'entrée de la gare.

Le parking courte durée sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

2.10 Le stationnement vélo

Il est prévu deux ouvrages de stationnement vélos situés de part et d'autre des voies ferrées :

- Côté centre-ville, 320 places sécurisées prévues au nord de la passerelle
- Côté Moulin Neuf, 330 places sécurisées, dont toutes ou partie pourraient être aménagées au rez-de-chaussée du parking silo.

Le stationnement vélos sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de SNCF-Gares et Connexions et / ou CCRH s'agissant des places dans le parking silo.

2.11 Le parvis est (côté centre-ville)

Le parvis sera réaménagé afin de faire le lien entre tous les espaces de déplacements intermodaux. Il constituera le point d'articulation des échanges au sein du PEM et assurera les cheminements depuis le souterrain nord jusqu'au pôle bus interurbain, en interface avec l'Espace gare et services et la place Désiré Brumbt. Les usages piétons y seront très nombreux et l'aménagement devra favoriser à la fois les cheminements piétons transversaux (lien gare-ville) tout en assurant la sécurité vis-à-vis de la circulation des bus ainsi que l'accessibilité PMR (cheminements et montée-descente bus).

La maîtrise d'ouvrage des aménagements du parvis sera définie ultérieurement sur la base d'études préliminaires qui seront menées par la Communauté de Communes de la Région de Haguenau à l'échelle de l'ensemble des espaces publics du PEM.

2.12 Le parvis ouest

Un parvis sera paysagé à l'ouest des voies au droit du débouché du passe-quartier et du passage souterrain existant qui relie le quartier du Moulin Neuf à l'Espace gare et services. Le parvis fait le lien entre le passe quartier, le souterrain, le parking silo, la dépose minute.

L'aménagement du parvis ouest sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

2.13 Le tunnel nord

Le tunnel nord sera réaménagé afin de sécuriser et favoriser les déplacements doux, notamment cyclables, entre le centre-Ville et le Moulin Neuf.

La réhabilitation du tunnel existant sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes de la Région de Haguenau.

3 LE SERVICE AUX VOYAGEURS

Les partenaires souhaitent offrir à l'utilisateur un bouquet de services dans l'objectif de faciliter l'utilisation des modes de transports collectifs et/ou doux.

Le travail partenarial devra permettre de définir précisément et d'assembler les besoins de chaque opérateur de transport en termes de services rendus aux voyageurs (accueil, attente, distribution, information,...). Ce travail permettra de dimensionner et spatialiser les différentes composantes dans l'ensemble multimodal.

3.1 Accueil, Information, Intermodalité

L'accueil fera l'objet d'une approche particulière, afin de tendre à une homogénéité des services dans l'ensemble du pôle d'échanges. Les autorités organisatrices et les opérateurs de transports conviennent de travailler ensemble sur ce point.

Les partenaires souhaitent développer à travers le projet l'information sur l'ensemble de l'offre de transports publics.

Cela se traduira notamment par :

- **l'information multimodale** : assurer une information et une signalétique cohérentes sur l'ensemble du site du pôle d'échanges, permettant de renseigner les usagers sur l'ensemble de leurs déplacements. L'objectif doit être le développement d'une information simple, cohérente et continue sur l'ensemble des modes de transports (y compris taxis, covoiturage et autopartage). L'information concernera l'offre urbaine, l'offre interurbaine, l'offre ferroviaire, les circulations des piétons et les services concernant les deux roues,
- **l'attente et le confort des usagers du pôle d'échanges,**
- **la recherche d'une meilleure complémentarité des offres de transport** sur le site devra être également initiée dès les premières réalisations structurantes du projet (correspondances à développer par exemple),
- **Une recherche de mutualisation des espaces de distribution des titres de transport,** dans la continuité des démarches engagées par les différentes AOT.

3.2 L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Les nouveaux équipements et constructions permettront d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble du pôle d'échanges pour les personnes à mobilité réduite. Cette action visera à l'autonomie des déplacements pour un maximum de handicaps.

Dans le cadre de leurs réflexions sur le service, les autorités organisatrices de transport travailleront à l'harmonisation des prises en charge des personnes à mobilité réduite sur le périmètre du pôle d'échanges.

4 LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION :

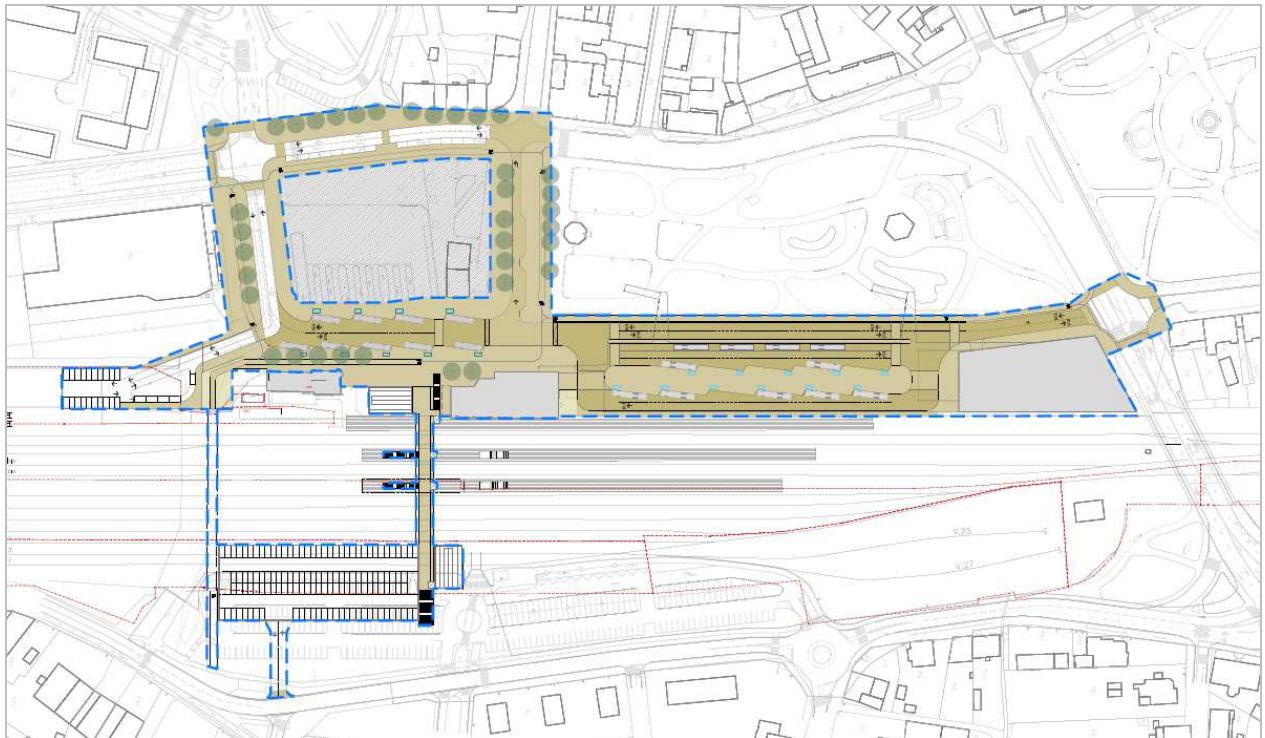
La mise en œuvre du projet de PEM s'articule en deux phases principales. Ces deux grandes phases seront par ailleurs réalisées par tranches successives de travaux.

4.1 Phase 1 – 2013-2020

La phase 1 porte sur :

- la mise en accessibilité PMR des quais de la gare,
- le réaménagement du Bâtiment voyageurs en Espace gare et services,
- la réalisation du passe quartier,
- l'aménagement du parvis et d'une partie du stationnement vélo,
- le réaménagement du souterrain nord,
- la création de la gare routière urbaine, de la gare routière interurbaine et de la voie nouvelle associée,
- les libérations foncières et le stationnement provisoire nécessaires à ces réalisations

Tous ces éléments sont réalisés conformément aux éléments programmatiques décrits en chapitre 2.



Phasage du projet de PEM – Phase 1 - Bruno Remoué & Associats

Cette phase est scindée en deux tranches dont la première, envisagée entre 2013 et 2017, est décrite ci-après.

TRANCHE 1 :

Les actions de la phase1 qui seront réalisées dans le cadre d'une première tranche de travaux concernent :

- les libérations foncières,
- du stationnement vélo,
- la mise en accessibilité PMR des quais
- la réalisation du passe quartier,
- la transformation du Bâtiment voyageurs en Espace gare et services,
- le réaménagement du tunnel nord,
- les aménagements du parvis nécessaires à l'intégration des éléments décrits ci-dessus.

Tous ces éléments sont réalisés conformément aux éléments programmatiques décrits en chapitre 2.

TRANCHE 2 :

Les actions de la phase1 qui pourront être réalisées dans le cadre d'une seconde tranche de travaux concernent :

- la création de la gare routière urbaine, de la gare routière interurbaine et de la voie nouvelle associée,
- l'aménagement final du parvis et du stationnement vélo,
- les libérations foncières et le stationnement nécessaires à ces réalisations

Tous ces éléments sont réalisés conformément aux éléments programmatiques décrits en chapitre 2.

4.2 Phase 2 - 2020-2025

La phase 2 de l'aménagement du PEM portera sur :

- la création du parking silo,
- l'aménagement du parvis ouest,
- l'aménagement de toutes les voiries du PEM.

Tous ces éléments sont réalisés conformément aux éléments programmatiques décrits en chapitre 2.

Sa mise en œuvre est envisagée entre 2020 et 2025.

5 LE PILOTAGE ET LA COORDINATION DE L'OPERATION :

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

Un comité de pilotage se réunit au moins une fois par semestre et chaque fois que les circonstances l'exigent. Il valide les différentes étapes d'études et de travaux, veille au respect du planning et de l'enveloppe budgétaire, à la cohérence des interventions réalisées par les maîtres d'ouvrage et rend, si nécessaire, les arbitrages utiles.

Ce comité regroupe l'ensemble des signataires du présent protocole.

Il est présidé par Monsieur le Député-maire de Haguenau, ou son représentant et est composé de :

- Monsieur le Président de la Communauté de Commune de la Région de Haguenau ;
- Monsieur le Président du Conseil Régional d'Alsace ou son représentant ;
- Monsieur le Président du Conseil Général du Bas-Rhin ou son représentant ;
- Madame la Directrice de Gares et Connexions ou son représentant ;
- Monsieur le Directeur Régional RFF Alsace Lorraine Champagne-Ardenne ;
- Monsieur le Préfet de Région ;
- Monsieur le Directeur régional Alsace de la SNCF ou son représentant ;
- Monsieur le Président du Syndicat des transports Haguenau – Schweighouse-sur-Moder ou son représentant.

En fonction de l'ordre du jour, des partenaires extérieurs au protocole pourront être invités au Comité de Pilotage par son Président, notamment le représentant de l'ADEAN et du syndicat mixte du SCOTAN.

Le secrétariat du Comité de Pilotage est assuré par le Comité Technique qui prépare les dossiers, réalise et diffuse les comptes rendus.

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 projets. Il est composé par :

- la Mission Grands Projets de la Ville et de la Communauté de Communes de Haguenau,
- le représentant du Conseil Régional d'Alsace désigné par son Président,
- le représentant du Conseil Général du Bas-Rhin désigné par son Président,
- le représentant de SNCF-Gares et Connexions désigné par sa directrice,
- le représentant de RFF désigné par son directeur régional,
- le représentant de l'Etat désigné par le Préfet de Région,
- le représentant de la Direction Régional Alsace de la SNCF,
- Le représentant du Syndicat des transports Haguenau – Schweighouse-sur-Moder.

L'animation et le secrétariat du Comité Technique sont assurés par la Mission Grands Projets de la Ville de Haguenau et de la Communauté de Communes de la Ville de Haguenau.

Le Comité Technique se réunira selon une fréquence mensuelle à trimestrielle.

Quelle que soit la maîtrise d'ouvrage, les partenaires du projet sont régulièrement informés de l'avancement des études puis des travaux.

Les modalités d'élaboration partenariale des projets, notamment pour la validation des éléments de programme, le choix des concepteurs, le choix et le niveau des prestations, les modalités financières, seront définies par les conventions de financements correspondantes.

Durant les travaux, une instance de concertation entre les différents maîtres d'ouvrage est mise en place pour étudier toute mesure provisoire destinée à assurer un bon fonctionnement du pôle d'échanges (maintien d'une offre de stationnement adaptée, maintien d'une bonne accessibilité au pôle d'échanges, notamment pour les transports en commun). Les membres du comité technique sont régulièrement informés des adaptations apportées dans le fonctionnement du pôle.

6 LE CADRE FINANCIER

6.1 Coût de l'opération

En l'état actuel des études, les travaux d'aménagement liés aux fonctionnalités du pôle d'échanges ont un coût estimé entre 37,1 et 38,7 millions d'euros HT (à valeur février 2013, études comprises, hors acquisitions foncières, hors coûts d'aménagements provisoires de l'Espace gare et services et hors actualisation) :

- Phase 1 : 22,4 à 24,0 millions d'euros, dont 16 à 17,6 millions d'euros pour la première tranche ;
- Phase 2 : 14,7 millions d'euros

Le coût de l'opération se décompose comme suit :

Réalisations phase 1	Coût projet arrondi en € HT	Coût arrondi_ M€ HT
Mise en accessibilité PMR (<i>hors ascenseurs</i>)	2 510 000	2,5
Espace gare et services (<i>hors phase provisoire</i>)	6 500 550 à 8 052 706	6,5 à 8,1
Passe-quartier (<i>et ascenseurs</i>)	3 600 000	3,6
Parvis gare et accès souterrain nord	456 000	0,45
Parc vélo	798 000	0,8
Aménagement tunnel nord	473 100	0,5
Libération ferroviaires	1 183 520	1,2
Parking courte durée	171 000	0,2
Pôle bus urbain et bd Nessel nord	1 824 000	1,8
Pôle bus interurbain et voie nouvelle	3 393 780	3,4
Stationnement provisoire	496 755	0,5
PAI et provisions mobilier et réseaux	1 000 000	1
Total coût opération phase 1	22 406 705 à 23 958 861	22,4 à 24,0

Réalisations phase 2	Coût projet en € HT	Coût arrondi_ M€ HT
Parking silo	10 530 000	10,5
Parvis Ouest	228 000	0,2
Rue Moulin Neuf (route de Strasbourg accès ouest)	1 046 121	1,1
Carrefour route de Strasbourg ouest	534 746	0,5
Pont de Strasbourg	269 553	0,3
bd Nessel et limites parc	1 001 547	1
Carrefour Europe - Moulin Neuf	128 250	0,1
PAI et provisions mobilier et réseaux	1 000 000	1
Total coût opération phase 2	14 738 217	14,7

TOTAL COUT HT D'OPERATION PEM	37 144 922 à 38 697 078	37,1 à 38,7
--------------------------------------	--------------------------------	--------------------

6.2 Participations des partenaires

Les participations financières des partenaires seront définies au démarrage de chaque opération précitée dans le cadre de conventions de financement ad hoc qui, en application du présent protocole, préciseront les éléments de chaque programme, l'organisation des études, le financement définitif, les modalités d'actualisation et les modalités de paiement.

Région Alsace :

La participation financière de la Région Alsace pour le projet de Pôle d'Echanges multimodal, toutes dépenses comprises, est fixée à 4,5 millions d'euros, tenant compte des principes et des priorités régissant les politiques régionales, notamment en ce qui concerne les gares alsaciennes. Cette enveloppe sera intégralement affectée au financement de la première tranche de la première phase de l'opération.

En ce qui concerne la première tranche de la phase 1, les principes de financement sont les suivants :

Région Alsace :

La participation financière de la Région Alsace s'élève donc à 4,5 M€ non actualisables et pourrait se répartir de la manière suivante :

- 1,7 millions d'euros pour la mise en accessibilité des quais, aux dimensions compatibles avec les circulations de trains actuelles et futures et y compris circulations verticales intégrées au programme de passe-quartier ;
- 1,6 millions d'euros pour l'Espace gare et services affectés à sa partie intermodale concernant le transport régional de voyageurs ;
- 0,95 millions d'euros pour la réalisation du passe-quartier ;
- 0,25 million d'euros pour la première partie du stationnement vélos.

Les cofinancements de la Région Alsace s'inscrivent dans les dispositifs financiers régionaux :

- selon les dispositions du Schéma Directeur Régional d'Accessibilité (SDRA), pour ce qui concerne la mise en accessibilité des quais et leur allongement, prise en charge à hauteur de 50% (le solde étant financé par RFF dont la moitié via les fonds AFITF).
- selon le Programme d'Aménagement des Gares (PAG), pour ce qui concerne l'Espace gare et services et le stationnement vélos, prise en charge jusqu'à hauteur de 50 % maximum des montants restant à la charge de la collectivité maître d'ouvrage après déduction des autres participations financières.
- selon la Convention Intégrée de Développement Durable (CIDD) du Pays de l'Alsace du Nord, à hauteur de 15 % plafonné à 500 000 € pour les travaux non éligibles aux dispositifs régionaux précédemment cités et hors travaux de VRD

La participation financière globale de la Région Alsace ainsi définie sera effectivement répartie lors de l'établissement des conventions spécifiques de financement pour chaque opération précitée et dans la limite de l'enveloppe globale attribuée.

Département du Bas-Rhin:

La participation financière du Conseil général du Bas-Rhin, pour l'ensemble de l'opération, s'inscrit dans le cadre des dispositifs contractuels mis en place à l'échelle du territoire.

En ce qui concerne la tranche 1 de la phase 1, le Contrat de territoire 2011 – 2016 de Haguenau prévoit aujourd'hui deux lignes qui seront affectées au périmètre multimodal :

- au titre de la bonification du Contrat de territoire : 870 000 euros ;
- au titre de la centralité urbaine : 378 675 euros;

Soit une enveloppe prévisionnelle de 1 248 675 euros affectée par le Conseil Général à l'opération.

Dans le cadre de l'actualisation à mi-parcours du Contrat de Territoire, le Conseil général du Bas-Rhin, la Ville de Haguenau et/ou la Communauté de communes de Haguenau conviennent que les montants dédiés au projet Gare pourront être abondés, sans toutefois que cette majoration ne conduise à augmenter l'enveloppe globale que le Conseil général avait décidé de consacrer au contrat de territoire 2011-2016.

En ce qui concerne la seconde tranche de la phase 1 ainsi que la phase 2 de l'opération d'ensemble, la participation financière du Conseil général sera négociée dans le cadre du nouveau dispositif contractuel qui succèdera à l'actuel contrat de territoire.

Gares et Connexions/SNCF :

Les financements Gares et Connexions porteront sur :

- la mise en œuvre de stationnement vélos à hauteur de 25 % des montants engagés ; hors reconstitution des capacités existantes sur le PEM.
- le financement de l'Espace gare et services, selon les règles fixées par l'opérateur, soit 25 % du coût des infrastructures concernées par l'exploitation ferroviaire. Compte tenu des spécificités du projet de Haguenau, la référence retenue pour déterminer ce montant sera celle de la « proposition d'aménagement n°1 » de l'étude de faisabilité Gare de Haguenau réalisée par SNCF-Gares et Connexions en date de février 2013, soit un plafonnement à 500 000 €.
- une fois les chiffrages fiabilisés, une contribution financière concernant les surfaces propriétés de SNCF-Gares & Connexions et dédiées à la valorisation pourra faire l'objet de discussions ultérieures, en considérations des plus values apportées par les augmentations de surface, les améliorations et modernisations réalisées, au-delà de la reconstitution de locaux préexistants.

RFF :

RFF financera :

- 25 % à 50 % du coût des études et travaux de mise en accessibilité des quais.
- L'assiette de calcul concernant les circulations verticales quais / Passe-Quartier intégrera l'ensemble des investissements nécessaires pour la mise en œuvre de ces ascenseurs.

RFF contribuera par ailleurs au projet par la mise à disposition des emprises ferroviaires permettant la réalisation des éléments de programme du PEM. Dans le cadre de la libération des terrains ferroviaires, RFF prendra en charge le coût des travaux relevant de la modernisation des installations maintenues sur site.

Etat :

L'éventuelle participation de l'Etat sera déterminée ultérieurement.

Syndicat des transports Haguenau/Schweighouse-sur-Moder :

La contribution financière du Syndicat des Transports de Haguenau / Schweighouse-sur-Moder s'élèvera à 50 000 €, au titre de l'aménagement des locaux dédiés à Ritmo dans le futur Espace gare et services ainsi que d'une part des communs (hall voyageurs, espaces d'attente et sanitaires publics).

Ville de Haguenau /Communauté de Commune de la Région de Haguenau :

Dans le cadre de leurs compétences respectives, actuelles et à venir, la Ville de Haguenau et la Communauté de Communes de la Région de Haguenau financeront le solde des opérations.

Cette participation, d'un montant indicatif de 8 à 9.6 millions d'euros représente 50 à 54 % du montant total de la tranche 1 de la phase 1 du projet, dont environ un quart pour la part non intermodale de l'Espace gare et services.

La répartition de ces financements sera détaillée, opération par opération, dans le cadre des Conventions de financement spécifiques.

En complément des participations décrites ci-avant, chaque partenaire s'engage à rechercher les financements potentiellement mobilisables nécessaires à la réalisation de ce programme, et inscrira en conséquence les crédits de paiement sur les budgets correspondants. Les éventuels compléments

de programme qui pourraient s'avérer nécessaires lors de l'évolution de la démarche partenariale feront l'objet d'un examen préalable par les maîtres d'ouvrage et les partenaires, de même pour les contraintes d'adaptation des travaux aux ouvrages existants (exemple des déplacements de réseaux, de la sécurité liée à l'exploitation ferroviaire, et des aléas de chantier).

Chaque tranche de mise en œuvre du projet fera l'objet d'une redéfinition des financements nécessaires à la réalisation du pôle d'échanges multimodal.

7 PERIMETRES FONCIERS ET EXPLOITATION FUTURE DU SITE

Les partenaires conviennent de contractualiser avant l'engagement des travaux les modalités de gestion du site ainsi que le montage foncier de l'opération, par le biais de deux protocoles qui seront élaborés concomitamment :

7.1 Protocole foncier

Les opérations foncières nécessaires à la réalisation du PEM seront traitées et régularisées conformément au protocole foncier qui sera établi entre la Communauté de communes de la Région de Haguenau / Ville de Haguenau, la SNCF – Gares et Connexions et RFF. Il sera décliné en une ou plusieurs conventions de mise en œuvre.

Il précisera notamment :

- les conditions de reconstitution des locaux, pour ceux qui seraient nécessaires à l'activité ferroviaire, en distinguant de qui relève de la modernisation dont tout ou partie des coûts pourront être supportés par le gestionnaire du réseau
- les conditions de mise à disposition ou de cession des assiettes foncières, lot par lot et suivant la destination d'usage
- les modalités d'élaboration de conventions de superposition d'affectation* pour certains volumes à usage mixte (BV et pôle bus interurbain) et d'occupation du domaine public.

*Les conventions de superposition d'affectation devront être élaborées conjointement à la convention d'exploitation qui précisera à minima les modalités de gestion des bâtiments à usages mixtes.

7.2 Exploitation du PEM

Un plan global de gestion du site, destiné à optimiser et maîtriser les charges d'exploitation et les coûts de fonctionnement de chacun et atteindre des performances environnementales permettant des économies d'énergie, sera élaboré avec l'ensemble des utilisateurs. Il pourra se traduire par l'élaboration de conventions multipartites qui devront contribuer à réduire les charges du site pour l'ensemble des partenaires. Ces conventions seront relatives notamment:

- à la gestion des souterrains, des ascenseurs, de la passerelle et des accès,

- aux dispositifs et locaux (dont ceux éventuellement mutualisés), destinés à améliorer l'accueil et l'information,
- à l'entretien courant et au nettoyage du site,
- à la sûreté de l'ensemble du site,
- aux méthodes de travail et dispositifs à mettre en place pour un suivi régulier de l'offre multimodale sur le site du pôle d'échanges,
- à la circulation et au stationnement dans le périmètre du PEM,
- aux services offerts aux utilisateurs du PEM,
- à l'Espace gare et services et à la Gare routière (performance environnementale).

8 COMMUNICATION

La communication générale autour du projet sera assurée par la Communauté de commune de la Région de Haguenau, qui proposera un plan de communication sur le déroulement du projet. La communication générale autour du projet associera l'ensemble des signataires du protocole.

Chaque maître d'ouvrage s'engage dans sa communication à mentionner la participation des partenaires au projet.

9 MODALITES DIVERSES

9.1 Modification ou résiliation du protocole

Toute modification du présent protocole donne lieu à l'établissement d'un avenant.

Le protocole peut être résilié de plein droit par toute partie, en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre du protocole 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.

9.2 Litiges

Les parties s'engagent à rechercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution du présent protocole.

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

9.3 Durée du protocole

Le présent protocole est applicable immédiatement dès la signature de la dernière partie contractante.

Les partenaires s'engagent à signer les conventions de financement relatives à la première tranche de la phase 1 dans un délai maximum de 1 an après la signature du présent protocole.

Le présent protocole est applicable jusqu'à l'achèvement des travaux objets du présent protocole.

Fait à Haguenau en neuf exemplaires originaux, le

Pour la Ville de Haguenau,
L'Adjointe à l'Urbanisme et aux Affaires Foncières

Mme Christine SCHMELZER

Pour la Communauté de Communes de la Région de Haguenau,
Le Président de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau

M. Claude STURNI

Pour la Région Alsace,
Le Président du Conseil Régional

M. Philippe RICHERT

Pour le Département du Bas-Rhin,
Le Président du Conseil Général,

M. Guy-Dominique KENNEL

Pour SNCF-Gares et Connexions
Le Directeur de l'Agence Gare Est Européen

M. François HENRY

Réseau Ferré de France,
Le Directeur Régional Alsace Lorraine Champagne-Ardenne

M. Thomas ALLARY

Pour l'Etat,
Le Préfet de Région

M. Stéphane BOUILLON

Pour le Syndicat des Transports Haguenau – Schweighouse-sur-Moder,
Le Président

M. André ERBS