.....

CAHIER DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES & ARCHITECTURALES DES ESPACES COMMERCIAUX MIS A DISPOSITION.

CPTA type « généraliste » (décembre 2015)

SOMMAIRE

1. Présentation du Cahier des Charges 4

1.1. OBJET DU CAHIER DES CHARGES 4
1.2. DEFINITION DES ESPACES 4
1.2.1. Les espaces publics 4
1.2.2.Les espaces mis à disposition 4
1.2.3.Zone logistique 5
1.3. CAHIER DES PIECES GRAPHIQUES ARCHITECTURALES ET TECHNIQUES 5

2. L'installation d'un nouvel occupant 5

2.1. LES EMPLACEMENTS MIS A DISPOSITION 5
2.2. RELEVE DES SURFACES ET LIMITE DES EMPRISES 5
2.3. ETAT DES LIEUX 5
2.4. SERVITUDES DE PASSAGE (SECURITE, EXPLOITATION) 6
2.5. CONTROLE ET APPROBATION DES TRAVAUX REALISES PAR L'OCCUPANT 6

3. Le Cahier des Charges Architecturales 7

3.1. LES DIFFERENTS TYPES D'EMPLACEMENT SELON LA REGLEMENTATION ERP TYPE GA 7
3.2. STRUCTURE – VOLUME 7
3.2.1. Déposes et démolitions 7
3.2.2. Désamiantage 7
3.2.3. Sols 8
3.2.4. Plafonds 9
3.2.5. Murs 10
3.2.6. Isolement au feu de la coque 10
3.2.7. Structure porteuse du bâtiment gare 10
3.2.8. Appareillage et agencement des locaux 10
3.3. AGENCEMENT DES ESPACES MIS A DISPOSITION 10
3.3.1. Fermeture des emplacements 10
3.3.2. Façades vitrées 10
3.3.3. Les enseignes 13
3.3.4. Les stores extérieurs 14
3.3.5. Aménagement des espaces mis à disposition 14
3.4. LES RESERVES ET LOCAUX TECHNIQUES 14
3.5. LES LOCAUX DE BACK OFFICE 14
3.6. LES DECHETS 14

4. Le Cahier des Charges Techniques 15

4.1. COURANTS FORTS / COURANTS FAIBLES 15
4.1.1 Electricité 15
4.1.2 Sonorisation 15
4.1.3 Téléphonie 16
4.1.4 Télévision 16
4.1.5 Informations voyageurs 16
4.2 EAU POTABLE, EVACUATION D'EAU (EU / EV) 16
4.2.1 Eau potable 17

4.2.2 Evacuation d'eau *17*
4.3 CHAUFFAGE / VENTILATION / CLIMATISATION 17
4.3.1 Chauffage *17*
4.3.2 Ventilation *18*
4.3.3 Rafraîchissement / Climatisation *18*
4.4 RIDEAU D'AIR CHAUD ET/OU BRASERO 19
4.5 GAZ 19
4.6 LUTTE CONTRE L'INCENDIE 19
4.6.1 Détection incendie *19*
4.6.2 Eclairage de sécurité *19*
4.6.3 Sprinklage *19*
4.6.4 Désenfumage *19*
4.6.5 Ventilation/Extraction des cuisines *19*
4.6.6 Extincteurs *20*
4.6.7 ConsIgnes de sécurité *20*
5 Les Démarches Administratives 20
5.1 PROJET D'AMENAGEMENT 20
5.2 DOSSIER D'AMENAGEMENT DEFINITIF 21
5.3 SUIVI ET VALIDATION 22
5.3.1 Processus de validation *22*
5.4 REALISATION DES TRAVAUX 23
5.5 GESTION DES SITUATIONS PROVISOIRES/INSTALLATIONS DE CHANTIER 24
5.6 RECEPTION DES TRAVAUX ET AUTORISATION D'OUVERTURE 24
5.7 DOSSIER A FOURNIR PAR L'OCCUPANT COMMISSION SECURITE 24
5.8 REGISTRE DE SECURITE ET VERIFICATIONS PERIODIQUES OBLIGATOIRES 25
5.9 TRAVAUX EFFECTUES ULTERIEUREMENT 25
5.10 ETAT DES LIEUX DE SORTIE 25
6 Force du Cahier des Charges 25

1. PRESENTATION DU CAHIER DES CHARGES

1.1. Objet du cahier des charges

Le présent document décrit les prescriptions techniques et architecturales des espaces mis à disposition (local ou emplacement) de l'Occupant et précise notamment :

- les limites des prestations entre la SNCF (propriétaire) et l'Occupant,
- les règlements applicables,
- les documents de référence,
- les règles d'aménagement des espaces mis à disposition.

1.2. Définition des espaces

1.2.1. *Les espaces publics*

- Espaces sur lesquels s'organisent l'accès aux trains, les services de la SNCF et les espaces commerciaux.

Dans ces espaces, s'organise le parcours terminal des transports de fonds entre les Occupants et le local sécurisé s'il en existe un.
Dans ces espaces, s'organise le parcours du transport des déchets entre les Occupants et le local poubelle ou l'aire de gestion des déchets s'il en existe un.
Dans ces espaces, s'organise le parcours des livraisons entre les Occupants et l'aire de livraison de la gare s'il en existe une.
Le règlement intérieur de la gare, lorsqu'il existe, précise les contraintes éventuelles de fonctionnement de ces espaces et notamment les contraintes horaires.

1.2.2. Les espaces mis à disposition

Emplacement ou local :

Les emplacements (ou locaux) mis à disposition sont :

- soit un local délimité totalement ou partiellement par des cloisons et/ou façades vitrées
- soit une surface définie sur laquelle l'Occupant pourra aménager un kiosque ou un mobilier de type borne, pupitre ou guichet de distribution automatique.

Surfaces commerciales :

Les surfaces commerciales, **<u>accessibles et/ou visibles du public</u>**, sont définies par :
- les surfaces de vente (surfaces de circulation de la clientèle et de consommation, surfaces destinées au paiement par les clients),
- les surfaces de comptoir et zones de service derrière comptoir,
- les surfaces de terrasses (aménagées ou non) situées à l'intérieur et/ou l'extérieur du bâtiment « voyageurs ».

Surfaces commerciales <u>non accessibles à la clientèle</u> (bureau de l'Occupant, réserves, back-offices, vestiaires, …) :
Ces surfaces non accessibles et non visibles du public peuvent être contigües et/ou déportées de la surface commerciale.
Il est précisé que les réserves servent à entreposer les marchandises et que les « back-offices » désignent les locaux servant à fabriquer et/ou transformer les produits destinés à la vente, mais aussi les locaux sociaux (sanitaires, vestiaires, salle de repos, etc.), les locaux administratifs.

Ces espaces devront être en conformité avec :

- le Code de la Construction
- la réglementation incendie en vigueur à savoir la règlementation ERP-IOP du type GA du 24/12/2007
- le Code du Travail

Le règlement intérieur de la gare précise les contraintes éventuelles d'emprise de ces espaces de vente en dehors de l'Emplacement.

Occupant : Au sens du présent Cahier des Charges, l'Occupant désigne la personne physique ou morale qui a conclu avec la SNCF un contrat d'occupation en gare (AOT).

1.2.3. Zone logistique

Sur certains sites, il peut exister une zone dite logistique pour l'acheminement et le stockage des marchandises et des déchets, non accessible au public :

- local de stockage
- zone de stockage des déchets
- aire de livraisons
- local sécurisé convoyeurs de fonds
- local boîte aux lettres
- local comptage
- locaux techniques

Le règlement intérieur de chaque gare précisera les contraintes éventuelles de fonctionnement de ces espaces et notamment les cheminements autorisés et les contraintes horaires.

1.3. Cahier des pièces graphiques architecturales et techniques

Il est précisé qu'un Cahier des pièces graphiques architecturales et techniques (incluant les plans et un descriptif technique spécifique à l'emplacement mis à disposition de l'Occupant) est joint au présent Cahier des Charges des Prescriptions Techniques et Architecturales (CPTA).
Dans le cas où les dispositions du Cahier des pièces graphiques architecturales et techniques seraient contraires au présent CPTA pour la partie architecturale (article 3 du CPTA) et technique (article 4 du CPTA), les dispositions du Cahier des pièces graphiques architecturales et techniques prévaudront sur celles du CPTA.

2. L'INSTALLATION D'UN NOUVEL OCCUPANT

2.1. Les emplacements mis à disposition

Les emplacements mis à disposition sont :

- soit un local délimité totalement ou partiellement par des cloisons (clos et couvert) et/ou façades vitrées
- soit une surface définie sur laquelle l'Occupant pourra aménager un kiosque ou un mobilier de type borne, pupitre ou guichet de distribution automatique.

2.2. Relevé des surfaces et limite des emprises

La surface du local, qu'il s'agisse de la surface de vente ou de réserve, est mesurée à partir :

- des limites des espaces publics,
- des axes des murs mitoyens avec les parties privatives et/ou les parties communes,
- des nus extérieurs des murs, voiles ou parois, donnant directement sur l'extérieur, étant entendu que, quelle que soit l'épaisseur des murs, voiles ou parois, l'épaisseur retenue et prise en compte ne pourra dépasser 20 cm.

L'emprise du local sera définie par les surfaces ci-dessus et délimitée verticalement à partir :

- de la sous-face du plancher le plus haut du local comprenant l'épaisseur du (des) plancher (s) intermédiaire (s) pour les Occupants sur plusieurs niveaux.
- de la face supérieure du plancher bas comprenant l'épaisseur du (des) plancher (s) intermédiaire (s) pour les Occupants sur plusieurs niveaux.

Il ne sera fait aucune déduction pour trémies, poteaux, gaines, réseaux verticaux ou horizontaux (sauf ceux d'une section supérieure à 1 m ²) et cloisons intérieures.
L'emprise des surfaces, dont la hauteur serait inférieure à 1m80, ne sera pas prise en compte.

2.3. Etat des lieux

Les locaux sont livrés en l'état où ils se trouvent à la date de mise à disposition par la SNCF avec les fluides et réseaux en attente.
Les locaux ne seront pas raccordés aux réseaux circuits électrique, télécom ou informatique de la SNCF.

Un état des lieux contradictoire est établi entre les parties à l'entrée en jouissance des emplacements mis à disposition ainsi qu'à la restitution de ces emplacements, dans les conditions précisées dans son contrat.
Avant tout début d'exploitation, ainsi qu'à la restitution de son emplacement, l'Occupant devra remettre à la SNCF ou toute personne mandatée par elle, le registre de sécurité incendie et de contrôle dûment complété visé par les instances concernées.

RAPPEL :

Si les locaux ont reçu un avis défavorable d'exploitation de la part de l'Inspection Générale de Sécurité Incendie (IGSI), de la commission de sécurité ou d'un bureau de contrôle agrée, tous les éléments d'avis défavorable devront être levés par l'Occupant (sauf pour les éventuelles observations dont la responsabilité incomberait directement à la SNCF) avant l'ouverture.

2.4. Servitudes de passage (sécurité, exploitation)

L'Occupant ne peut s'opposer au principe de traversée de son Emplacement par des canalisations communes nécessaires à l'exploitation de l'établissement (fluides et gaines d'extraction, descentes d'eaux pluviales, passage de câbles CFO & Cfa, …). De même, tout aménagement à l'intérieur de la coque devra prendre en compte les nécessités d'accès aux réseaux existants ou leur adaptation en les laissant accessibles par la pose de trappes de visite suffisamment dimensionnées dans la pose des faux-plafonds suspendus, tendus ou démontables et/ou d'habillage de poutres, retombées de plafond, poteaux, etc.
L'Occupant ne pourra pas s'opposer à toute intervention dans ses locaux nécessitée par des opérations de contrôle, d'entretien et d'astreinte de maintenance, et devra permettre à cet effet, l'accès à son local dans les conditions précisées dans son contrat.
L'Occupant veillera à maintenir pendant toute la période d'occupation des locaux et notamment lors de ses travaux, les degrés coupe-feu des parois verticales ou horizontales avec les tiers, des gaines et protections des réseaux traversant son local.
La SNCF avertira l'Occupant au moins 8 jours avant toute intervention programmée. En cas de fermeture, l'Occupant mandatera une personne présente pour l'intervention et/ou remettra un jeu de clés à l'exploitant SNCF.
La SNCF pourra intervenir dans le local mis à disposition à tout moment en cas d'urgence (atteinte à la sécurité des personnes et aux biens) ou de nécessité d'exploitation.

2.5. Contrôle et Approbation des travaux réalisés par l'Occupant

Les aménagements réalisés par l'Occupant devront être conformes aux dispositions du présent Cahier des Charges, notamment sur les dispositions architecturales et techniques, les diagnostics préalables, la sécurité incendie des personnes et des biens et sur les démarches administratives et autorisations obligatoires.

2.5.1. Avant travaux :

La SNCF (Gares & Connexions) représentée par :
- MOA (Maîtrise d'Ouvrage)
- EEX (Exploitant de la gare) / IGSI (sécurité des ERP)
- MOE (Maîtrise d'Œuvre)
- A2C
- ou tout autre représentant mandaté

vérifiera, chacun pour ses prérogatives, la conformité du dossier d'Aménagement et d'échantillons **avant travaux**, ainsi que la conformité des travaux à réaliser, dans les conditions précisées dans son contrat.
L'accord doit être donné par la SNCF avant dépôt du dossier administratif et ne préjuge en aucun cas des décisions de l'administration et en particulier de celles des Architectes des Bâtiments de France.
L'Occupant ne pourra engager la réalisation de ses travaux qu'après avoir obtenu l'accord express et préalable de la SNCF et après réception :
- des avis de l'IGSI,
- des attendus des autorités administratives.

2.5.2. Après travaux :

Avant chaque ouverture d'Emplacement et dans un délai d'au moins 15 jours avant la date prévue d'ouverture de celui-ci, l'Occupant devra transmettre à A2C tous les documents administratifs identifiés au chapitre 5 du présent document et le PV de réception de la commission de sécurité avec avis favorable dès sa notification.
Toutes les vérifications périodiques réglementaires devront figurer dans le registre de sécurité incendie tenu à jour par l'Occupant.
De même, les Occupants devront impérativement transmettre à A2C une copie des rapports de vérification annuelle règlementaire de toutes leurs installations prévues par les textes en vigueur.

2.5.3. En cours d'exploitation :

Après un passage de contrôle de l'IGSI ou de la Commission de Sécurité, et si un avis défavorable ou des prescriptions susceptibles d'entraîner un avis défavorable étaient mentionnés, **l'Occupant devra mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour lever les éventuelles réserves figurant dans le rapport dans un délai de trois mois maximum après observation** (sauf autre spécification de délai stipulée dans ces rapports).

3. LE CAHIER DES CHARGES ARCHITECTURALES

Le présent Cahier des Charges décrit les principes d'aménagement propre à l'installation de nouveaux occupants et précise le cas échéant, sur la base des renseignements fournis dans le dossier de consultation, à qui incombe la réalisation de certains travaux.

3.1. Les différents types d'emplacement selon la réglementation ERP type GA

De par leur configuration, on distinguera plusieurs types d'emplacement (cf. Article GA 5, réglementation ERP type GA 24/12/07) :

- **Les emplacements type comptoir :**
  Emplacement dans lequel le public ne pénètre pas.

- **Les emplacements type ouverts :**
  Emplacement dans lequel le public pénètre et dont :
  - la longueur cumulée des façades de l'emplacement donnant sur les circulations internes de la gare doit être au moins égale au quart de son périmètre ;
  - la moitié au minimum de la totalité des façades donnant sur les circulations à l'intérieur de la gare est ouverte au moyen de baies libres présentant une largeur minimale de 1m40 ;
  - La distance maximale à parcourir pour le public pour retrouver une circulation principale est inférieure à 10 mètres ;

  (En général boutique en local fixe, accessible entièrement ou partiellement au public, qui s'inscrit dans la structure du bâtiment. Elle se situe dans une coque CF 1h (sol, murs mitoyens, plafond) à l'exception parfois des façades la séparant de l'espace public de la gare (vitrage ou rideau métallique intégrant un écran de cantonnement)).

- **Les emplacements type fermés :**
  Emplacement dans lequel le public pénètre et dont les façades donnant sur les circulations peuvent être fermées par des portes ou ne répondant pas strictement à la définition d'emplacement ouvert ci-dessus.
  En général boutique en local fixe, accessible entièrement ou partiellement au public, qui s'inscrit dans la structure du bâtiment. Elle se situe dans une coque CF 1h minimum (sol, murs mitoyens, plafond) à l'exception parfois des façades la séparant de l'espace public de la gare (fermeture de l'exploitation par vitrage ou rideau métallique intégrant un écran de cantonnement) selon l'arrêté du 24/12/07.

3.2. Structure – Volume

3.2.1. *Déposes et démolitions*

A charge de la SNCF
La SNCF réalisera les démolitions structurelles, le cas échéant.

A la charge de l'occupant

L'Occupant réalisera le curage complet nécessaire à la réalisation du projet, en conformité avec la règlementation en vigueur, notamment concernant le désamiantage.

3.2.2. *Désamiantage*

La SNCF mettra à disposition le dossier technique amiante (DTA) pour tous les bâtiments dont le permis de construire a été délivré avant le 01 juillet 1997.

Deux cas peuvent se présenter :

- Le DTA ne révèle pas la présence d'amiante. Préalablement aux travaux à réaliser, l'occupant devra établir un DAAT (Diagnostic Amiante Avant Travaux) qui révèlera ou non la présence d'amiante, accessible ou non, visible ou non visible dans l'enceinte de la coque. En cas de présence d'amiante dans les locaux impactés par le projet, l'Occupant devra procéder aux travaux de désamiantage et ce conformément à la règlementation en vigueur, soit par le retrait des MCA (Matériaux Contenant de l'Amiante), soit par leur confinement suivant leur nature et leur classification.
  A l'issue des travaux de désamiantage réalisés, l'occupant devra transmettre au propriétaire (SNCF) toutes les pièces justificatives s'y rapportant et notamment le RFI (Rapport Final d'Intervention) établi par le BCT désigné.

- Le DTA révèle la présence d'amiante, et dans ce cas, la répartition des prestations sera la suivante :

A charge de la SNCF
Si le DTA révèle :
- la présence de matériaux amiantés de la liste A, amiante libre (calorifugeage, faux plafond, flocage), sur des éléments structurels du bâtiment,
- la présence de matériaux amiantés impliquant des risques sanitaires (si > 5 fibres/litre d'air)

La SNCF réalisera les travaux de désamiantage.

A la charge de l'Occupant
Si le DTA révèle la présence de matériaux amiantés de la liste B, amiante liée, l'Occupant réalisera le diagnostic amiante avant travaux (DAAT) ainsi que les travaux de désamiantage (si les matériaux amiantés sont dégradés et que la mesure d'empoussièrement réalisée est supérieure à 5 fibres/litre d'air).
Une copie du résultat des prélèvements libératoire en fin de travaux sera communiquée à la SNCF.
Le déplombage sera de même réalisé par l'occupant sur les parties conservées de la coque (hors structure).
A l'issue des travaux de désamiantage réalisés, l'occupant devra transmettre au propriétaire (SNCF) toutes les pièces justificatives s'y rapportant et notamment le RFI (Rapport Final d'Intervention) établi par le BCT désigné.
La SNCF mettra à disposition le dossier technique amiante (DTA) pour tous les bâtiments dont le permis de construire a été délivré avant le 01 juillet 1997.

3.2.3 *Sols*

A la charge de la SNCF :
Les sols sont livrés bruts ou en l'état pour l'ensemble des emplacements mis à disposition.
Tous les travaux touchant au plancher (renforcement, tranchée, percements, etc...), donc à la structure, seront réalisés sous la direction de la Maîtrise d'Œuvre (MOE) de la SNCF et sous sa responsabilité.
Les percements pour fixation par cheville chimique sont autorisés s'ils ne touchent pas les armatures de la dalle et s'il n'existe pas de plancher chauffant.
Les charges d'exploitation sont précisées dans la notice technique et sauf spécification contraire, il sera admis que la charge au sol maximum est normalement fixée à 500 Kg/m2.
Toute surcharge envisagée devra être soumise préalablement à l'approbation de la SNCF.

A la charge de l'Occupant :

L'Occupant aura à réaliser tous les revêtements de sol, faux-planchers et finitions nécessaires à une bonne exploitation, dans le respect des règles de l'art des Documents Techniques Unifiés (DTU) en vigueur, en n'utilisant que des matériaux classés M4 ou M3 C_{FL}-sl au minimum en cas d'enfouissement (cf. article GA 27).
Il prendra à sa charge, sous contrôle d'un Bureau de Contrôle Technique (et fournira avis BCT) et avec l'accord de la SNCF, toute modification structurelle nécessitée par son activité dont le renfort des planchers en cas de surcharge exceptionnelle ou la création de trémies.

Pour les mobiliers, les éléments sont posés sur le sol de la gare, aucun accrochage sur la structure de la gare n'est autorisé, sauf prescription émanant de l'IGSI.

- **Regard :**

Dans le cas où le plancher comporterait un regard de visite des réseaux enterrés, les travaux de finition du sol (chape, carrelage, parquets traditionnels ou flottants, etc...) devront en tenir compte et maintenir son accessibilité et son éventuel degré coupe-feu.

- **Joints de dilatation :**

Dans le cas où le plancher comporterait un joint de dilatation, l'exploitant devra en tenir compte pour le calepinage de son revêtement.

- **Etanchéité :**

Le sol des locaux ou parties de locaux susceptibles d'être lavés fréquemment à grande eau (cuisine, zone de lavage, locaux poubelles, chambre froide etc…) devra être revêtu par l'Occupant d'une étanchéité avec relevés périphériques de 10 à 15 cm, exécutée avant la pose du revêtement de sol définitif. Cette étanchéité devra respecter les surcharges admissibles.

- **Seuil :**

Toute entrée de locaux mis à disposition doit obligatoirement avoir son revêtement dans la continuité du sol de l'espace public.
Les Occupants devront prendre en compte, lors de leurs aménagements intérieurs, les pentes des parties publiques lorsque celles-ci existent, et ce dans le respect de la règlementation en vigueur pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

- **Trémie :**

Toute trémie nécessaire à la communication entre deux niveaux devra être réalisée sous contrôle et avec l'accord de la SNCF et devra permettre le maintien du degré coupe-feu entre ces niveaux.

3.2.4 *Plafonds*

A la charge de la SNCF :

Plafonds livrés à l'état brut, constitués par la sous-face des planchers hauts qui pourront être des dalles béton ou des planchers de toute autre nature qui assureront un degré en général CF 1h minimum ou autre dispositions selon l'article GA 18.
Dans certains cas le plafond est traversé par une gaine de ventilation des espaces publics qui est coupe-feu et qui ne doit recevoir aucune fixation.
En aucun cas l'Occupant ne pourra créer des saignées dans la structure ou le plafond CF1h pour le passage des câbles, gaines ou autres.
Les percements pour fixation par chevilles chimiques sont autorisés s'ils ne touchent pas les armatures de la dalle.
En cas de flocage de ce plafond ou de toute autre protection CF rapportée, aucune fixation ne sera possible sur celui-ci sauf à reconstituer le degré CF minimum requis, avec l'accord de la SNCF et du bureau de contrôle.

A la charge de l'Occupant :

Faux plafonds :
Les types de faux plafonds autorisés sont :
- Faux plafond en staff
- Faux plafonds en plaques de plâtre, pleines ou ajourées à 50% minimum (si désenfumage prescrit)
- Pas de faux plafonds (Plancher haut conservé brut) sous réserve que l'ensemble des éléments techniques et/ou structurels soient peints dans une couleur unique (Teinte RAL à définir)

Les faux plafond devront impérativement être de catégorie M1 ou B-s1,d0 (cf. article GA 27 et AM 5) et) et ils seront adaptés à la nature du local concerné.

Au regard des contraintes spécifiques aux gares (possibilité d'apparition de l'effet piston ou des vibrations) l'occupant prendra toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer de la stabilité du faux plafond. Il devra vérifier la stabilité du support, réaliser un plan d'exécution du faux plafond accompagné d'une note de calcul et obtenir l'accord favorable du bureau de contrôle dans le cadre de la mission P1.

Dans le cas d'un faux plafond existant, l'Occupant pourra le conserver si son état et ses caractéristiques le permettent, sinon il devra le remplacer.
En cas de présence de réseaux de fluides SNCF, tous les points d'accès (regards, boîtes de dérivation, …) doivent être rendus facilement accessibles avec l'installation de trappes d'accès ou de faux plafonds démontables.
Pour les espaces en terrasse, pas d'obligation de plafond. Dans le cas où il existe, il est recommandé de rechercher la continuité et l'harmonisation du traitement des faux plafonds avec ceux existants dans les espaces publics de la gare.

3.2.5 *Murs*

A la charge de la SNCF :
Les murs et cloisons séparant la coque des volumes adjacents doivent être REI 60 et respecter les dispositions de l'article GA 18, conformément au Cahier de plans du CPTA.

A la charge de l'Occupant :
Si la création de la coque à concéder nécessite la réalisation des espaces intérieurs à ses propres locaux, ceux-ci seront à réaliser par l'Occupant.
Les murs séparant les espaces ouverts au public et les espaces privatifs fermés au public devront être REI 60 et respecter les dispositions de l'article GA 18. Ils devront respecter les surcharges admissibles des planchers et les règlements de protection incendie applicables selon l'affectation des locaux.
Les réserves et/ou les back-offices devront au minimum avoir des murs et planchers hauts REI 60 et une porte E30-C munie de ferme porte.
Les têtes de cloisons arrêtées sur la façade vitrée seront habillées par un profilé en aluminium permettant un raccordement au vitrage. Les revêtements apposés sur les cloisonnements seront conformes à la réglementation de sécurité incendie (GA 27).
En aucun cas l'Occupant ne pourra disposer des murs existants assurant la séparation coupe-feu comme supports ou créer des saignées dans leur épaisseur pour le passage de câbles, gaines, etc. ceci afin d'éviter la perte du degré coupe-feu.

3.2.6 *Isolement au feu de la coque*

A la charge de l'Occupant
Les murs, planchers et plafonds autres que ceux prévus dans la prestation livrée par la SNCF, tel que prévu au Cahier de plans CPTA, seront à la charge de l'occupant,

3.2.7 *Structure porteuse du bâtiment gare*

La structure apparente du bâtiment de la gare (poteaux, poutres et dalles en béton brut) est réservée - dans les espaces communs - au support d'information SNCF, de service et de sécurité.
Les éléments de structure en limite de l'espace mis à disposition et de l'espace public resteront bruts. La devanture commerciale viendra s'inscrire entre ces éléments de structure.
De même, ces éléments ne pourront être utilisés comme support d'affichage commercial.
A l'intérieur de son emplacement, toute surcharge appliquée à la structure du bâtiment dont poutres et poteaux sera soumise à l'accord du bureau de contrôle et de la SNCF.

3.2.8 *Appareillage et agencement des locaux*

L'Occupant sera responsable de tous ses équipements et branchements exécutés à ses frais qu'ils soient fixes ou non, des appareils, agencements et notamment des éléments suivants :
- la fourniture et l'installation du revêtement de sol, le mobilier, les rayonnages, appareillage et agencement, la décoration intérieure, les présentations graphiques, enseignes, miroirs, ainsi que les appareils d'éclairage et toutes autres installations connexes.

- les liaisons électriques et mécaniques de tout l'équipement inclus dans son espace, ainsi que leurs éléments accessoires, y compris l'équipement des zones de préparations et des autres équipements particuliers à l'occupation des lieux par l'Occupant.

3.3 Agencement des espaces mis à disposition

3.3.1 Fermeture des emplacements

La fermeture des emplacements mis à disposition est réalisée :

- soit par le mobilier en lui-même et/ou par la pose d'un rideau de fermeture métallique (cf. 3.3.2.),
- soit par les façades vitrées qui délimitent les zones de l'emplacement.

3.3.2 Façades vitrées

- ***Sur l'extérieur de la gare***

A la charge de la SNCF :

Les façades extérieures, menuiseries et baies sont livrées en l'état.
Dans les façades existantes, aucune ouverture autre que celles initialement prévue par la SNCF n'est autorisée. Des demandes pourront être étudiées au cas par cas pour les projets liés à certains besoins techniques et devront impérativement faire l'objet d'un accord de la SNCF.

A la charge de l'Occupant :

Sur certains projets nécessitant des restructurations (transformations de fenêtres en porte-fenêtre, ouvertures complémentaires…), certaines baies pourront être livrées libres par la SNCF. Lorsqu'une demande d'autorisation administrative aura été déposée par la SNCF, il appartiendra alors à l'Occupant de se conformer à celui-ci.

En fonction des délais et si besoin est, l'Occupant devra déposer sa propre autorisation administrative.

- ***Coté Hall Bâtiment Voyageurs***

A la charge de la SNCF :

Livraison en l'état ou livraison de baies libres.

A la charge de l'Occupant :

Tous les travaux inhérents à la réalisation des entrées de l'emplacement mis à disposition :
L'implantation de la devanture suivra la limite de l'emplacement mis à disposition. Aucun élément qu'il soit fixe ou mobile ne devra dépasser l'alignement sur l'espace public.
L'ensemble de la devanture utilisera toute la surface de l'ouverture libre disponible et comprendra tous les ouvrages nécessaires à la fermeture de l'emplacement. Il sera aménagé, soit en vitrine, soit en façade vitrée intégrant des portes, soit en baies libres.
Pour le traitement des menuiseries de la vitrine (dont la plinthe), l'Occupant utilisera impérativement une finition similaire à celles des autres menuiseries dans l'environnement de l'emplacement mis à disposition ceci afin de préserver une cohérence d'ensemble.
Les impostes, allèges et plinthes respectent les alignements des façades existantes ou les prescriptions spécifiques au site. Les bandeaux et pilastres situés au nu de l'emplacement s'inscriront dans les prescriptions spécifiques au site.
Le verre sera clair et l'agencement conçu en sorte de donner le maximum de transparence à l'emplacement.
L'occultation complète ou partielle des vitrines ne pourra être éventuellement accordée que pour des motifs d'exploitation et/ou de sécurité justifiés.
L'utilisation des adhésifs sur la façade, à l'exception des bandes de visualisation réglementaires, est réservée et fera l'objet d'une demande et d'un accord spécifique de Gares & Connexions ou de son mandataire.
Le dossier d'aménagement de l'Occupant précise les choix architecturaux, techniques et sécurité incendie (voir Ch.5 du présent document) et sera soumis à l'approbation de la SNCF.

Les attendus du permis de construire ou d'aménagement devront être respectés.
Les attendus émis par les services de la SNCF devront impérativement être respectés.

L'obligation concernant les ERP :
Les exigences d'accessibilité des ERP sont définies par les articles R.111-19 à R 111-19-24 du C.C.H. (Code de la Construction et de l'Habitation). L'article R. 111-19-1 précise :
« Les établissements recevant du public définis à l'article R 123-2 et les installations ouvertes au public doivent être accessibles aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap »
« L'obligation d'accessibilité s'applique sur les parties extérieures et intérieures des établissements et installations et concerne les circulations, une partie des places de stationnement automobile, les ascenseurs les locaux et leurs équipements ».

Définition de l'accessibilité :
L'accessibilité est une obligation de résultat, il s'agit d'assurer l'usage normal de toutes les fonctions de l'établissement ou de l'installation.
Art. R. 111-19-2. « Est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement, à des personnes handicapées, avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue des quelles cet établissement ou cette installation a été conçu. Les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être les mêmes que celles des personnes valides ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente ».

RAPPELS (à mentionner dans la notice d'accessibilité) **DES OBLIGATIONS ET REGLEMENTATIONS D'ACCESSIBILITE DES ERP-IOP** en application des articles R.111-19-7 à R.111-19-11 du Code de la construction et de l'habitation Réglementation :

- Loi n 2005-102 du 11février2005
- Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 » (Art. 14)
- Arrêté du 1 août 2006
- Arrêté du 21mars 2007
- Annexe 3 à l'arrêté du 22 mars 2007
- Arrêté du 9 mai 2007
- Décret n° 2014-1326 du 5 novembre 2014
- Arrêté du 8 décembre 2014.

Portes d'accès – issues de secours (cf. article GA23) :
Les portes d'accès ou issues de secours situées en devantures des locaux mis à disposition devront être traitées de la même façon que la vitrine et équipées de la signalétique obligatoire.
L'Occupant devra impérativement privilégier pour les accès principaux les portes automatiques coulissantes afin de faciliter l'accessibilité en général (PMR et voyageurs chargés). Ces portes devront être à ouverture automatique en cas de coupure du secteur et asservies à la détection incendie de la gare lorsqu'elle est existante (cf. article CO 48).
Rappel de l'article GA23 § 23.3 Emplacements à caractère commercial, social ou administratif :
En atténuation des dispositions de l'article CO38, les exploitations pouvant accueillir de 20 à 50 personnes peuvent n'avoir qu'une seule sortie de 1,40 mètre ouvrant sur un emplacement à caractère d'exploitation ferroviaire. La distance maximale mesurée suivant l'axe des circulations que le public doit parcourir de tout point d'un emplacement à caractère commercial, social ou administratif pour rejoindre un emplacement à caractère d'exploitation ferroviaire ou une sortie sur l'extérieur ne doit pas dépasser 20 mètres.
Les emplacements dont les effectifs sont supérieurs à 50 personnes, dans le cas où ils donnent sur un emplacement où le public stationne et transite, doivent avoir :
- soit au moins un dégagement indépendant donnant directement vers un autre emplacement à caractère d'exploitation ferroviaire,
- soit une sortie sur l'extérieur ou un dégagement protégé.

Rideau de fermeture (à la charge de l'Occupant) :
Les locaux mis à disposition pourront être équipés de grilles anti-effraction. Les rideaux ne devront en aucun cas être opaques, mais sous forme de grilles micro perforées en acier, acier inox ou aluminium thermo laqué.

Pour des raisons de sécurité, en dehors des heures d'ouverture, il est interdit au personnel de l'emplacement de rester enfermé dans le local si le rideau est baissé alors qu'il n'existe pas d'autre dégagement possible.
Les rouleaux des rideaux ne devront pas être visibles ; la lisse basse de la grille sera peinte afin d'assurer une parfaite finition des ouvrages.
La fixation de la grille de fermeture devra obligatoirement posséder un dispositif antivibratoire.
Le boîtier de commande d'ouverture/fermeture sera encastré dans la devanture et dans le cas contraire, fera l'objet d'un accord de la SNCF.

Ecran de cantonnement (à la charge de l'Occupant) :
Pour les différents types d'emplacement (comptoir, ouvert ou fermé), des écrans de cantonnement seront à poser au droit des façades ouvrant et donnant à l'intérieur du bâtiment pour contenir la propagation rapide des fumées en cas de sinistre. Ces écrans de cantonnement devront répondre aux normes applicables à la règlementation ERP de type GA du 24/12/07. Les écrans de cantonnement seront d'une hauteur mini de 0,50m et de réaction au feu M1 ou B-s3.d0. L'Occupant utilisera du vitrage SF 1/4h afin de conserver un maximum de transparence.

Plinthe et lisse de protection :
L'Occupant devra prévoir une plinthe de 16 cm minimum et une lisse de protection en partie basse des parties vitrées de la devanture pour permettre le passage des machines de nettoyage.
Les espaces avec comptoir continu en façade devront réaliser une plinthe à la base de leur meuble en harmonie avec les façades contigües.

Affichage des horaires et des consignes de sécurité :
L'affichage des horaires d'ouverture est obligatoire. Il sera présenté en format A4 d'orientation "portrait" et positionné à l'intérieur de la vitrine.
L'affichage des consignes de sécurité à l'entrée de l'Emplacement est obligatoire.
Tout autre type d'affichage sera soumis à la validation de la SNCF.

Eclairage :
La SNCF ne prévoit pas la fourniture et pose de l'éclairage de l'ensemble des emplacements.
L'éclairage sera réalisé en LED. L'utilisation de matériel d'éclairage type néon ou halogène sera proscrit (sauf pour les éclairages indirects).
Les projecteurs dirigés vers l'espace public sont interdits.
Pour mémoire, la programmation de l'éclairage devra respecter l'Arrêté du 25 janvier 2013 relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie.

3.3.3 *Les enseignes*

La pose d'enseigne doit faire l'objet d'un agrément par écrit de la part de la SNCF. La pose d'enseigne devra respecter la réglementation en vigueur, et notamment celle de la collectivité lorsqu'elle existe pour les façades extérieures.
Dans tous les cas de figure, l'enseigne devra satisfaire aux besoins de qualité esthétique et d'insertion dans l'environnement de la gare.
Chaque enseigne sera limitée aux lettres et/ou logos désignant le nom du magasin ou l'activité exercée et ne précisera pas les marchandises offertes à la vente ni les divers services offerts.
Toute enseigne installée sans l'agrément de la SNCF devra être enlevée par l'Occupant à ses frais.

- **Positionnement :**
  Les enseignes, sauf prescriptions architecturales spécifiques (cf. cahier des pièces graphiques architecturales et techniques), devront être positionnées sur le ou les bandeau(x) existant(s) prévu(s) à cet effet. La saillie maximum autorisée pour les lettres de l'enseigne par rapport à la limite privative sera de 0,15 m.
  Dans la mesure du possible, il est préconisé l'utilisation de lettres boitiers. Elles devront être axées soit sur le bandeau soit par rapport à l'entrée de l'emplacement.
- **Dimensionnement :**
  Les enseignes devront s'inscrire dans un format horizontal d'une hauteur de 40 à 60 cm de préférence, sauf prescriptions particulières du Cahier de plans CPTA.
- **Lettres :**

Leurs dimensions seront proportionnelles à l'encombrement de l'enseigne, et si les lettres reçoivent un éclairage par l'arrière, les lampes servant à cet usage seront totalement contenues dans la profondeur de la structure des lettres.

- **Type :**

Le caractère, la conception, le graphisme, la couleur et la disposition seront soumis à l'appréciation de la SNCF.
Les enseignes en papier et les enseignes mobiles sont interdites.

- **Enseignes lumineuses :**

Les enseignes lumineuses devront être programmées par une horloge, pour assurer leur fonctionnement aux horaires fixés au règlement intérieur (généralement pendant toute la durée d'ouverture de la gare au public).
Pour éviter un éclairage trop vif, la luminance des enseignes ne devra pas dépasser 200 candelas par m² sauf prescriptions particulières mentionnées au cahier des charges spécifique à un site.
Tout effet de lumière variable ou intermittente ou de défilement de points, zone lumineuse ou de changement de couleur est interdit.
Si l'enseigne comporte une source de lumière placée derrière les lettres ou les sigles, cette source de lumière ne devra pas être visible directement.
Il ne sera admis aucun tube fluorescent, boîte à ballast, transformateur, câble, tube, coffret, si ces appareils ne sont pas protégés et dissimulés (cette prescription ne vise pas les tubes de couleur haute tension dits "néons" qui pourront rester apparents).
Il sera interdit d'indiquer le nom et/ou la marque du fabriquant de l'enseigne ou de l'installateur.
Une coupure enseigne de type NEON à levier devra être installé à proximité de chaque enseigne lumineuse (cf. GA 32).

3.3.4 *Les stores extérieurs*

La mise en place de stores devra obtenir l'agrément de la SNCF et devra, lorsqu'ils pourront être apposés sur la façade du bâtiment voyageurs respecter les règlementations des services de l'urbanisme et des ABF.

3.3.5 *Aménagement des espaces mis à disposition*

Le principe générant la sensation d'un espace ouvert et facilement traversant doit être recherché.
De même, les espaces mis à disposition devront être ressentis comme des espaces confortables, dégageant une atmosphère sereine, incitant à la découverte des services proposés, par opposition au hall dans lesquels les flux de visiteurs peuvent facilement générer une atmosphère bruyante.
La disposition intérieure du magasin sera conçue de manière à ce qu'aucune partie de magasin vue depuis les espaces publics ne soit sans intérêt.
A l'arrière de la vitrine, l'Occupant sera libre de venir animer et personnaliser la devanture sous réserve que ces aménagements ne soient pas de nature à perturber la bonne lisibilité des informations voyageurs situées alentour.

- **Mobiliers pour terrasse intérieure :**

Les mobiliers installés en terrasse devront impérativement être rangés à l'intérieur du périmètre clos de l'espace mis à disposition à sa fermeture. Ils devront être présentés à la SNCF pour approbation. Ils devront s'inscrire à l'intérieur de la zone (emprise) définie par la SNCF.
Les mobiliers devront être équipés de protections de manière à n'occasionner aucun dommage au revêtement de sol lors des opérations de manutention.
Le mobilier devra figurer dans le dossier d'aménagement soumis à l'approbation de la SNCF et de l'IGSI.

- **Mobiliers pour terrasse extérieure :**

Ils devront être présentés à la SNCF pour approbation.
Dans certains cas, il peut être demandé à l'Occupant de fixer certains mobiliers au sol.
Le mobilier devra figurer dans le dossier d'aménagement soumis à l'approbation de la SNCF et de l'IGSI.

3.4 Les réserves et locaux techniques

Certains emplacements bénéficieront de réserves et locaux techniques hors de leur emprise. Dans ce cas, la SNCF livrera des locaux bruts ou en l'état existant.
Les finitions (peinture, éclairage, équipements liés aux règlements de sécurité incendie et sanitaires) sont à la charge des occupants.

3.5 Les locaux de back office

L'Occupant aura pour obligation de fournir à ses employés des locaux sociaux en accord avec la réglementation du Code du Travail, notamment en ce qui concerne les sanitaires avec cabinets d'aisance et les vestiaires.

Dans les emplacements où la surface exploitable et/ou en cas d'impossibilité technique ne permettrait pas l'installation de cabinets d'aisance à disposition du personnel, les employés de l'Occupant pourront utiliser les sanitaires publics de la gare les plus proches, aux frais de l'employeur).

3.6 Les déchets

Dans le cas d'une activité entraînant la production de déchets encombrants ou malodorants, l'Occupant devra prévoir **à l'intérieur de son emprise** lorsque cela est rendu possible techniquement (accès direct vers l'extérieur) un emplacement de stockage pour les conteneurs destinés à recevoir ses ordures, cartons et déchets organiques. Cet emplacement devra être ventilé et conforme à la réglementation de sécurité et d'hygiène.
De même le stockage et l'évacuation des déchets devront être conformes au règlement intérieur de la gare.

4 LE CAHIER DES CHARGES TECHNIQUES

Dans ce volet "Cahier des Charges Techniques", on entend par *SNCF*, les prestations réalisées par la SNCF et par *OCCUPANT* les travaux réalisés par l'Occupant.
Ces découpages correspondent à des limites d'intervention et non à la répartition des charges qui sont précisées dans la convention d'occupation particulière établie entre SNCF et l'Occupant.
Sauf exception, tous travaux à l'intérieur de la coque du preneur sont réalisés par ses soins.

4.1 Electricité : Courants Forts / Courants faibles

La demande de raccordement électrique sera faite directement par le concédé auprès d'ERDF.
La demande de puissance et le contrat de fourniture seront faits directement par le concédé auprès du fournisseur d'énergie de son choix, conformément à la loi 2000-108 du 10/02/2000.
Une estimation de cette puissance devra être remise à la SNCF avec la réponse à l'appel d'offres, afin de contrôler la compatibilité avec les installations existantes.

Le principe de raccordement électrique et son PDL seront définis par ERDF en fonction de la puissance demandée, à savoir :

- < ou = à 36 kVA : Tarif « Puissance limitée » (anciennement « tarif bleu »)
- de 37 kVA à 250 kVA : Tarif « Puissance surveillée » (anciennement « tarif jaune »)

A la charge de la SNCF :
Identification du cheminement à utiliser entre le local comptage et/ou le local concédé.
Fourniture et tirage du câble depuis le local comptage électricité jusqu'à une attente dans l'emprise du local concédé.
Percements et rebouchage sur le cheminement des câbles, avec restitution des degrés coupe-feu traversés.
Mise à disposition d'une liaison de terre adaptée dans l'emplacement.
Si les chemins de câbles existant ne peuvent pas être réutilisés, fourniture et pose d'un chemin de câble (ou fourreau) du local comptage et/ou au local concédé selon les besoins identifiés.

A la charge de l'OCCUPANT :
Démarches administratives propres à son branchement auprès des différents services concernés (demande de compteur ERDF, Consuel…).
Installations et équipements intérieurs du local concédé (y compris disjoncteur et TGBT).
Frais de raccordements au compteur dont il aura sollicité la fourniture auprès de son fournisseur d'énergie.
L'Occupant devra, en plus de la coupure générale d'urgence située à l'intérieur de la boutique, la mise en place d'une coupure d'urgence à destination des secours à l'extérieur de l'emplacement mis à disposition, inaccessible au public (hauteur supérieure à 2m50), suivant la norme NF C 15-100.
L'Occupant devra remettre un rapport de vérifications réglementaires après travaux (*RVRAT)* à la SNCF certifiant la conformité de l'installation.

Dans le cas de la reprise d'une installation existante dont la puissance ne suffirait pas au nouvel Occupant, il lui appartiendra de prendre en charge tous les frais de modification de cette installation.

4.1.2 Sonorisation

L'ensemble des parties publiques est sonorisé. Cette sonorisation a pour objectif d'informer les voyageurs sur les dispositions commerciales de la SNCF. Elle peut, dans certains cas et en fonction de la catégorie de la gare, avoir une fonction de sécurité si elle est équipée d'un SSS (Système de Sonorisation de Sécurité) ou d'une alarme de type 1, 2A ou 2B selon l'article GA 44.

Dans le cas d'un Système de Sonorisation de Sécurité (SSS), l'installation d'une sonorisation d'ambiance par un Occupant dans un espace mis à disposition est tributaire de l'audibilité du message d'évacuation sur avis du bureau de contrôle et validation de la commission de sécurité.

A la charge de la SNCF :
Mise en place de la source centrale, des réseaux de distribution et des hauts parleurs couvrant les zones publiques des emplacements mis à disposition (sonorisation de sécurité et d'information des voyageurs).

A la charge de l'OCCUPANT :
Toutes modifications par l'Occupant de l'installation existante devront faire l'objet d'un dossier de validation à soumettre à la SNCF et seront réalisées par l'entreprise agréée et désignée par celle-ci, aux frais du concédé.
Le message d'évacuation prime sur tout autre message. Le système de sonorisation de la concession (exemple : musique d'ambiance) doit être approuvée par la SNCF.

4.1.3 Téléphonie

A la charge de la SNCF :
Dans chaque emplacement, fourniture et pose d'un câble 5 paires avec mou depuis le répartiteur dans le local FT, et le local commercial mis à disposition.

A la charge de l'OCCUPANT :
Installations propres et démarches administratives inhérentes à son branchement (demande de lignes directement à l'opérateur).
Si l'Occupant souhaite bénéficier d'un nombre de lignes si supérieur à ce qui est défini et/ou à l'existant, il devra en faire la demande officielle à la SNCF. Dans le cas d'un besoin important en nombre de lignes, ce dernier peut être limité par les possibilités du répartiteur de site.
En cas d'accord de cette dernière, les travaux nécessaires seront à sa charge exclusive.
Dans le cas de la reprise d'une installation existante dont le nombre et/ou le type de lignes ne suffiraient pas au nouvel Occupant, il lui appartiendra de prendre en charge tous les frais de modification de cette installation.

4.1.4 *Télévision*

Non prévu.
L'Occupant, désireux d'installer un ou plusieurs appareils de télévision, en fera la demande par écrit le plus tôt possible à la SNCF qui lui indiquera, si cela est possible, les conditions et modalités techniques de ces installations.

4.1.5 *Informations voyageurs*

L'occupant est informé de la démarche de SNCF Mobilités de développer en gare, sur tout support et en de nombreux lieux au sein de la gare, la diffusion de l'information sur les horaires d'arrivée et de départ des trains, sur la circulation et le trafic des trains auprès des voyageurs et adhère pleinement à cette démarche.
A cet effet, SNCF Mobilités pourra proposer à l'Occupant d'installer, à ses frais exclusifs, un ou plusieurs écrans de diffusion de l'information voyageurs. Ces écrans de 32 ou 42 pouces devront être placés en hauteur dans la surface de vente, de façon visible par toute la clientèle. Ces écrans devront fonctionner en continu pendant les heures d'ouverture de l'emplacement et devront être réparés sous 24 heures en cas de dysfonctionnement, d'interruption ou en cas d'arrêt de la diffusion des informations.
Le cas échéant, l'Occupant devra s'abonner à l'un des trois opérateurs suivants choisis par SNCF Mobilités :

- **COTEP** (f.bouis@cotep.fr)
- **INFOWAY** (cgambier@infoway.fr)
- **TLV** (s.brugere@opentlv.com)

La responsabilité de SNCF Mobilités, ou de son mandataire, ne pourra en aucun cas être recherchée en cas de dysfonctionnement, d'interruption, ou en cas d'arrêt de la diffusion des informations.

4.1.6 Vidéosurveillance

Dans le périmètre de l'emplacement, l'Occupant pourra installer à sa charge son propre système de vidéosurveillance, s'il le souhaite, et sous réserve de l'accord de la SNCF.

4.2 Eau potable, Evacuation d'eau (EU / EV)

Les besoins spécifiques liés à l'activité envisagée devront être formulés par écrit le plus tôt possible par le candidat à une Occupation à la SNCF pour être validés.
Si ces besoins sont formulés tardivement par l'occupant et ou s'ils n'ont pas été prévus par SNCF et nécessitent des travaux complémentaires, les frais relatifs à ces travaux seront supportés par l'Occupant.

Dans le cas de la reprise d'une installation existante en l'état, le nouvel occupant aura à prendre en charge tous les frais de modification de cette installation s'il souhaite la modifier, sauf s'il a été expressément prévu par la SNCF de réaliser à sa charge certains aménagements.
Les coupures de fluides devront être installées de façon accessible et visible.

4.2.1 Eau potable

L'unique interlocuteur de l'Occupant est la SNCF.

A la charge de la SNCF :
L'eau potable est fournie à la pression dynamique du réseau d'alimentation, sur une vanne en attente en limite des locaux concédés
Le compteur est mis en place par la SNCF dans le local comptage, s'il en existe un, ou dans l'emplacement et sera pourvu d'un système de télé relevage.

A la charge de l'OCCUPANT :
L'Occupant réalisera à ses frais la plomberie intérieure de ses locaux à partir d'une vanne prévue en attente sur le réseau d'eau potable.
La production et la distribution d'eau chaude sanitaire ne sont pas fournies et resteront à la charge de l'Occupant.
Tous les appareils seront agréés N.F. Tout bouclage de l'eau sanitaire distribuée à l'intérieur du local est interdit.
L'eau sanitaire ne peut en aucun cas servir de source de refroidissement.

4.2.2 Evacuation d'eau

- **Eau Usée :**

A la charge de la SNCF :
Si cela est nécessaire et possible, mise en place pour chaque concession d'une attente d'eaux usées, raccordée au réseau d'assainissement existant.

A la charge de l'OCCUPANT :
Installations et équipements intérieurs du local.
Pour les activités dont le rejet des eaux nécessite un pré traitement, l'Occupant devra les installations de ces traitements (bac à graisse, filtre actif pour pré traiter les odeurs, …). L'implantation du bac à graisse sera à soumettre le plus tôt possible à la SNCF pour validation.

Les règlementations sur le rejet des eaux usées promulguées par des arrêtés préfectoraux et/ou municipaux devront être appliquées par l'Occupant, qu'il rejette ses eaux usées dans le réseau d'évacuation SNCF ou dans un réseau individuel séparé.

- **Eau Vanne :**

A la charge de la SNCF :
Selon les possibilités du site à recevoir l'installation et conformément à la demande du concessionnaire, mise en place d'une attente eaux vannes afin de permettre l'installation d'un sanitaire privatif.

A la charge de l'OCCUPANT :
Installations et équipements intérieurs du local.
Installation et entretien des sanitaires.
Le raccordement de tous les ouvrages d'évacuations propres à l'Occupant restera à sa charge.
Pour les emplacements non équipés de sanitaires, et pour les gares équipées de sanitaires publics, le concessionnaire et ses clients pourront utiliser les sanitaires publics de la gare à leur frais.

4.3 Chauffage / Ventilation / Climatisation

4.3.1 Chauffage

En fonction de l'installation existante en gare (se reporter au Cahier des pièces graphiques architecturales et techniques), trois cas de figure sont à envisager :

1. **Un réseau Eau Chaude existe en gare** (EC en boucle ou chaudière exploitée par la SNCF) :

A la charge de la SNCF :
La SNCF fournit l'eau chaude sur 2 vannes en attente en limite de l'emplacement mis à disposition. Le compteur de calories est mis en place par la SNCF dans le local comptage.

A la charge de l'OCCUPANT :
L'installation (y compris matériel) et l'entretien sont à la charge de l'Occupant.

2. **Un chauffage central individuel existe** dans l'emplacement mis à disposition :

A la charge de la SNCF :
SNCF fournit l'eau chaude sur 2 vannes en attente en limite de l'emplacement mis à disposition. Le compteur est mis en place par la SNCF dans le local comptage.

A la charge de l'OCCUPANT :
L'installation (y compris matériel) et l'entretien sont à la charge de l'Occupant.

3. **A défaut, une installation indépendante de chauffage** sera à prévoir par l'Occupant.

4.3.2 Ventilation

En fonction de l'installation existante en gare (se reporter au cahier des pièces graphiques architecturales et techniques), deux cas de figure sont à envisager :

1. **Réseau collectif existant en gare (simple ou double flux) :**

A la charge de la SNCF :
La SNCF laissera au droit de l'emplacement mis à disposition un conduit en attente pour le raccordement sur le réseau existant.

A la charge de l'OCCUPANT :
Installation du réseau de gaines dans le volume privatif, ainsi que des bouches de ventilation et/ou d'extraction. Le projet d'installation est à soumettre au plus tôt à la SNCF pour validation.

2. **Installation privative** :

A la charge de la SNCF :
La SNCF laissera en attente le(s) conduit(s) d'extraction et/ou d'arrivée d'air neuf permettant à l'Occupant de raccorder son installation de VMC privative.

A la charge de l'OCCUPANT :
Installation du réseau de gaines et des bouches de ventilation dans le volume privatif à sa charge.
Le projet d'installation est à soumettre au plus tôt à la SNCF pour validation.

4.3.3 Rafraîchissement / Climatisation

En fonction de l'installation existante en gare (se reporter au cahier de plans et descriptif technique), deux cas de figure sont à envisager :

1. **Réseau EG existant en gare :**

A la charge de la SNCF :
La SNCF fournit l'eau glacée (EG) sur 2 vannes en attente en limite de l'emplacement mis à disposition.
Le compteur de frigories (y compris télé comptage) est mis en place par la SNCF dans le local comptage ou dans l'espace commercial.

A la charge de l'OCCUPANT :
L'installation du réseau interne à son emprise et des appareils terminaux.
Une coupure de climatisation spécifique devra être installée à l'intérieur et à l'extérieur (non accessible du public - hauteur 2,50m) de l'emplacement mis à disposition.
Le projet d'installation est à soumettre au plus tôt à la SNCF pour validation.

2. **Climatisation individuelle :**

S'il n'est pas prévu de réseau d'eau glacé dans la gare, l'Occupant désireux d'installer une climatisation individuelle en fera la demande par écrit à la SNCF.
Chaque demande fera l'objet d'une étude technique spécifique, y compris l'étude d'évacuation des eaux de condensats et l'étude de l'asservissement au Système de Sécurité Incendie de la Gare. Cette étude est à la charge de l'Occupant.
A la charge de l'OCCUPANT :
L'installation dans son emprise des appareils terminaux et raccordement à réaliser sous contrôle de la SNCF.
Le positionnement des unités extérieures nécessaires à la climatisation et le système de pose devront être approuvés par la SNCF.
Une coupure de climatisation spécifique devra être installée à l'intérieur de l'emplacement mis à disposition avec son repérage ainsi qu'à l'extérieur, non accessible du public (hauteur 2,50m).

4.4 Rideau d'air chaud

A la charge de l'OCCUPANT :
L'installation devra être reprise sur la coupure climatisation de l'emplacement.

4.5 Gaz

Toute nouvelle installation individuelle est strictement interdite que ce soit à partir du réseau ville, de gaz liquéfié ou bonbonne.
Toute installation existante (à partir du réseau ville, de gaz liquéfié ou bonbonne) devra faire l'objet d'une mise aux normes complète de l'installation. Si l'Occupant ne souhaite pas conserver cette installation, il devra, sur accord de la SNCF, procéder à la dépose à ses frais.

4.6 Lutte contre l'Incendie

L'obligation d'installation de systèmes spécifiques concourant à la lutte contre l'incendie est lié au règlement de sécurité incendie dans les types GA (gares accessibles au public) en date du 24 décembre 2007.
Toutes les installations doivent être conformes à la réglementation en vigueur et reliées au SSI (Système de Sécurité Incendie) de la Gare s'il en existe un.
A tous moments, l'Occupant est dans l'obligation de respecter et se mettre en conformité avec la réglementation incendie et les consignes de sécurité de la gare en cours de validité.

4.6.1 Détection incendie

A la charge de la SNCF :
Le câblage et les têtes de Détections Incendies (DI) : la SNCF installe le nombre de têtes de DI en rapport avec la surface totale et la configuration du local mis à disposition suivant la norme UFS 61970 avec mou de câbles.

A la charge de l'Occupant :
Si rajout de cloisonnement et en fonction de la nature du faux plafond, le concessionnaire devra installer à ses frais le déplacement ou le rajout des têtes de DI après autorisation de la SNCF par l'entreprise agréée et désignée par celle-ci.
L'Occupant n'est pas autorisé à intervenir sur le SSI une entreprise autre que l'entreprise assurant la maintenance du site et désignée par la SNCF.

4.6.2 Eclairage de sécurité

A la charge de l'Occupant :
Par blocs autonomes en fonction des prescriptions figurant dans la notice de sécurité remise avec le dossier d'aménagement, sous couvert du bureau de contrôle missionné par L'Occupant, et éventuellement complétée par les prescriptions mentionnées par l'IGSI et/ou la commission de sécurité de la préfecture.
Les blocs autonomes d'éclairage de sécurité seront de type permanent et devront posséder un dispositif de mise à l'état de repos depuis un point central.

4.6.3 Sprinklage

A la charge de la SNCF :
A mettre en place suivant les préconisations indiquées au cahier des charges spécifique pour les gares équipées.

4.6.4 Désenfumage

A la charge de la SNCF :
Si nécessaire, la SNCF met en place, gère et maintient le réseau de désenfumage.
L'Occupant devra se raccorder aux attentes laissées par la SNCF au droit de l'emplacement mis à disposition.
.

4.6.5 Ventilation/Extraction des cuisines

Les cuisines devront comporter une extraction d'air vicié, des buées, et des graisses conforme à la réglementation en vigueur et actionnable par un dispositif manuel (cf. GC 10 et 11).
Pour les gares où l'Occupant envisage l'installation d'une cuisine, la SNCF pourra étudier le cheminement nécessaire pour le passage des gaines et des conduits. La SNCF se réserve le droit de refuser l'installation d'une cuisine. Les réseaux de gaines raccordés sur les conduits laissés en attente au droit de la coque sont à la charge de l'Occupant.
Dans le cas de grandes cuisines (puissance supérieure à 20kW), l'installation de hottes d'extraction sera à la charge de l'Occupant. Un dispositif d'Arrêt d'Urgence de l'alimentation des appareils de cuisson et de remise en température sera mis en place par l'Occupant selon l'article GC4.

4.6.6 Extincteurs

L'Occupant assurera la mise en place dans ses locaux d'extincteurs manuels conformes à la réglementation en vigueur. Ces appareils devront être fixés aux cloisons à des emplacements visibles et parfaitement accessibles. Les endroits où sont situés ces appareils devront impérativement figurer sur les plans d'aménagement.

4.6.7 Consignes de sécurité

L'Occupant devra afficher les consignes de sécurité "EN CAS D'INCENDIE" à l'entrée de l'emplacement (zone de vente) de façon visible.
Ces consignes préciseront la conduite à tenir en matière d'évacuation.
Chaque exploitant sera tenu de s'assurer que son personnel a pris connaissance de ces consignes.

5 LES DEMARCHES ADMINISTRATIVES

5.1 Projet d'Aménagement

Préalablement à l'établissement de son dossier définitif, l'Occupant remettra à A2C **4** exemplaires de son avant-projet pour vérification et accord, comprenant notamment :

- Un avant-projet définissant clairement :
  - l'aménagement envisagé, réservé à la surface de vente, aux locaux sociaux et le cas échéant aux locaux dédiés à la préparation et/ou back-office,
  - l'accès aux réserves et locaux techniques,
  - les dispositions de façade, vitrines, enseigne, avec indication des matériaux et couleurs choisis (plans au 1/50e au minimum, perspective en couleur de la façade, photos de magasins déjà réalisés ou du même mobilier prévu, etc.…).
- Une notice technique définissant les besoins liés à son activité :
  - Puissance électrique, régime, tarification
  - Téléphone
  - Puissance rafraîchissement
  - Chauffage
  - Les équipements spécifiques (appareil de cuisson, de traitements des matières…)
- Le cas échéant, le plan des travaux modificatifs supplémentaires et complémentaires, relatifs à la coque, étant entendu que ces travaux seront réalisés à ses frais, après accord préalable de la SNCF, par les entreprises de ce dernier. Les évacuations supplémentaires, surcharges particulières, trémies éventuelles feront l'objet d'une demande précise.
- Les diagnostics obligatoires avant travaux (Amiante, Plomb) conformément au contrat de l'Occupant.

5.2 Dossier d'Aménagement Définitif

Le dossier d'aménagement devra être transmis à A2C, en 7**+ X** exemplaires (les 7 exemplaires sont destinés aux services SNCF et à A2C, **X** correspondant au nombre d'exemplaires requis par le service instructeur concerné), pour vérification et accord, comprendra notamment :

- **La demande d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public (ERP) (imprimé *Cerfa N° 13824*03*)**
- **Un jeu complet de plans du dossier d'aménagement** datés, numérotés et signés du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage (correspondant au projet -validé par la SNCF) comprenant :

ETAT EXISTANT :

- Un plan de situation
- Un plan de masse
- Un plan de localisation
- Les plans de tous les niveaux de la coque commerciale
- Les façades et des plans de coupe de plancher bas à plancher haut incluant le plénum au-dessus du faux-plafond (Ech.1/50)

ETAT PROJETE :

- Les plans de tous les niveaux de la coque commerciale - indiquant la destination des différents locaux avec leur aménagement complet, y compris le mobilier (coupe à 1 m du sol, plans au 1/50ème au minimum)
- Les plans permettant de vérifier la conformité aux règles d'accessibilité

- Les plans permettant de vérifier la conformité aux règles de sécurité incendie
- Perspective en couleur de la façade, images de magasins déjà réalisés ou du même mobilier prévu
- Un plan du faux-plafond avec implantation de tous les motifs décoratifs, luminaires, calepinage, trappes de visite à prévoir obligatoirement, etc....
- Coupes longitudinales et transversales
- Les façades avec l'intégration des enseignes et des films visuels
- Le détail des enseignes - vues en plan et en coupe transversale au 1/20e comprenant des indications concernant la matière, le graphisme, les couleurs, etc.... Idem si mise en place de store sur la façade extérieure, compris la fourniture d'un échantillon de la toile.
- Croquis perspectifs en couleur, précisant les teintes et les matériaux utilisés
- Les plans et schémas techniques :
  Installations électriques,
  Rafraîchissement/chauffage,
  Localisation des organes de coupures des fluides,
  Plomberie : localisation des évacuations EU, EV et EU grasses.
  Le cas échéant, principe de fonctionnement de l'installation d'alarme intrusion…

- **Une notice descriptive des travaux :**
  - Présentation générale du projet
  - Tous corps d'état de l'ensemble des ouvrages prévus, des matériaux utilisés (nature, couleur, réaction au feu, etc.) et de leur mise en œuvre conformément aux indications des plans
  - Descriptifs des installations techniques envisagés (modes, caractéristiques du chauffage, de la climatisation…)

- **Une notice de sécurité incendie signée du Maître d'Ouvrage et du Maître d'œuvre, faisant ressortir :**
  (Les descriptifs DCE ne sont pas considérés comme notice de sécurité incendie)
  - Le descriptif sommaire du projet (nature de l'exploitation et nature du projet)
  - La réglementation et le classement de l'Etablissement (catégorie –type)
  - Le calcul des effectifs (public + personnel)
  - L'implantation (isolement, accès, évacuation)
  - Construction (nature du gros œuvre, résistance, réaction au feu)
  - Les surfaces utiles des différents locaux (accessible aux publics, réserve, sociaux …)
  - Les surfaces de vitrines non accessibles au public le cas échéant
  - Les matériaux mis en œuvre et leur classement au feu accompagnés des copies des procès-verbaux de classement au feu en cours de validité
  - Les accès et issues de secours
  - Les dispositifs de sécurité incendie
  - Les dispositifs relatifs à l'hygiène des travailleurs
  - Le descriptif des installations techniques envisagées : modes et caractéristiques du chauffage, de la ventilation, de la climatisation, etc.…
  - Le descriptif des installations de sécurité envisagées (nature ou type d'éclairage de sécurité, du désenfumage, de l'alarme, des moyens de secours, etc.)
  - L'identification et la localisation des locaux à risques
  - La localisation des organes de coupure des fluides (électrique, gaz, fioul, climatisation, etc.),
  - Autres renseignements (nature de la cuisine démonstrative ou fermée, liste détaillée et puissance totale des appareils de cuisson/réchauffage de la vente à emporter, etc.)
  - Moyens de secours (moyens d'extinction et moyens visant à faciliter les secours plans d'interventions par exemple)

- **Une notice sur l'accessibilité des handicapés**

- **Une attestation du Maître d'Ouvrage relative à un engagement de modifier aucunement la structure du bâtiment** du fait des travaux à exécuter (Article 46, Décret 95-260 du 08 mars 1995).

- **Une attestation de solidité du Maître d'œuvre** relative à un engagement de respecter les règles générales en application du chapitre 1 du titre 1er du code de la construction et de l'habitation, notamment celles relatives à la solidité (art 45 décret n°35-260 du 08/03/1995) dans le cadre du projet (+ copie des attestations d'assurance pour la responsabilité décennale et civile du MOE).

- **Le planning des travaux, conditions et délais de réalisation**

- **Une Notice d'Organisation de Chantier**, précisant :
  - les accès de chantiers et modalités d'approvisionnement
  - les horaires et gardiennage
  - les clôtures de chantier
  - les règles à observer vis à vis des contraintes d'exploitation du site par la SNCF
  - le permis feu

5.3 Suivi et validation

Les aménagements réalisés par l'Occupant devront être conformes aux dispositions du présent Cahier des Charges, notamment sur les dispositions architecturales et techniques, les diagnostics préalables, la sécurité incendie des personnes et des biens et sur les démarches administratives et autorisations obligatoires.
L'Occupant ne pourra engager la réalisation de ses travaux qu'après avoir obtenu l'accord express et préalable de la SNCF (voir chapitre 2.5 du présent document) et après réception :
- des avis de l'IGSI,
- des attendus des autorités administratives compétentes.

5.3.1 Processus de validation

SNCF	Occupant
Etudie les travaux à réaliser Elabore le Cahier de plans du CPTA	
Prépare et dépose son dossier administratif relatif aux modifications du clos et du couvert	Prend connaissance du Cahier de plans
	Réalise son Dossier d'Aménagement (DAM), le transmet à A2C qui se chargera de le faire suivre à la SNCF pour validation.
Vérifie et valide le Dossier d'Aménagement (DAM Concédé)	
Avis IGSI	
Réalise les travaux à sa charge	
Dépose du dossier administratif auprès de l'autorité administrative	
	Réalise les travaux à sa charge en prenant en compte les remarques reçues sur le Dossier d'aménagement

La date de livraison du local mis à disposition sera communiquée à l'Occupant par A2C conformément aux termes de la convention d'occupation particulière.
Le Maître d'Ouvrage aura obligatoirement désigné un organisme agrée de contrôle technique et fournira un Rapport de Vérifications Réglementaires Après Travaux (RVRAT) ***sans observation*** (missions S, L, P1, LE…).
Deux Dossiers complets des Ouvrages Exécutés (D.O.E) ainsi que du dossier des interventions ultérieures sur l'ouvrage (DIUO) seront remis à A2C et à la SNCF au plus tard 30 jours après l'achèvement des travaux.

5.4 Réalisation des travaux

Respect des prescriptions techniques par le Maître d'Ouvrage et le Maître d'œuvre :
Les travaux seront exécutés conformément :
- A tous les règlements et normes applicables (D.T.U., A.F.N.O.R...)
- Aux normes de sécurité contre l'incendie et, selon le cas, à celles de l'E.D.F., ainsi qu'aux règles de l'Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurance
- Aux spécifications des fabricants de matériaux du bâtiment et aux règles de l'art
- Aux indications de l'organisme de contrôle agréé auquel L'Occupant fera appel
- A la réglementation en vigueur, en ce qui concerne les règles de sécurité et de protection de la santé
- A la réglementation en vigueur concernant l'acoustique

Entreprises choisies par l'Occupant
L'Occupant pourra choisir librement ses entreprises.
L'Occupant devra transmettre à l'exploitant SNCF le nom et la qualification des entreprises ou sous- traitants qu'il aura retenus pour ses travaux d'aménagement sous son entière responsabilité.
Il devra justifier que ses entreprises ou sous-traitants sont titulaires de contrats d'assurance.

Organisation des travaux
Le chantier du futur Occupant sera clos dès le démarrage de ses travaux (d'aménagement ou de rénovation) par la mise en place d'une – à sa charge - sur toute la hauteur et la longueur de son ouverture, implantée à l'intérieur de sa limite privative du côté du hall dans le bâtiment voyageurs et en tableau des baies libres extérieures lors de remaniement sur la ou les façades.
Elle comportera la mise en place d'une porte et sera étanche à la poussière.
Cette palissade, de type M0/M1, sera recouverte d'un adhésivage de type M1, dont la charte graphique est définie par Gares & Connexions.
Dans le hall du bâtiment « voyageurs », cette clôture ne sera déplacée que pour la mise en place de la devanture et/ou du rideau métallique et pour les raccords de sol.
Exceptionnellement, et sur dérogation formelle accordée par le Directeur de la gare, dans le cas où la façade ne serait en aucun cas modifiée, il pourra être accordé la pose de palissade uniquement sur la longueur de l'ouverture et remplacée sur le reste de la longueur de la façade par un adhésivage opaque comme défini ci-après.
Adhésivage :
Cette palissade sera, concomitamment à sa pose, recouverte d'un adhésivage de type M1, dont la charte graphique est définie par Gares & Connexions. Une intégration des logos et messages de la marque est possible après validation de G&C dans les conditions de la charte.
Dans le cas où une dérogation serait accordée à la pose de palissade de chantier, l'adhésivage sera posé directement sur la vitrine par l'Occupant; avec les mêmes contraintes graphiques que pour la palissade et en veillant à la qualité esthétique de la pose (adhésif posé sur surfaces planes, prise en compte des menuiseries…).
Process :
La validation de la pose de la palissade reste identique (validée par le Directeur de la gare), et constitue un élément du dossier d'aménagement.
Concernant l'adhésivage l'Occupant fera à G&C la demande de la charte graphique qui sera communiquée à l'agence de communication et/ou à l'imprimeur. Avant l'impression G&C doit valider par écrit la création réalisée.
La pose de la palissade devra s'effectuer en dehors des périodes importantes de flux de façon à gêner le moins possible la circulation des voyageurs.
Les dépôts de matériels à l'extérieur des locaux et emprise privative sont rigoureusement interdits. Pour les déchargements et reprises, l'exploitant SNCF donnera au responsable des travaux toutes instructions utiles.
L'implantation de toute installation indispensable aux entrepreneurs sera faite dans l'emprise des locaux privatifs ou à l'emplacement désigné par l'exploitant SNCF.
Les mortiers de bétons seront gâchés dans l'emprise des locaux mis à disposition. Les entrepreneurs et sous-traitants participant aux travaux de l'Occupant seront tenus de faire transporter tous détritus et gravats par un cheminement vu sur place avec l'exploitant SNCF.

5.5 Gestion des situations provisoires/installations de chantier

A la charge de l'Occupant :
L'Occupant prendra en charge son installation de chantier. Les locaux de vie des entreprises pourront être un bungalow de chantier, ou dans certains cas restant exceptionnels un local mis à disposition par la SNCF.

5.6 Réception des travaux et autorisation d'ouverture

L'espace mis à disposition ne pourra être ouvert au public qu'après réception, et ce dans un délai de 15 jours avant la date prévue, de l'avis favorable de la commission de sécurité et de la commission d'accessibilité aux personnes à mobilités réduites.

5.7 Dossier à fournir par l'Occupant pour le passage de la commission de sécurité (Voir art. GA9) :

- Attestation par laquelle le maître d'ouvrage certifie avoir fait effectuer l'ensemble des contrôles et vérifications techniques relatifs à la solidité conformément aux textes en vigueur.

- Attestation du bureau de contrôle agréé, précisant que la mission solidité a bien été exécutée (mission L) et attestant que dans le cadre de cette mission, il n'a pas été conduit à formuler des avis défavorables sur la solidité à froid.
- Rapport de vérifications réglementaires après travaux (RVRAT) comportant au minimum deux parties :
  1. Les renseignements d'ordre général et administratif concernant l'établissement (dont la date d'émission du rapport). Le classement de l'établissement formulé par la phrase type : « emplacement non ferroviaire à caractère commercial de type … (*ouvert ou fermé)* se situant dans un ERP de type GA de … catégorie (1 à 5)». L'étendue de la mission confiée à l'organisme agréé, la nature et l'étendue des vérifications effectuées….
  2. Les avis émis par le vérificateur technique. Pour mener à bien sa mission, le vérificateur doit notamment recevoir sur support papier de la part du constructeur ou de l'Occupant, la notice de sécurité, les plans et les renseignements de détail concernant les installations techniques, les prescriptions imposées par le permis de construire ou l'autorisation de travaux.

Il y a donc lieu de fournir au contrôleur technique en charge des rapports l'ensemble des avis de l'IGSI et des procès-verbaux de la commission départementale de sécurité.

Les avis du vérificateur sont émis sous l'une des formes suivantes :
- Conforme (C)
- Non-conforme(NC)
- Sans objet (SO)
- Hors mission (HM)
- Pour mémoire (PM)

Les avis NC sont délivrés lors du constat d'écarts entre les exigences réglementaires et les travaux réalisés. Ils correspondent également à des prestations non achevées ou en l'absence d'un ou plusieurs documents administratifs destinés au maître d'ouvrage.

Les rapports présentés lors de la visite de réception devront être des rapports de vérifications réglementaires après travaux (RVRAT) "sans observation". Les éventuelles non conformités devront faire l'objet d'une levée de réserve par l'organisme agréé. Les dossiers présentant des non conformités seront ajournés.

Si des demandes de dérogation concernant le PC de la gare ont été accordées par la commission de sécurité, le contenu du RVRAT devra les mentionner.

Application stricte de l'article GA 27 (comportement au feu des matériaux et aménagements intérieurs) :

Nous rappelons que les organismes agréés doivent notamment se prononcer sur la fixation des plafonds suspendus.

L'exigence requise a pour but d'éviter les risques de chute de tout ou partie de ces plafonds suspendus pendant l'évacuation du public. La SNCF est particulièrement vigilante sur ce point.

5.8 Registre de Sécurité et Vérifications périodiques Obligatoires

Le registre de sécurité sera fourni par la SNCF, il est rattaché au local, l'Occupant devra le tenir à jour et le présenter lors de la commission de sécurité initiale ainsi que lors de toute visite de l'IGSI.

L'Occupant devra souscrire un contrat avec un bureau de contrôle agréé de son choix pour la durée de son contrat et pour les missions de vérification obligatoire des installations conformément aux dispositions de l'arrêté du 24 décembre 2007 pour les établissement du 1er groupe (1ère à 4ème catégorie) et l'arrêté du 22 juin 1990 pour les établissement du 2ème groupe (5ème catégorie).

L'Occupant devra souscrire les contrats de maintenance, au minimum sur les matériels et installations qui font l'objet de vérifications périodiques obligatoire par un bureau de contrôle agréé, et principalement sur tous les systèmes liés à la sécurité des personnes et des biens.

L'Occupant adressera à A2C, qui la transmettra à la SNCF, une attestation du contrat qu'il aura passé avec le bureau de contrôle de son choix, précisant les contrôles qui seront réalisés et les dates de ces contrôles.

Les dossiers techniques relatifs aux installations de sécurité ainsi que tous les rapports du bureau de contrôle devront être annexés au Registre de Sécurité.

5.9 Travaux effectués ultérieurement

Tous travaux réalisés ultérieurement ne pourront être faits sans l'agrément de la SNCF ou de son représentant.

Lors de travaux ultérieurs, l'Occupant devra se mettre en conformité avec la réglementation en vigueur.

En cours d'exploitation, les concessionnaires devront mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour lever les éventuels avis défavorables figurant dans les rapports des vérifications périodiques réglementaires **dans un délai de trois mois maximum après observation** (sauf autre spécification de délai stipulée dans ces rapports).

5.10 Etat des lieux de sortie (EDSL)

En fin d'occupation, pour quelque cause que ce soit, soit à l'arrivée du terme de la convention d'occupation particulière soit à l'expiration du délai imparti en cas de résiliation, l'Occupant est tenu de restituer l'(les) emplacement(s) selon les modalités de son contrat d'occupation.
Lors de sa sortie des lieux, l'Occupant devra remettre avec l'Emplacement le registre de sécurité qui aura été tenu à jours pendant la durée de l'occupation.

6 FORCE DU CAHIER DES CHARGES

Le présent document accompagné du cahier des pièces graphiques architecturales et techniques de l'emplacement mis à disposition sera annexé au contrat de l'Occupant.
Il complétera les droits et obligations mis à la charge des parties au contrat.