



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

CPTA type « généraliste »

(V10 MAJ 2021)

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. <i>Les espaces publics</i>	4
1.2.2. <i>Les espaces mis à disposition</i>	4
1.2.3. <i>Zone logistique</i>	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. RELEVÉ DES SURFACES ET LIMITE DES EMPRISES.....	6
2.3. ETAT DES LIEUX	6
2.4. SERVITUDES DE PASSAGE (SECURITE, EXPLOITATION).....	6
2.5. CONTROLE ET APPROBATION DES TRAVAUX REALISES PAR L'OCCUPANT.....	7
2.5.1. <i>Avant travaux</i> :.....	7
2.5.2. <i>Après travaux</i> :.....	7
2.5.3. <i>En cours d'exploitation</i> :.....	7
3. Le Cahier des Charges Architecturales	8
3.1. LES DIFFERENTS TYPES D'EMPLACEMENT SELON LA REGLEMENTATION ERP TYPE GA.....	8
3.2. STRUCTURE – VOLUME	8
3.2.1. <i>Déposes, démolitions et curage</i>	8
3.2.2. <i>Désamiantage</i>	9
3.2.3. <i>Sols</i>	9
3.2.4. <i>Plafonds</i>	10
3.2.5. <i>Murs</i>	11
3.2.6. <i>Isolement au feu de la coque</i>	11
3.2.7. <i>Structure porteuse du bâtiment gare</i>	11
3.2.8. <i>Appareillage et agencement des locaux</i>	11
3.3. AGENCEMENT DES ESPACES MIS A DISPOSITION.....	12
3.3.1. <i>Fermeture des emplacements</i>	12
3.3.2. <i>Façades vitrées</i>	12
3.3.3. <i>Les enseignes</i>	14
3.3.4. <i>Les stores extérieurs</i>	15
3.3.5. <i>Aménagement des espaces mis à disposition</i>	15
3.4. LES RESERVES ET LOCAUX TECHNIQUES.....	16
3.5. <i>Les locaux de back office</i>	16
3.6. <i>Les déchets</i>	16
4. Le Cahier des Charges Techniques	16
4.1. ELECTRICITE : COURANTS FORTS / COURANTS FAIBLES	16
4.1.1. <i>Courants Forts</i>	16
4.1.2. <i>Sonorisation</i>	17
4.1.3. <i>Téléphonie</i>	17
4.1.4. <i>Télévision</i>	18

4.1.5.	Informations voyageurs.....	18
4.1.6.	Vidéosurveillance.....	Erreur ! Signet non défini.
4.2.	EAU POTABLE, EVACUATION D'EAU (EU / EV)	18
4.2.1.	Eau potable.....	19
4.2.2.	Evacuation d'eau	19
4.3.	CHAUFFAGE / VENTILATION / CLIMATISATION	20
4.3.1.	Chauffage	20
4.3.2.	Ventilation	20
4.3.3.	Rafraichissement / Climatisation	21
4.4.	GAZ.....	21
4.5.	LUTTE CONTRE L'INCENDIE	21
4.1.1.	Détection incendie	22
4.1.2.	Eclairage de sécurité	22
4.1.3.	Sprinklage	22
4.1.4.	Désenfumage.....	22
4.5.4.1.	Désenfumage mécanique	22
4.5.4.2.	Désenfumage naturel.....	23
4.1.5.	Ventilation/Extraction des cuisines	23
4.1.6.	Extincteurs	23
4.1.7.	Consignes de sécurité	23
	5. Les Démarches Administratives.....	24
5.1.	DOSSIER D'AMENAGEMENT	24
5.2.	SUIVI ET VALIDATION.....	25
5.3.	REALISATION DES TRAVAUX	26
	Organisation des travaux	26
5.4.	GESTION DES SITUATIONS PROVISOIRES/INSTALLATIONS DE CHANTIER.....	27
5.5.	RECEPTION DES TRAVAUX ET AUTORISATION D'OUVERTURE	27
5.6.	DOSSIER A FOURNIR POUR LE PASSAGE DE LA COMMISSION DE SECURITE OU DE L'IGSI (VOIR ART. GA9) :	27
5.7.	REGISTRE DE SECURITE, REGISTRE D'ACCESSIBILITE ET VERIFICATIONS PERIODIQUES OBLIGATOIRES.....	28
5.8.	TRAVAUX EFFECTUES ULTERIEUREMENT.....	29
5.9.	ETAT DES LIEUX DE SORTIE (EDSL)	29
	6. FORCE du CAHIER DES CHARGES	29

1. Présentation 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, accessibles et/ou visibles du public, 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 non accessibles à la clientèle (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
- arrêté du 25 juin 1980 modifié relatif aux dispositions générales à tous les E. R. P
- l'arrêté du 24 décembre 2007 relatif aux règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements de type GA,
- Type particulier applicable à l'activité envisagée (pour les coques > 300 m²).
- l'arrêté du 22 juin 1990 relatif aux établissements de 5-ème catégorie,
- 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 m²) 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 agréé, 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, la sécurité des personnes et des biens et sur les démarches administratives et les autorisations obligatoires.

2.5.1. Avant travaux :

La SNCF (Gares & Connexions) représentée par :

- MOA (Maîtrise d'Ouvrage)
- Exploitant de gare
- MOE (Maîtrise d'Œuvre)
- RETAIL & CONNEXIONS
- 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 (pour les gares du premier groupe)

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 RETAIL & CONNEXIONS tous les documents administratifs identifiés au chapitre 5 du présent document.

Toutes les vérifications périodiques réglementaires devront figurer dans le registre de sécurité incendie et le registre accessibilité tenus à jour par l'Occupant.

De même, les Occupants devront impérativement transmettre à RETAIL & CONNEXIONS une copie des rapports de vérification annuelle réglementaire 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 propres 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 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, démolitions et curage**

A charge de la SNCF

La SNCF réalisera le curage complet et les éventuelles les démolitions structurelles.

A la charge de l'occupant

Sans objet

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 révélera 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 réglementation 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 est de 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 le ragréage, la chape allégée (si besoin), 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 CFL-si 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.

▪ **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 réglementation 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.

3.2.4. Plafonds

A la charge de la SNCF :

Les plafonds livrés à l'état brut. Ils seront 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, bois ou métalliques,
- En panneaux pleins ou ajourés 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 respecteront les dispositions de l'article GA 18, conformément au Cahier de plans du CPTA.

A la charge de l'Occupant :

Si l'aménagement de la coque 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 prévues 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 celle-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. L'occultation complète ou partielle des vitrines pourra éventuellement être accordée 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 la SNCF 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 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 desquelles 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 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Décret n° 2006-555 du 17 mai 2006 modifié relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des bâtiments d'habitation et modifiant le code de la construction et de l'habitation.
- Arrêté du 8 décembre 2014 modifié fixant les dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public
- Arrêté du 20 avril 2017 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public lors de leur construction et des installations ouvertes au public lors de leur aménagement.
- Décret n° 2017-431 du 28 mars 2017 relatif au registre public d'accessibilité et modifiant diverses dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public
- Arrêté du 19 avril 2017 fixant le contenu et les modalités de diffusion et de mise à jour du registre public d'accessibilité

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.

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) :

En fonction de projets, 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 réglementation 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.

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 de la gare (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 fabricant de l'enseigne ou de l'installateur.

Une coupure enseigne de type NEON à levier devra être installée 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 respecter, lorsqu'ils pourront être apposés sur la façade du bâtiment voyageurs, les réglementations 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, dégagant 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

4.1.1. Courants Forts

La puissance électrique prévue est de ... KVA.

L'occupant devra fournir à la SNCF l'estimatif de la puissance électrique nécessaire au bon fonctionnement de son activité. 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. Si la puissance demandée par l'Occupant engendre des adaptations du type de branchement, les frais correspondant seront à la charge de l'Occupant ou de la SNCF selon les limites de prestation ci-dessous.

Sont concernés :

- $X < 36 \text{ kVA}$: « Puissance limitée » (anciennement « tarif bleu »)
- $36 \text{ kVA} < X < 250 \text{ kVA}$: « Puissance surveillée » (anciennement « tarif jaune »)

Le passage d'un branchement de 36 à 59 kVA, de 59 à 119 Kva, de 119 à 250 Kva ou inversement

Par ailleurs, pour un même type de branchement, toute augmentation ou diminution de puissance nécessitera une intervention de la part d'ENEDIS pour réglage. Les frais occasionnés à la demande de l'Occupant seront à sa charge.

L'implantation des attentes électriques est indiquée dans le cahier des pièces graphiques. Si l'Occupant souhaite une autre localisation, il doit indiquer le nouvel emplacement dans sa réponse à l'appel d'offres afin de contrôler la compatibilité avec les installations existantes. Si la demande est tardive par rapport au planning de réalisation travaux coque, le déplacement des attentes électrique sera à la charge de l'Occupant.

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 Occupant selon les besoins identifiés.

A la charge de l'OCCUPANT :

- La demande de Consuel
- La demande d'ouverture ou de réouverture de ligne, auprès du fournisseur d'énergie de son choix (conformément à la loi 2000-108 du 10/02/2000) selon le numéro PDL indiqué par la SNCF
- Si besoin, les demandes de consignation auprès du fournisseur d'énergie
- Les demandes d'augmentation ou de diminution de puissance auprès du fournisseur d'énergie
- Installations et équipements intérieurs du local commercial

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 min 2 x 4 paires avec mou depuis le répartiteur dans le local FT, et le local commercial mis à disposition.

Dans les gares équipées de fibre optique et lorsque cela est possible, l'emplacement sera équipé d'un précâblage fibre optique et d'un fourreau D25 en attente permettant une évolution future.

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 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 doit prendre contact avec l'un des prestataires référencés ci-dessous pour obtenir une offre adaptée à ses besoins. Les équipements sélectionnés doivent apparaître sur le plan d'aménagement.

Contacts prestataires :

- **Open TLV** : Nacima ZIANE, mail : n.ziane@opentlv.com, téléphone : 06 17 87 71 23
- **Infoway** : Simon POMMERET, téléphone : 01 80 03 19 91 / 06 35 42 22 85
- **COTEP** : Romain DUBACH, mail : r.dubach@cotep.fr, téléphone : 01 58 01 10 50 / 06 82 86 01 24
- **INFOTRAFIQ** : Jérôme LEFEVRE, mail : jlefevre@infotrafic.com, téléphone : 01 34 32 20 80 / 06 74 51 38 63

La responsabilité de SNCF, 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.

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 :

Mise en place pour chaque concession d'une attente d'eaux usées, raccordée au réseau d'assainissement existant.

Pour les espaces commerciaux nécessitant le traitement des eaux grasses, elle définira l'emplacement adéquat pour l'implantation d'un bac à graisse, qui sera fourni et posé par l'Occupant. Lorsque celui-ci sera déporté, la SNCF réalisera le réseau pour le raccordement en amont jusqu'à la coque et en aval jusqu'au raccordement au TAE.

A la charge de l'OCCUPANT :

Installations et équipements intérieurs du local.

▪ Siphons de sol :

Les locaux ou parties de locaux susceptibles d'être lavés fréquemment à grande eau (cuisine et zone de préparation, zone de lavage etc...) devront être munis de siphons de sols. L'évacuation gravitaire est à privilégier.

La SNCF devra assurer de la faisabilité technique de la mise en place des siphons de sol ;

L'Occupant devra soumettre au plus tôt possible l(es) emplacement(s) souhaité(s) pour validation.

▪ Bac à graisse :

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 réglementations 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, la SNCF doit prévoir la 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 deux gaines aérauliques en attente.

A la charge de l'OCCUPANT :

Installation du réseau de gaines dans le volume privatif. 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 prévoit des attentes au droit de la coque permettant à l'Occupant de raccorder son installation de ventilation privative.

A la charge de l'OCCUPANT :



Installation d'une ventilation simple ou double flux à partir des attentes SNCF y compris le 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 Eau Glacée 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.

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. Si la configuration de la coque ne permet pas la création d'un local technique conforme à l'intérieur de l'espace mis à disposition, la SNCF proposera un local ou un emplacement déporté.

4.2 Rideau d'air chaud

A la charge de l'OCCUPANT :

L'installation devra être reprise sur la coupure climatisation de l'emplacement.

4.4. Gaz

Toute nouvelle installation individuelle fera l'objet d'une demande écrite de la part de l'Occupant à la SNCF qui lui indiquera, si cela est possible, les conditions et modalités techniques de ces installations.

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.

4.5. 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 le type 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 tout moment, 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.

4.1.1. 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 « configuration coque vide » suivant la norme NFS 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 et/ou le rajout des têtes de DI. Ces travaux seront soumis à l'autorisation de la SNCF et seront réalisés par l'entreprise responsable de l'installation globale du site, sous le contrôle de l'organisme agréé et du coordinateur SSI de la gare.

4.1.2. 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.

4.1.3. Sprinklage

A la charge de la SNCF :

La SNCF installe des têtes de sprinklage en rapport avec la surface totale et la configuration du local mis à disposition, en configuration « coque vide ». La SNCF met à disposition une arrivée en attente pour l'éventuelle création d'une nappe basse.

A la charge de l'Occupant :

Selon l'aménagement de la coque et la nature du faux plafond, l'Occupant devra installer à ses frais le déplacement, le rajout des têtes et/ou la mise en place d'une nappe basse de sprinklage. Ces travaux seront soumis à l'autorisation de la SNCF et seront réalisés par l'entreprise responsable de l'installation globale de la gare.

4.1.4. Désenfumage

4.5.4.1. Désenfumage mécanique

- Si la coque est raccordée au système de désenfumage de la gare :

A la charge de la SNCF :

La SNCF met en place, gère et maintient l'ensemble du réseau de désenfumage.

A la charge de l'Occupant :

Chaque coque désenfumée est munie d'une ou plusieurs bouches d'extraction. L'aménagement intérieur de la coque devra respecter des dispositions constructives afin de ne pas dégrader le fonctionnement de l'installation en place. Aucune intervention sur l'installation de désenfumage existante ne pourra être réalisée par l'Occupant sans l'accord de la SNCF.

- Si la coque est prévue avec un système de désenfumage individuel :

A la charge de la SNCF :

La SNCF met en place, gère et maintient la gaine de désenfumage située à l'intérieur de la gare. Si la configuration des lieux ne permet pas de situer le moteur de désenfumage dans l'emprise de la coque, la SNCF doit également mettre à disposition de l'occupant un emplacement extérieur ou un local technique conforme.

A la charge de l'Occupant :

A l'intérieur de la coque, l'Occupant devra se raccorder aux attentes laissées par la SNCF et réaliser le réseau de conduits en fonction de son aménagement. La mise en place de l'extracteur et l'alimentation électrique de celui-ci sont à la charge de l'Occupant. Les travaux supplémentaires à exécuter en dehors du local commercial (y compris la création d'une éventuelle alimentation secourue) seront réalisés par la SNCF au frais de l'Occupant.

4.5.4.2. Désenfumage naturel

A la charge de la SNCF :

La SNCF doit mettre à disposition un local commercial conforme configuration «coque vide». En fonction de la configuration des locaux, la SNCF réalisera les ouvrants nécessaires en façades, des sky-domes ...etc. La maintenance des dispositifs mis à disposition sera à la charge de la SNCF.

A la charge de l'Occupant :

Si l'aménagement de la coque impose la modification ou un complément d'équipements/dispositifs installés par la SNCF, les travaux seront soumis à la validation de la SNCF et seront entièrement à la charge de l'Occupant. Les éventuels travaux impactant la structure ou l'étanchéité devront être réalisés par la SNCF au frais de l'Occupant. L'Occupant aura également à sa charge les éventuelles démarches administratives (déclaration préalable pour le changement de façade..)

4.1.5. 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.

4.1.6. 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.

4.1.7. 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 Démarches Administratives

5.1. Dossier d'Aménagement

L'occupant doit transmettre son dossier d'aménagement à Retail & Connexions au plus tard 6 semaines après la signature de son contrat d'AOT.

Le dossier est analysé par les services concernés de Retail & Connexions et de Gares & Connexions pour les aspects sécurité incendie, accessibilité PSH, CPTA, etc... et des demandes de modifications peuvent être demandées.

La version finale du dossier d'aménagement est déposée à l'IGSI SNCF (Inspection Générale de Sécurité Incendie) pour instruction*.

A la réception de l'avis favorable IGSI, le dossier sera déposé en mairie ou à la Préfecture de Police de Paris (pour les gares parisiennes) **.

* Instruction IGSI : durée d'instruction 1 mois maximum, le dossier peut être déposé sous format informatique excepté les projets complexes et/ou comportant des plans au-delà du format A3.

Pour l'instruction en dématérialisé, chaque pièce du dossier doit faire l'objet d'un fichier spécifique PDF renommé de la manière suivante « nom de la Gare + nom de la pièce » pour en permettre l'identification.

Exemple :

- NANTES Cerfa n°13824*04
- NANTES Art.45 (a)
- NANTES Notice architecturale
- NANTES NSI
- NANTES Plans

** Dépôt Mairie ou Préfecture de Police de Paris : durée d'instruction de 4 mois maximum, 5 exemplaires papier du dossier à déposer à R&C.

Le dossier d'aménagement doit être constitué de :

Pièces écrites :

Une notice descriptive des travaux : Présentation générale du projet et un descriptif des matériaux et des installations techniques envisagées (chauffage, climatisation, ...)

Une notice de sécurité incendie : la notice doit reprendre les articles du règlement de sécurité applicables au projet, notamment les articles de « l'Arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares » pour les emplacements intégrés dans l'ERP gare (articles GA).

La notice doit évoquer à minima les points suivants :

- ✓ Le descriptif sommaire du projet et les surfaces des locaux
- ✓ La réglementation applicable et le classement de l'établissement (catégorie – type)
- ✓ Le calcul des effectifs (public + personnel)
- ✓ Conception, desserte et isolement par rapport aux tiers
- ✓ Construction (stabilité au feu, distribution intérieure, locaux à risques, dégagements...)
- ✓ Comportement au feu des matériaux utilisés pour l'aménagement intérieur, la décoration et le mobilier
- ✓ Installations techniques envisagées (chauffage, climatisation, désenfumage, électricité, éclairage, cuisson...)
- ✓ Moyens de secours contre l'incendie (extincteurs, alarme, détection incendie, etc...)

Une notice d'accessibilité aux personnes en situation de handicap : La notice doit rappeler les dispositions prévues pour satisfaire aux articles du règlement applicable au projet, notamment l'arrêté du 20 avril 2017 pour les ERP neufs ou l'arrêté du 8 décembre 2014 modifié pour les ERP dans un cadre bâti existant (en fonction du projet).

Une notice environnementale : La notice doit rappeler les actions mises en œuvre pour répondre aux engagements RSE de l'Occupant.

Engagement signé du Maître d'Ouvrage sur le respect des règles générales de construction prises en application du chapitre 1er du titre 1er du livre 1er du Code de la Construction et de l'Habitation, notamment celles relatives à la solidité (Article 45, Décret 95-260 du 08 mars 1995).

Formulaire CERFA n° 13824*04 renseigné, daté et signé

La ou les demande(s) de dérogation(s) éventuelle(s)

Pièces graphiques :

Etat existant

- ✓ Un plan de situation
- ✓ Un plan de masse 1/200ème
- ✓ Les plans de tous les niveaux de la coque commerciale
- ✓ Les façades
- ✓ Coupes longitudinales et transversales

Etat projeté

Eléments obligatoires :

- ✓ Les plans de tous les niveaux de la coque commerciale indiquant la destination des différents locaux avec leur aménagement complet, y compris le mobilier (échelle 1/50ème ou 1/100ème)
- ✓ Les plans permettant de vérifier la conformité aux règles de sécurité incendie
- ✓ Les plans permettant de vérifier la conformité aux règles d'accessibilité
- ✓ Les façades avec l'intégration des enseignes et des films visuels
- ✓ Coupes longitudinales et transversales

Eléments conseillés :

- ✓ 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....
- ✓ Le détail des enseignes - vues en plan et en coupe transversale comprenant des indications concernant la matière, le graphisme, les couleurs, etc....
- ✓ Les plans et schémas techniques des installations électriques, de chauffage, désenfumage et climatisation, ...

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres pièces peuvent être demandées selon la nature et la complexité du projet.

5.2. 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

La date de livraison du local mis à disposition sera communiquée à l'Occupant par RETAIL & CONNEXIONS conformément aux termes de la convention d'occupation particulière.

Le Maître d'Ouvrage aura obligatoirement désigné un organisme agréé de contrôle technique.

Deux Dossiers complets des Ouvrages Exécutés (D.O.E) ainsi que du dossier des interventions ultérieures sur l'ouvrage (DIUO) seront remis à RETAIL & CONNEXIONS et à la SNCF au plus tard 30 jours après l'achèvement des travaux.

5.3. Réalisation des travaux

Les travaux seront exécutés conformément à l'ensemble des règlements et normes applicables et respecteront les éventuelles prescriptions émises par l'IGSI et /ou la commission de sécurité compétente.

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 palissade – 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 détritiques et gravats par un cheminement vu sur place avec l'exploitant SNCF.

5.4. 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.

5.5. 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 l'IGSI ou de la commission de sécurité et d'accessibilité.

5.6. Dossier à fournir pour le passage de la commission de sécurité ou de l'IGSI (Voir art. GA9) :

Dossier propriétaire si travaux coque :

- **RVRAT** (Rapport de vérifications technique après travaux, établi par un contrôleur technique agréé, il doit être vierge de non-conformité bloquante ou accompagné d'une attestation de levée des non-conformités, un RVRAT mis à jour sans observation reste préférable, dans les cas extrêmes le contrôleur technique agréé peut lever ses observations « en visite » à la demande de la SCDS s'il est présent)
- **Attestation de contrôle technique relative à la solidité à froid** (mission L) annexée au RVRAT ou attestation au format A4 indépendante du RVRAT
- **ATTESTATION MOA article 46** : 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 (article 46 du décret 95-260 du 8 mars 1995)

En fonction de la complexité du projet, d'autres pièces peuvent être demandées :

- **Procès-verbal de réception du SSI** si travaux de modification sur le SSI de la coque (détecteurs incendie, SSS...)
- **Certificat d'achèvement des travaux déclarant que le système d'extinction automatique à eau modifié est conforme** à toutes les exigences appropriées de la norme NF EN 12845 ou détaillant tout écart par rapport à ces exigences ;

Dossier Occupant pour les travaux d'aménagement intérieur :

- **RVRAT** (Rapport de vérifications technique après travaux, établi par un contrôleur technique agréé, il doit être vierge de non-conformité bloquante ou accompagné d'une attestation de levée des non-conformités, un RVRAT mis à jour sans observation reste préférable, dans les cas extrêmes le contrôleur technique agréé peut lever ses observations « en visite » à la demande de la SCDS s'il est présent)
- **Attestation de contrôle technique relative à la solidité à froid** (mission L) annexée au RVRAT ou attestation au format A4 indépendante du RVRAT
- **ATTESTATION MOA article 46** : 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 (article 46 du décret 95-260 du 8 mars 1995)

En fonction de la complexité du projet, d'autres pièces peuvent être demandées :

- **Procès-verbal de réception du SSI** si travaux de modification sur le SSI de la coque (détecteurs incendie, SSS...)
- **Certificat d'achèvement des travaux déclarant que le système d'extinction automatique à eau modifié est conforme** à toutes les exigences appropriées de la norme NF EN 12845 ou détaillant tout écart par rapport à ces exigences ;
- **Contrat de maintenance des portes automatiques** (à annexer au Registre de Sécurité du point de vente)
- **VIEL** (Vérification Initiales des Installations Electriques) si demandée par l'IGSI
- **Rapport ou extrait du rapport établi par un bureau spécialisé pour l'intelligibilité en cas d'alarme générale par un SSS** (exceptionnel, doit en principe être validé par l'organisme agréé et être intégré au RVRAT)
- **RFCT** (Rapport Final de Contrôle technique, établi par un contrôleur technique agréé) comportant les mission Lp + Hand + SEI
- **ATTESTATION HAND** (Attestation de vérification de l'accessibilité aux personnes handicapées) établie par un contrôleur technique agréé ou un architecte qui n'est pas celui qui a conçu le projet. Nécessaire que pour les projets ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire.

Les rapports présentés lors de la visite de réception devront être "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.

5.7. *Registre de sécurité, registre d'accessibilité et vérifications périodiques obligatoires*

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

L'Occupant devra mettre à disposition du public son registre d'accessibilité. Ce registre a pour objectif d'informer le public du degré d'accessibilité de l'établissement et de ses prestations et doit contenir notamment :

- une information complète sur les prestations fournies dans l'établissement,
 - la liste des pièces administratives et techniques relatives à l'accessibilité de l'établissement aux personnes handicapées,
 - la description des actions de formation des personnels chargés de l'accueil des personnes handicapées et leurs justificatifs.

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 établissements du 1er groupe (1ère à 4ème catégorie) et l'arrêté du 22 juin 1990 pour les établissements 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 obligatoires 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 RETAIL & CONNEXIONS, 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.

5.8. 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 de visites périodiques réglementaires **dans un délai de trois mois maximum après observation** (sauf autre spécification de délai stipulée dans ces rapports).

5.9. 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 complètera les droits et obligations mis à la charge des parties au contrat.