



# Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales  
Financeurs publics

## SOMMAIRE

---

<b>PREAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1. OBJET</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION</b> .....	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION</b> .....	<b>7</b>
<b>ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION</b> .....	<b>8</b>
6.1 COUT DE L'OPERATION AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE.....	8
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE .....	8
6.3 CAS DES OPERATIONS COFINANCEES PAR L'UNION EUROPEENNE .....	8
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION .....	9
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU .....	9
<b>ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS</b> .....	<b>10</b>
7.1 DISPOSITIONS GENERALES .....	10
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	10
7.3 PENALITES DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU EN CAS DE NON-RESPECT DU DELAI DE REALISATION ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION .....	11
<b>ARTICLE 8. APPELS DE FONDS</b> .....	<b>12</b>
8.1 REGIME DE TVA.....	12
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	12
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS.....	14
<b>ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE</b> .....	<b>14</b>
<b>ARTICLE 11. RESILIATION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 12. MODIFICATION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES</b> .....	<b>15</b>
<b>ARTICLE 15. COMMUNICATION</b> .....	<b>16</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE</b> .....	<b>16</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES</b> .....	<b>17</b>

## PREAMBULE

---

L'article L.2111-9 du Code des transports, tel que modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015, dispose que:

*« L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF RÉSEAU a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:*

- 1. L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;*
- 2. La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;*
- 3. La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;*
- 4. Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;*
- 5. La gestion des installations de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.*

*SNCF RÉSEAU est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L.2122-4-3.*

*Pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF RÉSEAU peut confier par convention certaines de ses missions, à l'exception de celles mentionnées au 1, à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit »*

Par ailleurs, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, et modifié par la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 dispose que :

*« Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :*

*1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;*

*2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.*

*En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.*

*En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.*

*Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.*

*Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article*

*L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.*

*Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret ».*

Le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 est venu préciser les modalités d'application de l'article L.2111-10-1 précité. Il définit notamment les investissements de développement et de maintenance.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU définit et encadre les modalités de participation financière de SNCF RÉSEAU aux investissements de maintenance.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions a ainsi investi depuis 2002 plus de 20 Milliards d'euros pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participe aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation notamment dans le cadre des opérations de modernisation du réseau : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

Par ailleurs, le contrat pluriannuel de performance conclu avec l'Etat, engage SNCF RÉSEAU sur la poursuite des objectifs suivants :

- Favoriser l'innovation pour une conception plus moderne du réseau au sein du système ferroviaire ;
- Inscrire la rénovation du réseau dans le respect de l'environnement et de la transition énergétique ;
- Faire de SNCF RÉSEAU un gestionnaire d'infrastructure performant, moteur de l'excellence de la filière ferroviaire française ;
- Agir sur les organisations et les procédures pour répondre aux objectifs de sécurité et de performance attendus ;
- Conduire une politique des achats adaptée et s'ouvrir aux entreprises extérieures ;
- Tendre vers une réduction accrue des coûts, grâce au renforcement des efforts de productivité et de compétitivité.

L'ensemble de ces engagements, souhaité par les partenaires et réaffirmé par le contrat de performance, a vocation à être décliné dans le cadre de l'opération objet de la présente convention. Ainsi, dans le cadre des comités techniques et financiers de l'opération, SNCF RÉSEAU apportera en tant que de besoin à ses partenaires, les éclairages relatifs à leur mise en œuvre.

En outre, dans une logique de transparence et d'information, SNCF RÉSEAU conviendra avec ses partenaires dans le cadre desdits comités, de la transmission à l'ensemble des partenaires, des éléments d'information utiles relatifs aux :

- solutions techniques de réalisation de l'opération,
- coûts de l'opération,
- modalités d'organisation du chantier (planning prévisionnel de réalisation des travaux, plages chantiers).

Les présentes **Conditions générales** constituent donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre, notamment, des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elles précisent les facteurs clés de réussite de la conduite de l'opération en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial, sur lesquelles reposent la relation de confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

## **ARTICLE 1. OBJET**

---

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement des études et/ou des travaux pour une opération telle que définie à l'article 2 ci-après. Chaque Partie est responsable vis-à-vis des autres Parties, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

## **ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION**

---

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues par SNCF RÉSEAU avec l'Etat, et/ou une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) territoriale(s) ou organisme(s) public(s), ci-après désigné(s) le(s) « financeur(s) » ou « les partenaires » qui accepte(nt) de participer au financement d'une opération d'infrastructure ferroviaire.

Ensemble, SNCF RÉSEAU et les financeurs sont désignés « les Parties ».

Toute dérogation ou précision aux stipulations des présentes **Conditions générales** doit être mentionnée dans les **Conditions particulières**.

## **ARTICLE 3. DEFINITION DE L'OPERATION**

---

L'opération, objet de la convention de financement, est détaillée dans les **Conditions particulières**.

**L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais** décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues de l'opération, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût de l'opération, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

**L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées** détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle d'état récapitulatif des dépenses comptabilisées présenté dans les conditions fixées à l'article 8.2 des présentes conditions générales.

**L'annexe 4 : Moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication** précise le cas échéant les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives du maître d'ouvrage et des financeurs.

## **ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE**

---

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée et par le Code des transports.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe, le cas échéant, les financeurs des modalités de sélection et d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, et après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/tous-les-bulletins-officiels>.

## **ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION**

---

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier. A défaut de précisions au sein des **Conditions particulières**, les dispositions ci-dessous s'appliquent.

### Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé a minima des représentants des financeurs et de SNCF RÉSEAU. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) financeur(s) de l'avancement des études et/ou des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du suivi financier de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique, ...etc) ou à la demande de l'un des financeurs. SNCF RÉSEAU est tenu de le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

### Comité technique et financier

Le comité technique et financier est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an et en tant que de besoin. SNCF Réseau assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat dudit comité.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération. L'ensemble des conditions de réalisation de l'opération est défini dans l'annexe 2 des **Conditions particulières**. Le cas échéant, ces conditions sont établies en cohérence avec les réservations de personnel ou les plages prévisionnelles de chantier déterminées pour la réalisation de l'opération.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la ou des phases financées par la convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais d'acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

### **6.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

La ou les phases de l'opération à financer, objet de la convention de financement, sont évaluées en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

### **6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage**

Le besoin de financement intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

Les frais de maîtrise d'ouvrage sont estimés par SNCF RÉSEAU en fonction de la nature de l'opération et tiennent notamment compte des taux horaires de SNCF RÉSEAU. Cette estimation est partagée avec les partenaires et intégrée dans le besoin de financement.

Comme l'ensemble des postes de dépenses de l'opération, les frais de maîtrise d'ouvrage font l'objet d'un suivi par l'ensemble des partenaires dans le cadre des comités visés à l'article 5.

A la demande des partenaires, cette estimation des frais de maîtrise d'ouvrage peut être forfaitisée. Ce choix est précisé dans les **Conditions particulières** de la convention.

En fonction de l'atteinte des objectifs de délais fixés à l'opération, des pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cas où un projet déjà inscrit dans le programme de renouvellement du réseau ferroviaire structurant réalisé concomitamment, par effet d'optimisation, à l'opération objet de la convention de financement, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement sont intégralement pris en charge par SNCF RÉSEAU dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

### **6.3 Cas des opérations cofinancées par l'Union Européenne**

Lorsqu'un financement européen est envisagé, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage, constitue la demande de subvention européenne et assure sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux partenaires de se positionner sur la poursuite de l'opération. En tout état de cause, le plan de financement de l'opération doit avoir été intégralement bouclé avec les financeurs et ne doit pas intégrer la subvention européenne potentielle tant que cette dernière n'a pas été notifiée.



SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants en vue de garantir l'obtention du financement européen escompté.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût de l'opération qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

Une fois la subvention européenne notifiée, cette dernière a vocation à être intégrée au plan de financement de l'opération par voie d'avenant à la convention conclue avec les partenaires, elle vient en déduction de leurs participations financières, selon les modalités prévues aux **Conditions particulières**.

#### **6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation**

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des travaux (indice TPO1 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études envisagés (indice ING ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) déjà publiés,
- et, au-delà du dernier indice connu, d'un taux d'indexation de 2% par an jusqu'en 2020 inclus, puis de 4% par an au-delà.

Le détail du besoin de financement figure à **l'Annexe 2**, il met en évidence a minima :

- pour une phase de l'opération, le coût prévisionnel de la phase financée aux conditions économiques de référence (le cas échéant, distinction faite de la part de développement et de maintenance au sens des textes précités),
- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût,
- la provision pour risques et aléas,
- les autres coûts - d'acquisitions foncières par exemple (sous réserve qu'ils n'aient pas déjà fait l'objet d'un subventionnement),
- les hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants,
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement est établi au sein des **Conditions particulières** sous la forme d'un tableau définissant l'engagement financier de chaque contributeur exprimé :

- en pourcentage de financement d'une part,
- en euros courants d'autre part.

Le cas échéant, le plan de financement peut être décomposé par phases de l'opération.

#### **6.5 Participation de SNCF RÉSEAU**

La participation de SNCF RÉSEAU aux investissements du réseau ferré national est déterminée dans le cadre des dispositifs prévus à l'article. L. 2111-10-1 du Code des transports dont les modalités d'application sont précisées par le décret n°2017-443 du 30 mars 2017 et le contrat pluriannuel conclu entre l'Etat et SNCF RÉSEAU.

Elle est exprimée en euros courants et est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en **Annexe 2**.

## **ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS**

---

### **7.1 Dispositions générales**

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
  - o SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante  $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$ . Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût de l'opération, au prorata de sa participation.
  - o Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à ***l'Annexe 2***, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après autorisation des instances décisionnelles de chacune des Parties.

### **7.2 Dispositions en cas de financement européen**

Conformément aux dispositions de l'article 6.3 qui précède, en cas d'obtention d'un financement européen, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation des Parties.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative à l'opération. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur l'obtention définitive des fonds européens attendus, et en particulier dans l'hypothèse d'un audit pouvant intervenir a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération selon les modalités déterminées dans les ***Conditions particulières***.

### **7.3 Pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non-respect du délai de réalisation et de l'objectif de l'opération**

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- Des coûts liés à l'effet de l'indexation financière, aux investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, des coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention remettant en cause la date de mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déduction faite des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à  $2/1000^{\text{ème}}$  du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage évalués par SNCF RÉSEAU.

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de pilotage une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage :

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû à un événement ou manifestation empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Retard des partenaires dans la prise de décisions,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,

- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours de l'opération.

Aléas exceptionnels :

- Retard dû à un cas de force majeure tel qu'entendu par la jurisprudence,
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non-obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol, la découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux,

Par ailleurs, un système de pénalités pour non-respect des objectifs poursuivis imputable à SNCF RESEAU peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis. (cf **Annexe 2**)

## **ARTICLE 8. APPELS DE FONDS**

---

### **8.1 Régime de TVA**

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

### **8.2 Versement des fonds**

#### **Appels de fonds et solde**

Sauf dispositions contraires dans les **Conditions particulières**, SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de l'opération). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement. Sur demande des financeurs, SNCF RESEAU pourra transmettre à l'occasion de ces appels de fonds, des éléments d'éclairage synthétiques relatifs à la nature des études et/ou des travaux concernés, sans

que cette transmission puisse remettre en cause le règlement des acomptes sur la base du taux d'avancement des études et/ou des travaux.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement.
- Pour le versement du solde, les Parties conviennent dans le cadre des instances de suivi de l'opération, d'une des modalités de solde suivantes :
  - Soit, après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée et les éventuels litiges ou contentieux purgés), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
  - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également, le cas échéant, de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
  - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations plus complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

### **Calendrier prévisionnel des appels de fonds**

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3**. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité technique et financier de l'opération. Le cas échéant, ces actualisations seront intégrées aux PV des comités techniques et financiers.

### **Délai de paiement**

Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU sur l'opération du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

### **Modalités de paiement**

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN						Code BIC	
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

### **8.3 Modalités de contrôle par les financeurs**

Les financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

## **ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES**

---

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

## **ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE**

---

La convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des partenaires.

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

---

La convention de financement peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

## **ARTICLE 12. MODIFICATION**

---

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la Partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

## **ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION**

---

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de l'ensemble des Parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

## **ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES**

---

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) financeur(s) de l'opération d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

## **ARTICLE 15. COMMUNICATION**

---

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du maître d'ouvrage, et citeront le(s) financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au coût de l'opération.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les Parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

## **ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE**

---

Les Parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les Parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les Parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation du montant forfaitaire de dépenses tardives ou de sa mise en œuvre.

Les Parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la ou des autre(s) Partie(s).



Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

## **ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

---

Le droit applicable est le Droit français.

Les Parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend notamment dans le cadre du comité de pilotage, pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre Partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention relative au financement des études  
d'Avant-Projet Détaillé (APD) de  
la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport

Annexe 2

**Caractéristiques de l'opération :**  
**coût, fonctionnalités, délais**

## FICHE OPERATION Phase « études Avant-projet Détaillé (APD) »

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le projet et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles du projet d'investissement objet de la présente convention de financement réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de l'EAP.

### Intitulé de l'opération : Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport (NLF EAP)

#### Eléments de gouvernance :

Les instances de gouvernance sont le lieu d'information et de communication des partenaires et parties prenantes de l'opération. La gouvernance du projet est assurée par un comité de pilotage (COPIL) lequel s'appuie sur un comité technique (COTECH) qui suit l'avancement des études et les engagements financiers et lui propose les choix techniques majeurs et les décisions à prendre. Ces éléments sont décrits dans l'article 5 de la présente convention.

#### Finalités/objectifs :

Les études APD concernent la réalisation d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante et d'une halte implantée au contact immédiat de l'aérogare. Le projet poursuit deux grands objectifs :

- améliorer la desserte en transport en commun de l'EuroAirport en proposant des accès directs en train ;
- favoriser les dessertes du quotidien des travailleurs frontaliers et des citoyens ;
- connecter les réseaux ferroviaires français et suisse à l'EuroAirport de manière à faciliter les déplacements en transport en commun et à conforter le développement du territoire tri-national.

Les études APD seront lancées sur base du dossier EUP réalisé à l'issue de la phase précédente sans attendre l'issue de l'enquête publique du projet par décision des financeurs du projet.

Le projet fera l'objet d'une analyse commune avec les partenaires du projet via ses instances de gouvernance pour intégrer les conséquences de l'Enquête Publique du projet à venir et les évolutions et contraintes induites par les projets concomitants dans la zone principalement : le projet Euro3lys, l'opération 5A3F, la ZAC Euro East Park, l'élargissement de l'autoroute A35, le prolongement du tramway T3, le projet « coté ville » dans la zone de l'EAP et le Herzstück.

#### Situation de référence :

L'horaire de la situation de référence à l'horizon de mise en service sur l'axe Mulhouse – Bâle est, avec des faibles adaptations, le service annuel 2016, prenant en compte les aménagements de modernisation de la gare de Mulhouse (Cf. études SMA phase APS)

#### Fonctionnalités principales (programme à l'issue de la phase des études préalables à l'enquête publique) :

Par la réalisation d'un shunt d'une longueur d'environ 6 km et d'une halte ferroviaire au plus près de l'aérogare, le projet NLF EAP consiste en la mise en place d'une nouvelle offre avec des liaisons directes vers l'EuroAirport depuis Strasbourg, Mulhouse, Bâle et les gares des vallées suisses de Liestal et Laufen.

La grille de desserte proposée a été validée par les co-financeurs du projet et par les autorités organisatrices des transports (Région Grand Est, Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure). Elle a fait l'objet d'une déclaration d'intention signée en décembre 2017 s'engageant sur le niveau de desserte qui sera mis en place à la mise en service du projet.

Augmentation des fréquences : Non applicable au projet NLF EAP.

Réduction du temps de parcours : La réduction des temps de parcours n'est pas un objectif direct du projet mais une conséquence de la suppression des ruptures de charge train / bus. En moyenne, les gains de temps estimés sont d'environ 20 mn depuis Mulhouse (et donc Strasbourg) et de 8'30 depuis Bâle.

Amélioration du confort :

- la suppression des ruptures de charge train / bus n°50 à Bâle pour les voyageurs suisses et train / bus n°11 à Saint-Louis pour les voyageurs français ;
- la fréquence du service proposée ;
- le cadencement des horaires : selon les hypothèses actuelles, à l'EuroAirport les trains partiront vers Mulhouse aux minutes 0, 18, 30 et 48 et vers Bâle aux minutes 0, 10, 21, 30, 40 et 51 ;
- l'amplitude horaire du service : l'EuroAirport sera desservi entre 5h et 23h environ. Cette amplitude horaire sera adaptée aux vols aériens et garantira un service adapté aux horaires des employés de la plateforme aéroportuaire.

Fiabilité, régularité et qualité de service :

La mise en service de NLF EAP sera neutre pour les services qui continueront à circuler sur la ligne existante sans emprunter la Nouvelle Liaison Ferroviaire (les trains de fret et les TGV Paris-Zürich).

Objectifs spécifiques de performances pendant les travaux :

Les impacts sur le plan de transport n'ont pas été évalués de façon précise à ce stade des études, ils devront l'être lors des études APD. Cependant, pour la construction du phasage travaux, les hypothèses suivantes ont été prises :

- les travaux seront réalisés au maximum dans les plages travaux existantes, à savoir une voie de 22h00 à 5h00 dans les nuits en semaine, et deux voies en simultanée pendant les nuits de samedi à dimanche et dimanche à lundi ;
- la construction de l'ouvrage de franchissement côté nord nécessitera une interruption longue de circulation sur les deux voies entre Mulhouse et St-Louis. La longueur exacte de cette interruption de circulation devra être étudiée plus précisément en phase APD.

Gestion des flux de voyageurs et de correspondances : Non applicable au projet NLF EAP.

Accessibilité à tout type d'usagers : Le respect des règles d'accès PMR sera assuré par la présence, dans la halte EAP :

- de deux escaliers mécaniques à la montée ;
- d'un escalier mécanique à la descente ;
- d'un ascenseur.

Sécurité et sûreté de la gare : Les différents espaces de la halte ont été dimensionnés en tenant compte des critères de sécurité et de confort requis :

- largeur du quai : 8 m ;
- circulations verticales : un escalier fixe, trois escaliers mécaniques (2 montée / 1 descente) un ascenseur situé au sud du quai et un escalier fixe ;
- largeur minimale de la passerelle : 8 m (pour les besoins strictement ferroviaires).

Garages de rames et accès aux installations de maintenance : Aucun garage de rame n'est prévu à l'EAP. L'accessibilité aux installations techniques pour les mainteneurs sera assurée par des accès judicieusement disposés. L'implantation exacte de ces accès sera définie en phase d'études ultérieure.

Equipements et installations « annexes » préconisations APS :

- espaces d'attente : une dizaine de sièges dans l'aérogare, une dizaine de sièges dans la passerelle et une quinzaine de sièges répartis sur la longueur du quai ;
- information voyageurs : positionnement d'écrans d'informations (horaires SNCF / horaires EAP) sur le quai et dans la passerelle ;
- équipement de vente et validation : positionnement des automates sur les quais et dans la zone d'arrivée de l'aérogare, avant l'accès à la passerelle. Positionnement des composteurs sur le quai ;
- équipements commerciaux : les éventuels distributeurs seront implantés sur le quai ;
- équipement de maintenance / stockage matériel : présence sur le quai (en dehors des flux) d'un espace de stockage de matériel pour la maintenance du quai.

Objectifs spécifiques de performances pendant les travaux : à compléter en phase APD.

#### Matériel à prendre en compte

Le matériel roulant TER 200 corail actuel n'a pas été pris en compte dans la conception de la nouvelle ligne. Le matériel roulant remplaçant le TER 200 actuel (rames Corail tractées) n'étant pas connu à ce jour, il faudra s'assurer dans les phases ultérieures des études de la bonne adéquation des caractéristiques de ce nouveau matériel avec l'infrastructure.

Les caractéristiques des matériels roulants qui ont été pris en compte dans l'APS sont les suivantes :

- TER200 Strasbourg – Bâle : le matériel roulant choisi devra avoir des caractéristiques minimales du matériel Regio2N V200 de 110m UM3. La longueur prise en compte est de 330m ;
- TER/RER circulant entre Mulhouse et Liestal ou entre Laufen et l'EuroAirport : les matériels roulants auront les caractéristiques minimales du ZGC UM2 TER ou équivalent Flirt / Regiolis. La longueur prise en compte est de 150m ;
- Pour rappel, la desserte de l'EAP n'est pas prévue par des TGV.

#### Conséquences sur les installations d'entretien, stationnement, avitaillement... des évolutions du matériel :

Le choix du matériel roulant constitue un aspect déterminant pour la conception des infrastructures et pour les études de capacité. Ce choix a un impact sur :

- la longueur nécessaire des quais de la halte nouvelle à l'EAP ;
- les caractéristiques du tracé de la Ligne nouvelle ;
- la conception des grilles horaires et leur robustesse (capacité d'accélération et de freinage, temps de retournement par exemples).

Evolutions ultérieures à préserver : La compatibilité du projet NLF EAP avec celui du Herzstück a été pris en compte sur base des éléments du projet Herzstück connus en 2017. Pour rappel, le projet Herzstück est porté par la Confédération suisse et a pour objectifs d'augmenter la capacité dans le nœud de Bâle. La desserte de l'EAP par des trains suisses augmenterait alors pour passer de 6 trains par heure et par sens à 10.

En termes d'aménagement, il est imaginé de réaliser plusieurs infrastructures complémentaires dans le nœud de Bâle pour en augmenter la capacité. Ces aménagements consisteraient, pour ce qui concerne le territoire français, à construire une portion à 4 voies entre Bâle et St-Louis. Des adaptations importantes des infrastructures du réseau ferroviaire français seront alors nécessaires :

- passage à 4 voies de la section St-Jean – St-Louis et réalisation d'un saut-de-mouton pour accéder au tunnel du Herzstück et à la gare de Bâle-CFF sans cisaillement ;
- passage de 2 à 4 voies en gare de la halte EAP avec un accès aux voies centrales indépendant pour permettre les retournements des RER suisses sans conflit ;
- au niveau du faisceau de St-Louis, il serait nécessaire d'avoir une voie par sens de dépassement du trafic fret pour les TAGV (à l'horizon de mise en service NLF EAP, la configuration de la gare de St-Louis aura été modifiée et la voie 2bis ne pourra plus servir de voie de dépassement).

La compatibilité s'est limité à la prise en compte de mesures conservatoires dans le cadre du projet NLF EAP. Les mesures prises ont consisté à s'assurer que le passage de 2 à 4 voies en gare de l'EAP et la construction d'un nouveau quai étaient compatibles avec le tracé actuel. Par ailleurs, il a également été vérifié que la bifurcation à niveau en entrée de la gare de St Louis créée pour le projet NLF EAP était compatible avec l'augmentation de la desserte prévue dans le cadre du projet Herzstück.

La **solution de référence** elle est détaillée dans le dossier EUP, solution qui répond aux fonctionnalités principales ci-dessus décrites.

3 hypothèses de longueur de la traversée du Technoport ont été présentées aux financeurs lors du Copil du projet du 23 septembre 2019. Le choix sur la longueur définitive à retenir pour la longueur de la traversée du Technoport n'a pas été acté par les financeurs du projet. A ce stade trois longueurs différentes pour la traversée du Technoport ont été estimées :

3 variantes	Coût M€ euros courants	Coût euros M€ CE juin 2017
<b>Technoport</b>		
	<b>2% jusqu'à déc 2020 et 4% au-delà</b>	
Ouvrage à 57m	328	253
ouvrage à 100m	340	262
ouvrage à 170m	346	266

**L'accord sur le financement de l'opération globale est nécessaire pour la demande de lancement de l'enquête publique.**

**Le choix de la variante ou des variantes à retenir pour les études devra être fait par les co-financeurs avant avril 2021 pour la réalisation des études techniques.**

**Conditions de réalisation :**

- Les hypothèses structurantes de l'opération et en particulier, les modalités de réalisation du projet qui sont envisagées seront définies dans les études APD.
- Les contraintes à prendre en compte liées aux autres projets de la zone seront également à préciser dans les études APD et seront soumises aux financeurs du projet dans le cadre du suivi des études .

**Éléments financiers :**

A titre d'information, le cout du projet est actuellement estimé entre 253 M€ (fourchette basse) et 265,9 M€ (fourchette haute), aux conditions économiques de juin 2017.

Ce montant dépend du choix qui sera pris pour le franchissement de la zone du Technoport par les co-financeurs de l'opération ainsi que des conclusions de l'EUP qui pourraient préconiser une longueur différente.

L'estimation du coût du projet au stade phase APS est décrit dans la pièce F du dossier EUP : Appréciation sommaire des dépenses.

Le découpage par poste retenu correspond à celui proposé par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) ex CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).


Cette structuration permet d'avoir un cadre solide et défini de découpage des postes, de conserver une traçabilité entre les différents niveaux d'études et d'éviter la perte d'information conséquence des chiffrages en découpages particuliers.

Le coût de l'opération à ce stade est estimé	Estimation	Estimation	Estimation
aux conditions de réalisation selon les règles	57 m	100 m	170m
d'estimation en Euros courants à :	328 M€	340 M€	346 M€

**Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants**

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2028
---	---------------

Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	TP01 et ING
--	-------------

Dernier(s) indice(s) utilisés	Jun 2017
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu : 2% par an jusqu'en 2020 inclus et 4% au-delà.	
<p><b>Principaux éléments de calendrier des études APD :</b></p> <p><b>Lancement et préparation de l'APD : 9 mois à partir de la signature de la présente convention.</b>  <b>Réalisation et validation de l'APD : 23 mois à la suite du lancement et de la préparation de l'APD.</b></p> <p><b>Planning sans EUP</b></p> 	
<p>Principaux éléments de calendrier du projet NLF EAP :</p> <p>A titre d'information, la mise en service du projet est prévue à partir de 2028.</p>	

# Convention de financement

## Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds  
et  
Modèle d'état récapitulatif des dépenses



### Répartition prévisionnelle des dépenses de MOA et MOE (en € courants HT)

Périmètre	MOE	MOA	Missions comp.	Total
EAP	500 000	0	0	500 000
SNCF Réseau	2 800 937	506 323	1 292 740	4 600 000
Total	3 300 937	506 323	1 292 740	5 100 000

### Répartition prévisionnelle des dépenses par année (en € courants HT)

Périmètre	2020	2021	2022	Total
EAP	100 000	250 000	150 000	500 000
SNCF Réseau	920 000	2 300 000	1 380 000	4 600 000
Total	1 020 000	2 550 000	1 530 000	5 100 000

### Echéancier prévisionnel global des appels de fonds (en € courants HT)

Périmètre	2020	2021				2022			>2022	Total
		Trimestre	T4	T1	T2	T3	T4	T1		
EAP	100 000	75 000	75 000	50 000	50 000	50 000	50 000	25 000	25 000	500 000
SNCF Réseau	920 000	690 000	690 000	460 000	460 000	460 000	460 000	230 000	230 000	4 600 000
Total	1 020 000	765 000	765 000	510 000	510 000	510 000	510 000	255 000	255 000	5 100 000

### Echéancier prévisionnel des appels de fonds (en € courants HT) avec une participation INTERREG à hauteur de 1 500 000 € courants.

Trimestre	2020	2021				2022			>2022	Total
		T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2		
Etat	54 000	40 500	40 500	27 000	27 000	27 000	27 000	13 500	13 500	270 000
Région Grand Est	54 000	40 500	40 500	27 000	27 000	27 000	27 000	13 500	13 500	270 000
Département	54 000	40 500	40 500	27 000	27 000	27 000	27 000	13 500	13 500	270 000
M2A	18 000	13 500	13 500	9 000	9 000	9 000	9 000	4 500	4 500	90 000
Confédération suisse	300 000	225 000	225 000	150 000	150 000	150 000	150 000	75 000	75 000	1 500 000
EAP appels de fonds	140 000	105 000	105 000	70 000	70 000	70 000	70 000	35 000	35 000	700 000
EAP déduits	100 000	75 000	75 000	50 000	50 000	50 000	50 000	25 000	25 000	500 000
Total	720 000	540 000	540 000	360 000	360 000	360 000	360 000	180 000	180 000	3 600 000

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

<b>État récapitulatif des dépenses</b>		<b>Exemple de principe</b>
Projet : (Code projet)	(Intitulé du projet)	
Période du :		
Phase :		

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
<b>SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES</b>					<i>HT euros</i>
<b>Production SNCF RESEAU</b>					
<b>SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES</b>					<i>HT euros</i>
<b>TOTAL DEPENSES</b>					<i>HT euros</i>

**Les prestations de SNCF Réseau qui sont réalisées en régie se comptabilisent directement sur le compte de l'opération.**

# Convention de financement

## Annexe 4

### Moyens et calendrier des évènements de communication

La phase APD ne comporte pas d'évènements communication particuliers définis ou identifiés à ce stade, hormis la mise à jour, alimentation et suivi du site internet dédié au projet.



# Convention

relative au financement  
des études d'Avant-Projet Détaillé (APD)  
de la Nouvelle Liaison Ferroviaire  
EuroAirport – NLF EAP

## Conditions particulières

GEREMI - compte F46804	ARCOLE	GCF
------------------------	--------	-----

ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'Etat** (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par Madame Josiane CHEVALIER, la Préfète de Région Grand Est ;

Ci-après désigné « **L'Etat** »

**La Confédération suisse**, représentée par le Directeur de l'Office fédéral des transports, Monsieur Peter FÜGLISTALER,

Ci-après désigné « **La Confédération** »

**La Région Grand Est**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Jean ROTTNER agissant en vertu de la délibération n° CP- ..... de la commission permanente du Conseil Régional,

Ci-après désignée « **La Région Grand Est** »

**Le Département du Haut-Rhin**, représenté par le Président du Conseil départemental, M..... en vertu de la délibération n° CP-..... de la Commission permanente du 11 septembre 2020,

Ci-après désigné « **Le Département** »

**La Communauté d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération**, représentée par son Président, Monsieur Fabian JORDAN, en vertu de la délibération n° CP-.....,

Ci-après désigné « **M2A** »

**L'Aéroport de Bâle-Mulhouse**, établissement public franco-suisse régi par la convention internationale du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ayant son siège à BLOTZHEIM (68730) [adresse postale : BP 60120 – 68304 Saint-Louis cedex] et représenté par Monsieur Luc GAILLET, Président du Conseil d'administration, et Monsieur Raymond CRON, vice-président du Conseil d'administration, dûment habilités à l'effet des présentes en vertu de la décision du Conseil d'administration du 25/10/2019,

Ci-après désigné « **l'EAP** »

Et,

**SNCF Réseau**, Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Alain QUINET, Directeur général délégué, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région Grand Est, la Confédération, le Département, M2A et l'EAP étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

**VU :**

- le Code général des collectivités territoriales,
- le Code des transports,
- le Code de la commande publique,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- l'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,
- le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- le décret 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau,
- la décision du 9 octobre 2015 de la commission permanente du Conseil Régional approuvant la convention relative au financement des études et de la concertation préalable à l'enquête d'utilité publique de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport et autorisant son président à la signer,
- la décision du 9 octobre 2015 de la Commission permanente du Conseil Départemental approuvant la convention relative au financement des études et de la concertation préalable à l'enquête d'utilité publique de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport et autorisant son président à la signer,
- la décision du 25 septembre 2015 du conseil communautaire de Mulhouse Alsace Agglomération approuvant la convention relative au financement des études et de la concertation préalable à l'enquête d'utilité publique de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport et autorisant son président à la signer,
- la convention n°1300425 relative au financement des études et de la concertation préalable à l'enquête d'utilité publique de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport, signée le 11 mai 2016,
- la décision n° 20CP-..... de la commission permanente du Conseil Régional approuvant la convention de financement relative aux études APD de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport et autorisant son président à la signer,
- la décision n° 20CP-..... de la commission permanente du Conseil Départemental approuvant la convention de financement relative aux études APD de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport et autorisant son président à la signer,
- la décision n° 20CP-..... du conseil communautaire de Mulhouse Alsace Agglomération approuvant la convention de financement relative aux études APD de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport et autorisant son président à la signer.
- la convention de coordination des études avant-projet détaillé (APD) signée le ..... entre l'EAP et SNCF Réseau

## SOMMAIRE

---

<b>ARTICLE 1.</b>	<b>OBJET .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 2.</b>	<b>MAITRISE D'OUVRAGE .....</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 3.</b>	<b>DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER.....</b>	<b>8</b>
3.1	PERIMETRE DES ETUDES .....	8
3.2	OBJECTIF DES ETUDES .....	8
3.3	CONTENU DES ETUDES .....	9
<b>ARTICLE 4.</b>	<b>DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES .....</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 5.</b>	<b>MODALITES DE SUIVI DES ETUDES .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 6.</b>	<b>FINANCEMENT DES ETUDES .....</b>	<b>11</b>
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT .....	11
6.2	PLAN DE FINANCEMENT.....	11
6.3	GESTION DES ECARTS .....	13
<b>ARTICLE 7.</b>	<b>APPELS DE FONDS.....</b>	<b>13</b>
7.1	MODALITES D'APPELS DE FONDS .....	13
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	14
7.3	IDENTIFICATION .....	15
7.4	DELAIS DE CADUCITE .....	15
<b>ARTICLE 8.</b>	<b>NOTIFICATIONS - CONTACTS .....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXES</b>		



## **IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT**

---

L'aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg / EAP) dessert une vaste région couvrant le nord-ouest de la Suisse, une partie importante du Bade-Wurtemberg en Allemagne ainsi que l'est de la France. Au-delà de sa fonction de transport de passagers (9,1 millions de passagers en 2019) et de fret, c'est aussi un important pôle industriel aéronautique de maintenance et d'aménagement des avions. Au total, près de 6400 personnes travaillent sur la plateforme aéroportuaire.

L'EAP présente de forts enjeux pour l'attractivité et le développement économique de ces territoires. Son accessibilité doit être à la hauteur de ces enjeux.

Sa desserte terrestre est aujourd'hui assurée par mode routier. En effet, l'aéroport n'est pas desservi directement par des services ferroviaires ; il existe des services de transport collectif routier, depuis la gare de Bâle et de la gare de Saint-Louis ainsi que de Freiburg (Allemagne).

L'État français a décidé la relance des études dans le but de comparer les différentes solutions modales de desserte terrestre de l'aéroport. Il a mis en place, le 30 juin 2010, un Comité de pilotage trinational (CoPil) réunissant les représentants des trois pays concernés (États, collectivités, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) sous l'égide du Préfet de la région Alsace. (devenue Région Grand Est depuis le 01/01/2016)

Les études préliminaires sur l'amélioration de la desserte terrestre de l'EAP ont été confiées à Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau en 2015) et financées par le fonds européen de développement régional (FEDER), l'État français, la Confédération suisse (Office fédéral des transports), la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Réalisées entre fin 2010 et fin 2011, elles ont porté sur différentes familles de solutions, intégrant un éventail volontairement large de modes de transport, de manière à pouvoir analyser et comparer tous les scénarios possibles.

Les résultats de ces études ont été présentés au CoPil lors de sa réunion du 5 décembre 2011. A l'unanimité de ses membres, le CoPil a conclu que la desserte ferroviaire était la solution répondant le mieux aux objectifs de transport et d'aménagement du territoire, tels qu'ils étaient exprimés par les acteurs des trois pays. Cette solution nécessite un montant global d'investissement estimé à 220 M€ aux conditions économiques de 2010, et affiche une bonne efficacité socio-économique avec un TRI de l'ordre de 6% et un bénéfice actualisé supérieur à 250 M€.

En application du code de l'environnement (article L121-8 II et articles R121-1 et R121-2), Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, maîtres d'ouvrage, associés à la Région Grand Est, autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, ont, le 22 mai 2012, publié les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse.

Par un courrier en date du 16 mai 2012, les maîtres d'ouvrage ont fait part à la Commission nationale du débat public (CNDP) de leur décision de ne pas la saisir. Ils ont également indiqué leur souhait de mettre en œuvre une concertation se poursuivant tout au long des études et de placer cette démarche sous le regard d'un garant de la concertation.

Suite à sa saisine par la commune de Hégenheim, la Commission nationale de débat public (CNDP) a :

- décidé, le 5 septembre 2012, qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public et recommandé aux maîtres d'ouvrage d'ouvrir une concertation sur le projet de « Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport », sous l'égide d'une personnalité indépendante ;
- désigné, le 3 octobre 2012, Monsieur François Leblond, garant de cette concertation.

La concertation recommandée par la CNDP s'est déroulée du 6 mai au 20 juin 2013.

A l'issue de cette concertation :

- Monsieur François Leblond, garant, nommé par la CNDP a établi un compte rendu de cette concertation ;
- SNCF Réseau et l'EAP, maîtres d'ouvrage du projet, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, ont rédigé un bilan de ladite concertation.

Ces deux documents feront partie intégrante du dossier qui sera soumis le moment venu à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

La CNDP a pris acte le 4 décembre 2013 de la transmission du bilan de la concertation et du compte-rendu du garant.

Un 2<sup>ème</sup> temps fort de concertation volontaire a été mené par SNCF Réseau et l'EAP entre le 13 septembre et le 12 octobre 2018.

Cette concertation a été organisée autour de 4 réunions publiques dans les 3 pays (France, Allemagne et Suisse), sous l'égide du même garant que lors de la 1<sup>ère</sup> concertation de 2013, et a permis de présenter les résultats des études dans toutes leurs composantes :

- tracé de voie et insertion dans le territoire,
- description de la desserte envisagée et des temps de parcours prévus,
- prise en compte de l'environnement,
- résultats des études de trafic et socio-économiques.

Deux réunions supplémentaires concernant la problématique du bruit ferroviaire ont été organisées entre le 28 janvier et le 13 février 2019.

Le bilan de cette concertation et les enseignements des maîtres d'ouvrage seront intégrés dans le dossier d'enquête publique.

Une Concertation Inter Administrative a été menée entre janvier 2018 et juillet 2019, pilotée par le sous-préfet de Mulhouse ; elle a permis d'associer tous les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les partenaires suisses et allemands au montage de l'étude d'impact.

Le 23 septembre 2019, lors du Copil du projet sous l'égide du Préfet de Région, SNCF Réseau a présenté les estimations du coût global du projet pour les 3 variantes de traversée du Technoport.

Le 25 septembre 2019, SNCF Réseau a transmis à la Préfecture du Haut-Rhin le dossier EUP relatif à la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport afin d'obtenir l'avis de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (AE CGEDD).

Le 8 octobre 2019, le comité des financeurs du projet s'est réuni pour établir le principe de financement et les clefs de financement des études d'Avant-Projet Détaillé dans le respect du calendrier conditionné notamment par les dates de dépôt du dossier de demande de subvention INTERREG V Rhin Supérieur.

Le 23 octobre 2019, l'AE CGEDD a été saisie pour avis sur le dossier EUP relative la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport par le Préfet du Haut-Rhin.

Le 12 décembre 2019, le comité de suivi du programme INTERREG V Rhin Supérieur 2014-2020 a accepté la demande de cofinancement faite par SNCF Réseau relative au projet « APD NLF EAP : Études d'Avant-Projet de la Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport ».

Le 22 janvier 2020, l'AE CGEDD a publié son avis délibéré sur la Nouvelle Ligne Ferroviaire EuroAirport.

Le 30 janvier 2020, le comité des financeurs (Etat français, Confédération suisse et EAP) s'est accordé sur la mise en place d'un accompagnement par une assistance technique durant les phases d'avant-projet sommaire et les études d'avant-projet détaillé.

Le 25 février 2020 SNCF Réseau a déposé à la Préfecture du Haut-Rhin, le courrier de demande de déféré contre la délibération du 19 décembre 2019 par laquelle la ville de Saint-Louis a approuvé la révision de son plan local d'urbanisme, prévoyant notamment l'institution d'un emplacement réservé 3a partagé destiné à la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport et à l'aménagement des infrastructures contribuant à l'urbanisation et à la desserte du Technoport et de l'EuroAirport.

Le 10 mars 2020 a eu lieu la réunion « kick-off » avec le secrétariat INTERREG V Rhin Supérieur afin de présenter notamment les règles d'éligibilité, d'établir le projet de convention INTERREG pour les études d'avant-projet détaillé de la Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport, les modalités et délais de constitution des demandes de versement.

**La présente convention concerne le financement des études d'avant-projet détaillé de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport à réaliser.**

## **IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV**

---

### **ARTICLE 1. OBJET**

---

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études d'avant-projet détaillé (APD) de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Ces études avec les études précédentes (études et de la concertation préalables à l'enquête d'utilité publique de Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport) constitueront à leur finalisation les études avant-projet (AVP) de l'opération.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de contradiction entre les présentes **Conditions particulières** et les **Conditions générales (ou les autres annexes)**, les **Conditions particulières** prévalent.

### **ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE**

---

SNCF Réseau et l'EuroAirport Bâle-Mulhouse (EAP) assurent la maîtrise d'ouvrage des études objet de la présente convention dans leurs périmètres respectifs. SNCF Réseau et l'EAP sont désignés ci-après les « maîtres d'ouvrage ».

Le pilotage du projet est basé sur le principe d'une maîtrise d'ouvrage des études partagée entre SNCF Réseau et l'EAP, selon leurs compétences et expertises respectives.

Le projet est piloté en co-maîtrise d'ouvrage :

- SNCF Réseau, maître d'ouvrage des études sur le périmètre ferroviaire, est responsable :
  - des études techniques ferroviaires,
  - des études de capacité et d'exploitation,
  - des études de déplacement des réseaux et des rétablissements routiers (zones comprises entre Bartenheim et la rue de l'Aéroport, puis de l'A35 à la gare de St Louis),
  - des études d'évaluation du projet,
  - de l'étude d'impact environnemental et de l'assemblage des dossiers réglementaires
- L'EAP, maître d'ouvrage des études sur le périmètre aéroportuaire, est responsable :
  - des études techniques de la passerelle,
  - des études de déplacement des réseaux et des rétablissements des flux routiers et piétons, dans la zone comprise entre la rue de l'Aéroport exclue et l'A35.

### **ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER**

---

#### **3.1 Périmètre des études**

Les études APD concernent la réalisation d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante et d'une halte ferroviaire implantée au contact immédiat de l'aérogare. Le projet poursuit deux grands objectifs :

- améliorer la desserte en transport en commun de l'EuroAirport en proposant des accès directs en train et permettre le report modal de la voiture vers le train;
- connecter les réseaux ferroviaires français et suisse à l'EuroAirport de manière à faciliter les déplacements en transport en commun et à conforter le développement du territoire tri-national en améliorant les mobilités du quotidien.

Le détail du programme est joint en **Annexe 2**.

#### **3.2 Objectif des études**

Les études APD sur les périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de l'EAP ont pour objectif principal de définir la consistance du projet, en estimer le coût et établir un calendrier prévisionnel de réalisation dudit projet.

Les études APD compléteront les études d'avant-projet sommaire (APS) déjà réalisées.

Ces études APD permettront plus particulièrement :

- de procéder à des acquisitions de données complémentaires (topographie, sondages géotechniques, caractérisation des zones humides) nécessaires à la poursuite des études,
- de confirmer les aspects du programme du projet,
- d'approfondir les études techniques dans toutes les thématiques,
- de préciser le phasage des travaux,
- d'établir un planning de travaux détaillé,

- de conduire les procédures administratives nécessaires,
- d'affiner l'évaluation financière du projet.

### 3.3 Contenu des études

Les études APD sur les périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de l'EAP comprennent notamment :

- le détail du programme du projet,
- les études techniques,
- l'évaluation socio-économique,
- la synthèse des études d'avant-projet,
- l'élaboration des dossiers de procédures administratives,
- la prise en compte des résultats de l'enquête publique,
- l'intégration des contraintes liées aux projets concomitants.

Elles se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un dossier d'évaluation environnementale,
- un dossier économique incluant étude de trafic, évaluation socio-économique, et bilans économiques.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à l'obtention des autorisations administratives suivantes :

Procédures/Etudes	Mise en œuvre dans le cadre du projet	Phase de mise en œuvre
Dossier d'approbation ministérielle	oui	APD/PRO
MECDU (Mise en compatibilité des documents d'urbanisme)	Blotzheim et St Louis	Avant l'enquête publique
Avis CDPENAF (commissions départementales de préservations des espaces naturels, agricoles et forestiers)	oui	Avant l'enquête publique
<b>Procédures à confirmer ultérieurement</b>		
AFAF (aménagement fonciers, agricoles et forestiers)	A confirmer	Post-DUP
Avis ART (Autorité de régulation des transports)	oui	Pour finalisation APD
Zone prioritaire pour la Biodiversité	A confirmer	Zone non encore créée

## ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation des études est estimée à trente-deux (32) mois à compter de l'ordre de lancement des études par SNCF Réseau.

L'estimation de la durée des études et des conditions de réalisation APD est faite avant la fin de l'enquête publique du projet, en conséquence cette durée n'inclut pas les conséquences éventuelles sur les études :

- de l'enquête publique du projet et du rapport d'enquête,
- des possibles contraintes induites par les projets concomitants dans la zone, particulièrement le projet Euro3Lys, le projet 5A3F et le projet d'extension du tram 3.

Ces éléments pourront induire pendant la réalisation des études APD, la nécessité d'études complémentaires ou la reprise d'études déjà engagées.

SNCF Réseau et l'EAP s'engagent à informer les financeurs du projet des conséquences en termes de coûts et de délais pour les études APD dans le cadre des modalités de suivi des études décrit dans l'article 5 de la présente convention.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

SNCF Réseau ne peut engager les études prévues dans le cadre de la présente convention de financement que si ladite convention est signée par l'ensemble des signataires. Par conséquent, afin de permettre à SNCF Réseau d'engager les études dans le respect du calendrier décrit ci-avant, la présente convention de financement doit être signée par l'ensemble des signataires au plus tard pour le **30 octobre 2020**. A défaut, un avenant devra être approuvé par les signataires pour réajuster le calendrier et le besoin de financement éventuellement.

## **ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DES ETUDES**

---

En complément des dispositions de l'article 5 des conditions générales, le suivi des études objet de la présente convention est organisé comme suit.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention sont prises par un comité de pilotage qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité technique et financier.

La gouvernance du projet est assurée par un comité de pilotage (COPIL) lequel s'appuie sur un comité technique (COTECH) qui suit l'avancement des études et les engagements financiers et lui propose les choix techniques majeurs et les décisions à prendre.

Le COPIL est présidé par le Préfet de la Région Grand Est, il est réuni à chacune des grandes étapes du projet ou, à défaut, de façon annuelle. Chaque COPIL est nécessairement précédé par un COTECH. La liste précise des participants sera définie par le Préfet de région Grand Est.

Il est constitué des membres suivants :

- Membres français : SGARE, DREAL Grand Est, Région Grand Est, Département du Haut-Rhin, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), Saint-Louis Agglomération (SLA), Commune de Saint-Louis, DSAC Nord Est, direction des douanes de Mulhouse, SNCF Réseau ;
- Membres suisses : CFF, cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Office fédéral des transports – (OFT), Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), direction des douanes de Bâle ;
- Membres allemands : « Regierungspraesidium Freiburg » ou structure le représentant, Deutsche Bahn - DB, Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach ;
- Membre franco-suisse : EAP.

Le COTECH est présidé par le Directeur régional de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est ou son représentant, il se réunit à une fréquence semestrielle et avant chaque COPIL. Un point financier est systématiquement inscrit à l'ordre du jour des COTECH.

Les COPIL et COTECH sont organisés et animés par la DREAL Grand Est.

Les instances du dispositif de gouvernance sont a minima binationales voire tri-nationales franco-germano-suisse selon l'ordre du jour.

La gouvernance du projet s'intègre dans celle de la mise en œuvre de la convention bilatérale du 5 novembre 1999 relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français.

Enfin, un comité de préparation technique et financier préalable aux COTECH et spécifique à l'opération objet de la présente convention, constitué a minima des représentants de l'Etat et des MOA (EAP et SNCF Réseau) se réunira un mois avant les COTECH et a minima en février de chaque année. Il fera à l'occasion de la réunion de février un bilan global d'étape de l'opération tant sur l'avancement des études, des coûts, de la tenue des délais et des financements disponibles. La liste des participants à ce comité de préparation sera déterminée par la DREAL.

## **ARTICLE 6. FINANCEMENT DES ETUDES**

---

### **6.1 Assiette de financement**

#### **6.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût des études APD, objet de la présente convention, est fixée à **4 812 821 € HT** aux conditions économiques de **01/2020**.

Cette assiette de financement intègre des dépenses engagées par SNCF Réseau antérieurement à la signature de la présente convention de financement, notamment celles rendues nécessaires pour constituer le dossier de demande de subvention européenne au titre du programme INTERREG V Rhin Supérieur.

#### **6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu ING, et d'un taux d'indexation de 2 % par an jusque 2020 inclus, puis de 4 % par an au-delà, le besoin de financement est évalué à **5 100 000 €** courants HT dont 4 600 000 € sur le périmètre SNCF Réseau et 500 000 € sur le périmètre de l'EAP.

L'estimation des dépenses de MOA et MOE par périmètre est la suivante en euros courants :

<i>Périmètre</i>	<i>TOTAL</i>	<i>MOE</i>	<i>MOA</i>	<i>Missions complémentaires</i>
<i>EAP</i>	<i>500 000</i>	<i>500 000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>SNCF Réseau</i>	<i>4 600 000</i>	<i>2 800 937</i>	<i>506 323</i>	<i>1 292 740</i>
<i>Total</i>	<i>5 100 000</i>	<i>3 300 937</i>	<i>506 323</i>	<i>1 292 740</i>

### **6.2 Plan de financement**

Le plan de financement cible des études APD intégrant le concours financier accordé par le comité de suivi du Programme INTERREG V Rhin Supérieur le 12 décembre 2019 est le suivant :

**Plan de financement cible :**

<i>Phase APD</i>	<b>Clé de répartition arrondie à 4 chiffres après la virgule</b>	<b>Besoin de financement</b>
	<b>%</b>	<b>Montant en euros courants HT</b>
<b>INTERREG</b>	<b>29,4118%</b>	<b>1 500 000,00</b>
<b>Etat</b>	<b>5,2941%</b>	<b>270 000,00</b>
<b>Région Grand Est</b>	<b>5,2941%</b>	<b>270 000,00</b>
<b>Département</b>	<b>5,2941%</b>	<b>270 000,00</b>
<b>M2A</b>	<b>1,7647%</b>	<b>90 000,00</b>
<b>La Confédération suisse</b>	<b>29,4118%</b>	<b>1 500 000,00</b>
<b>EAP</b>	<b>23,5294%</b>	<b>1 200 000,00</b>
<b>SNCF Réseau</b>	<b>0,0000%</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>	<b>5 100 000,00</b>

Les clés de répartition sont arrondies à 4 chiffres après la virgule, les montants en euros courants prévalent.

Les clés de répartition précitées sont uniquement valables pour la phase d'étude couverte par la présente convention. Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux phases ultérieures du projet. Le projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport est un projet de développement et à ce titre SNCF Réseau n'est pas autorisée par les textes à participer financièrement au projet. En conséquence, SNCF Réseau ne peut pas porter le risque sur le financement européen, en l'occurrence les fonds INTERREG ci-dessus mentionnés.

SNCF Réseau assure la gestion administrative du concours financier du Programme INTERREG V Rhin Supérieur. A cet effet SNCF Réseau mettra en œuvre toutes les actions nécessaires à la perception de l'intégralité du financement INTERREG V Rhin supérieur auprès de l'autorité de gestion de ce programme. SNCF Réseau attire l'attention des autres Parties sur les règles contraignantes liées à la gestion de ce financement induisant une incertitude sur la part de financement qui sera effectivement récupérée au titre du Programme INTERREG V Rhin Supérieur. En particulier, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue d'un audit éventuel a posteriori.

Si le concours financier du Programme INTERREG V Rhin Supérieur devait se révéler être d'un montant inférieur à celui prévu dans le plan de financement ci-dessus, et sous réserve que la responsabilité exclusive de SNCF Réseau ne soit pas avérée, les Parties s'engagent à prendre en charge l'intégralité de la part de financement non couvert par le Programme INTERREG V Rhin Supérieur à due concurrence de leur participation respective au financement des études telle que figurant ci-dessus. Cette adaptation du plan de financement se matérialisera par la contractualisation d'un avenant à la présente convention, sur demande de SNCF Réseau, adressée par courrier aux Parties.

Dans le cadre du financement INTERREG V Rhin Supérieur, le périmètre EAP (500 000 € courants) sera financé par fonds propres de l'EAP et par conséquent n'est pas intégré dans l'assiette éligible.

En conséquence, la contribution de 500 000 € courants de l'EAP dans son périmètre sont déduits de sa participation totale (1 200 000 € courants) dans les appels de fonds.



### **6.3 Gestion des écarts**

*L'épidémie de Covid 19 qui sévit actuellement engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties, conviennent :*

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer de déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dû à la pandémie Covid 19*
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie Covid 19.*

*Par dérogation, l'article 7.3 des conditions générales ne s'applique pas (pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU en cas de non- respect du coût, délais de réalisation et de l'objectif de l'opération ) en cas d'écarts liés à la pandémie de Covid 19. Il appartient à SNCF Réseau de fournir les justificatifs utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19.*

*Les autres clauses des conditions générales restent valides et l'application de la présente clause ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF RESEAU.*

*La crise sanitaire liée au covid 19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau, en informe les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt de l'opération, et déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec les partenaires, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 11 des conditions générales.*

*Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus ».*

Par ailleurs, en cas de risque de dépassement du besoin de financement indiqué à l'article 6.1 précédent en cours de réalisation des études, les maîtres d'ouvrage informent préalablement les co-financeurs et les sollicitent pour la mobilisation d'un financement complémentaire.

## **ARTICLE 7. APPELS DE FONDS**

---

### **7.1 Modalités d'appels de fonds**

Les modalités d'appels de fonds sont précisées à l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

## 7.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL Grand Est Service Transports Pôle Mobilité 14 rue du bataillon de marche n°24 – BP 10001 67050 STRASBOURG CEDEX	Utilisation du portail Chorus Pro : <a href="http://www.chorus-pro.gouv.fr">www.chorus-pro.gouv.fr</a>	<a href="mailto:bop203-chorus.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr">bop203-chorus.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr</a>
		Code service exécutant : <b>EALCPM057</b>	
		Numéro SIRET DREAL Grand Est : <b>130 010 259 00021</b>	
		Numéro engagement juridique (EJ) :	
La Confédération	Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) c/o Centre de services en matière de finances du DFF CH – 3003 Berne	Office fédéral des transports, Division Infrastructure, Sect. Grands Projets	<a href="mailto:benedikt.beer@bav.admin.ch">benedikt.beer@bav.admin.ch</a>
Région Grand Est	1, place Adrien ZELLER B.P. 91006 / F 67070 Strasbourg Cedex	DGA Mobilités – MAF .....	03 88 15 66 36 .....
Département	Le Département 100 Avenue d'Alsace 68000 COLMAR	DEAA - ATT	03 89 30 69 81 <a href="mailto:payen@haut-rhin.fr">payen@haut-rhin.fr</a>
M2A	2 rue Pierre et Marie Curie - BP 90019 - 68948 Mulhouse Cedex 9	Pôle Mobilités et Transports	03.69.77.60.09 Fax : 03.69.77.60.02 <a href="mailto:gaelle.sarrant@mulhouse-alsace.fr">gaelle.sarrant@mulhouse-alsace.fr</a>
EAP	BP 60120 68304 Saint-Louis Cedex	Service Accessibilités et mobilités terrestres	03.89.90.27.91 <a href="mailto:pahillaert@euroairport.com">pahillaert@euroairport.com</a>
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean- Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats - Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

### Comptable assignataire et imputation budgétaire pour l'Etat

Pour l'État, le comptable assignataire de la dépense est le Directeur départemental des finances publiques de la Moselle.

### 7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat		
Confédération		
Région	Information transmise à SNCF Réseau	Information transmise à SNCF Réseau
Département	226 800 019 00227	FR 68 22 68 000 19
M2A	200 023 281 00013	
EAP	778 971 424 00016	FR 81 778 971 424
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

### 7.4 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 10 des **Conditions générales** :

**Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs** dans un délai de 6 mois à compter de la date de signature de la présente convention par le dernier signataire, si les maîtres d'ouvrage n'ont pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation des études, soit d'une justification de leur report.

## **ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

---

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier recommandé avec accusé de réception à :

Pour l'Etat français

Nom : JONAS Michel

Adresse : DREAL Alsace/Service Transports  
BP 81005/F, 67070 Strasbourg Cedex

Tél : 03 88 13 07 83  
E-mail : [michel.jonas@developpement-durable.gouv.fr](mailto:michel.jonas@developpement-durable.gouv.fr)

Pour la Région Grand Est

Nom : BURESI Valérie  
Adresse : 1, place Adrien Zeller, BP 91006, 67070 Strasbourg Cedex  
Tél : 03 88 15 67 28  
E-mail : [valerie.buresi@grandest.fr](mailto:valerie.buresi@grandest.fr)

Pour le Département du Haut-Rhin

Nom : Christophe PAYEN  
Adresse : BP 20351, 68006 Colmar Cedex  
Tél : 03 89 30 69 81  
E-mail : [payen@haut-rhin.fr](mailto:payen@haut-rhin.fr)

Pour Mulhouse Alsace Agglomération

Nom : CHAUVY Pascal  
Adresse : 2 rue Pierre et Marie Curie, 68948 Mulhouse Cedex 9  
Tél : 03 89 32 59 20  
E-mail : [pascal.chauvy@mulhouse-alsace.fr](mailto:pascal.chauvy@mulhouse-alsace.fr)

Pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Nom : HILLAERT Paul-Antoine  
Adresse : BP 60120, 68304 Saint Louis cedex  
Tél :  
E-mail : [PAHillaert@euroairport.com](mailto:PAHillaert@euroairport.com)

Pour la Confédération suisse

Nom : TINGUELY Martin  
Adresse : Office fédéral des transports  
CH-3003 Berne  
Tél : +41.58.481.34.20  
E-mail : [martin.tinguely@bav.admin.ch](mailto:martin.tinguely@bav.admin.ch)

**Pour SNCF Réseau**

Marc BIZIEN  
Directeur territorial Grand Est  
15 rue de Francs Bourgeois 67082 Strasbourg Cedex

**Fait, en 7 exemplaires originaux,  
Le  
Pour l'Etat**

La Préfète de Région Grand Est

Josiane CHEVALIER

**Fait, en 7 exemplaires originaux,  
Le  
Pour la Confédération Suisse**

Le Directeur de l'Office fédéral des Transports

Peter FÜGLISTALER

**Fait, en 7 exemplaires originaux,  
Le  
Pour la Région Grand Est**

Le Président du Conseil Régional

Jean ROTTNER

**Fait, en 7 exemplaires originaux,  
Le  
Pour le Département du Haut-Rhin**

Le Président du Conseil départemental



**Fait, en sept exemplaires originaux,  
Le  
Pour Mulhouse Alsace Agglomération**

Le Président de la Communauté d'agglomération

Fabian JORDAN

**Fait, en sept exemplaires,  
Le  
Pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse**

Le Président du Conseil d'administration

Le Vice-Président du Conseil d'administration

Luc GAILLET

Raymond CRON

**Fait, en sept exemplaires,  
Le  
Pour SNCF Réseau**

Le Directeur général délégué

Alain QUINET