



Conseil départemental



Haut-Rhin

**CONVENTION ATTRIBUTIVE D'UNE SUBVENTION POUR LA REALISATION DES
TRAVAUX DU PROGRAMME
« EXTENSION DE LA LIGNE 3 DU TRAMWAY DE BALE JUSQU'A LA GARE DE
SAINT-LOUIS »**

ENTRE

Le Département du Haut-Rhin, sis 100 avenue d'Alsace – BP 20351 – 68006 COLMAR Cedex, représenté par le Président du Conseil départemental, Monsieur Eric STRAUMANN, autorisé par une délibération de la Commission Permanente en date du 7 octobre 2016,

Ci-après dénommé « le Département »

D'une part

ET

La Communauté d'Agglomération des Trois Frontières, sise Place de l'Hôtel de Ville - BP 50199 - 68305 SAINT-LOUIS Cedex, agissant en qualité de maître d'ouvrage, représentée par son Président en exercice Monsieur Alain GIRNY, ayant toutes compétences à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « le bénéficiaire » ou « la CA3F »

D'autre part,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L.1111-10 relatif aux modalités de participations financières des collectivités territoriales en faveur de projets d'investissement portés par des personnes publiques ;

Vu le règlement financier du Conseil départemental ;

Vu l'arrêté en date du 22 mai 2015 du Préfet du Haut-Rhin déclarant d'utilité publique les travaux et acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis ;

Vu la délibération n°CG-2016-3-3-4 du Conseil départemental en date du 24 juin 2016 relative à la participation départementale au prolongement de la ligne n°3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis,

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

PREAMBULE

Le territoire de la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières et de Bâle rassemble près de 220 000 habitants et 166 000 emplois. Les réflexions déjà menées et en cours sur l'évolution de ce territoire montrent des perspectives de développement importantes qui justifient la réflexion sur la question des déplacements.

Afin de proposer un transport public de plus en plus attractif, les instances politiques de Bâle ont décidé d'étendre son réseau notamment au nord et au sud de l'agglomération, d'où viennent de nombreux transfrontaliers utilisateurs de véhicules particuliers en proposant la mise en place d'une ligne de tramway permettant une correspondance transfrontalière, complétée par la création d'un pôle multimodal au niveau de la gare de Saint-Louis destiné à capter les flux automobiles en amont de la ville de Bâle.

Dans ce cadre, la Communauté d'Agglomération des Trois-Frôngières (CA3F), en sa qualité d'autorité organisatrice des transports urbains, a été saisie par les autorités suisses (en particulier par le Canton de Bâle-Ville) d'un projet d'extension des réseaux ferrés dans le cadre du développement de la desserte de transport en commun.

Cette perspective d'évolution du réseau de tramway a par ailleurs été envisagée sur la base des orientations inscrites au Schéma de Cohérence Territoriale approuvé par délibération le 20 juin 2013. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) prévoit le développement des infrastructures de déplacements en réponse aux enjeux que sont notamment le renforcement des transports en commun et de manière qualitative des transports publics urbains et interurbains ainsi que le développement de l'intermodalité (en particulier à la gare de Saint Louis).

Le projet d'extension de la ligne n°3 du réseau de tramway bâlois jusqu'à la gare de Saint-Louis, qui prévoit de prolonger la ligne 3 entre son terminus actuel en direction de la gare de Saint-Louis sur une longueur de 3,4 dont 2,6 kilomètres sur le territoire français. Sa mise en service est prévue fin 2017.

Les enjeux liés à l'extension de la ligne de tram 3 sont multiples dans la mesure où cette opération d'infrastructure de transport :

- participe à la rénovation ou à la dynamisation des quartiers qu'il traverse en structurant les aménagements et en renforçant les centralités ;
- s'inscrit dans le programme de mise en valeur paysagère d'une vaste zone urbaine dans un contexte transfrontalier ;
- prend notamment en compte deux axes majeurs de développement de l'agglomération de Saint-Louis : le quartier des Lys et le Technoport ;

- contribue au développement du pôle d'échange intermodal en gare de Saint-Louis.

Par délibération du 13 novembre 2013, le Conseil de communauté a approuvé l'avant-projet de l'opération et arrêté à un total de 33 195 000 € HT valeur juillet 2013 le coût des travaux. Le budget global de l'opération ayant été fixé à 44 384 000 € HT valeur juillet 2013 hors aléas.

Compte tenu des modifications de programme intervenues au cours des études de projet (dont notamment l'aménagement d'un cheminement couvert à l'ouest de la gare au droit du terminus provisoire et du parking), le Conseil de communauté a arrêté, dans sa séance du 3 septembre 2014, à 37 621 000 € HT valeur septembre 2014, le coût des travaux d'infrastructure. Le budget global de l'opération étant porté à 48 660 000 € HT valeur septembre 2014.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la CA3F procédera à la réalisation d'extension ligne n°3 du réseau de tramway bâlois jusqu'à la gare de Saint-Louis définie comme ci-dessus, ainsi que les modalités par lesquelles le Département du Haut-Rhin apportera son concours financier à la réalisation de ce projet.

ARTICLE 2 – CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION

L'opération telle que figurant au plan joint en annexe 1 consiste en un prolongement de l'infrastructure de la ligne 3 du tramway bâlois existant au-delà de la station terminus actuelle (à une distance d'environ 550 mètres de la frontière) vers le quartier de Bourgfelden puis vers la nouvelle centralité, autour de l'avenue du Général de Gaulle et de la rue Saint-Damien et enfin en direction de la gare de Saint-Louis par le boulevard de l'Europe.

Il présente les caractéristiques suivantes : Longueur : 3,4 km en site propre dont 800 mètres sur en territoire suisse et 2,6 kilomètres sur le territoire français

- Cinq nouvelles stations sont créées dont quatre côté français, comme suit :
 - o la station "Saint-Exupéry", placée avant le carrefour avec la rue Hurst, permettra la desserte optimale de l'ensemble des équipements publics de la rue Saint-Exupéry (collège, centre nautique) ainsi que le lycée Jean-Mermoz ;
 - o la station "place Jean Mermoz" est implantée au cœur du quartier d'habitation et en liaison directe avec les commerces et services existants ;
 - o la station " Avenue du Général de Gaulle/Rue du Soleil" est insérée au niveau du giratoire à l'angle boulevard de l'Europe. L'insertion du tramway sur cette section comporte une station en deux parties avec un quai dans l'avenue du Général De Gaulle (direction gare de Saint-Louis) et l'autre quai sur le boulevard de l'Europe (direction Bâle).
 - o la station "Gare de Saint-Louis", située à l'ouest de la gare ferroviaire représente le terminus de la ligne. Elle a pour objectif de créer la meilleure desserte de la gare possible pour les usagers du tramway, des bus et des navettes aéroport, tout en préservant les possibilités de

stationnement et de développement du parking relais. Le tracé de la plateforme du tramway est ainsi amené au plus près de l'accès Ouest de la gare. Cette disposition permet d'offrir la distance et le temps de correspondance les plus courts entre la station du tramway et les quais de la gare de Saint-Louis.

Les enjeux liés à l'extension de la ligne de tram 3 sont multiples dans la mesure où cette opération d'infrastructure de transport :

- participe à la rénovation ou à la dynamisation des quartiers qu'il traverse en structurant les aménagements et en renforçant les centralités ;
- s'inscrit dans le programme de mise en valeur paysagère d'une vaste zone urbaine dans un contexte transfrontalier ;
- prend notamment en compte deux axes majeurs de développement de l'agglomération de Saint--Louis : le quartier des Lys et le Technoport.

Niveau de service

L'amplitude quotidienne de fonctionnement habituel du réseau tramway bâlois est de 5 heures 30 à minuit à une fréquence de 7 minutes 30 en heure de jour (de 5 heures 30 à 20 heures) et à une fréquence de 15 minutes en heure du soir (de 20 heures à minuit).

Le programme d'exploitation du projet d'extension de la ligne 3 du tramway permettra de faire circuler le tramway toutes les 15 minutes pendant la journée et toutes les 30 minutes entre 20 heures et minuit de la frontière jusqu'à la gare de Saint-Louis. En d'autres termes, la nouvelle ligne sera exploitée selon les fréquences actuelles sur le territoire bâlois jusqu'à la frontière (boucle de retournement) c'est-à-dire toutes les 7 minutes 30. Puis, un tramway sur deux continuera sur la partie française vers la gare de Saint-Louis, soit un tramway toutes les 15 minutes.

Les premières estimations de temps de parcours affichent un temps d'environ 10 minutes entre la frontière et la gare de Saint-Louis. Les temps de parcours de la ligne seront de 35 minutes de temps de terminus à terminus (9,919 km, soit une vitesse commerciale de 16,8 km/h) et 20 minutes de temps de parcours de la gare de Saint-Louis à « Barfüsserplatz », nœud important du réseau reliant la quasi-totalité des lignes du réseau bâlois.

Matériel

L'exploitation et la maintenance de la ligne 3 du réseau bâlois en France seront assurées dans le cadre d'une convention tripartite à intervenir entre, d'une part, la CA3F et le canton de Bâle Ville, les deux collectivités publiques en charge de l'organisation des transports urbains et, d'autre part, BVB, la société publique qui construit et exploite pour le compte du canton de Bâle Ville le réseau de transport bâlois.

En effet, le prolongement de la ligne 3 à Saint-Louis sur le territoire de la CA3F y étend non seulement une ligne mais un réseau intégré. La convention organisant l'exploitation de la ligne 3 étendra à son prolongement en France l'ensemble des missions qu'assure BVB à Bâle pour le compte du canton, en adaptant ses modalités au contexte et aux besoins de la CA3F.

Le matériel roulant choisi pour ce projet est un tramway Flexity 2 (Bombardier). La capacité des tramways Flexity de BVB utilisée sur la ligne 3 sera de 250 personnes. Les véhicules présentent une longueur maximale de 42 m pour une largeur de 2,3 m.

Le parc dont BVB a passé commande sera de 60 véhicules Flexity et s'insèrera dans un parc global de 114 rames dont BVB est propriétaire et assure la maintenance. L'exploitation de l'extension nécessite la mise en œuvre de deux rames.

ARTICLE 3 – OBLIGATIONS DU PORTEUR DU PROJET

Le bénéficiaire s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des moyens mentionnés dans la présente convention et à respecter l'ensemble des obligations.

En particulier, le bénéficiaire devra :

- mettre en œuvre son projet conformément aux éléments techniques étayant la demande de subvention ;
- intégrer conformément aux dispositions de l'article 11, dans toute communication (notamment sous forme de publication papier ou électronique) relative à la mise en œuvre du projet, la mention explicite du soutien financier du Conseil départemental et du soutien des autres partenaires publics.

ARTICLE 4 : DISPOSITIONS FINANCIERES

4.1 Evaluation du montant total de l'opération

Le coût prévisionnel global des travaux s'élève à 48,66 M€ aux conditions économiques de septembre 2014, se décomposant comme suit :

Nature de la dépense	Montant (M€)
Maîtrise d'ouvrage	6,40
Maîtrise d'œuvre	2,66
Foncier et emprises	2,00
Total hors travaux	11,06
Déviations réseaux	0,30
Travaux préparatoires	2,50
Ouvrages d'art	2,00
Plateforme	2,70
Voie	5,10
Revêtement en site propre	1,90
Voirie hors site propre	8,00

Equipements urbains	1,50
Signalisation	0,90
Stations	0,90
Energie traction	3,70
Courants faibles PCC	1,60
Parking 350 places	4,60
Opérations induites	1,90
Total travaux	37,60
TOTAL HT	48,66

4.2 Financement de l'opération

Le plan de financement prévisionnel de l'opération est le suivant :

Partenaires	M€ HT	%
o Suisse (Confédération)	17,03 M€	35,00%
o Suisse (Canton de Bâle-Ville/Pendlerfonds)	1,64 M€	3,37%
o Régie transport bâlois (BVB)	1,00 M€	2,06%
o Europe (Interreg)	3,00 M€	6,17%
o Etat	5,73 M€	11,78%
o Région	3,50 M€	7,19%
o Département du Haut-Rhin	3,50 M€	7,19%
o CA3F	10,72 M€	22,03%
o Ville de St-Louis	2,54 M€	5,21%
TOTAL	48,66 M€	100,00%

Le Département attribue à l'opération une subvention forfaitaire non révisable et non actualisable d'un montant maximal de 3,5 M€ correspondant à un taux de 7,19 % du montant d'investissement prévisionnel total de 48,66 M€ HT (conditions économiques septembre 2014). Elle est également exclusive de toute aide financière pour la construction des autres 390 places de stationnement envisagées dans le parking-relais.

ARTICLE 5 : MODALITES DE PAIEMENT DE LA SUBVENTION

Cette subvention d'investissement est liquidée de la façon suivante :

La contribution du Département au financement des travaux dont le coût figure à l'article 4.2 ci-avant revêtira la forme d'acomptes et d'un solde versés à la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières dans les conditions suivantes :

- acompte n°1 : un 1^{er} appel de fonds correspondant à 5,71 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 200 000 € sera versé en 2017 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;

- acompte n°2 : un 2^{ième} appel de fonds correspondant à 5,71 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 200 000 € sera versé en 2018 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;
- acompte n°3 : un 3^{ième} appel de fonds correspondant à 14,86 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 520 000 € sera versé en 2019 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;
- acompte n°4 : un 4^{ième} appel de fonds correspondant à 14,86 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 520 000 € sera versé en 2020 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;
- acompte n°5 : un 5^{ième} appel de fonds correspondant à 14,86 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 520 000 € sera versé en 2021 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;
- acompte n°6 : un 6^{ième} appel de fonds correspondant à 14,86 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 520 000 € sera versé en 2022 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;
- acompte n°7 : un 7^{ième} appel de fonds correspondant à 14,86 % du montant de la participation prévue à l'article 4.2, soit 520 000 € sera versé en 2023 sur présentation d'un certificat d'avancement des travaux visé par la CA3F ;
- le solde en 2024 de 500 000 € correspondant à 14,28% de la participation départementale sera versé sur production des documents suivants :
 - Rapport final de réalisation de l'opération ;
 - Justification des dépenses encourues pour la totalité des dépenses éligibles, d'un état définitif, signé de la personne habilitée, récapitulant les dépenses et les recettes réalisées par le bénéficiaire et justifiées par un état des factures acquittées.

ARTICLE 6 : DELAIS D'EXECUTION DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel fixant l'exécution des travaux de 2015 à 2017 figure en annexe 2 de la présente convention.

La CA3F devra informer le Département de la date de début et de fin d'exécution du projet subventionné. Si, à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la signature de la présente convention, l'opération n'a reçu aucun commencement d'exécution, la subvention sera caduque.

ARTICLE 7 : MODALITES DE CONTROLE ET DE SUIVI

Le bénéficiaire de la subvention peut être soumis au contrôle des délégués de la collectivité qui l'a accordée. A cet effet, le Département peut se faire communiquer sur simple demande tout acte, contrat, facture ou document attestant de la bonne exécution de l'opération et faire procéder par ses délégués à toute vérification sur pièce ou sur place.

En cas de modification du plan de réalisation, le bénéficiaire s'engage à en informer dans les plus brefs délais le service instructeur et à lui communiquer les éléments.

ARTICLE 8 : REVERSEMENT DE LA SUBVENTION

En cas de non-respect d'un des délais prévus par la présente convention, le bénéficiaire :

- ne peut prétendre au versement de la subvention ou au versement du solde de la subvention
- doit rembourser les sommes indûment perçues.

Si le contrôle sur pièces transmises par le bénéficiaire ou les contrôles sur place effectués par le Département le conduisent à constater la non-exécution totale ou partielle de l'opération subventionnée ou le non-respect par le bénéficiaire d'une disposition du règlement financier, le bénéficiaire :

- ne peut prétendre au versement du solde de la subvention ;
- doit rembourser les sommes indûment perçues.

ARTICLE 9 : DEVOIR D'INFORMATION

Le bénéficiaire s'engage à prévenir dans les meilleurs délais le Département de toute modification importante matérielle, financière, ou technique affectant le programme aidé (changement de dénomination sociale du bénéficiaire, adoption de nouveaux statuts, changement d'adresse, etc.).

Toute modification de l'objet de la subvention, doit être acceptée par le Département et doit faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 10 : RESPONSABILITE DU DEPARTEMENT

L'aide financière apportée par le Département à cette opération ne peut entraîner sa responsabilité à aucun titre, que ce soit pour un quelconque fait ou risque, préjudiciable au titulaire ou à un tiers, pouvant survenir en cours d'exécution.

ARTICLE 11 : MODALITES D'INFORMATION DU PUBLIC

En cas de diffusion de documents d'information et de communication destinés au public concernant l'opération subventionnée par le Département, le bénéficiaire devra faire état de l'aide du Conseil départemental par tout moyen autorisé par l'institution, par exemple, l'apposition du logo départemental.

En particulier les panneaux de chantier et les panneaux définitifs comporteront l'indication de l'aide départementale et devront faire figurer le logo départemental et celui des autres financeurs de façon identique.

La communication valorisant l'intervention du Département sera effectuée par tout moyen à la disposition du bénéficiaire : affichage au siège de la CA3F, parution d'une information sur les différents bulletins communautaires, web média, parution dans la presse et affichage permanent sur le lieu du projet.

Le bénéficiaire autorise le Département à effectuer tout enregistrement visuel ou sonore de l'opération subventionnée qu'elle jugera utile. Il autorise également la diffusion de ces enregistrements par les soins du Département ou de ses représentants dûment autorisés.

ARTICLE 12 : DATE D'EFFET ET RESILIATION DE LA CONVENTION

La présente convention est exécutoire à compter de la date de notification à la CA3F de l'un des deux originaux dûment signés par les deux parties.

La convention prend fin par le versement du solde de la subvention à la CA3F, par le remboursement effectif des éventuelles sommes indûment perçues en application de l'article 8 de la présente convention, par la résiliation de la convention à l'initiative du bénéficiaire renonçant à la subvention ou par la résiliation unilatérale et de plein droit par le Département dans le cas où les engagements visés par la présente convention ne seraient pas respectés.

Dans ce dernier cas, cette résiliation prend effet à sa notification par lettre recommandée avec accusé de réception au bénéficiaire de la subvention.

La résiliation mettra fin à l'aide apportée par le Département qui pourra exiger le reversement des sommes versées non encore engagées.

A Colmar, le

Pour le Département du Haut-Rhin,
Le Président du Conseil départemental,

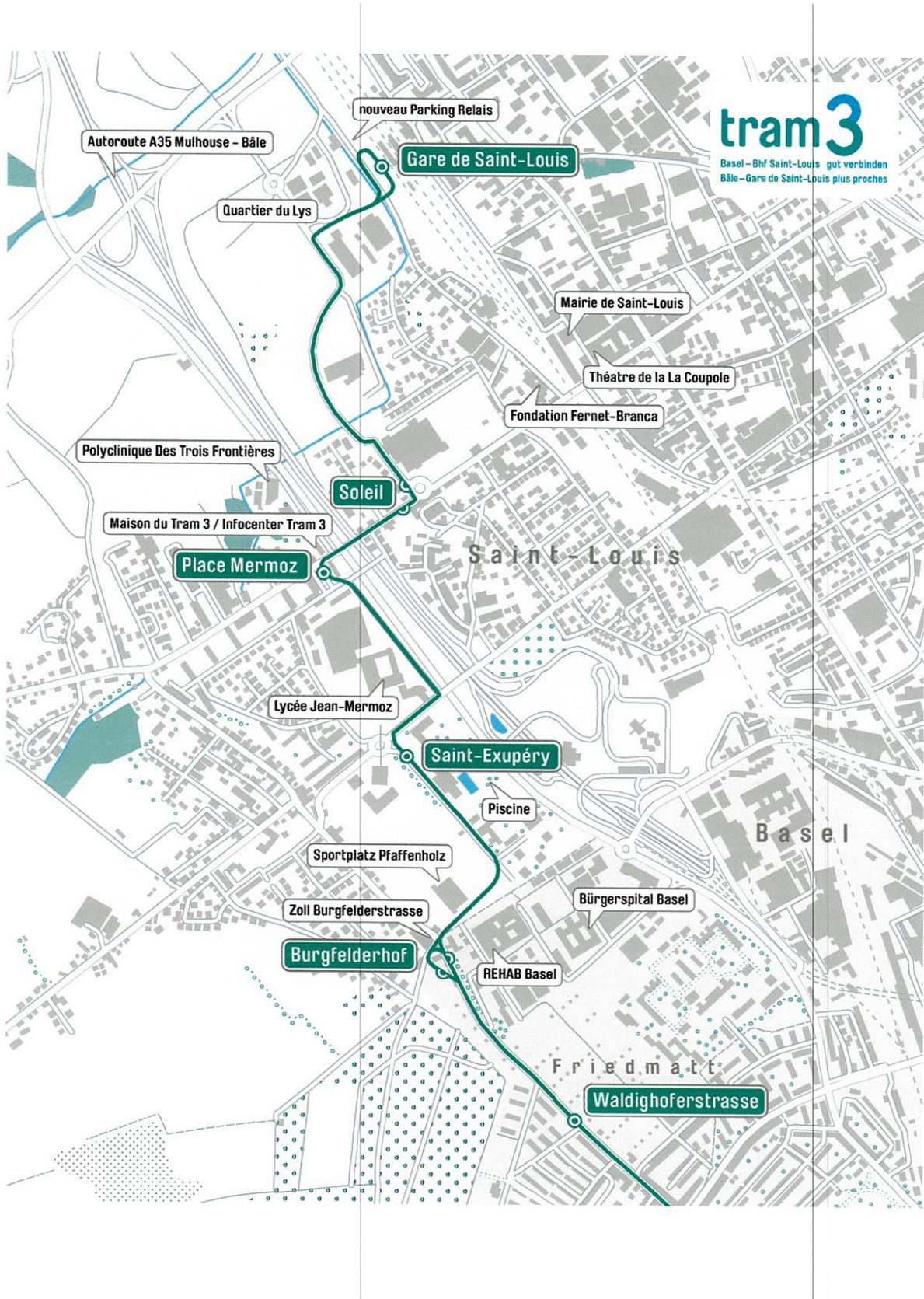
Eric STRAUMANN

A SAINT-LOUIS, le

Pour la Communauté d'Agglomération des Trois
Frontières
Le Président,

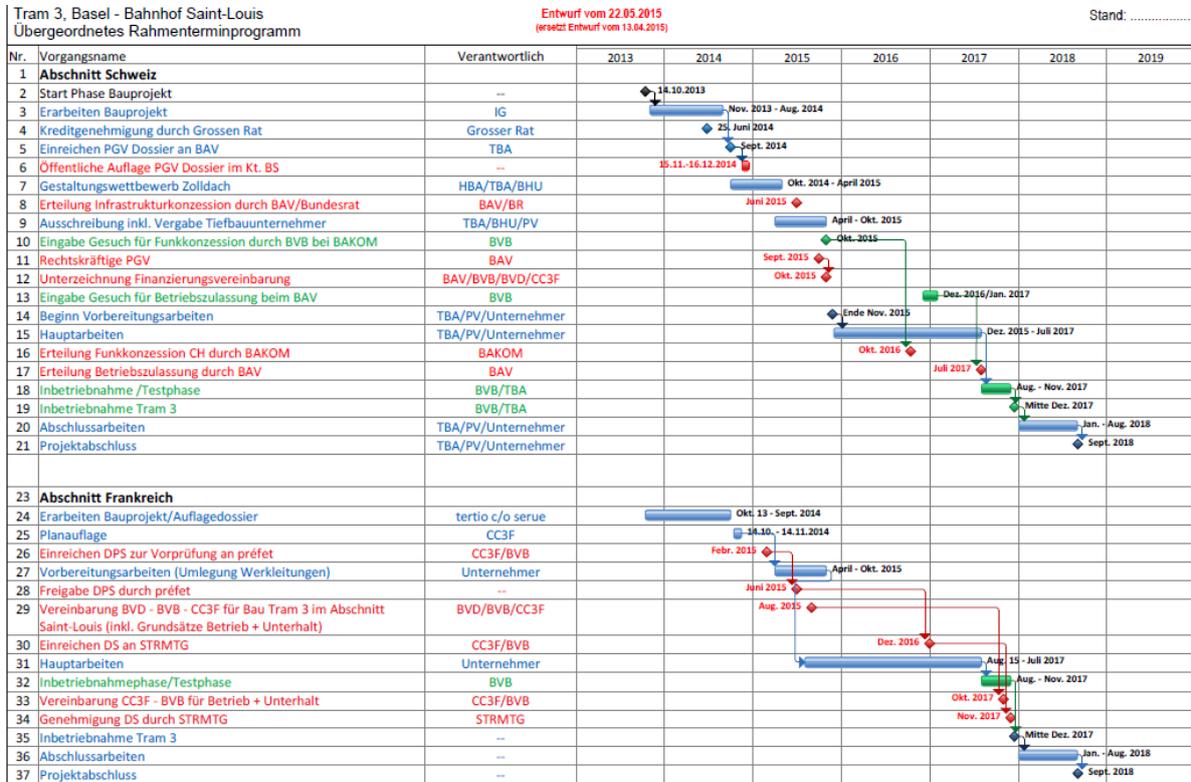
Alain GIRNY

ANNEXE 1 - SCHEMA DE L'EXTENSION



ANNEXE 2 – CALENDRIER DES TRAVAUX

Planning général transfrontalier



Planning travaux France

EXTENSION DE LA LIGNE 3 DU TRAM BÂLOIS JUSQU'À LA GARE DE SAINT-LOUIS

PLANNING DES TRAVAUX

