

Service instructeur

Mission Grands Equipements

Service consulté

3^{ème} Commission

N° CG-2010-3-3-1

**RACCORDEMENT FERRE DE L'EUROAIRPORT
FINANCEMENT DES ETUDES PREALABLES**

Résumé : *Le présent rapport propose de participer au financement des études préalables du projet de raccordement ferré de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.*

Depuis de nombreuses années, nous militons aux côtés des partenaires français, suisses et allemands pour la mise en œuvre d'un raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, permettant aux voyageurs, ainsi qu'aux salariés employés dans les différentes entreprises localisées sur la plate-forme, de pouvoir disposer d'une offre de transport collectif rapide et sans rupture de charge.

L'augmentation régulière du nombre de passagers (1 million de passagers en 1984, 2 millions en 1992, 3 millions en 1998 et 4 millions de passagers en 2006) ainsi que le développement sur la plate-forme d'un pôle industriel aéronautique employant plus de 6 500 personnes, sont autant d'éléments qui renforcent la pertinence d'une desserte ferroviaire directe de l'EuroAirport, à l'exemple des aéroports de STRASBOURG, ZURICH ou FRANCFORT.

Il convient également de savoir qu'un accès ferroviaire permet d'étendre la zone de chalandise et donc de capter de nouvelles clientèles.

Le coût de projet qui a été estimé à 171 M€ doit être actualisé, et des études techniques complémentaires restent à mener, notamment en matière d'exploitation.

Par ailleurs, l'Etat a indiqué que ce projet est susceptible de nécessiter la saisine de la Commission nationale du débat public, et qu'à cette fin des investigations sont à réaliser pour comparer les avantages de ce projet à ceux d'autres solutions modales de desserte.

Sur ce point, j'ai fait part au Préfet de région, qui présidera le comité de pilotage des études, de notre vif souhait d'éviter l'engagement d'études, de procédures, et /ou de dépenses qui ne seraient pas indispensables à la mise en œuvre opérationnelle du projet de raccordement ferré, ou qui risqueraient d'affaiblir ou de retarder les perspectives de sa réalisation.

Ainsi qu'il ressort du projet de convention joint en annexe, le coût de l'ensemble de ces études qui a été évalué à 1 100 005 €, est réparti comme suit :

- Etat 120 000 €
- Région Alsace..... 120 000 €
- Département du Haut-Rhin 120 000 €
- Confédération helvétique..... 250 000 €
- EuroAirport..... 86 670 €
- Europe (programme Interreg) 403 335 €

La contribution attendue de notre collectivité représente 29,752 % de la part de financement relevant des partenaires français et qui s'élève au total à 403 335 €. La contribution de l'EuroAirport est comptée pour moitié en part française et pour moitié en part suisse.

Pour ce qui concerne le programme Interreg, Réseau Ferré de France, en sa qualité de maître d'ouvrage du projet, a procédé au dépôt de la demande de concours, et il est prévu que si l'engagement financier européen devait être inférieur au montant sollicité (soit 403 335 €), les cofinanceurs français prennent en charge le différentiel au prorata de leurs participations respectives. Par ailleurs, si des retards devaient intervenir dans les versements des fonds Interreg, les frais financiers seraient à la charge des cofinanceurs.

La contribution de notre collectivité s'imputera sur la ligne « Etudes préparatoires et prospectives » inscrite dans le cadre du contrat de projets avec une dotation de 0,5 M€. L'ouverture de l'autorisation de programme correspondante à cette inscription est sollicitée sur le programme A093.

Compte tenu de l'importance des enjeux d'attractivité et de développement économique que représente l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour notre territoire, je vous propose :

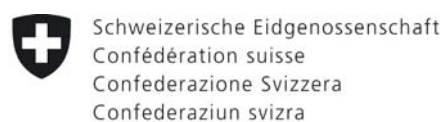
- d'accepter de contribuer à hauteur de 29,752 % de la part de financement française, soit à titre prévisionnel 120 000 €, au financement des études préalable du projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ;
- d'approuver les termes de la convention jointe en annexe ;
- de m'autoriser à signer cette dernière ainsi que tout document relatif à ce dossier ;
- d'ouvrir une autorisation de programme de 0,5 M€ sur le programme A093, sachant que les crédits de paiement pour 2010 seront prélevés sur les enveloppes existantes du chapitre 204 et programme 1342 ;
- de donner délégation à la Commission Permanente pour le suivi de ce dossier.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT



Charles BUTTNER



Conseil Général



Haut-Rhin



Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport
Convention de financement
relative aux études préalables

n°XXXXXX

Entre

SPIRE n° 404452	ARCOLE n°
-----------------	-----------

• **L'ETAT**, ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement durable et de la Mer, représenté par Monsieur Pierre-Etienne BISCH, Préfet de la région Alsace;

• **La Région Alsace**, dont le siège est 1, place Adrien Zeller – BP 91006-, 67070 STRASBOURG Cedex ci-après dénommée "La Région" représentée par Monsieur Philippe RICHERT Président du Conseil Régional, agissant en vertu de la décision de la commission permanente du Conseil Régional en date du.....;

• **Le Département du Haut-Rhin**, dont le siège est 100, avenue d'Alsace, BP 20351, 68006 Colmar Cedex ci -après dénommée « Le Département » représenté par Monsieur Charles Buttner, Président du Conseil Général du Haut-Rhin, agissant en vertu de la décision de l'Assemblée Plénière du Conseil Général du.....;

• **L'EuroAirport Bâle-Mulhouse**, dont le siège est BP 60120, 68304 Saint Louis Cedex, ci après dénommé « l'EAP » représenté par Monsieur Jean-Pierre Lavielle, Président du Conseil d'Administration, agissant en vertu de la décision du.....et Monsieur Eduard Belser, vice-président du Conseil d'administration;

• **La Confédération suisse**, représentée par Monsieur Dr. Peter Füglistaler, Directeur de l'Office fédéral des transports « OFT », CH-3003 Berne.

d'une part,

et :

• **Réseau Ferré de France**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du Commerce de NANTERRE sous le n° B. 412.280.737 (97 B 02853), dont le siège est situé au 92, avenue de France, 75648 Paris Cedex 13, ci-après dénommé « RFF » et représenté par le Directeur régional Alsace, Lorraine Champagne Ardenne, Monsieur Philippe LAUMIN, par délégation de son Président ;

d'autre part



Vus :

La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,

Le contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, de la région Alsace en date du 15 février 2007

PREAMBULE

L'aéroport international de Bâle – Mulhouse (EuroAirport – 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 (sa fréquentation est d'environ 4 millions de passagers par an, dont 55% de/vers la Suisse, 25% de vers la France, 20% de/vers l'Allemagne), c'est aussi un important pôle industriel aéronautique de maintenance et d'habillage des avions (6 500 personnes travaillent sur la plateforme aéroportuaire, dont deux-tiers résident en France).

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 Fribourg (Allemagne).

Entre 2002 et 2005, à la suite d'un accord entre les ministres français et suisse chargés des transports, Réseau ferré de France (RFF) a mené des études de faisabilité technique et socio-économique du projet de raccordement ferroviaire de l'EAP dont le comité de pilotage était présidé par le Préfet de la région Alsace. Lors de sa réunion conclusive du 8 décembre 2005, ledit comité de pilotage a pris en considération la solution dite de «raccordement long enterré ou semi-enterré» à la ligne existante entre Mulhouse et Bâle, d'une longueur de 7 km environ, avec une gare au contact de l'aérogare. Son coût a été estimé de 180 à 220 M€2002 (soit 210 à 250 M€2007), sans qu'un plan de financement n'ait été établi à ce stade.

Compte-tenu du caractère stratégique qu'il voit dans ce projet pour la compétitivité de la plateforme aéroportuaire et sa spécificité binationale, l' EAP a depuis fait réaliser - en lien avec les principaux partenaires -, en 2007, des études complémentaires portant sur l'optimisation des coûts de réalisation du projet de raccordement ferroviaire et la faisabilité d'une réalisation par étapes. Ces études, confiées à des prestataires extérieurs (École polytechnique fédérale de Lausanne et Inexia) ont conduit l'EAP à présenter fin 2008 un projet modifié dont le coût est estimé à 171 M€2007.

L'EAP a également engagé une étude d'actualisation des prévisions de trafics aérien et terrestre selon les différents modes, dans l'hypothèse de son raccordement ferroviaire direct, en concertation avec les principaux partenaires du projet.

Parallèlement, l'Etat a décidé la relance des études et a réuni le Comité de pilotage tri-national le 30 juin 2010.

Il s'agit de confirmer le coût du projet de raccordement ferroviaire et de dégager les avantages socio-économiques des différentes solutions modales de desserte terrestre de l'aéroport dans le but d'une saisine éventuelle de la commission nationale du débat public (CNDP) relativement au projet de raccordement ferroviaire.

Il s'agit également de disposer des éléments nécessaires en vue des discussions relatives à l'inscription du projet dans les programmations budgétaires futures des différents partenaires.

La présente convention concerne donc le financement des études multidisciplinaires nécessaires à l'atteinte de ces objectifs.

EN CONSÉQUENCE, IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études du raccordement ferroviaire de l' EAP préalables à une éventuelle saisine de la commission nationale du débat public et nécessaires à une inscription potentielle dans les programmations budgétaires futures.

ARTICLE 2 - DESCRIPTION DES ÉTUDES À RÉALISER

Les études ont pour objectif d'analyser de façon complète le projet de raccordement ferroviaire, ses enjeux et ses avantages tant pour l'aéroport qu'en matière de développement et d'aménagement local ou de transport. Elles viseront à dégager les avantages socio économiques des différentes solutions modales de desserte de l'aéroport. Au delà des fonctionnalités et caractéristiques répondant aux besoins identifiés pour les voyageurs aériens, l'analyse des différentes solutions prendra aussi en compte celles favorisant les objectifs de report modal des déplacements domicile - travail des actifs travaillant sur l'ensemble de la plateforme.

Cette analyse comparative actualisée et enrichie est, en effet, nécessaire pour que, lors des phases ultérieures de procédure dont la saisine de la commission nationale du débat public constitue la première étape, l'opportunité du projet de raccordement ferroviaire puisse être mise en regard des différentes solutions envisagées, sous les différents aspects économiques, sociaux et environnementaux.

En parallèle à cet examen des solutions multimodales d'amélioration de la desserte de l' EAP, il est nécessaire de procéder à l'analyse topographique et aux études techniques préfonctionnelles permettant de confirmer le coût du projet de raccordement ferroviaire, optimisé pour en faciliter le montage financier, selon les scénarios de desserte ferroviaire qui seront à élaborer en cohérence avec les études de développement des capacités ferroviaires du Sud Alsace menées en 2010/2011 par RFF.

Les études sont réalisées en 3 étapes :

- 1^{ère} étape : définir les objectifs du projet de raccordement ferroviaire et élaborer/construire les différents scénarios
- 2^{ème} étape : examiner les différentes solutions, définir les partis d'aménagement, réaliser une analyse topographique, fixer les caractéristiques essentielles du projet, établir le dossier de saisine de la CNDP
- 3^{ème} étape : finaliser le dossier de saisine de la CNDP, publier et/ou saisir la CNDP

Le plan d'action en annexe 1 décrit les finalités des études, les données d'entrée, l'organisation ainsi que le planning prévisionnel indicatif.

ARTICLE 3 - DUREE DES ETUDES

La durée prévisionnelle des études est de 18 mois à compter de la notification de la convention de financement, dont 15 mois d'études proprement dites.

ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE

RFF assurera la maîtrise d'ouvrage des études relatives à la présente convention.

Le cas échéant, si la nécessité apparaît, RFF fera la proposition que certaines études soient confiées à un autre maître d'ouvrage.

ARTICLE 5 – PILOTAGE DES ETUDES

Le Comité de pilotage s'appuiera sur un Comité technique (COTECH), présidé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, dont la mission consiste à :

- suivre l'avancement des études et les engagements financiers,
- proposer au COPIL les choix techniques majeurs et les décisions à prendre,

Concernant la Suisse, l'OFT et les CFF participeront au Comité technique. Les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne pourront y être invités si nécessaire. La délégation suisse sera conduite par l'OFT qui assurera également la coordination nationale.

Le Comité de pilotage franco-suisse DGITM/OFT (issu de la convention du 5.11.99) sera tenu régulièrement informé de l'avancement des études.

Concernant l'Allemagne, le Regierungspräsidium de Fribourg i. Br et la DB seront associés.

ARTICLE 6 – FINANCEMENT DES ETUDES

Le besoin de financement des études est estimé à 1 100 005 € hors taxes selon le détail estimatif prévisionnel joint en annexe 2.

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS FINANCIERES

Les co-financeurs s'engagent à participer au financement des études, objets de la présente convention, selon les modalités décrites ci-après.

7.1 Principe de financement

Le coût des études objets de la présente convention est fixé de manière non actualisable à 1 100 005 € hors taxes. Ce montant comprend une somme correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF arrêtée au montant de 300 000 €.

Les co-financeurs s'engagent à financer les études conduites par RFF au titre de la présente convention, selon la clé de répartition suivante, dans la limite des montants indiqués ci-dessous en €HT :

	Montant en euros courants HT(€)	Clé de répartition en %
Etat	120 000	10,9090%
Région Alsace	120 000	10,9090%
Département Haut-Rhin	120 000	10,9090%
EAP (part française)	43 335	3,9395%
<i>Sous total partenaires français</i>	403 335	
Interreg	403 335	36,6667%
Confédération suisse (OFT)	250 000	22,7272%
EAP (part suisse)	43 335	3,9395%
Total	1 100 005 €	100,0000%

La contribution suisse apportée par l'OFT est forfaitaire.

S'agissant d'études se rapportant à des investissements sur le réseau ferré, les contributions qui sont versées à RFF par les co-financeurs en tant que subventions d'équipement sont exonérées de TVA.

Dans le cas où la contribution apportée par le programme INTERREG IV Rhin Supérieur serait inférieure au montant inscrit au plan de financement ci dessus, malgré le dépôt par RFF d'un dossier complet de demande de subvention auprès de l'instance de gestion INTERREG dans les délais impartis, un avenant à la présente convention précisera les modalités de résorption du défaut de financement, sur la base du principe d'une répartition au prorata des participations françaises (Etat, Région Alsace, Département du Haut-Rhin, part « française » de l'EuroAirport).

Jusqu'à la confirmation officielle de la participation financière du programme INTERREG IV Rhin Supérieur et à la signature par tous les partenaires de la convention spécifique correspondante entre les partenaires concernés, RFF limitera ses engagements financiers aux montants apportés par les autres cofinanceurs. Le montant total des engagements ne pourra excéder le total des montants apportés par les cofinanceurs et le montant réellement approuvé par l'autorité de gestion INTERREG.

Les cofinanceurs s'engagent à prendre en charge les frais financiers qui résulteraient de retards dans les paiements INTERREG pour des causes non imputables au maître d'ouvrage. Ces frais financiers seront facturés dans les conditions du paragraphe 7.2.

7.2 Modalités de paiement

RFF procède auprès des co-financeurs aux appels de fonds comme suit :

- ◆ premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :
 - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 25 % de leur participation respective en euros courants visée à l'article 7.1,
 - après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle de 25 % est consommée, des acomptes, fonction de l'avancement des études selon le tableau donné en annexe 3, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le taux de participation visé à l'article 7.1 et par le besoin de financement visé au 6. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'Opérations de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95 % de leur participation respective définie à l'article 7.1.

- ◆ solde :

Après achèvement de l'intégralité des études, RFF présente le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Sur la base de celui-ci, auquel sera retranchée la participation forfaitaire de l'OFT, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont mandatées dans un délai de 40 jours (30 jours pour l'Etat) à compter de la date d'émission de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en calculant le taux d'intérêt de la principale facilité de financement appliquée par la Banque centrale européenne en vigueur à la date d'émission de la facture majoré de sept points de pourcentage.

Les financeurs se libéreront des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) au compte de RFF :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

7.3 - Comptable assignataire des paiements

Pour l'Etat français, le comptable assignataire de la dépense est le trésorier payeur général de la région Alsace.

Elle est imputée sur le programme « Infrastructures et services de transports » : 0203, action 13, sous action : investissements ferroviaires CPER, imputation comptable : 4H

7.4 - Economie et dépassement de coût

Dans l'hypothèse d'un coût total des études inférieur au besoin de financement visé à l'article 6, la part de chaque co-financeur est réajustée au prorata de sa participation, hors celle de l'OFT qui est forfaitaire.

En cas de surcoût, les dispositions prévues au 1er alinéa de l'article 8 s'appliquent au financement des études.

7.5 - Domiciliation de la facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
	Nom du service	N° de téléphone	Adresse électronique
DREAL Alsace BP 81005/F 67070 Strasbourg Cedex	Service Transports	03 88 13 07 87	Annemarie.Frison@developpement-durable.gouv.fr
RFF Pôle Finance et Achats Service finance et gestion des flux 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13	Service finance et gestion des flux - unité back office exploitation	01 53 94 92 78	l'adresse électronique du gestionnaire financier sera transmise lors du premier appel de fonds
Région Alsace 1 place du Wacken BP 91006 67070 STRASBOURG Cedex	Direction des transports et des déplacements – Pôle Gestion Finances	03 88 15 67 24	thomas.andres@region-alsace.eu
Département du Haut-Rhin 100 avenue d'Alsace BP 20351 68006 Colmar Cedex	Mission Grands Equipements	03.89.30.69.83	burdloff.m@cg68.fr
Aéroport de Bâle-Mulhouse BP 60120 68304 Saint-Louis Cedex	Secrétariat Général	03.89.90.25.73./ 03.89.90.75.05	pbangratz@euroairport.com
Office fédéral des transports CH - 3003 Berne	Divison infrastructure	0041 31 322 59 80	ronald.menzi@bav.admin.ch

7.6 Programmation budgétaire

Afin de permettre une programmation budgétaire optimale et garantir au maître d'ouvrage la disponibilité effective des crédits nécessaires pour honorer les appels de fonds qu'il lui adressera, la communication par le maître d'ouvrage aux partenaires d'un échéancier pluriannuel de ces appels de fonds est indispensable.

Ce projet d'échéancier est établi par le maître d'ouvrage en € courants. Il est annexé à la présente convention, à titre d'information. Il précisera le total des appels de fonds qui seront opérés par le maître d'ouvrage à compter de la date figurant sur l'échéancier jusqu'au terme de l'année en cours, pour la totalité de l'année suivante, et pour la totalité de chacune des années ultérieures, jusqu'au terme de la période prévisionnelle de réalisation du projet, objet de la présente convention.

En outre, le maître d'ouvrage s'engage à transmettre deux fois par an à la Région Alsace et aux autres partenaires en cas de modifications, par courrier électronique, l'échéancier mis à jour.

ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la consistance des études ou tout dépassement du coût donnera lieu, après présentation au comité technique des éléments justifiant les évolutions, à l'établissement d'un avenant à la présente convention. L'OFT, dont la participation financière est forfaitaire, ne contribuera pas au financement d'un éventuel surcoût.

En cas de non respect par l'une des parties de ses engagements au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie, à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Sur la base du relevé de dépenses final, établi à la date de résiliation, RFF procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

ARTICLE 9 – PROPRIETE DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage.

Leurs résultats seront diffusés à l'ensemble des partenaires de la présente convention.

Tout autre document mis à disposition par l'une des parties dans le cadre de l'étude reste la propriété de son auteur, est confidentiel et ne pourra être diffusé sans l'accord de l'ensemble des parties.

ARTICLE 10 – COMMUNICATION

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionnera de façon spécifique le logo des signataires de la présente convention.

ARTICLE 11 – MESURES D'ORDRE

La présente convention prend effet à la date de signature du dernier signataire. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entend soumettre la présente convention à cette formalité.

Les parties font élection de domicile en leur siège respectif pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en six exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.



A Strasbourg, le

Pour l'Etat
Le Préfet de Région

Pierre-Etienne BISCH



Pour la Confédération suisse
Le Directeur de l'Office fédéral des transports

Dr. Peter Füglistaler



Pour la Région Alsace
Le Président du conseil régional

Philippe RICHERT



Pour le Département du Haut-Rhin
Le Président du conseil général

Charles BUTTNER



Pour l'EuroAirport Bâle-Mulhouse
Le Président du conseil d'administration

Pour l'EuroAirport Bâle-Mulhouse
Le Vice-Président du conseil d'administration

Jean-Pierre LAVIELLE

Eduard BELSER



Pour Réseau ferré de France,
Le Directeur régional

Philippe LAUMIN

Liste des annexes

Annexe 1 – Plan d’action de l’étude

Annexe 2 – Détail estimatif des études

Annexe 3 – Echancier prévisionnel des appels de fonds

Annexe 1 – Plan d’action de l’étude

Une réflexion forte sur les attentes et les objectifs du projet est à mener : quelles fonctionnalités ? Quels services ?

La détermination des objectifs du projet est une étape essentielle dans l’élaboration du projet. Le principe est de développer une véritable réflexion sur les fonctionnalités du projet. Dans l’objectif d’aboutir à une formalisation claire des objectifs du projet, nous proposons d’engager dès le démarrage des études une étude de contexte territorial (confiée à un prestataire spécialisé) qui permette de recueillir l’expression des différents acteurs sur les attentes fonctionnelles du projet suivant un guide d’entretien à établir.

De façon plus globale, l’étude de contexte territorial, est lancée dans le quadruple objectif :

- d’alimenter les réflexions sur les fonctionnalités et les enjeux (économiques, d’aménagement du territoire, de transport etc ...) de ce raccordement ferroviaire,
- d’assister RFF pour la stratégie liée au positionnement des acteurs, la mise en œuvre opérationnelle et le bilan de la concertation des acteurs et de la communication menée parallèlement aux études,
- de préparer un éventuel débat public, en disposant notamment d’éléments pour élaborer la stratégie de communication et de concertation
- de disposer d’une étude de contexte communicable à la CNDP

Objectifs des études préalables à la saisine de la CNDP :

Etablir la légitimité du projet

Fixer les fonctionnalités et le programme

Etudier les enjeux de capacité et d’exploitation ferroviaire dans un contexte international

Analyser les autres scénarios possibles de desserte par transport collectif

Définir le projet sous l’angle du service apporté : quelle desserte pour quels voyageurs ?

Revoir les études préliminaires et les coûts du projet

Préparer les éléments de saisine de la CNDP

Horizon d’étude

Compte tenu des délais de procédure, l’échéance de mise en service proposé pour prise en compte dans les études de déplacement et de socio économie est l’horizon 2018-2020. Un deuxième horizon plus long terme (2025-2030) pourra être envisagé pour une évolution éventuelle des offres de desserte.

Une proposition de structuration du programme d'études en trois étapes

1^{ère} étape : définir les objectifs du projet et élaborer/construire les différents scénarios

Etudes à réaliser	Documents à produire	Décisions à prendre en fin d'étape 1
<p>Recherche des fonctionnalités attendues du projet</p> <p>Etude de contexte territorial</p> <p>Concertation en vue du calage des hypothèses de desserte ferroviaire à différentes échéances avec les autorités concernées (dessertes, matériel roulant, infrastructures disponibles à terme, schéma de desserte à la mise en service et à plus long terme)</p> <p>Etat des lieux</p> <ul style="list-style-type: none"> - des infrastructures existantes et en projet tous modes - des solutions alternatives au raccordement ferroviaire étudié jusqu'à présent <p>Lancement des procédures de consultations des bureaux d'étude pour les études d'étape 2 (en priorité étude marché et étude aménagement territoire pour l'établissement des scénarios)</p>	<p>Restitution des attentes des acteurs</p> <p>Bilan d'étape proposant à partir de cette expression :</p> <ul style="list-style-type: none"> - enjeux du projet - Orientations sur le ou les scenario(s) possibles ou familles de solutions au regard des fonctionnalités attendues - Eclairage sur les dessertes ferroviaires 	<p>Par le comité de pilotage :</p> <p>réalisation des études préfonctionnelles sur la base du bilan d'étape</p>

2^{ème} étape : examiner les différentes solutions, définir les partis d'aménagement, fixer les caractéristiques essentielles du projet, établir le dossier de saisine de la CNDP

Etudes à réaliser (les logigrammes des études et le planning détaillé sera élaboré en étape 1)	Documents à produire	Décisions à prendre en fin d'étape 2
<p>Etude d'aménagement du territoire selon un périmètre large (tant géographique que temporel)</p> <ul style="list-style-type: none"> - enjeux du territoire, programmes de développement - enjeux aéroportuaires - prospective territoriale - apports du projet sur l'économie locale <p>Etude de marché (déplacement et économie des transports) avec exploitation de l'étude EAP voire utilisation du modèle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolution des déplacements / benchmark - effets potentiels du projet sur le nombre de voyageurs, sur les relations domiciles-travail - tests et pertinence des différents modes de transport - offres de transport - tests des différentes solutions - bilans socio économique - bilans d'exploitation - impact sur la capacité des trains et besoins éventuels <p>Etudes spécifiques ferroviaires</p> <p>a. Etude d'exploitation (approche sillons)</p> <ul style="list-style-type: none"> - analyse sillons dans un contexte international - définition des fonctionnalités selon les hypothèses d'offre - analyse de la faisabilité du passage de tous les trains par le raccordement - analyse de l'apport éventuel du raccordement ferroviaire sur la capacité du réseau - analyse de la faisabilité de raccordements à niveau aux extrémités <p>b. Etude technique raccordement ferroviaire (sur la base des études antérieures), en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - topographie à établir - analyse de différentes variantes (adaptation des caractéristiques pour les trains fret, analyse de raccordements à niveau, ...) - mise à jour du programme (optimisations) - nouveau chiffrage du projet 	<p>Bilan coûts/avantages comparés</p> <p>Dossier de saisine de la CNDP quasi finalisé</p>	<p>Validation des études par le comité de pilotage</p>

<p>Etude technique des dessertes alternatives par transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> - aménagement d'infrastructures - analyse faisabilité technique - appréciation des coûts <p>Etude environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - identification des enjeux (en particulier contraintes aéroportuaires, évolution occupation du sol...) - impacts du projet - bilan carbone <p>Bilan technique, environnemental, socio économique (analyse multicritère)</p> <p>Etablissement dossier de saisine</p>		
--	--	--

3^{ème} étape : finaliser le dossier de saisine de la CNDP, publier et/ou saisir la CNDP

Etudes à réaliser	Documents à produire	Décisions à prendre en fin d'étape 3
Finalisation du dossier de saisine selon les conclusions du comité de pilotage	Dossier de saisine de la CNDP	Consultation de la tutelle Information du CA de RFF Validation par le Président de RFF CNDP : Débat public ou concertation élargie

Délais globaux

Dans l'hypothèse d'une notification de la convention de financement au maître d'ouvrage en octobre 2010 et d'une anticipation par RFF (nomination Chef de Projet ; rédaction des Cahiers des Charges, consultations), la saisine de la CNDP pourrait intervenir fin 2011. Le positionnement des comités de pilotage sera affiné pendant la phase étude.

		2010					2011												
		S2					S1			S2									
		j	a	s	o	n	d	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d
Comites de pilotage																			
Notification de la convention de financement																			
Etudes																			
	Etape 1																		
	Etape 2																		
	Etape 3																		

Annexe 2 – Détail estimatif de l'étude

Le chiffrage des études est le suivant :

Nota : les traduc tions conce ment les synth èses d'étud es et le dossie r final	Répartition indicative par étude	
	Etude de contexte	50 k€
	Etude marché de déplacement	110 k€
	Etude aménagement du territoire	80 k€
	Etude environnementale	50 k€
	Assistance pour la rédaction du dossier de saisine	50 k€
	Etude de capacité Sud Alsace	pm
	Topographie	70 k€
	Etude technique générale ferroviaire	150 k€
	Etude technique autres modes	150 k€
	Etude sillons	40 k€
	Frais traduction	50 k€
	MOA RFF	300 k€
	Total	1100 k€

Annexe 3 projet d'échéancier appels de fond

	Date prévisionnelle	Pourcentage des participations respectives
1^{er} appel de fonds	A la signature de la présente convention	25%
2^{ème} appel de fonds	Avril 2011 (après présentation au comité de pilotage intermédiaire du bilan d'étape 1)	30%
3^{ème} appel de fonds	Octobre 2011 (après livraison d'une première version du dossier selon les décisions du comité de pilotage intermédiaire)	30%
4^{ème} appel de fonds	Décembre 2011 (après livraison de la version finale)	10%
Solde	Au-delà de 2011	5%