

Avenant n°1 à la convention multipartite

relative au financement des études avant-
projet/projet et des travaux de remise à
niveau de la Voie Accès Sud du Port
Autonome de Strasbourg
(ligne 141 000 du RFN)

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et de la Décentralisation), représenté par Monsieur Jacques WITKOWSKI, Préfet de Région Grand Est,

Ci-après désigné « **L'Etat** »

La Région Grand Est, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Franck LEROY agissant en vertu de la délibération n° 25CP-1227 du 27/06/2025 de la commission permanente du Conseil régional,

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

La Collectivité Européenne d'Alsace, représentée par le Président du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace, Monsieur Frédéric BIERRY agissant en vertu de la délibération n° [•], du XX/XX/XX de la Commission permanente du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace,

Ci-après désignée « **La Collectivité Européenne d'Alsace** »

L'Eurométropole de Strasbourg, représentée par la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, Madame Pia IMBS agissant en vertu de la délibération n° E-2022-1386 du 16 décembre 2022, du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg,

Ci-après désignée « **L'Eurométropole de Strasbourg** »

Le Port Autonome de Strasbourg, établissement public identifié sous le numéro SIREN 775 641 418, dont le siège social est situé 1 rue du Port du Rhin 67000 Strasbourg, représenté par Madame Claire MERLIN en sa qualité de Directrice générale, agissant en vertu des résolutions du Conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg en date des 12 octobre 2021, 14 octobre 2022 et 14 mars 2024,

Ci-après désignée « **Le Port Autonome de Strasbourg** »

Et,

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 621 773 700 €, 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 Eve SILBERSTEIN, Directrice territoriale Grand Est, dument habilitée à cet effet

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région Grand Est, la Collectivité Européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg et le Port Autonome de Strasbourg 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,
- 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,
- l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de Covid-19,
- la convention multipartite n° 2200289 relative au financement des études avant-projet/projet et des travaux de remise à niveau de la Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg (ligne 141 000 du RFN) signée le 2 mars 2023,
- la convention bilatérale n°2100287 relative au financement des études avant-projet/projet et des travaux de la Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg signée en date du 6 décembre 2021 entre l'État et SNCF Réseau,
- l'avenant n°1 à la convention bilatérale n°2100287 relative au financement des études avant-projet/projet et des travaux de la Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg signé en date du 1^{er} juillet 2022.
- l'avenant n°2 à la convention bilatérale n°2100287 relative au financement des études avant-projet/projet et des travaux de la Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg signé en date du 18 septembre 2024
- l'avenant n°3 à la convention bilatérale n°2100287 relative au financement des études avant-projet/projet et des travaux de la Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg signé en date du / /2025
- la délibération n°25CP-1227 du 27/06/2025 de la commission permanente du Conseil Régional approuvant le présent avenant à la convention de financement relative aux études avant-projet/projet et travaux de remise à niveau de la ligne N°141 000 Voie Accès Sud du Port et autorisant son président à le signer,
- la délibération N° de de la Commission permanente du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace, en date du / /2025 approuvant le présent avenant et autorisant son président à le signer,
- la délibération n° XXX du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en date du XXX approuvant le présent avenant à la convention de financement relative aux études avant-projet/projet et travaux de remise à niveau de la ligne N°141 000 Voie Accès Sud du Port et autorisant sa présidente ou son représentant à le signer,
- les résolutions n°9 du 12 octobre 2021 et n°15 du 14 octobre 2022 du Conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg, complétée par celle n°14 du 14 mars 2024 du même Conseil d'administration, approuvant le versement de la participation au financement de la rénovation de la ligne n°141 000 Voie d'accès Sud du Port et autorisant la signature du présent avenant à la convention de co-financement.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET DU PRESENT AVENANT	6
ARTICLE 2. INITIALE	MODIFICATIONS APORTEES A LA CONVENTION DE FNANCEMENT 6	
ARTICLE 3.	MODIFICATIONS APORTEES AUX ANNEXES DE LA CONVENTION INITIALE 10	
ARTICLE 4.	DISPOSITIONS DIVERSES.....	15

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

La ligne 141 000 est une ligne à voie unique non électrifiée de 2.6 km qui dessert l'accès Sud du Port Autonome de Strasbourg (PAS). Cette ligne capillaire, uniquement fret, est circulée à 30km/h, charge D et apte aux matières dangereuses pour un trafic ferroviaire 2020 d'environ 150 trains / an, soit 100 000 tonnes nettes.

Ce trafic représente 10 % du volume ferroviaire annuel du PAS (100 000 tonnes nettes pour 1 M tonnes nettes au total).

L'avenir de cette ligne est étroitement lié au projet de développement du Port Autonome de Strasbourg. Fin 2020, l'établissement s'est fixé un objectif de doublement du trafic de fret ferroviaire local et international d'ici 2035 intégrant à la fois les flux longue distance et locaux. Le Port est desservi par deux accès ferroviaires, ce qui permet de sécuriser les accès, et notamment en phase travaux.

Cette ligne permet de desservir aussi toutes les entreprises embranchées sans nécessité de repasser par la gare, ce qui confère un gain de temps et un facteur d'attractivité.

L'état de la ligne, à la date de signature de la présente convention, fait apparaître un risque d'interdiction de circulation à compter de 2024.

Face à ce constat, et compte tenu des enjeux économiques et environnementaux portés par cette infrastructure, les Parties signataires de la présente convention sont convenues de financer les études et les travaux nécessaires à la continuité du service ferroviaire et au maintien de la performance de la ligne à 30 km / h pour une durée de 15 ans à compter de l'achèvement des travaux de remise à niveau prévu dans le cadre de la présente convention.

En outre, le Port Autonome de Strasbourg financera la maintenance courante de la ligne pendant 15 ans à compter de l'achèvement des travaux selon un protocole conclu avec SNCF Réseau, et figurant en Annexe 7 de la présente convention.

Pour engager les crédits de l'État programmés en 2021 sur cette opération, l'État et SNCF Réseau ont signé en décembre 2021 une convention qui définit le périmètre et la consistance de l'opération ainsi que la part que l'État s'engage à verser dans le cadre de cette opération.

L'opération est donc portée, par deux conventions de financement :

- la convention bilatérale entre l'État et SNCF Réseau et ses avenants n°1, n°2 et n°3
- la convention de financement multipartite entre l'Etat, la Région Grand Est, la Communauté Européenne d'Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, le Port autonome de Strasbourg et SNCF Réseau et son présent avenant.

A l'issue des études de niveau AVP/PRO, les partenaires de l'opération ont décidé de retenir le programme de travaux le plus complet compte-tenu du caractère stratégique de la ligne pour le Port Autonome de Strasbourg. Cette décision impose la signature d'avenants aux deux conventions de financement pour ajuster le programme et le montant prévisionnel de l'opération.

En décembre 2024, la Communauté Européenne d'Alsace a manifesté son souhait de maintenir son engagement initial sans augmentation de sa contribution. L'Etat a donné son accord afin de compenser et porter sa contribution à 2 469 873 €. A ce titre les avenants pour chaque convention, bilatérale et multipartite font l'objet de nouvelles clés de répartition du financement. Le montant de l'opération a été révisé à 6 273 742 €.

Ces évolutions de financement se font à programme constant et n'impacteront pas les délais de réalisation des travaux ou la consistance des travaux.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant a pour objet de préciser les nouvelles modalités de financement par les parties des études avant-projet/projet et travaux de remise à niveau de la ligne Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg pour une période de 15 ans :

Sont ainsi modifiés les articles suivants de la convention de financement initiale :

- Article 2 : Description de l'opération,
- Article 3 : Délai prévisionnel de réalisation,
- Article 5 : Financement de l'opération,

Sont également modifiés l'annexe 2 et l'annexe 3 de la convention de financement initiale.

ARTICLE 2. MODIFICATIONS APPORTEES A LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE

L'article 2 « Description de l'opération » de la convention de financement initiale est modifié de la manière suivante :

« L'objectif de l'opération est de pérenniser la ligne pour 15 ans.

A l'issue de la phase des études avant-projet/projet, le programme retenu est repris ci-après :

- *Renouvellement Voie Ballast du pk 7+954 au pk 10+478 - 1488ml avec constituants neufs, rails unifiés 50E6*
- *Traitement du PRA mixte rue de la Musau pk 9+746*
- *Abaissment de la piste latérale et suppression des cordons étanches pour faciliter l'écoulement des eaux à l'extérieur de la voie (en dehors des zones de passages des artères signalisation et télécom)*
- *Travaux de consolidation et de maintien à niveau des ouvrages d'art :*
 - *Pont Rail dit « Pont du Polygone » pk 8+598*
 - *Pont Rail pk 8+836*
 - *Pont Rail rue d'Orbey pk 9+289*
 - *Pont Rail rue de la Musau pk 9+746*
 - *Pont Rail rue du Maquis pk 10+069*

Les hypothèses prises pour les conditions de réalisation sont : travaux de jour avec fermeture de ligne.

La maintenance courante de la ligne sera financée par le PAS pendant 15 ans à compter de l'achèvement des travaux. Cet engagement figurera dans un protocole signé simultanément à la convention de financement multipartite. »

L'article 3 « Délai prévisionnel de réalisation » de la convention initiale est modifié de la manière suivante :

*« La durée prévisionnelle de réalisation des études d'avant-projet/projet est de **24** mois, à compter de l'ordre de lancement des études d'avant-projet/projet par SNCF Réseau.*

*La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de **36** mois, à compter de l'ordre de lancement des travaux par SNCF Réseau. Sous réserve du résultat des appels d'offres, il est prévu que les travaux principaux soient réalisés en 2024.*

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF Réseau.

SNCF Réseau ne peut engager l'ensemble des **travaux** prévus dans le cadre du présent avenant à la convention de financement multipartite que si ledit avenant visant à couvrir le financement global de l'opération est signée par l'ensemble des signataires. Afin de respecter le calendrier décrit ci-avant, le présent avenant n°1 à la convention de financement multipartite doit être signé par l'ensemble des signataires au plus tard pour le **30/09/2025**.

À défaut, les engagements pris dans le cadre du présent avenant à la convention multipartite seront caducs. Les dépenses engagées par SNCF Réseau jusqu'au 30/09/2025 au-delà des engagements de la convention initiale, ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, seront prises en charges par les co-financeurs dans les conditions fixées par l'article 11 des **Conditions générales**».

L'article 5 « Financement de l'opération » de la convention initiale est modifié de la manière suivante :

«

5.1 Assiette de financement

5.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études avant-projet/projet et des travaux est fixée à **5 147 962 € HT** aux conditions économiques de **[01/2018]**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu **[indice TP01 de décembre 2024]**, et d'un taux d'indexation :

- pour les travaux : indice TP01 : 2% pour 2025, 2,3% pour 2026 et 2,5% au-delà
- pour la MOE/MOA : indice ING : 2% pour 2025 et 2026 et 2,2% au-delà

le besoin de financement est évalué à **6 273 742 € courants HT**.

5.2 Plan de financement

Afin d'engager les crédits de l'État programmés en 2021, l'État et SNCF Réseau ont signé le 6 décembre 2021 une convention de financement bilatérale. Cette convention bilatérale, son avenant n°1 signé le 1^{er} juillet 2022, son avenant n°2 signé le 18 septembre 2024, et son avenant n°3 signé le / /2025 fixant le montant de la participation de l'État à 2 476 429€ HT courants. Par ailleurs afin de permettre à SNCF Réseau d'engager les études dans le calendrier décrit ci-avant, l'État a d'ores et déjà pris en charge le financement desdites études pour un montant de 283 378 € HT courants dans le cadre de l'avenant n°1 précité.

5.2.1 Plan de financement global de l'opération hors prise en compte de la convention bilatérale entre État et SNCF Réseau, de la convention de financement initiale

Les cocontractants s'engagent à participer au financement des études avant-projet/projet et des travaux selon les clés de répartition suivantes.

Phases AVP/PRO/ REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
État	34,6580 %	1 428 501 €
Région Grand Est	33,3300 %	1 373 765 €
Eurométropole de Strasbourg	15,0586%	620 671 €
Collectivité européenne d'Alsace	13,7321 %	565 997 €
Port Autonome de Strasbourg	3,2213 %	132 773 €
TOTAL	100,0000 %	4 121 707 €

5.2.2 Plan de financement global des études avant-projet/projet et des travaux hors prise en compte de la convention bilatérale entre État et SNCF Réseau applicable au présent avenant n°1 de la convention de financement multipartite

Phases AVP/PRO/ REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Besoin de financement complémentaire Montant en Euros courants HT
Etat	39,36842%	2 469 873 €	1 041 372 €
Région Grand Est	33,33000%	2 091 038 €	717 273 €
Eurométropole de Strasbourg	15,05860%	944 738 €	324 067 €
Collectivité européenne d'Alsace	9,021680%	565 997 €	0,00 €
Port Autonome de Strasbourg	3,22130%	202 096 €	69 323 €
TOTAL	100,00%	6 273 742 €	2 152 035,00 €

Les montants sont arrondis. Les taux de participation prévalent.

5.2.3 Plan de financement global avec prise en compte de la convention bilatérale entre État et SNCF Réseau applicable au présent avenant n°1 de la convention de financement multipartite

Considérant le financement apporté par l'État dans le cadre de la convention bilatérale signée le 6 décembre 2021 entre l'État et SNCF Réseau, de son avenant n°1 signé le 1^{er} juillet 2022, de son avenant n°2 signé le 18/09/2024, et de son avenant n°3 signé le / / 2025 soit le montant de 2 476 429 € HT courants, les cocontractants assurent le bouclage complet du besoin de financement des études avant-projet/projet et des travaux à due concurrence d'un financement complémentaire d'un montant de 3 797 313 € HT courants et selon clés de répartition suivantes :

Phases REA	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants HT	Besoin de financement complémentaire Montant en Euros courants HT
Région Grand Est	33,33000%	2 091 038 €	717 273 €
Eurométropole de Strasbourg	15,05860%	944 738 €	324 067 €
Collectivité européenne d'Alsace	9,021680%	565 997 €	0 €
Port Autonome de Strasbourg	3,22130%	202 096 €	69 323 €
TOTAL	100,00%	3 803 869 €	1 110 663 €

Les montants sont arrondis. Les taux de participation prévalent.

5.3 Gestion des écarts

En complément des dispositions de l'article 7.1 des Conditions générales jointes en annexe 1, les dispositions suivantes sont retenues pour la gestion des écarts.

En cours de phase travaux

En cas de risque de dépassement du besoin de financement au cours des travaux, les co-financeurs seront informés et sollicités lors d'un comité de pilotage spécifique :

- pour la mobilisation d'un financement complémentaire et/ou
- pour la modification de la consistance des travaux.

À l'issue de ce comité de pilotage, un avenant à la convention de financement sera proposé pour entériner le choix qui aura été validé. »

Tout au long du projet

En cas de risque de dépassement du besoin de financement visé à l'article 5.1 lié à une croissance supérieure aux évolutions prévisionnelles indiquées à l'article susvisé des indices TP01 et ING, les co-financeurs s'engagent à couvrir le besoin de financement complémentaire. Un nouvel avenant à la convention sera proposé aux co-financeurs sur cette base. »

ARTICLE 3. MODIFICATIONS APPORTEES AUX ANNEXES DE LA CONVENTION INITIALE

L'annexe 2 de la convention est modifié de la manière suivante :

«

FICHE OPERATION « phase émergence » / « phase opérationnelle »

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

Intitulé de l'opération : Remise à niveau de la Voie Accès Sud du Port Autonome de Strasbourg (ligne 141 000 du RFN)

Eléments de gouvernance :

Le comité de suivi de l'opération est constitué des partenaires financiers de l'opération.

Il est présidé par SNCF Réseau.

Ce comité se réunira a minima aux étapes suivantes :

- à la restitution des études d'avant-projet/projet ;
- au lancement des travaux ;
- à la réception des travaux.

Le comité de suivi pourra se réunir :

- pour se faire présenter l'avancement de l'opération par le maître d'ouvrage,
- à la demande de SNCF Réseau ou de l'une des autres parties, en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude, et en particulier pour décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage est amené à prévoir une modification du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue à l'opération.

Eléments de programme :

L'objectif est de supprimer le risque de baisse de performance de la ligne (risque de ralentissement et risque d'interdiction de circulation) et d'assurer le maintien de la performance de la ligne à 30 km / h, apte à la charge D (22,5 tonnes / essieu), apte au transport des matières dangereuses, pour une durée de 15 ans à compter de l'achèvement des travaux.

Au stade actuel de l'émergence de l'opération, le programme prévisionnel de travaux est le suivant :

- **Renouvellement Voie Ballast du pk 7+954 au Pk 10+478 - 1488ml avec constituants neufs, rails unifiés 50E6**
- **Traitement du PRA mixte rue de la Musau pk 9+746**
- **Abaissement de la piste latérale et suppression des cordons étanches pour faciliter l'écoulement des eaux à l'extérieur de la voie (en dehors des zones de passages des artères signalisation et télécom)**
- **Travaux de consolidation et de maintien à niveau des ouvrages d'art :**
 - **Pont Rail dit « Pont du Polygone » pk 8+598**
 - **Pont Rail pk 8+836**
 - **Pont Rail rue d'Orbey pk 9+289**
 - **Pont Rail rue de la Musau pk 9+746**
 - **Pont Rail rue du Maquis pk 10+069**

Conditions de réalisation :

A définir avec les chargeurs.

Les hypothèses prises sont les suivantes : travaux de jour en fermeture de ligne.

Éléments financiers :

Le Coût Prévisionnel (CPDR) des travaux est évalué à 5,148 M€ HT aux conditions économiques de 01/2018 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux conditions économiques de janvier 2018	AVP/PRO	REA	Total
Travaux	21 000	4 052 070	4 073 070
MOE	136 620	390 360	526 980
MOA	59 500	82 015	141 515
Coût brut	217 120	4 524 445	4 741 565
Provision pour risques	14 000	392 397	406 397
Coût net	231 120	4 916 842	5 147 962

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

Date prévisionnelle de fin de la phase travaux	S1 2025
Indice représentatif	TP01 / ING
Dernier indice pris en compte	Décembre 2024
Taux d'actualisation jusqu'au dernier indice connu	TP01 21,71% ING 19,56%
Taux d'actualisation après le dernier indice connu	- TP01 : 2% pour 2025, 2,3% pour 2026 et 2,5% au-delà - ING : 2% pour 2025 et 2026 et 2,2% au-delà
Taux d'actualisation global	21,87%

Eléments de calendrier :

Calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux jusqu'à la date de mise en service

- 2022 et 2023 : études avant-projet / projet
- 2023 : marché travaux et commande de matières
- 2024-2025 : réalisation des travaux

»

L'annexe 3 de la convention est modifié de la manière suivante :

Région Phase REA

	Appelé à date	sept-25	nov-25	> 2025	Total
Montant appelé en € HT courants	992 187,65	680 642,75	313 655,70	104 551,90	2 091 038,00
Part en %	47,450%	32,55%	15,00%	5,00%	100,00%
Montant cumulé en € HT courants	992 187,65	1 672 830,40	1 986 486,10	2 091 038,00	2 091 038,00
Part cumulée en %	47,450%	80%	95%	100%	100%

Eurométropole de Strasbourg Phase REA

	Appelé à date	sept-25	nov-25	> 2025	Total
Montant appelé en € HT courants	496 536,70	259 253,70	141 710,70	47 236,90	944 738,00
Part en %	52,56%	27,44%	15,00%	5,00%	100%
Montant cumulé en € HT courants	496 536,70	755 790,40	897 501,10	944 738,00	944 738,00
Part cumulée en %	52,56%	80%	95%	100%	

Collectivité européenne d'Alsace
phase REA

	Appelé à date	nov-25		> 2025	Total
Montant appelé en € HT courants	452 796,87	84 899,55		28 299,85	565 997,00
Part en %	80,00%	15,00%		5,00%	100%
Montant cumulé en € HT courants	452 796,87	537 696,42		565 996,27	565 997,00
Part cumulée en %	80,00%	95%		100%	

Port Autonome de Strasbourg Phase
REA

	Appelé à date	sept-25	nov-25	>2025	Total
Montant appelé en € HT courants	106 217,89	55 458,91	30 314,40	10 104,80	202 096,00
Part en %	52,56%	27,44%	15,00%	5,00%	100%
Montant cumulé en € HT courants	106 217,89	161 676,80	191 991,20	202 096,00	202 096,00
Part cumulée en %	52,56%	80%	95%	100%	

- **Modèle de relevé des dépenses comptabilisées**

Direction territoriale Grand Est
15, rue des Francs Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex



Relevé intermédiaire des dépenses comptabilisées au
Convention de financement n° du relative au financement de

Fournisseur	Nature de dépense	Référence de facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant en € courants
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
	Achats Travaux				
Sous-total dépenses externes					0,00
Autres dépenses et charges internes					0,00
Matières					0,00
Prestation de sécurité et logistique					0,00
Sous-total travaux					0,00
Maîtrise d'ouvrage					0,00
Maîtrise d'oeuvre					0,00
Total					0,00
Montant du besoin de financement en € courants HT					0,00
Montant de la participation de					0,00
Taux de participation					0,00%
Montant déjà appelé					0,00
Montant de l'acompte					0,00

Strasbourg, le
La Directrice territoriale Grand Est

Eve SILBERSTEIN

ARTICLE 4. DISPOSITIONS DIVERSES

Toutes les clauses de la convention de financement initiale non modifiées et non contraires aux dispositions du présent avenant n°2 demeurant inchangées et applicables de plein droit.

Le présent avenant prend effet à compter de sa signature par l'ensemble des parties.

Fait,

A Strasbourg, le
Pour l'Etat
Le Préfet de Région Grand Est

Jacques WITKOWSKI

A Strasbourg, le
Pour la Région Grand Est
Le Président du Conseil Régional

Franck LEROY

A Strasbourg, le
Pour la Collectivité Européenne d'Alsace
Le Président de l'Assemblée d'Alsace

Frédéric BIERRY

A Strasbourg, le
Pour la Communauté de l'Eurométropole de Strasbourg
La Présidente de l'Assemblée de la Communauté de l'Eurométropole de Strasbourg

Pia IMBS

A Strasbourg, le
Pour le Port Autonome de Strasbourg
La Directrice Générale

Claire MERLIN

A Strasbourg, le
Pour SNCF Réseau
La Directrice territoriale Grand Est

Eve SILBERSTEIN