



EuroAirport.TM
BASEL MULHOUSE FREIBURG

AGGLOBASEL

CONVENTION DE PARTENARIAT ET DE FINANCEMENT POUR LA RÉALISATION DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT ET DE MOBILITÉ DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION DE SAINT-LOUIS AGGLOMÉRATION

Entre :

- la Communauté d'agglomération Saint-Louis Agglomération dont le siège est situé à Saint-Louis (68), représentée par son Président Jean-Marc DEICHTMANN, dument autorisé par délibération du conseil communautaire en date du 26 mai 2021, ci-après désignée « SLA »,

Et :

- la Collectivité européenne d'Alsace, dont le siège est situé Place du Quartier Blanc – 67964 Strasbourg Cedex, représentée par son Président Frédéric BIERRY, dument autorisé par délibération en date du 31 mai 2021, ci-après désignée « CeA »,

Et :

- 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 Bâle Mulhouse, dont le siège est situé à Blotzheim (68370) (adresse postale : BP60120 – 68304 Saint-Louis Cedex) représenté par son représentant légal XXXX, dument autorisé par délibération en date du XXXX, ci-après désigné « EAP »,

Et :

- la Région Grand Est, dont le siège est situé 1 place Adrien Zeller à 67000 STRASBOURG, représentée par son Président Jean ROTTNER, dument autorisé par délibération en date du 21 mai 2021, ci-après désignée « Région Grand Est »,

Et :

- l'association Agglo Basel (domaine de mission Projet d'Agglomération) dont le siège est situé Emma Herwegh-Platz 2a à 4410 Liestal (Suisse), représentée par son Directeur Patrick LEYPOLDT, dument autorisé par décision de la direction opérationnelle de l'Agglo Basel en date du 22 octobre 2020, ci-après désignée « Agglo Basel »,

Ensemble ou séparément désignés par « la ou les Partenaires »

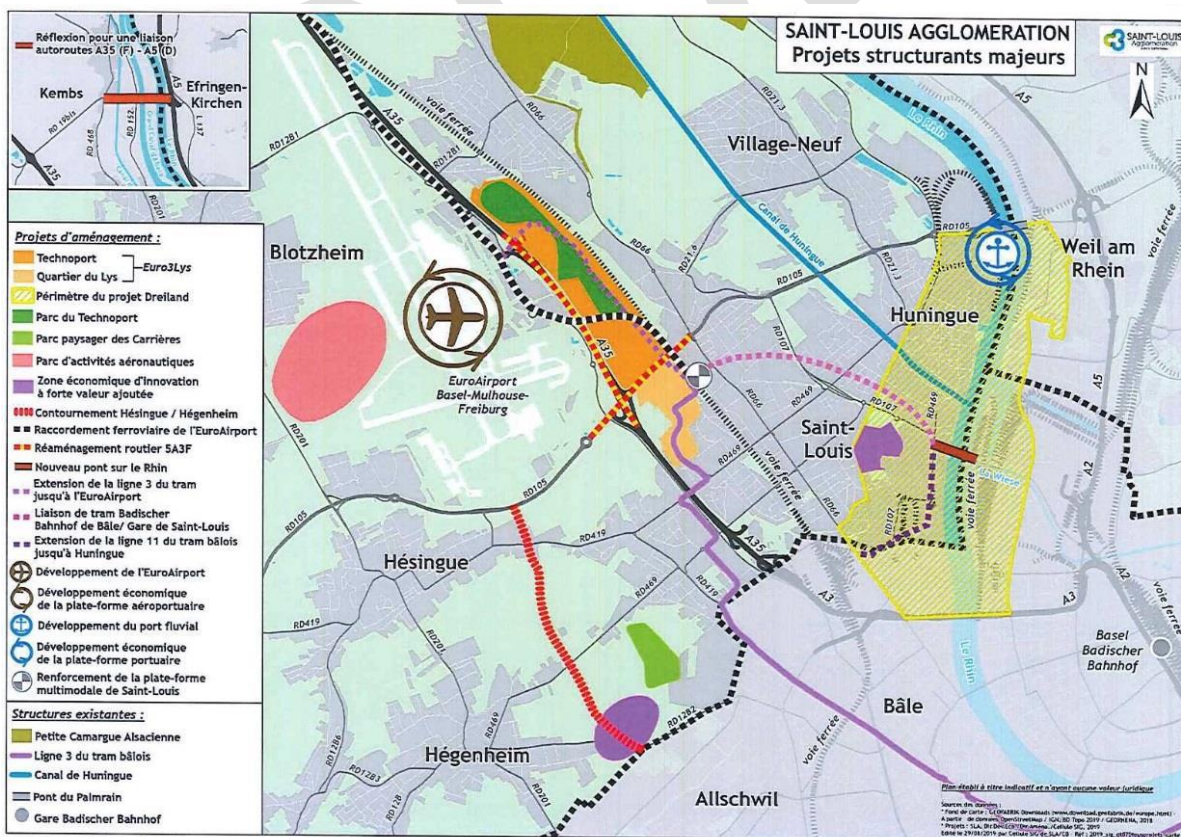
Il est exposé et convenu ce qui suit :

Préambule

Une dynamique territoriale soutenue

Le territoire de Saint-Louis Agglomération (SLA), qui regroupe 40 communes et 80.000 habitants, s'inscrit dans l'aire métropolitaine de l'agglomération tri-nationale de Bâle. Il connaît une forte dynamique de développement démographique et économique, qui s'est accélérée ces dernières années. La démarche « Vision d'Avenir 2030 » lancée par SLA en 2017 a ainsi recensé quelque 80 projets de développements publics et privés sur l'ensemble de son territoire, parmi lesquels des projets structurants localisés dans le cœur de l'agglomération, à Saint-Louis et dans les communes limitrophes de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

La réalisation de l'ensemble de ces projets de développement économique et urbain, d'équipement du territoire et d'infrastructures est de nature à profondément modifier l'attractivité, le paysage et le fonctionnement de l'agglomération.



PROJET

L'élaboration d'un schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération de SLA : une nécessité partagée par l'ensemble des partenaires

Consciente de l'importance des enjeux urbains, environnementaux et de mobilité liés aux projets structurants en cours de développement, SLA a confié en septembre 2020 une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, au groupement RR&A Roland Ribl & Associés / Güller-Güller Architecture Urbanisme, afin de préciser les besoins de coordination et d'études qui permettront de planifier le développement urbain harmonieux de son cœur d'agglomération.

Dans le cadre de cette démarche, l'ensemble des partenaires institutionnels de SLA a été rencontré. Il ressort de ces rencontres la nécessité, partagée entre SLA et ses partenaires, de réaliser une étude globale de développement et de mobilité.

Cette étude devra :

- reposer sur une approche prospective (en lien avec le développement) et systémique (qui intègre l'ensemble des offres de transport, ainsi que les relations entre le développement urbain, d'une part, et les offres de transport, d'autre part) ;
- être réalisée à l'échelle du cœur d'agglomération (périmètre d'étude), avec un périmètre de réflexion qui sera plus large afin d'intégrer les relations avec les territoires voisins, avec un niveau d'attention spécifique sur les secteurs à enjeux (abords de l'aéroport, secteurs d'interfaces entre projets).

Ont été identifiés comme enjeux structurants pour le territoire :

- En matière d'aménagement (développement urbain, paysage et programmation urbaine) :
 - la coordination de la programmation entre les différents grands projets et la stratégie foncière qui en découle ;
 - l'articulation d'une stratégie de programmation urbaine et économique avec :
 - une stratégie de mobilité (déclinée dans le temps) ;
 - les contraintes et ressources environnementales et paysagères ;
 - les contraintes aéroportuaires ;
 - les contraintes liées à la question de la fiscalité et leurs conséquences sur la répartition des ressources (spécificité des régimes fiscaux) ;
 - la territorialisation des intentions urbaines sur les secteurs à enjeux (façades de la plateforme aéroportuaire et de façade sud de SLA) ;
 - le renforcement de la structure du territoire et de ses couches sectorielles : la trame paysagère, la trame des infrastructures, la trame d'urbanisation.
- En matière de mobilité et de logistique :
 - La mise au point d'une stratégie de mobilité multimodale pour le cœur d'agglomération de SLA :
 - intégrée dans la stratégie de mobilité de la métropole bâloise ;
 - porteuse d'une véritable ambition environnementale ;
 - coordonnée avec la stratégie de développement urbain ;
 - déclinée dans le temps (horizon 15 ans / horizon court terme en préfiguration) ;
 - partagée entre les partenaires.
 - l'élaboration d'une vision prospective sur la logistique urbaine et interurbaine (fret routier, aéroportuaire, fluvial et ferroviaire), dans un objectif de préservation des fonciers stratégiques pour la logistique.

Pour être menée à bien, la réalisation du schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération nécessite de considérer différents périmètres d'études et de réflexion, avec :

- un périmètre d'étude d'ensemble, qui comprend, dans la partie française de l'agglomération bâloise, les communes de Saint-Louis, Huningue, Village-Neuf, Hésingue, Blotzheim, Bartenheim et Hégenheim ;
- trois périmètres d'étude « de secteur », qui portent respectivement sur :
 - la façade Ouest de la plateforme aéroportuaire,
 - la façade Est de la plateforme aéroportuaire
 - la façade Sud du cœur d'agglomération.
- des périmètres de réflexion plus large, à savoir le périmètre de la métropole trinationale de Bâle et le périmètre de l'aire d'influence de la métropole bâloise en France.

Les enjeux du schéma de développement et de mobilité sont transversaux, et impliquent une forte coordination entre les acteurs institutionnels compétents en matière :

- d'aménagement du territoire ;
- de développement économique ;
- d'environnement ;
- de coopération transfrontalière ;
- de transport routier, individuel et collectif, urbain et interurbain.

La diversité de ces compétences ainsi que l'imbrication des différentes échelles territoriales à considérer conduisent à la nécessité d'un partenariat.

Ceci ayant été rappelé, il est convenu ce qui suit entre les Partenaires :

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de :

- créer le partenariat nécessaire à la réalisation du schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération de SLA ;
- définir les modalités de fonctionnement de ce partenariat ;
- déterminer les conditions du financement des études et leur maîtrise d'ouvrage ;
- décrire l'organisation du pilotage et du suivi des études ;
- décrire les caractéristiques des études à engager : nature et calendrier prévisionnel.

La présente convention n'a pas vocation à traiter du financement des actions et des projets identifiés à l'issue des études, qui résulteront le cas échéant d'accords ultérieurs entre les Partenaires.

Article 2 : Nature et calendrier prévisionnel des études à mener

2.1. Nature des études

Les études visent à développer une vision stratégique et prospective du développement du territoire du cœur d'agglomération de SLA au travers d'un schéma de développement partagé.

Le marché d'études du Schéma de Développement et de Mobilité du cœur d'agglomération de SLA comprend deux lots :

- LOT 1 : volet aménagement et paysage, relatif à l'élaboration d'un schéma de développement du cœur d'agglomération et en particulier des secteurs à enjeux situés aux abords de la plateforme aéroportuaire ;
- LOT 2 : volet mobilité et logistique, relatif à l'élaboration d'un schéma de mobilité multimodal et à sa déclinaison dans le temps.

Le contenu détaillé des attendus sera convenu entre les partenaires.

Les partenaires conviennent également d'intégrer dans la présente convention de partenariat et de financement la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui accompagne le maître d'ouvrage et ses partenaires dans la mise au point et le suivi technique des études du Schéma de Développement et de Mobilité du cœur d'agglomération de SLA.

2.2 Calendrier prévisionnel

Les deux lots de la mission se décomposeront en quatre phases, avec un délai d'étude prévisionnel de 12 mois (hors temps de validation par la maîtrise d'ouvrage et ses Partenaires) se décomposant comme suit :

- Phase 1 : Diagnostic préalable : 3 mois
- Phase 2 : Scenarii et schéma de développement et de programmation : 4 mois
- Phase 3 : Zooms sur les secteurs à enjeux : 3 mois

- Phase 4 : Plan d'actions et prescriptions/recommandations à intégrer dans les documents d'urbanisme : 2 mois

2.3 Articulation avec les autres démarches en cours

Les études objet de la présente convention devront être articulées avec les autres démarches en cours et à venir, et en particulier avec :

- avec les études d'opportunité et de faisabilité d'un parc d'activités aéronautiques et aéroportuaires sur la façade ouest de l'aéroport, lequel fait l'objet d'une convention de partenariat entre SLA et l'EAP ;
- avec les études à venir sur la trame verte et bleue de SLA.

Les études devront s'inscrire dans les stratégies du territoire, et en particulier :

- dans le cadre du projet d'agglomération n°4 ;
- dans les objectifs du PCAET de SLA ;
- dans la démarche Cit'Ergie.

Pour ce faire, les études veilleront à reprendre et intégrer les objectifs respectifs de chacune des démarches.

Article 3 : Maîtrise d'ouvrage des études

La maîtrise d'ouvrage des études du schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération de SLA (lots 1 et 2 précités) est assurée par SLA, compétente en matière d'aménagement du territoire communautaire et autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire.

Article 4 : Évaluation des coûts prévisionnels des études

Le montant total des études du schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération de SLA est estimé à la somme maximum de 350.000 euros HT répartis comme suit :

- LOT 1 : volet aménagement et paysage : montant global estimé à cent quatre-vingt mille euros HT (180.000 euros HT) ;
- LOT 2 : volet mobilité : montant global estimé à cent vingt-mille euros HT (120.000 euros HT) ;
- Mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage évoquée supra, dont le montant global est estimé à cinquante mille euros HT (50.000 euros HT).

Les montants précités procèdent d'estimations et il est possible que la ventilation de la somme de 350.000 € HT puisse varier, sans pouvoir dépasser le plafond de 350.000 € HT au total.

Article 5 : Répartition des participations financières entre les Partenaires – Modalités de versement des participations financières

5.1. Evaluation et répartition des participations financières

Le coût des études sera supporté par l'ensemble des partenaires selon le tableau de répartition ci-dessous :

PARTENAIRES	MONTANT MAXIMAL DES ETUDES FINANCEES (en euros HT)	Part des études financées
SLA	80.500	23,00%
CEA	100.000	28,57%
EAP	75.000	21,43%
Région Grand Est	50.000	14,29%
Agglo Basel	44.500	12,71%
TOTAL	350.000	100%

5.2. Engagement des Partenaires

Les Partenaires s'engagent à contribuer financièrement, chacun selon le pourcentage indiqué dans la colonne 3 du tableau ci-dessus.

Les montants indiqués dans la colonne 2 du tableau ci-dessus constituent une participation maximale des Partenaires et seront, le cas échéant, réajustés à la baisse en fonction du décompte définitif du coût des études.

Les éventuels réajustements à intervenir se feront dans le cadre des pourcentages de participation financière tels qu'ils ressortent de la troisième colonne du tableau ci-dessus, sans dépasser toutefois les montants fixés dans la colonne 2 du tableau 5.1.

La clef de financement précitée colonne 3 du tableau en 5.1. est valable uniquement et exclusivement pour la phase d'études couverte par la présente convention, telle que décrite dans l'article 2.1. ci-dessus.

Elle n'engage pas les Partenaires pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet ou des projets qui pourront faire, le cas échéant, l'objet de conventions ultérieures.

5.3. Modalités de versement des participations financières des Partenaires

Le montant des études financées sera arrêté à la fin de la mission et communiqué par SLA à l'ensemble des Partenaires.

A compter de la signature de la présente convention et durant les études, SLA adressera à ses Partenaires des demandes de déblocage des fonds selon les modalités suivantes :

- 20% à la signature de la présente convention,
- 30% à la fin de la phase 2 des lots n°1 et 2,
- solde à la fin des études sur présentation du décompte général et définitif validé par SLA

Les Partenaires procéderont au versement des fonds sollicités par SLA dans un délai de 40 jours maximum à compter de la réception de la demande de déblocage adressée par SLA à chacun des Partenaires par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans l'hypothèse où SLA serait redevable envers les Partenaires de sommes trop versées par rapport au tableau figurant au 5.1., une fois le décompte général et définitif validé par SLA, SLA s'engage de même à procéder à la restitution des sommes trop versées aux Partenaires dans un délai de 40 jours suivant la notification du décompte général et définitif adressé par SLA à chacun des partenaires par voie de lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 6 : Organisation du pilotage et du suivi

6.1 Comité de pilotage

Le pilotage de l'élaboration du schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération est assuré par un comité de pilotage composé de SLA, de la CeA, de la Région Grand Est, de l'EAP et d'Agglo Basel.

Le comité de pilotage sera composé de deux représentants maximum pour chaque Partenaire, chaque Partenaire désignant en interne ses propres représentants.

Il a un rôle stratégique d'orientation et de décision :

- validation des différentes phases,
- arbitrages,
- validation des principes d'engagement partenariaux pour la mise en œuvre des conclusions.

Le Comité de pilotage sera présidé par un représentant élu de SLA en sa qualité de maître d'ouvrage.

6.2 Comité technique

Le suivi technique est assuré par un Comité technique composé de représentants des services de SLA, de la CeA, de la Région Grand Est, de l'EAP et d'Agglo Basel.

Il a une fonction de pilotage technique du marché, de coordination des différentes études, de préparation des comités de pilotage et de suivi de la bonne exécution du marché : respect des délais, qualité des livrables, validation technique des différentes phases, préparation des arbitrages à prendre en COPIL, etc.

Le comité technique est piloté par un représentant technique de SLA.

Article 7 : Modification et résiliation de la présente convention

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant qui entrera en vigueur après sa signature par le représentant légal de chaque Partenaire, dûment habilité à cet effet.

La résiliation anticipée de la présente convention peut être prononcée par l'un des Partenaires, uniquement dans les conditions et pour les motifs qui suivent :

- Résiliation pour un motif d'intérêt général.

Dans ce cas, la résiliation de la convention ne pourra intervenir qu'après l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée à l'ensemble des Partenaires, et la résiliation ne pourra intervenir qu'après un délai de préavis qui ne saurait être inférieur à 1 mois, ledit délai courant à partir de la réception de la lettre de résiliation par les autres Partenaires.

Si la résiliation de la Convention intervient à l'initiative d'un ou plusieurs Partenaires, elle cesse de produire ses effets uniquement à l'égard desdits Partenaires mais continue de produire tous ses effets à l'égard des autres Partenaires.

Si la résiliation de la Convention intervient à l'initiative de SLA, la Convention cessera de produire ses effets à l'égard de toutes les parties.

- Résiliation pour faute

La faute s'entend de manquements graves et répétés par l'un des Partenaires à l'une des obligations mentionnées à la présente convention.

Dans cette hypothèse, la résiliation ne pourra être prononcée qu'après envoi d'une mise en demeure adressée par voie de lettre recommandée avec accusé de réception non suivie d'effet au Partenaire défaillant, avec copie à l'ensemble des autres Partenaires.

Pour être valable, la mise en demeure devra viser le présent article et préciser de manière détaillée la nature de l'obligation dont la violation est alléguée et indiquer le délai dans lequel sa réalisation est attendue, sans que le délai laissé pour ladite réalisation ne puisse être inférieur à deux mois.

Passé le délai laissé pour satisfaire à la mise en demeure, et si cette dernière n'est pas suivie d'effet, le Partenaire auteur de l'envoi de la mise en demeure sera fondé à faire valoir la résiliation de la présente convention à l'égard du Partenaire défaillant, en respectant un délai de préavis d'un mois.

La résiliation de la Convention à l'égard du Partenaire défaillant sera alors signifiée à l'ensemble des Partenaires par voie de lettre recommandée avec accusé de réception et prendra effet à l'issue du délai d'un mois cité à l'alinéa précédent.

- Résiliation en raison de la résiliation des lots du marché d'études du Schéma de Développement et de Mobilité du cœur d'agglomération de SLA

La résiliation du marché d'études entraînera de plein droit la résiliation de la présente convention.

En tout état de cause, quelle que soit la cause de la résiliation (pour faute, pour un motif d'intérêt général ou pour cause de résiliation des lots du marché d'étude), la résiliation n'entraînera pas, au profit des Partenaires, la possibilité de récupérer les fonds déjà engagés au titre de la présente convention et ne donnera lieu à aucun remboursement, sauf à ce que le décompte définitif établisse l'existence d'un trop-perçu. Dans une telle hypothèse, SLA procèdera au remboursement au prorata des pourcentages tels que mentionnés à la colonne 3 du tableau de l'article 5.1.

Si, après décompte définitif, il reste des sommes à payer, celles-ci sont réparties entre les Partenaires au prorata des pourcentages tels que mentionnés à la colonne 3 du tableau de l'article 5.1.

Article 8 : Date d'effet et durée de la présente convention

La présente convention prend effet à compter de sa signature par l'ensemble des Partenaires.

La présente convention est transmise par SLA dans un délai de huit jours suivant sa signature au contrôle de légalité.

Sous réserve des termes de l'article 7 ci-dessus, la présente convention prend fin avec l'exécution complète des obligations respectives des Partenaires, caractérisées en l'espèce principalement par :

- la communication de la version définitive des études résultant du marché d'études du Schéma de Développement et de Mobilité du cœur d'agglomération de SLA.
- Le versement effectif de la participation financière de chaque Partenaire, telle que prévue à l'article 5 de la présente convention.

Le maître d'ouvrage informe les Partenaires de la finalisation des études précitées et les leur communique par voie de lettre recommandée avec accusé de réception ou par voie dématérialisée.

Article 9 : Propriété, diffusion des études, communication

Les études qui résulteront de la présente convention seront communiquées aux Partenaires sans délai par le maître d'ouvrage.

Toute autre diffusion, sous quelque forme que ce soit, sera subordonnée à l'accord préalable et écrit des Partenaires.

De façon générale, les Partenaires se concertent avant de procéder à toute communication sur le contenu des études.

Il sera systématiquement fait mention de tous les cofinanceurs dans toute publication ou communication, chacune d'entre elle devant comporter le logo en vigueur de chaque Partenaire, dans une taille raisonnable et égale aux autres logos.

Les Partenaires établissent, pendant toute la durée de la présente convention, et en tant que besoin un plan commun de communication – et de concertation – (définition des outils de communication, modalités de prise en compte des chartes graphiques, logos, signalétiques) et à préparer ensemble les événements jugés clés.

Article 10 : Litiges

10.1. En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les Partenaires s'engagent à recourir à un mode alternatif de règlement amiable des litiges (conciliation / médiation) avant toute saisine de la juridiction compétente.

En cas de litige, le Partenaire le plus diligent conviera au plus vite les autres Partenaires à une réunion de conciliation ou de médiation, qui devra se tenir dans les meilleurs délais.

Les Partenaires s'engagent à ne pas divulguer à des tiers à la présente convention les informations qui pourraient être communiquées dans le cadre de la médiation ou de la conciliation.

10.2. En cas d'échec du mode alternatif de règlement amiable des litiges, et à défaut d'accord amiable quant à l'interprétation et à l'exécution de la présente convention, les litiges résultant de cette dernière relèvent de la seule compétence du Tribunal Administratif de Strasbourg, situé 31 avenue de la Paix à 67000 STRASBOURG.

Article 11 : Validité de la Convention

Si l'une des clauses de la présente convention venait être déclarée nulle et de nul effet ou inapplicable, les autres clauses de ladite convention continueraient à produire tous leurs effets, sous réserve que l'économie générale de la convention puisse être assurée nonobstant l'annulation ou l'inapplicabilité de la clause concernée.

Article 12 : Nombre d'exemplaires

La convention est établie en cinq (5) exemplaires, chaque partenaire en détenant un.

A SAINT-LOUIS, le XX/XX/2020

Pour Saint-Louis Agglomération :

Jean-Marc DEICHTMANN

Président
de Saint-Louis Agglomération

Pour la Collectivité européenne d'Alsace :

Frédéric BIERRY

Président
de la Collectivité européenne d'Alsace

Pour l'Aéroport de Bâle Mulhouse :

Luc GAILLET

Président
de l'Aéroport de Bâle Mulhouse

Pour la Région Grand Est :

Jean ROTTNER

Président
de la Région Grand Est

Pour l'association Agglo Basel :

Patrick LEYPOLDT

Directeur
de l'association Agglo Basel