



**CONVENTION**  
**relative au financement du projet T.C.S.P. – B.H.N.S. (Bus à Haut Niveau de Service) entre la Gare de Strasbourg et l’Espace Européen de l’Entreprise (E<sup>3</sup>) à Schiltigheim**

**Entre les soussignés**

- la **Communauté Urbaine de Strasbourg**, représentée par M. Jacques BIGOT, Président, agissant en vertu d’une délibération du Conseil de communauté du .....,
- ci-après désignée « la CUS »

d’une part,

et

- le **Département du Bas-Rhin**, représenté par M. Guy-Dominique KENNEL, Président du Conseil Général, agissant en vertu d’une délibération de la Commission permanente du .....,
- ci-après désigné « le Département »

d’autre part,

**Vu** le contrat de territoire de l’agglomération strasbourgeoise 2009-2014 adopté par le Conseil Général du Bas-Rhin lors de sa séance du 14 décembre 2009,

**Etant préalablement exposé que :**

Par sa délibération en date du 25 juin 2010, le Conseil de CUS a décidé la présentation du projet T.C.S.P. - B.H.N.S. entre la Gare de Strasbourg et l’Espace Européen de l’Entreprise (E<sup>3</sup>) à Schiltigheim suite au deuxième appel à projets lancé par l’Etat, le 4 mai 2010, dans le cadre du Programme d’Investissements d’Avenir (action Ville de Demain) relatif au développement des transports en commun en site propre.

La liaison projetée par la CUS offre par ailleurs une réelle complémentarité pour le Département avec son réseau de lignes interurbaines du Réseau 67. En effet, seules les lignes 203 et 210 desservent l’extrémité Sud d’E<sup>3</sup> et la nouvelle ligne B.H.N.S. proposera grâce à son interconnexion avec la Réseau 67 en gare de Strasbourg, une desserte de qualité vers l’un des pôles d’emploi de la CUS.

La mise en service commerciale est prévue début 2014.

**Il est convenu ce qui suit :**

## Article 1<sup>er</sup> : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chaque partie en ce qui concerne le suivi et les modalités de financement du projet de transport en commun en site propre – bus à haut niveau de service, mis en œuvre par la CUS, entre la Gare de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (E3) à Schiltigheim, tel que décrit à l'article 2.

## Article 2 : Programme d'investissement

La CUS procède à la réalisation du projet T.C.S.P. - B.H.N.S. entre la Gare de Strasbourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (E3) à Schiltigheim, consistant en la création d'une nouvelle ligne de bus en site propre reliant la Gare Centrale à la Chambre des Métiers à Schiltigheim.

### 2.1 Le tracé

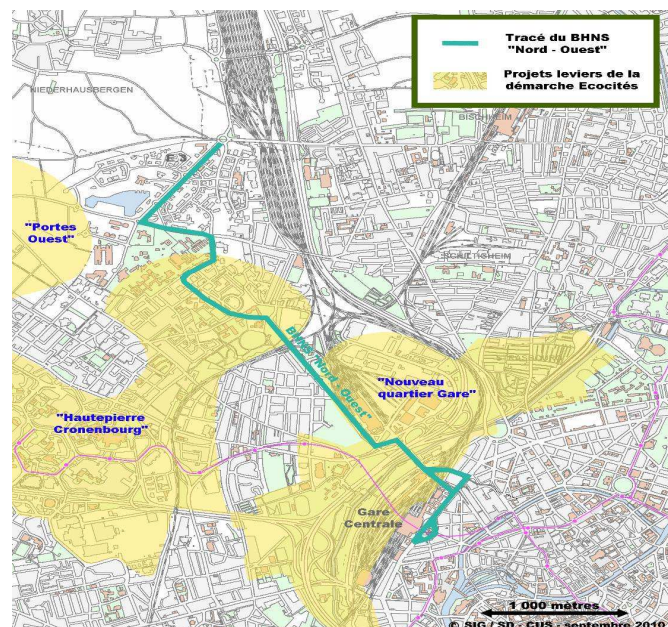
Cette future radiale viendra compléter le réseau structurant de transports collectifs de l'agglomération strasbourgeoise. Le tracé d'une longueur de 5 km, équipé de 12 stations, desservira les principaux pôles que sont la gare centrale de Strasbourg, la cité nucléaire à Cronenbourg et ses projets d'urbanisation au droit de la rue d'Hochfelden, le Campus/CNRS et l'Espace Européen de l'Entreprise (E<sup>3</sup>) avec ses 7 000 emplois à terme.

Le projet de la démarche Ecocités, engagée depuis 2009 par la CUS et les villes de Strasbourg et Kehl et prise en considération par l'Etat, qui vise à faire de l'espace métropolitain « Strasbourg-Kehl » le cœur d'un Eurodistrict dont la croissance sera fondée sur le développement durable sous toutes ses formes, prendra sa réalité dans le territoire, s'appuyant sur les 3 trames qui conditionnent le développement de l'agglomération et au-delà de la région urbaine :

- la trame bleue de l'eau visible et invisible constitue un révélateur de la qualité de l'environnement. Elle est constituée des fleuves et des rivières, des canaux, des gravières, des zones inondables et de la nappe phréatique ;
- la trame verte des parcs, des forêts, des coulées vertes le long des cours d'eau, des espaces agricoles de proximité, irrigue et relie les territoires : elle contribue fondamentalement à un cadre de vie qualité, au bien être des habitants, et à la constitution de l'identité paysagère de l'agglomération ;
- la trame des transports en commun en site propre qui rapproche les différents lieux de vie de l'agglomération, participe à son cloisonnement et permet un développement urbain vertueux, anticipant ainsi la fin de l'ère d'un usage généralisé de la voiture.

Le projet de B.H.N.S. répond pleinement aux enjeux de la démarche Ecocités. Les territoires d'application de trois des projets leviers de cette démarche seront desservis par le B.H.N.S., à savoir :

- le développement de **l'Arc Ouest intercommunal de la CUS** – dont relèvent les zones d'urbanisation de MITTELHAUSBERGEN/Est ainsi que le pôle tertiaire en croissance soutenue constitué de E3 et du site du Campus "Ouest"/CNRS. Ce projet "Porte Ouest" contribuera au développement métropolitain de l'agglomération.



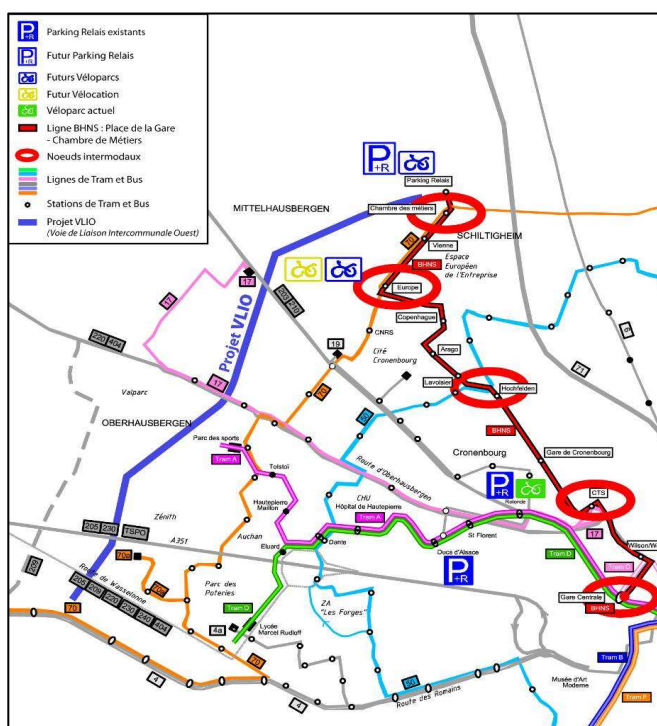
- le projet de **renouvellement urbain de Hautepierre et de Cronenbourg** conçu pour renforcer les polarités et les mixités de ces quartiers strasbourgeois. Dans ce secteur se situe le projet d'Ecoquartier « St Sauveur » (Brasseries), caractérisé par une approche intégrée de la problématique du développement urbain dans ses composantes environnementale, sociale, économique, et de mobilité et de durabilité dans le temps.
- le **nouveau quartier Gare** où d'importantes opportunités foncières ou de renouvellement urbain (place de Haguenau, gare de marchandises de Cronenbourg, terrains militaires au sud de l'A35) constitueront le cœur d'un projet de grande ampleur ; ce projet est fortement contributeur à l'Ecocité, proposant une démarche intégrée de développement durable (renforcement des accessibilités tous modes, apaisement du trafic routier et amélioration de la qualité de l'air, potentiels de densification, continuité de trame verte, etc.).

## 2.2 Le développement de l'intermodalité

L'un des enjeux du projet de la ligne B.H.N.S. sera bien d'amplifier le phénomène de transfert modal « voiture → transport en commun » en captant à la limite extérieure des zones d'habitat du secteur "Nord-Ouest" les flux automobiles radiaux en provenance de la deuxième couronne et de l'autoroute A35. La réalisation d'un P+ R doté d'un véloparc au droit du giratoire Nord de E<sup>3</sup> connecté avec l'échangeur autoroutier de l'A35 et la future VLIO à terme pourra favoriser ce transfert modal.

Plusieurs véloparks et arceaux à vélos sont prévus le long du tracé pour favoriser l'intermodalité : P+R Chambre des Métiers, Espace Européen de l'Entreprise, Campus/CNRS, Gare centrale de Strasbourg

Le réseau bus restructuré sera conçu de manière à faciliter les échanges entre le B.H.N.S. et les lignes de bus n°19 et 70.



## 2.3 Le niveau de service prévu

Le projet prévoit un niveau de service équivalent au tramway avec des sites propres sur 80 % du tracé, une priorité aux feux, des stations voyageurs aux normes accessibilité conformément à la loi du 11 février 2005 et un système d'information voyageur et de billettique.

La fréquence du B.H.N.S. sera de 6 mn aux heures de pointe avec une large amplitude horaire de 5h00 à minuit.

La ligne fera partie du réseau structurant de transport collectif de l'agglomération strasbourgeoise et en constituera la 7<sup>ème</sup> ligne, qui sera dénommée la ligne **G**, à l'instar du réseau de tramway actuel qui comprend les lignes A à F.



La fréquentation de la ligne est estimée à 10 350 voyageurs par jour. Le projet permettra d'éviter le rejet de 350 tonnes équivalent CO<sup>2</sup> par an.

En ce qui concerne le matériel roulant, la ligne sera exploitée avec un véhicule routier articulé spécifique, affecté à la ligne. Ce matériel se démarquera par son aménagement intérieur et sa découpe pour en faire un produit parfaitement identifiable par la clientèle.

## 2.4 L'évaluation socio-économique du projet

A partir des hypothèses générales suivantes :

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| Date de mise en service            | 2014      |
| Année de début des investissements | 2012      |
| Durée du bilan                     | 40 années |
| Année d'actualisation              | 2013      |
| Taux d'actualisation               | 4 %       |
| Années d'expression des euros      | 2011      |

Les résultats de l'évaluation socio-économique peuvent être établis en considérant une hypothèse dans un scénario tendanciel d'augmentation des temps de parcours de 5 % de la ligne 19 actuelle :

|                                   | Valeur estimée |
|-----------------------------------|----------------|
| Bénéfice actualisé                | 50,61 M€ HT    |
| Taux de rentabilité immédiate     | 14,47 %        |
| Taux de rentabilité interne (TRI) | 6,06 %         |
| Valeur actualisée net (VAN)       | - 41,00 M€ HT  |

## **2.5 Calendrier prévisionnel de réalisation**

Les Parties conviennent que les travaux nécessaires à la réalisation du Projet seront achevés au plus tard début 2014.

Il est précisé, en outre, que la traversée du Campus/CNRS est une option du projet et ne remet de ce fait pas en cause les travaux de démarrage du projet selon les stipulations du dossier de base.

### **Article 3 : Coût de l'opération - dépense subventionnable**

Le coût total de l'opération s'élève à 34 773 108 € (valeur avril 2012) selon la décomposition :

| <b>Postes indicatifs</b> (selon nomenclature CERTU) | <b>Coûts HT</b>   |
|---|-------------------|
| 1. Etudes d'avant-projet / projet                   | 500 000           |
| 2. Maîtrise d'ouvrage                               | 890 000           |
| 3. Maîtrise d'œuvre des travaux                     | 700 000           |
| 4. Acquisitions foncières & libération des emprises | 200 000           |
| 5. Déviation de réseaux                             | 1 400 000         |
| 6. Travaux préparatoires                            | 780 000           |
| 7. Ouvrages d'art                                   | 935 000           |
| 8. Plate-forme                                      | 3 900 000         |
| 9. Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés    | 0                 |
| 10. Revêtement site propre                          | 500 000           |
| 11. Voirie et espaces publics                       | 5 050 000         |
| 12. Equipements urbains                             | 2 900 000         |
| 13. Signalisation                                   | 800 000           |
| 14. Stations  | 2 250 000         |
| 15. Alimentation en énergie de traction             | 0                 |
| 16. Courants faibles et PCC                         | 1 250 000         |
| 17. Dépôts  | 0                 |
| 18. Matériel roulant                                | 4 850 000         |
| 19. Opérations induites                             | 7 868 108         |
| <b>TOTAL HT en euros courants</b>                   | <b>34 773 108</b> |

Les postes 1, 2, 3, 5 et 18 sont exclus de l'assiette subventionnable.

**La dépense subventionnable est fixée à 26 433 108,00 € (valeur 04/2012).**

### **Article 4 : Calendrier prévisionnel**

Le calendrier prévisionnel de l'opération pour les dépenses subventionnables mentionnées à l'article précédent est établi à titre indicatif de la façon suivante :

- déviation des réseaux et travaux préparatoires : 2012
- travaux (front des travaux) : 2013
- marche à blanc : fin 2013
- mise en exploitation : début 2014

### **Article 5 : Participations financières**

Le contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise 2009-2014 stipule dans le volet métropolitain que le taux de subvention départementale est fixé à 5 % du coût hors taxes des travaux, plafonné à 5,5 M€ (soit un coût de travaux subventionnables de 110 M€). Ce taux de subvention est identique à celui appliqué au cofinancement des extensions de tramway précédentes, dans le cadre du programme « extensions 2006-2008 ».

Ainsi, en application du taux de subvention de 5 % et compte-tenu d'une assiette subventionnable de 26 433 108 €, **la participation départementale est fixée au maximum à 1 321 655,40 €.**

Le montant définitif de la subvention sera calculé par application du taux de subvention au montant de la dépense subventionnable réelle totale, plafonné au montant prévisionnel de la dépense subventionnable totale.

#### **Article 6 : Plafonnement des aides publiques**

Le montant de cette subvention ne peut avoir pour effet de porter le montant des aides publiques directes à plus de 80 % du montant prévisionnel de la dépense subventionnable engagée par la CUS.

#### **Article 7 : Délais d'exécution de l'opération**

La CUS s'engage à informer les co-financeurs du commencement d'exécution de l'opération. Ce commencement d'exécution est réputé constitué par le premier acte juridique passé pour la réalisation du projet (notification du marché, lettre de commande etc.).

Le non-commencement d'exécution de l'opération entraîne la caducité de la présente convention, sauf autorisation exceptionnelle de report pour une période qui ne peut excéder un an, sur demande justifiée de la CUS avant l'expiration du délai de deux ans.

#### **Article 8 : Paiement de la subvention**

Des versements intermédiaires annuels seront libérés au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sur demande de la CUS dans la limite de 80% du montant prévisionnel de la subvention et selon l'échéancier pluriannuel suivant, qui tient compte des disponibilités financières du Département établies dans sa prévision pluriannuelle des investissements :

- 675 200,00 € en 2015
- 646 455,40 € en 2016.

A l'issue des travaux, le solde de la subvention sera versé sur demande de la CUS.

Les demandes de versement d'acomptes et de solde devront intervenir avant le 30 septembre de chaque année civile. En cas de transmission des demandes au-delà de cette date, le Département se réserve le droit de reporter sa participation à l'année suivante.

A l'appui de ses demandes de versement d'acomptes ou de solde, le bénéficiaire produira les pièces suivantes :

- un état récapitulatif des travaux et dépenses réalisés, certifié exact par le receveur des Finances de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg et par le Président de la CUS, accompagné des pièces justificatives et factures acquittées relatives à l'ensemble des travaux et dépenses réalisées,
- à l'issue des travaux, la justification de la réalisation de l'opération et de sa conformité avec les caractéristiques annoncées dans le dossier de demande et annexées à la présente convention,
- à l'issue des travaux, un état récapitulatif certifié exact de l'ensemble des subventions publiques accordées au titre de l'opération.

Dans le cas où le cumul des aides publiques dépasserait 80% du montant de la dépense subventionnable, les subventions faisant l'objet de la présente convention seraient ajustées pour respecter ce plafond.



## **Article 9 : Références bancaires**

Les versements seront effectués sur le compte

| Bénéficiaire | Etablissement<br>Agence        | Code<br>Etablissement           | Code<br>Guichet | N° de compte | Clé RIB |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------|-----------------|--------------|---------|
| CUS          | Banque de France<br>Strasbourg | 067058<br>Recettes des Finances | 00806           | C672000000   | 56      |

## **Article 10 : Comptable assignataire**

Le comptable assignataire de la dépense est le Payeur départemental du Bas-Rhin.

## **Article 11 : Déclaration d'achèvement des travaux**

La CUS devra déclarer l'achèvement des travaux et transmettre les pièces justificatives correspondantes dans les 6 mois maximum après la fin des travaux. A défaut, à l'expiration d'un délai de 4 ans à compter de la déclaration du début d'exécution, l'opération est considérée comme terminée et le Département procédera à la liquidation de la subvention.

Une prolongation du délai d'exécution de 4 ans maximum pourra exceptionnellement être accordée sur demande justifiée de la CUS, sous réserve que le projet initial ne soit pas dénaturé et que l'inachèvement ne soit pas imputable au bénéficiaire.

## **Article 12 : Contrôles**

La CUS s'engage à se soumettre à tout contrôle sur pièces et sur place, effectué par les services instructeurs ou par toute autorité mandatée. Lorsqu'il est fait appel à un expert extérieur à l'administration, son intervention s'effectue aux frais du bénéficiaire.

## **Article 13 : Publicité**

La CUS s'engage à faire mention de la participation du Département sur les panneaux de chantier, précisant le financement de l'opération, ainsi que dans les publications institutionnelles ou grand public relatives à l'opération.

## **Article 14 : Résiliation**

En cas de non-respect d'une ou plusieurs clauses de la présente convention, le Département peut décider de mettre fin à l'aide et d'exiger le reversement partiel ou total des sommes versées. Il en est de même en cas de non-exécution de l'opération, d'une utilisation des fonds non-conforme à l'objet de la convention ou de refus de se soumettre aux contrôles.

La CUS, qui souhaiterait abandonner son projet, peut demander la résiliation de la convention. Elle s'engage à procéder au reversement des sommes indûment perçues dans les meilleurs délais et, au plus tard, dans le mois qui suit la réception du titre de perception.

## **Article 15 : Respect de la réglementation en vigueur**

La CUS s'engage à respecter la totalité des textes en vigueur, notamment en ce qui concerne les règles de concurrence et de passation des marchés publics, d'urbanisme, de protection de l'environnement et de sécurité.

**Article 16 : Tribunal compétent**

En cas de litige, le tribunal administratif de Strasbourg est compétent.

**Article 17 : Durée de la convention et nombre d'exemplaires originaux**

La présente convention est conclue jusqu'au 31 décembre 2016, conformément à l'échéancier de financement prévu à l'article 8.

La convention est établie en deux (2) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait à Strasbourg, le

Pour le Département du Bas-Rhin,  
Le Président du Conseil Général,

Pour la Communauté Urbaine de Strasbourg,  
Le Président,

Guy-Dominique KENNEL

Jacques BIGOT