

CONVENTION
relative au financement du projet T.C.S.P. (*Transport en Commun en Site Propre*)
d'extension Sud des lignes A et E du réseau de tramway de la
Communauté Urbaine de Strasbourg

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, qui prévoit une enveloppe de 5,5 millions d'euros pour le cofinancement des aménagements de transports en commun en site propre,

Etant préalablement exposé que :

Par sa délibération en date du 12 juillet 2012, le Conseil de communauté a décidé la présentation du projet TCSP – extension Sud des lignes A et E du réseau de tramway de la CUS, dans le cadre du 2^{ème} appel à projets lancé par l'Etat le 4 mai 2010, et sous-couvert 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 renforce l'intermodalité du réseau tramway avec le réseau de lignes interurbaines du Réseau 67 organisées par le Département, sur le Sud de l'agglomération. En effet, aucune ligne ne dessert le centre-ville d'Illkirch et l'extension de la ligne A proposera aux clients du Réseau 67 une nouvelle desserte de qualité. Par ailleurs l'extension à la station "Campus" de la ligne E, offrira une correspondance supplémentaire, par rapport à la seule station "Baggersee" actuellement.

La mise en service commercial est prévue au plus tard à fin juin 2016.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1^{er} : 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 TCSP – extension Sud des lignes A et E du réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise, tel que décrit à l'article 2.

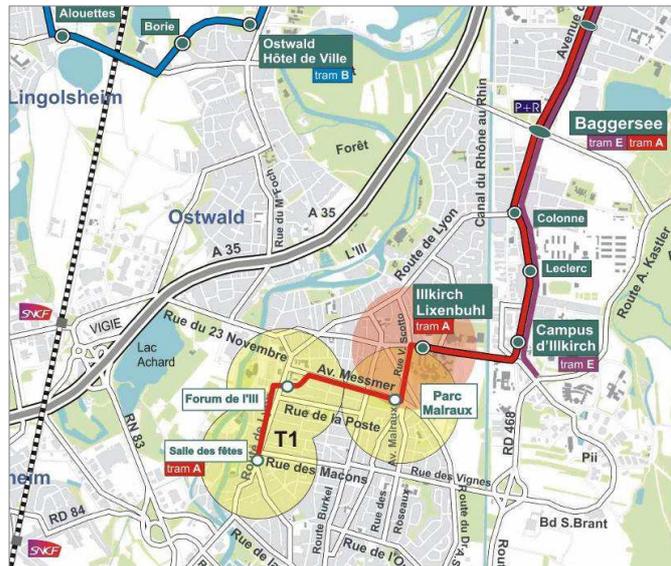
Article 2 : Programme d'investissement

Le projet d'investissement visé sous l'article 1^{er} de la présente convention est décrit et définit comme suit :

2.1. Tracé : caractéristiques géométriques et d'aménagement de la nouvelle infrastructure correspondant au prolongement de la ligne "A" du tramway existante

Les caractéristiques géométriques et d'insertion urbaine du prolongement Sud de la ligne tram A, au-delà de son terminus existant d'Illkirch/Lixenbuhl, sont décrites et présentées ci-après.

La longueur d'infrastructure nouvelle à construire entre la station « Lixenbuhl » et le nouveau terminus « Salle des Fêtes » est de 1 760 m. Elle permettra une extension de 1 895 m du service commercial de la ligne A qui desservira la zone de centralité de la commune par trois nouvelles stations : « Parc Malraux », « Mairie/Forum de l'III » et « Salle des Fêtes ».



Sur la rue Vincent Scotto, la plateforme tram est implantée en site latéral Est - en bordure du terrain du lycée Le Corbusier- dans le prolongement Sud des voies existantes de l'arrière-gare de la station « Lixenbuhl ». Sur ce tronçon de 525 m de longueur le profil en travers de l'aménagement de la voirie comprend, outre l'infrastructure tramway en site propre latéral :

- une chaussée ouverte à la circulation générale ayant de 6 à 6,5 m de largeur ;
- deux pistes cyclables unidirectionnelles, de part et d'autre de la chaussée (implantation constituant une modification du programme initial qui prévoyait une piste cyclable bidirectionnelle insérée entre le tramway et la clôture du lycée) ;
- un trottoir du côté Ouest, au droit des parcelles riveraines.



L'insertion de la plateforme tram nécessitera un reculement d'environ 5 m de la clôture du lycée (sans acquisition foncière dans la mesure où la bande de terrain impactée appartient déjà à la CUS).

Au niveau du carrefour « Malraux/Ceinture/Scotto », le tramway bifurque vers la rue de la Ceinture en direction de l'Ouest.

Pour optimiser la régulation de ce carrefour à feux qui sera franchi en priorité par le tramway, chacune des voiries y convergeant sera dotée d'une file de présélection des mouvements de "tourne à gauche". L'aménagement de ce carrefour implique l'intégration au domaine public de 2 propriétés riveraines situées à l'extrémité Sud de la rue Vincent Scotto (respectivement les numéros 28 et 32 de la rue de la Ceinture). Le bien immobilier 5/17 n° 28 est déjà propriété de la CUS. Le pavillon qui y est bâti sera démoli. Le bien n° 32 sera acquis par voie amiable.

Sur l'axe routier « Ceinture-Messmer » la plateforme tram est implantée en site central sur quelques 700 m, dont 640 m en voie unique. Cette modification du programme initial a permis d'améliorer la qualité paysagère et urbaine de l'aménagement de cette voirie dont le profil en travers comprendra de chaque côté de la plateforme tram :

- une chaussée en sens unique (3,50 m) affectée à la circulation générale et à la circulation des autobus (ligne 2) ;
- une bande de stationnement longitudinal (2 m) sur laquelle sont aussi implantés des arbres d'alignement et les supports de ligne électrique du tramway et d'éclairage public ;
- un trottoir au droit des propriétés riveraines.

La station tram « Parc Malraux » est implantée sur la rue de la Ceinture, au droit du cimetière municipal, au niveau duquel l'emprise publique nécessaire au réaménagement nécessite un empiètement de 7 m de profondeur sur une longueur de 100 m.

L'aménagement de l'avenue Messmer prend également en compte la réalisation de deux arrêts d'autobus, qui seront desservis par la ligne bus n° 2, implantés respectivement de part et d'autre du débouché de la rue Rohmer ainsi que l'aménagement, à l'angle des routes Burckel et Messmer, d'un parking (61 places) en compensation des emplacements supprimés sur cette artère.



A l'extrémité de l'avenue Messmer, au niveau de l'église St Symphorien, le tramway bifurque vers le Sud, en direction de la place Quintenz, l'infrastructure étant implantée sur une emprise à libérer par voie d'acquisition foncière. Ainsi, le bien immeuble situé au n° 1 place de la Mairie sera acquis par voie amiable et la maison d'habitation qu'il supporte sera rescindée pour permettre les travaux d'infrastructure. Par ailleurs, seront intégrés à l'emprise publique une bande du terrain affecté au Presbytère et l'angle Nord-Ouest du terrain d'assiette de l'immeuble n° 5 rue Quintenz.

Avant de franchir la rue des Sœurs la plateforme tramway retrouve une configuration classique à 2 voies ferrées.

Sur la section « Place Quintenz – Forum de l'III » du côté Sud de l'Hôtel de Ville, l'infrastructure tramway est implantée selon un axe Est-Ouest perpendiculaire à la route de Lyon sur quelques 160 m de longueur. L'aménagement paysager généreux, à 3 rangées d'arbres, de cet espace public est conçu dans le prolongement visuel des alignements d'arbres du Cours de l'III.

Une capacité de stationnement de l'ordre de 62 places est maintenue du côté Sud de la Place Quintenz, accessible à partir de la rue de la Poste. Par ailleurs, le parking de l'Illiade, accessible à partir de l'Allée François Mitterrand, sera agrandi d'environ 80 places, en compensation des emplacements supprimés sur ce secteur du fait de la réalisation du projet tramway.

La station tram « Mairie/Forum de l'Ill » est implantée sur la Place Quintenz, en correspondance avec les arrêts des lignes d'autobus desservant la route de Lyon. Des dispositifs de stationnement des vélos ainsi qu'une station Vel'Hop de vélo partagé compléteront les équipements d'intermodalité associés à cette station.

L'accès automobile à la rue du Vieux Moulin sera organisé à partir de la route de Lyon, en site partagé avec le tramway dans le sens « Est ⇨ Ouest » (entrant) et parallèlement à la plateforme tram dans le sens « Ouest ⇨ Est » (sortant).

Au niveau de l'intersection du Cours de l'Illiade et de la rue du Vieux Moulin, le tramway bifurque vers le Sud en direction de son nouveau terminus.



Entre le Cours de l'Illiade et le terminus « Salle des Fêtes », sur une longueur de quelques 370 m, le tramway circule parallèlement à la route de Lyon, du côté Ouest. La plateforme tram est implantée au droit des immeubles du complexe Centre Ill puis du site des établissements Huron, sans impact sur l'aménagement actuel de la route de Lyon. L'implantation de la plateforme tram nécessitera l'acquisition d'une bande de terrain du site Huron sur une profondeur de 4 à 5 m.

La nouvelle station terminus « Salle des Fêtes » de la ligne tram A sera implantée au droit des établissements Huron, à côté de la Salle des Fêtes d'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN. Elle sera en correspondance, de quai à quai, avec les lignes d'autobus n° 62, 65 et 66 desservant la 2^{ème} couronne Sud de la CUS. Des capacités de stationnement vélos (arceaux) seront implantées à proximité de cette station. Une passerelle existante franchissant le Canal de l'Usine permet le rabattement à pied ou à vélo vers la station « Salle des Fêtes » à partir du Domaine de l'Ile. Une autre passerelle permettra d'accéder à la future Maison de l'Enseignement et de la Pratique des Arts.



Un parking d'échange d'une centaine de places -accessible à partir de la route de Lyon par la rue Krafft-, sera associé à cette station terminus du tramway.

Le projet de développement du réseau tramway à Illkirch-Graffenstaden répond pleinement aux enjeux de la démarche Ecocités engagée depuis 2009 par la CUS et par les villes de Strasbourg et de Kehl, qui vise à faire de l'espace métropolitain « Strasbourg-Kehl » le cœur de l'Eurodistrict.

Sur le plan urbain :

L'opération « Fronts d'Illkirch-Baggersee » (projet levier n°13) possède une excellente accessibilité multimodale grâce au tramway (lignes A et E) et à l'échangeur autoroutier raccordant l'A35 et la RD 468. Ce territoire constitue aujourd'hui une rupture urbaine forte le long de l'axe nord/sud (avenues de Colmar et de Strasbourg) qui structure le développement du secteur sud de l'agglomération, renforcé par la présence d'entités au fonctionnement autonome, telles que la zone commerciale et le parking relais du Baggersee. Le prolongement des services des lignes A et E permettra de renforcer les synergies entre le nord (actuellement plutôt rattaché au centre de l'agglomération) et le centre de la commune.

L'opération « Campus/Lixenbuhl » (projet levier n°14) a pour objet l'aménagement, dans une perspective de développement durable, du site du Campus Universitaire d'Illkirch et des importantes disponibilités foncières situées au sud de la rue Lixenbuhl et à l'ouest du Canal du Rhône au Rhin (1100 logements envisagés). Ce projet vise à remédier au morcellement par des grandes infrastructures (RD 468 à caractéristiques autoroutières, canal) ainsi que du manque de densité et de l'absence de mixité urbaine qui font que ce secteur peine à devenir un espace de vie. Le prolongement des services de la ligne A permettra de renforcer cette cohésion des territoires au sein de la commune.

Enfin, la poursuite du développement du pôle d'innovation d'Illkirch (PII) à Illkirch Est dont le programme d'aménagement relève d'une ZAC dans le cadre de laquelle est prévue une implantation d'environ 8000 emplois à terme. Identifié comme « espace de développement métropolitain » sur l'armature urbaine de l'agglomération définie par le SCOTERS, le site du PII sera conforté dans sa vocation principale – tertiaire supérieure, recherche/développement et enseignements universitaires de haute technologie – selon les préconisations du PADD, pour constituer un pôle d'excellence durablement reconnu dans les réseaux internationaux. Le débranchement technique, au droit de la station Campus, vers le PII s'inscrit pleinement dans cette démarche prospective, laissant la possibilité d'un prolongement à terme vers ce secteur en devenir.

Sur le plan environnemental :

Concernant la trame bleue, le ban communal d'Illkirch est pratiquement encadré par deux cours d'eau orientés Sud-Nord, à savoir l'Ill à l'Ouest et le Rhin Tortu à l'Est. Plusieurs ballastières et étangs s'étendent au Sud de la commune et deux grands étangs sont aménagés en base de loisir : l'étang du Baggersee au Nord et le lac Achard à l'Ouest, près de La Vigie. La desserte de ces espaces par le réseau tramway contribue à renforcer leur attractivité.

Concernant la trame verte, la forêt d'Illkirch-Graffenstaden couvre toute la partie Est du ban communal. La coulée verte de l'Ill s'étend sur sa limite Ouest, en bordure de la zone de centralité de la commune dont elle contribue fortement à améliorer le cadre de vie. Par ailleurs, Illkirch se situe sur l'arc Sud-Ouest de la ceinture des Forts : le Fort « Urich » est implanté au Sud de la commune et le Fort « Lefèvre » est situé à proximité du lac Achard.

Plus généralement, le schéma directeur de ce projet urbain, intégrant la desserte tramway permet de :

- concevoir un nouvel éco-quartier profitant d'un environnement naturel exceptionnel, avec le plan d'eau du Baggersee et la forêt d'Illkirch-Graffenstaden classée Natura 2000.
- constituer une « couture » entre les différents éléments disparates pour faire de ce secteur un véritable pôle urbain à l'échelle du sud de l'agglomération.
- préserver et de valoriser un corridor écologique entre la forêt d'Illkirch-Graffenstaden à l'Est, et les forêts de l'Ostwinkel et de la Nachtweid (commune d'Ostwald) situées à l'Ouest, en bordure de l'Ill.

2.2. Le développement de l'intermodalité

2.2.1 Les pôles d'échange

Les trois nouvelles stations de tramway ainsi créées offriront une correspondance avec une ou plusieurs lignes d'autobus, certains pôles d'échanges « bus/tram » jouant un rôle important, notamment du fait de leur impact sur l'urbanisme par l'amélioration des facteurs d'accessibilité « transport » de nouvelles zones d'habitat ou d'emplois, récemment aménagées ou dont l'urbanisation est planifiée selon les orientations du PLH et de la démarche Ecocités.

Ces pôles d'échanges multimodaux seront systématiquement aménagés et équipés dans la perspective de faciliter l'approche des autobus, et de rendre commodes et sécurisés les cheminements d'accès aux points de correspondances « bus/tram », en facilitant les échanges quai à quai ; d'améliorer l'information donnée aux usagers, et de faciliter l'accès et l'usage des transports en commun aux personnes handicapés, dans les conditions prescrites par les textes d'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005. Des nouveaux points de correspondances importants du point de vue de la fonctionnalité du réseau urbain seront alors réalisés.

- **Le pôle « Campus d'Illkirch » :**

Les services de la ligne de tram E, aujourd'hui en terminus à « Baggersee » seront prolongés jusqu'à la station « Campus d'Illkirch ». Outre le terminus de cette ligne, la ligne A du tram et la ligne de bus n° 63, qui propose notamment un rabattement sur le tram depuis le Parc d'Innovation d'Illkirch (PII), passent par ce pôle.

- **Le pôle « Parc Malraux » :**

La station « Parc Malraux » sera desservie par les services de la ligne de tram et ceux de la ligne de bus n° 2, qui sera en rabattement sur le tramway d'une part en venant du Sud de la commune d'Illkirch-Graffenstaden (quartiers Libermann, Fort Ulrich) et du Nord depuis Ostwald.

- **Le pôle « Mairie- Forum de l'III » :**

La station « Mairie- Forum de l'III » sera desservie par les services de la ligne de tram A et ceux des lignes de bus n° 62/62a/65/66.

Une station Vél'hop sera également implantée, vu l'attractivité du centre-ville de la commune d'Illkirch-Graffenstaden.

- **Le pôle « Salle des Fêtes » :**

Outre le terminus de la ligne de tram A, ce nouveau pôle d'échanges assurera la correspondance entre la ligne de tram A et les lignes de bus n° 62/62a/65/66, permettant le rabattement des habitants des communes périphériques Sud de la CUS.

Le pôle multimodal actuel de « Lixenbuhl » verra également son rôle modifié. Seule la ligne de bus n° 63 (passante) assurera la correspondance avec le tramway.

2.2.2 Les aménagements cyclables et piétonniers

La sécurité des traversées de la chaussée et de la plateforme du tramway par les cyclistes et les piétons, y compris les personnes handicapées, ont été intégrées dans la conception du fonctionnement des carrefours. Les propositions de développement du réseau cyclable concernent principalement la création de pistes cyclables, mais également la modification ou l'amélioration d'aménagements existants.

L'extension Sud des lignes de tram A et E offre l'opportunité de renforcer le maillage du réseau cyclable sur Illkirch-Graffenstaden, en améliorant les liaisons inter quartiers et en aménageant des tronçons de pistes cyclables rabattues sur les nouvelles stations de tramway :

- dans le cadre des travaux d'insertion de l'infrastructure tramway, des pistes cyclables seront réalisées, ou reconstituées dans certains cas, parallèlement à la plate-forme/tram.
- des pistes de rabattement vers les stations/tram sont prévues au titre des aménagements connexes d'aménagement de voirie, en améliorant la lisibilité et la sécurité de ces trajets afin de renforcer l'attractivité des déplacements multimodaux «vélo+tramway».

D'autres dispositions visant à promouvoir l'intermodalité « vélo-tramway » seront mises en œuvre, notamment :

- l'installation systématique d'arceaux à vélos au plus près des quais de station ;
- l'implantation d'une station mutualisée Vél'Hop et véloparc, sur la Place Quintenz, près de la station « Mairie/Forum de l'III ».

La ville d'Illkirch-Graffenstaden a mis en place depuis 2006 un plan piéton proposant trois itinéraires spécifiques, pour accéder aux équipements du centre-ville et aux arrêts du réseau de transports collectifs. Ainsi, des trottoirs d'une largeur supérieure à 1,5 m sont généralement mis à disposition des piétons, notamment sur la rue V. Scotto, l'avenue Messmer et la route de Lyon. Le positionnement des stations au plus près des carrefours simplifie les accès en marche à pied et permet de sécuriser les traversées des chaussées.

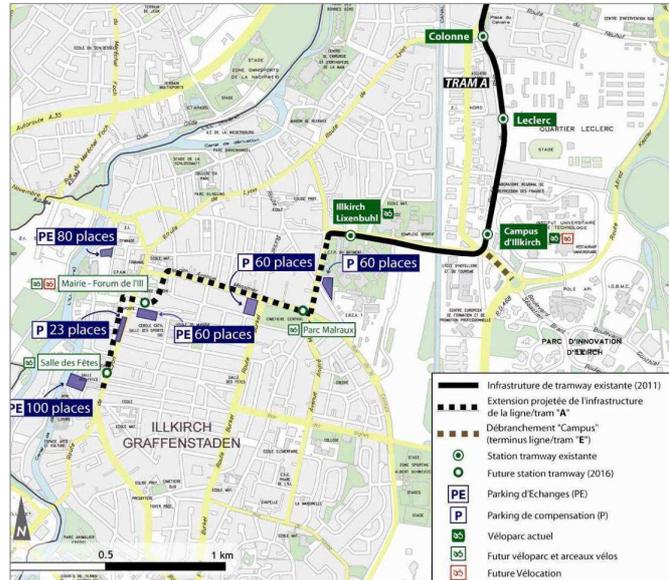
2.2.3 Les principes d'organisation du stationnement

L'insertion du tramway sur ce projet permet de reconfigurer l'offre de stationnement

actuellement située majoritairement le long du corridor vers des parkings de proximité proches des futures stations, permettant ainsi de favoriser et d'inciter l'utilisation du tramway.

La restitution globale de l'offre de stationnement correspond à un taux de 85 % (dont 50 % sur des parkings de proximité) C'est ainsi que, sur les espaces publics intégrés dans le périmètre d'intervention, une nouvelle offre de stationnement en parking d'échange sera proposée :

- un parking situé côté Ouest du cimetière sur une parcelle riveraine de la route Burckel comprise entre l'avenue Messmer et la rue des Sœurs permettra de créer 60 places de stationnement.
- 60 emplacements sur la place Quintenz (stationnement régulé en zone bleue).
- un parking d'une capacité de 80 places de stationnement au niveau du parking de l'Illiade (allée Mitterrand).
- un parking prévu à l'arrière de la station « Salle des Fêtes », accessible par le rue Krafft. Ce parking comprendra 100 places.



Plus précisément :

- l'offre actuelle est de 550 places
- l'offre projetée est de 470 places (dont 240 places dans les nouveaux parkings créés).

A noter également que la place centrale de la commune, actuellement exclusivement occupée par le stationnement (160 places), sera partagée entre :

- l'insertion de la station centrale « Forum de l'Ill »
- le prolongement d'un mail central arboré (« Cour de l'Illiade »)
- et une nouvelle offre de stationnement réduite (60 places) et réglementée en zone bleue afin de favoriser la rotation (stationnement courte durée) au profit de l'utilisation du tramway.

Par ailleurs, le parking d'échanges exploité au droit de la station « Campus d'Illkirch », accessible à partir de la rue de l'Industrie, pourrait être agrandi afin de renforcer les possibilités de report modal notamment pour les automobilistes arrivant du Sud.

2.3. Le niveau de service prévu

2.3.1 L'exploitation commerciale

Les fréquences actuelles de la ligne A (6 mn en moyenne) seront maintenues, jusqu'à la station « Baggersee ». Au-delà, les services de cette ligne seront assurés avec une fréquence moyenne de 8 mn.

2.3.2 La fréquentation

A l'horizon du projet d'extensions Sud de la ligne tram A, on estime à 406 100 le nombre de déplacements/jour sur le réseau urbain (tram + bus) ce qui correspond à 95,84 millions de déplacements annuels (soit une évolution de 5,5% par rapport à la situation de référence). L'analyse des charges montre pour l'horizon 2016, une augmentation significative du trafic de la ligne A, avec environ 17 000 voyageurs supplémentaires par rapport à la situation de référence 2015.

Cette augmentation globale du trafic de la ligne A correspond aux effets cumulés de plusieurs aspects du projet :

- les nouvelles liaisons permises avec l'extension de la ligne A augmentant ainsi l'attractivité du réseau
- la possibilité nouvelle de rallier le centre-ville directement en tramway

- la coupure de la ligne de bus n° 7 à la station « Baggersee », qui implique un transfert des usagers sur la ligne A.

2.3.3 Le bilan Carbone

Le Bilan Carbone® est un outil développé par l'ADEME permettant de définir les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées à une activité donnée, et exprimées en tonnes équivalent carbone (T équ. c).

a) Principes méthodologiques

Cet outil permet de définir la pression globale d'un territoire, d'une entreprise, etc. sur les émissions de gaz à effet de serre, donc sur le climat et de connaître ainsi les marges de manœuvre à court et long termes pour atténuer ces impacts. Le bilan peut être accompagné de préconisations d'actions précises et argumentées, afin de réduire l'impact de la collectivité sur l'environnement et de diminuer sa dépendance aux énergies fossiles.

Le Bilan Carbone® réalisé dans le cadre de l'avant-projet des extensions Sud des lignes A et E a pour objectif d'identifier les grands leviers d'action du projet. Il ne constituera cependant pas pour autant un bilan exhaustif de l'impact carbone. Ce dernier ne pourra être en effet réalisé qu'a posteriori de la réalisation du dit projet.

b) Les résultats du bilan carbone

➤ Le Bilan Carbone® en fonctionnement

En fonctionnement, les extensions des lignes A et E sont à la fois source d'émissions et de réductions carbone selon les différents postes à considérer.

➤ Les émissions de carbone

Généralement, dans le cadre de la mise en œuvre d'un tramway les émissions liées à l'énergie de traction sont largement prédominantes dans les émissions de carbone en période de fonctionnement.

Le fonctionnement des extensions Sud des lignes A et E à l'horizon 2016 conduit ainsi à des émissions annuelles de **39 T eq C**.

Répartition des émissions de carbone en période de fonctionnement

	Emissions de carbone annuelles (T équ. c)
Matériel roulant tram*	26,6
Signalisation carrefours	9,7
Eclairage	2,3
Autres	0,4
Total	39

➤ Fonctionnement de la nouvelle ligne

Ces réductions sont liées:

- aux économies dues au transfert modal des usagers de la voiture particulière (VP) vers le réseau de transports en commun
- aux économies liées à la réduction de la production kilométrique annuelle sur les lignes de bus, en considérant le parc actuel.

Le fonctionnement des extensions Sud des lignes A et E et les mesures associées telles la restructuration du réseau de bus et le report modal conduisent ainsi à des **réductions annuelles d'émissions de 274,2 T équ. C**.

Répartition des « réductions » d'émissions de carbone en période de fonctionnement

	Emissions de carbone annuelles (T équ. c)	% des émissions
Report modal	- 213,6	77,9%
Restructuration bus	- 60,7	22,1%
Total	- 274,2	-

➤ Le Bilan Carbone® en construction

Le tableau ci-dessous présente les huit postes les plus émetteurs du projet pour la phase de construction. Il permet d'identifier les effets sur le Bilan Carbone® des principaux éléments constitutifs du projet.

La réalisation des extensions Sud des lignes A et E **génère ainsi 3 075 T équ.c** lors de

la phase de construction.

Répartition des émissions de carbone en période de construction

Postes	Tonnes équivalent carbone (T équ. c)	%
Structure Plateforme tramway	708	23%
Voie et appareils de voie tramway	466	17%
Revêtements	351	11%
Terrassements & déviations réseaux	313	10%
Parkings de proximité	288	9%
Structure voirie & trottoirs	260	8%
Pose multitungulaire	209	7%
Systèmes de captation	206	7%
Autres	270	9%
Total	3 075	

c) Synthèse des résultats

Impact construction total 3 075 T équ. c émises

Impact construction annualisé : 39,3 T équ. c

Impact fonctionnement annualisé : 39 T équ. c émises & 235,2 T équ. c évitées

Bilan Carbone® annuel : -156,9 T équ. c

Durée avant compensation de la construction : 13 ans

Article 3 : Coût de l'opération - dépense subventionnable

Le coût total de l'opération s'élève à 43.940.000 € (valeur avril 2012) selon la décomposition ci-dessous :

Postes indicatifs (selon nomenclature CERTU)	Coûts € HT
1 - Etudes d'avant-projet / projet	640.000
2 - Maîtrise d'ouvrage	1.550.000
3 - Maîtrise d'œuvre des travaux	1.900.000
4 - Acquisitions foncières & Libération des emprises	1.800.000
5 - Déviation de réseaux	2.600.000
6 - Travaux préparatoires	720.000
7 - Ouvrages d'art	90.000
8 - Plate-forme	1.410.000
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	7.400.000
10 - Revêtement site propre	540.000
11 - Voirie et espaces publics	4.000.000
12 - Equipements urbains	2.380.000
13 - Signalisation	640.000
14 - Stations	1.760.000
15 - Alimentation en énergie de traction	2.970.000
16 - Courants faibles et PCC	5.420.000
17 - Dépôts	0
18 - Matériel roulant	7.000.000
19 - Opérations induites	1.120.000
TOTAL HT en euros courants	43.940.000

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

La dépense subventionnable est fixée à 30.250.000 € (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 : d'avril à octobre 2014
- travaux (front des travaux) : de septembre 2014 à septembre 2015
- marche à blanc : octobre - novembre 2015
- mise en exploitation : janvier 2016.

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 30,25 M€, **la participation départementale est fixée au maximum à 1 512 500 €.**

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 qui doit intervenir dans un délai maximum de deux ans à compter de la notification de la présente convention. 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 dans le délai précité 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 :

- 168 800 € en 2015
- 853 344,60 € en 2016
- 490 355,40 € en 2017.

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 Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
CUS	Banque de France Strasbourg	067058 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 2017, 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