



PÔLE ÉCONOMIE, MOBILITÉS ET URBANISME  
Direction Mobilités et Transports

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

068-200066009-20250707-2811B-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 11/07/2025

Publication : 11/07/2025

CERTIFIÉ CONFORME Acte exécutoire le 11 juillet 2025  
Le Président



## **COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION**

Sous la présidence de Fabian JORDAN  
Président

### **EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DÉLIBÉRATION DU BUREAU Séance du 7 juillet 2025**

**45 élus présents (59 en exercice, 7 procurations)**

**M. Jean-Luc SCHILDKNECHT est désigné secrétaire de séance.**

### **PARTICIPATION AU FINANCEMENT DES ÉTUDES PROJET DE LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE DE L'EUROAIRPORT (7.5.7/2811B)**

Avec plus de 8 millions de passagers en 2024 et 6000 emplois sur le site, l'EuroAirport ne reste accessible que par l'autoroute A35 qui relie Mulhouse à Bâle et par la route douanière suisse. La voiture est le mode de déplacement privilégié par les personnes travaillant sur le site et par les voyageurs malgré la saturation fréquente de l'autoroute aux heures de pointe de la frontière jusqu'au nord de la bretelle de desserte de l'aéroport.

L'aéroport présente aussi de forts enjeux pour l'attractivité et le développement économique du territoire. Son raccordement au réseau ferré implique la réalisation d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante, et d'une halte ferroviaire implantée aux abords immédiats de l'aérogare.

Ce projet de nouvelle liaison ferroviaire (NLF EAP) permettra d'améliorer la desserte en transport en commun de l'EuroAirport en proposant à la fois plus de trains et un accès direct. Depuis la gare de Mulhouse, le temps de trajet sera ainsi réduit à 12mn, contre plus de 30mn actuellement. L'EuroAirport sera également mieux connecté aux réseaux ferroviaires français et suisse. Il contribuera donc au report modal de la voiture vers les transports en commun et à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>.

Depuis le lancement du projet aux côtés de l'État, de la Région et de la CeA pour la partie française, m2A a contribué à hauteur de 90 K€ au financement des études APS et de 63 K€ au financement des études APD.

La convention cadre qu'il vous est proposé d'approuver précise le plan de financement de la phase PRO par périmètre de maîtrise d'ouvrage ainsi que la gouvernance. Ce cadre global sera mis en œuvre par des conventions d'application délimitées par périmètres : ferroviaire, aéroportuaire et routier.

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage des études du « périmètre ferroviaire » constitué principalement par la nouvelle ligne, les 2 raccordements à la ligne existante, l'intégration au réseau ferré national ainsi que l'aménagement des quais de la halte. SNCF Réseau pilote les procédures administratives du projet NLF EAP. Elle porte ainsi l'Autorisation Environnementale Unique du projet. Sa maîtrise d'ouvrage comprend les études projet de son périmètre et les travaux ferroviaires de son périmètre (voie, ouvrage d'art, ...).

L'EuroAirport est le maître d'ouvrage des études du « périmètre aéroportuaire » constitué principalement par les travaux de voirie et réseaux de son périmètre, le parvis, les descenderies de la halte et les ouvrages structurels associés. Sa maîtrise d'ouvrage comprend les études projet de son périmètre et les travaux de son périmètre (voies, réseaux, ouvrage d'art ...).

La CeA est le maître d'ouvrage des études d'AVP du « périmètre routier » en relation avec l'A35 constitué principalement par la bretelle nord, l'installation d'ouvrages de sécurité en limite route/voie ferrée, le bassin hydraulique de l'A35 et les rétablissements routiers de la RD105.

Le programme prévoit une mise en service du projet à l'horizon 2034-2035.

Le coût des études PRO est estimé à 26,2 M€ courants. Par la convention cadre, les partenaires financeurs s'accordent pour mobiliser les crédits nécessaires pour chaque convention d'application. La part m2A est de 3,494%, soit 932 900€ dont 581 900 € pour le périmètre ferroviaire et 351 000 € pour le périmètre routier.

Un premier appel de fonds de 20% sera émis une fois que toutes les conventions d'application de la présente convention-cadre seront signées, soit début 2026. Le solde sera appelé sur le même exercice.

Les crédits seront inscrits au budget 2026. La ligne de crédits est la suivante :  
Chapitre 204 - article 204112  
Service gestionnaire et utilisateur 542  
Ligne de crédit n° 17951.

Après en avoir délibéré, le Bureau :

- approuve le projet de convention cadre relative au financement des études projet de la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport,
- autorise le Président à signer la convention correspondante et les conventions d'applications s'y rapportant.

PJ : (1)

- Une convention

Ne prennent pas part au vote (6) : Alain COUCHOT, Vincent HAGENBACH (représenté par Josiane MEHLEN), Fabian JORDAN, Catherine RAPP, Jean-Luc SCHILDKNECHT et Fabienne ZELLER.

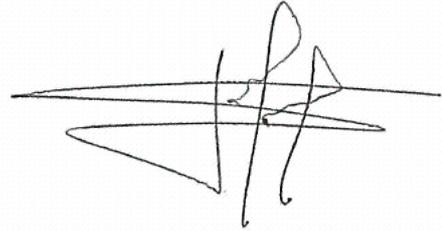
La délibération du Bureau est adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés.

Le secrétaire de séance

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Schilknecht', with a long horizontal stroke extending to the left.

Jean-Luc SCHILDKNECHT

Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Jordan', with a long horizontal stroke extending to the left.

Fabian JORDAN

NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE DE L'EUROAIRPORT  
(NLF EAP)

CONVENTION CADRE  
PORTANT ORGANISATION DES RELATIONS ENTRE LES  
PARTENAIRES DU PROJET  
ET PORTANT SUR LE FINANCEMENT DE LA PHASE DU PROJET  
RELATIVE AUX ETUDES DE PROJET, AUX PREMIERES  
ACQUISITIONS FONCIERES ET AUX TRAVAUX PREPARATOIRES

**Entre**

**D'une part, les partenaires financeurs du projet NLF EAP :**

**L'État français (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire)**, représenté par Monsieur Jacques WITOWSKI, préfet de la Région Grand Est ;

Ci-après désigné « **L'État français** »

**La Confédération helvétique**, représentée par la Directrice de l'Office fédéral des transports, Madame Christa Hostettler,

Ci-après désignée « **La Confédération helvétique** »

**La Région Grand Est**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Franck LEROY agissant en vertu de la délibération n° XXXX du XXXX de la commission permanente du Conseil Régional,

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

**Le Land de Baden-Württemberg**, représentée par M. Berthold Frieß (Ministerialdirektor – Directeur du Ministère des Transport du Land BW)

Ci-après désignée « **le Land de Baden-Württemberg** »

**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 de Bâle-Mulhouse, ayant son siège à BLOTZHEIM (68730) [adresse postale : BP 60120 – 68304 Saint-Louis cedex] et représenté par Monsieur Luc GAILLET, Président du Conseil d'administration, et Monsieur Raymond CRON, vice-président du Conseil d'administration, dûment habilités à l'effet des présentes en vertu de la décision du Conseil d'administration du 25/10/2019,

Ci-après désigné « **l'EAP** »

**La Communauté d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération**, représentée par son Président, Monsieur Fabian JORDAN, en vertu de la délibération n° CP-XXXX du JJ/MM/AA,

Ci-après désignée « **M2A** »

**La Collectivité européenne d'Alsace**, représentée par le Président du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace, M. Frédéric BIERRY, agissant en vertu de la délibération n° XXX du XX/XX/XX de la Commission permanente du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace , -XXXX du JJ/MM/AA,

Ci-après désignée « **la CeA** »

L'Etat français, la Confédération, la Région Grand Est, le Land, l'EuroAirport, M2A et la CeA étant

désignés ci-après collectivement les « Partenaires financeurs » et individuellement un « Partenaire financeur »,

**Et les Maîtres d’Ouvrage dans leur périmètre respectif :**

**SNCF Réseau**, Société Anonyme 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 Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finances et Achats, dûment habilitée à cet effet.

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »

**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 de Bâle-Mulhouse, ayant son siège à BLOTZHEIM (68730) [adresse postale : BP 60120 – 68304 Saint-Louis cedex] et représenté par Monsieur Luc GAILLET, Président du Conseil d'administration, et Monsieur Raymond CRON, vice-président du Conseil d'administration, dûment habilités à l'effet des présentes en vertu de la décision du Conseil d'administration du 25/10/2019,

Ci-après désigné « **EuroAirport** »

**La Collectivité européenne d'Alsace**, représentée par le Président du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace, M. Bierry, agissant en vertu de la délibération n° XXX du XX/XX/XX de la commission permanente du Conseil Départemental, -XXXX du JJ/MM/AA,

- Ci-après désignée « **la CeA** »

**SNCF Gares et Connexions**,

-

-

Ci-après désignée « **SNCF G&C** »

**Saint-Louis Agglomération**,

-

-

Ci-après désignée « **SLA** »

SNCF Réseau, l'EAP, la CeA, SNCF G&C et la SLA étant désignés ci-après, collectivement les « maîtres d'ouvrage » et individuellement « maître d'ouvrage », ou « MOA »,

**D'autre part,**

Les « Partenaires financeurs » et les « maîtres d'ouvrage » étant désignés ci-après les « Parties »

**Vu :**

- le Code général des collectivités territoriales,
- le Code des transports,
- le Code de la commande publique,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- 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,

**Il est convenu ce qui suit :****PREAMBULE**

L'aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg / EAP) dessert une vaste région couvrant le nord-ouest de la Suisse, une partie importante du Bade-Wurtemberg en Allemagne ainsi que l'est de la France. Au-delà de sa fonction de transport de passagers et de fret, c'est aussi un important pôle industriel aéronautique de maintenance et d'aménagement des avions. Au total, près de 6400 personnes travaillent sur la plateforme aéroportuaire.

L'EAP présente de forts enjeux pour l'attractivité et le développement économique de ces territoires. Son accessibilité doit être à la hauteur de ces enjeux.

Sa desserte terrestre est aujourd'hui assurée par mode routier. En effet, l'aéroport n'est pas desservi directement par des services ferroviaires ; il existe des services de transport collectif routier, depuis la gare de Bâle et de la gare de Saint-Louis ainsi que de Freiburg (Allemagne).

L'État français a décidé la relance des études dans le but de comparer les différentes solutions modales de desserte terrestre de l'aéroport. Il a mis en place, le 30 juin 2010, un Comité de pilotage trinational (COPIL) réunissant les représentants des trois pays concernés (États, collectivités, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) sous l'égide du Préfet de la région Alsace (devenue Région Grand Est depuis le 01/01/2016)

Les études préliminaires sur l'amélioration de la desserte terrestre de l'EAP ont été confiées à Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau en 2015) et financées par le fonds européen de développement régional (FEDER), l'État français, la Confédération helvétique (Office fédéral des transports), la Région Grand Est, le Département du Haut-Rhin (devenu la CeA en 2021) et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Réalisées entre fin 2010 et fin 2011, elles ont porté sur différentes familles de solutions, intégrant un éventail volontairement large de modes de transport, de manière à pouvoir analyser et comparer tous les scénarios possibles.

Les résultats de ces études ont été présentés au COPIL lors de sa réunion du 5 décembre 2011. A l'unanimité de ses membres, le COPIL a conclu que la desserte ferroviaire était la solution répondant le mieux aux objectifs de transport et d'aménagement du territoire, tels qu'ils étaient exprimés par les acteurs des trois pays.

La concertation s'est déroulée du 6 mai au 20 juin 2013 sous l'égide Monsieur François Leblond, le garant désigné par la CNDP.

Un 2<sup>ème</sup> temps fort de concertation volontaire a été mené par SNCF Réseau et l'EAP entre le 13 septembre et le 12 octobre 2018.

Le projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport (« NLF EaP », ci-après « le Projet ») a fait l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du lundi 11 octobre au mardi 9 novembre 2021. A l'issue de l'enquête, les membres de la commission d'enquête ont rédigé un rapport sur son déroulement et ont formulé un avis favorable sur son objet. Le Projet a été déclaré d'utilité publique sans réserve le 14 mars 2022.

La desserte ferroviaire de l'EAP s'inscrit en cohérence avec l'ambition du RER de Bâle (Tireno) et de développement du SERM de Mulhouse.

**La présente convention (ci-après « convention cadre ») concerne notamment le financement de la Phase « PRO » du Projet, constituée des études projet, des travaux préparatoires et des premières acquisitions foncières du Projet de NLF EaP, à réaliser.**

## **ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION CADRE**

La présente convention cadre rappelle, à partir de l'estimation à l'issue des études d'avant-projet détaillé (APD) du Projet NLF EaP, partagée et validée par toutes les Parties, réalisées par les maîtres d'ouvrage SNCF réseau et l'EAP en coordination avec les autres MOA, les objectifs recherchés du Projet NLF EaP, détermine les trois périmètres de maîtrise d'ouvrage du Projet (à savoir, le périmètre ferroviaire, le périmètre aéroportuaire et le périmètre routier) et identifie celle des Parties qui est responsable de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage de chacun de ces trois périmètres.

La présente convention cadre décrit le montant estimatif de la Phase « PRO » du Projet, incluant :

- les études de projet au titre du Projet global,
- les travaux préparatoires,
- et de premières acquisitions foncières,

ainsi que la répartition de ce montant de cette Phase « PRO » par périmètre de maîtrise d'ouvrage ainsi que, pour chacun des trois périmètres, la répartition de ce montant entre les partenaires financeurs.

La présente convention cadre fixe les modalités de gouvernance du Projet pour les phases à venir (détaillées ci-après).

Ce cadre global sera mis en application par le biais de conventions de financement par périmètre de MOA. Il s'agit d'assurer la bonne réalisation des études et travaux à venir de chaque périmètre de MOA en s'inscrivant dans le programme des études et travaux du projet NLF EaP (qui vise une mise en service à l'horizon 2034 et 2035).

La mise en œuvre de la présente convention cadre ainsi que des différentes conventions d'applications à venir sera déterminée par la gouvernance du projet. Les décisions, choix et orientations ; portant sur des modifications mineures, c'est-à-dire des ajustements n'ayant ni incidence financière, ni impact sur le programme, ou le calendrier global du projet, ni effet juridiques ou techniques substantiels, pourront être validées par la gouvernance du projet, sans qu'il soit nécessaire d'avoir un recours à un avenant à la présente convention. **Toute modification excédant ce cadre devra faire l'objet d'un avenant formel.**

## **ARTICLE 2 - MAITRISES D'OUVRAGE**

Le présent article fixe la limite de chacun des trois périmètres de maîtrise d'ouvrage du Projet et, pour chacun de ces périmètres, identifie le maître d'ouvrage responsable de l'organisation des études spécifiques et des travaux correspondants, en qualité de maître d'ouvrage originel (maître d'ouvrage de plein droit).

L'identification d'un maître d'ouvrage originel pour un périmètre déterminé n'implique pas le financement exclusif des études spécifiques et des travaux inhérents audit périmètre par le seul maître d'ouvrage originel.

Chaque maître d'ouvrage conserve l'autonomie complète sur les décisions techniques, financières et calendaires relevant de son propre périmètre. Toute évolution de ces éléments ne pourra intervenir qu'avec un accord express des maîtres d'ouvrages et de la gouvernance du projet (Cotech et/ou CoPil).

### **PÉRIMETRE FERROVIAIRE**

**SNCF Réseau est maître d'ouvrage des études du « périmètre ferroviaire »** constitué principalement par la nouvelle ligne, les 2 raccordements à la ligne existante ainsi que l'intégration au réseau ferré national.

SNCF Réseau pilote les procédures administratives du projet NLF EAP. Elle porte ainsi l'Autorisation Environnementale Unique du Projet NLF EAP en coordination avec les autres MOA dans le cadre du suivi de l'opération et selon les orientations et les choix de la gouvernance du projet.

Cela comprend les procédures et dossiers associés à la création de la bretelle d'accès A35 Nord (la création d'un nouveau quart d'échangeur au Nord de l'aéroport rétablissant l'accès au site, ainsi que le rétablissement de l'accès à la zone EuroEastPark) inclus dans le cadre de l'autorisation environnementale unique, ainsi que dans la mise à jour ou modification de la DUP, sur la base du dossier d'avant-projet qui sera élaboré et approuvé par la CeA.

En revanche, SNCF Réseau ne porte pas pour le compte des autres MOA les procédures administratives spécifiques à chaque périmètre autres que ferroviaire (permis de construire, permis de démolir, autorisations provisoires, conventions d'occupation temporaires, etc...)

Au titre de la maîtrise d'ouvrage ferroviaire, SNCF Réseau réalisera les études projet de son périmètre, les travaux préparatoires de son périmètre ainsi que les premières acquisitions foncières.

Dans le cadre de la présente convention, SNCF Gares & Connexions, confie d'un commun accord à SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage des études projets (PRO) des « études projet ferroviaires » relevant de son périmètre, notamment **les études PRO de la nouvelle halte (création/modifications de quai), équipement de quais de St Louis ainsi que de la fermeture et du démantèlement de la halte de St Louis la Chaussée ;**

### **PÉRIMETRE AÉROPORTUAIRE**

**L'EAP est maître d'ouvrage des études du « périmètre aéroportuaire »** constitué principalement par, les études voirie et réseaux de son périmètre, le parvis, les descenderies de la halte et les ouvrages structurels associés ainsi que la réalisation des travaux préparatoires. L'EAP en tant que MOA du « périmètre aéroportuaire » porte les procédures spécifiques à ces opérations qui ne rentrent pas dans le cadre des procédures du projet global (autorisation environnementale unique portée par SNCF Réseau) en coordination avec les autres MOA et selon les orientations et les choix

de la gouvernance du projet L'EAP est également MOA des travaux de libération des emprises (hors projet),

L'EAP est responsable des études sur les déviations de réseaux dans son périmètre.

### PÉRIMÈTRE ROUTIER

**La CeA est maître d'ouvrage des études d'AVP du « périmètre routier » en relation avec l'A35** constitué principalement par la bretelle nord, les GEFRAS (gestion franchissement accidentels), le bassin hydraulique de l'A35 et les rétablissements routiers de la RD12bis1.

L'identification de la CeA en tant que Maître d'ouvrage originel pour le périmètre routier est sans préjudice sur la détermination d'une des Parties ou d'un tiers qui portera effectivement ses missions de maîtrises d'ouvrage, au bénéfice d'un transfert de maîtrise d'ouvrage contractuellement convenu entre le maître d'ouvrage originel et le maître d'ouvrage désigné.

Ces opérations sont inscrites dans les procédures administratives globales du projet NLF EAP. Les études du périmètre routier sous MOA CeA sont les suivantes :

- ❖ Rétablissement sortie 36 de la A35 « Bretelle Nord » MOA études trafic routières et études « bretelle nord » ;
- ❖ Rétablissement de l'accès à la ZAC Euro East Park, sous réserve de l'organisation, entre la Ville de Saint-Louis (gestionnaire de la ZAC et de l'accès à la ZAC) et la CeA, d'un transfert de maîtrise d'ouvrage pour les études et les travaux inhérents à ce rétablissement par convention relevant de l'article L.2422-12 du Code de la commande publique :
  - Modification tracé RD12bis1 et voirie ZAC :
    - Création rondpoint ;
    - Adaptations réseaux existants ;
    - Démolition chaussée et pont route au-dessus A35 ;
    - Création de 2 OA pour le nouvel accès.
  - Modification dispositifs hydrauliques (bassin d'assainissement A35 et RD12bis1) ;
  - Interfaces avec le projet de création de la Bretelle nord ;
  - Modification rue de l'Aéroport - Modification tracé RD12bis1.
- ❖ Création des dispositifs GEFRA ;
- ❖ Études de trafic routier complémentaires.

La CeA en tant que MOA des études « périmètre routier » porte les procédures spécifiques à ces opérations qui ne rentrent pas dans le cadre des procédures du projet global (autorisation environnementale unique portée par SNCF Réseau) en coordination avec les autres MOA et selon les orientations et les choix de la gouvernance du projet.

**La maîtrise d'ouvrage des études de PROjet et des éventuels travaux préparatoires du périmètre routier devra être stabilisée en 2025 sur base des études de trafic en cours en concertation entre les gestionnaires (SLA, les communes, la CeA et l'EAP).**

**Au sein du « périmètre routier », SLA est maître d'ouvrage des études et travaux de déviations de ses canalisations d'eaux potables et eaux usées sous l'A35 en cohérence avec les études routières**

### **ARTICLE 3 - CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA PHASE PRO**

Le programme des études et des travaux préparatoires à venir du Projet NLF EAP a été présenté et validé lors du COPIL de janvier 2024. Avec un objectif d'un jalonnement du programme présenté aboutit à une mise en service prévisionnelle du projet à l'horizon 2034-2035 (calendrier en annexe).

Ce calendrier prévisionnel est notamment déterminé par :

- La date de signature des conventions d'application pour la réalisation des études PRO des périmètres SNCF Réseau, G&C et EAP;
- La confirmation du planning prévisionnel des études APD/PRO sous MOA CeA en 2025 ;
- Réalisation des études de trafic complémentaires sous MOA CeA début 2025 ;
- Elaboration d'un schéma du réseau routier sur base des études de trafic en concertation avec les gestionnaires (SLA, communes, CeA et l'EAP) en 2025 ;
- Elaboration d'un schéma des MOA (pour les études de conception et de réalisation) des projets routiers, en concertation (SLA, communes, CeA et l'EAP) en 2025.
- La transmission des éléments permettant d'étudier la faisabilité de mesures conservatoires pour le projet de bretelle autoroutière « centre » (hors périmètre du projet NLF EAP) avant le 1er octobre 2025.
- La réalisation des travaux préalables selon le phasage travaux à l'issue des études APD (travaux précises en annexe)
- La confirmation du programme de l'opération de la bretelle nord à fin-2025 (en visant un rendu PRO validé mi 2027) ;
- La confirmation du programme des autres opérations routières également à fin-2025 ;
- La réalisation de l'enquête pour l'autorisation environnementale en 2028/2029;
- L'obtention de l'autorisation environnementale unique en 2028/2029 ;

Par la suite, les objectifs pour la phase REA sont les suivants :

- La signature de la convention de financement de la phase REA du périmètre routier et aéroportuaire à la suite de l'autorisation environnementale en 2028 ;
- La signature de la convention de financement de la phase REA du périmètre SNCF Réseau à la suite de l'autorisation environnementale en 2028 ;
- Le lancement des travaux préalables (EAP, CeA) en 2029 sous réserve de l'obtention de l'autorisation environnementale.
- Finalisation des travaux préalables en 2030.

Le calendrier prévisionnel de référence des différents périmètres seront précisés dans chaque convention d'application selon la date de l'engagement par rapport à la durée nécessaires aux études et travaux préparatoires.

#### **ARTICLE 4 : GOUVERNANCE DU PROJET**

Dans le cadre de la présente convention cadre, les partenaires s'engagent, sur la base du planning prévisionnel présenté à l'article 3 ci-avant, à collaborer de façon active à l'ajustement du programme de mise en œuvre et à participer à sa validation dans le cadre des instances de pilotage. Les conventions d'applications seront établies pour la mise en œuvre des études et des travaux par périmètre de MOA et par phase.

Les décisions relatives à l'exécution de la présente convention cadre et des différentes conventions d'application par périmètre de MOA sont prises par un comité de pilotage (COPIL) qui s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité technique et financier.

La gouvernance du projet est assurée par le COPIL lequel s'appuie sur un comité technique (COTECH) qui suit l'avancement des études et les engagements financiers et lui propose les choix techniques majeurs et les décisions à prendre. Le COTECH est alimenté par les groupes de travail (GT) thématiques qui sont organisés par les MOA selon leur périmètre et leurs besoins. Un GT coordination animé par la DREAL assurera l'organisation de la coordination technique entre MOA sur la base de leurs sollicitations.

Le COPIL est présidé par le Préfet de la Région Grand Est, il est réuni à chacune des grandes étapes du projet ou, à défaut, de façon annuelle. Chaque COPIL est nécessairement précédé par un COTECH. La liste précise des participants sera définie par le Préfet de région Grand Est.

Il est constitué des membres suivants :

- Membres français : SGARE, DREAL Grand Est, Région Grand Est, CeA, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), Saint-Louis Agglomération (SLA), Commune de Saint-Louis, DSAC Nord Est, direction des douanes de Mulhouse, SNCF Réseau et SNCF G&C,
- Membres suisses : CFF Infra, cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, Office fédéral des transports – (OFT), Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), direction des douanes de Bâle ;
- Membres allemands : « Regierungspraesidium Freiburg » ou structure le représentant, Deutsche Bahn - DB, Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach ;
- Membre franco-suisse : EAP.

Le COTECH est présidé par le sous-préfet de Mulhouse ou son représentant, il se réunit à une fréquence au moins semestrielle et avant de chaque COPIL. Un point de coordination et d'avancement des études est systématiquement inscrit à l'ordre du jour des COTECH.

Les COPIL et COTECH sont organisés et animés par le SGARE et la sous-préfecture de Mulhouse, appuyés par la DREAL Grand Est.

Les instances du dispositif de gouvernance sont *a minima* binationales voire tri-nationales franco-germano-suisse selon l'ordre du jour.

Enfin, un comité de préparation technique et financier préalable aux COTECH et spécifique au Projet, constitué *a minima* des représentants de l'Etat et des MOA (EAP, SNCF Réseau, CeA, SNCF G&C, SLA et Ville de St Louis) se réunira un mois avant les COTECH. Il fera, à l'occasion d'un bilan, la présentation de l'avancement des opérations et des travaux des différents groupes de travail afin de s'assurer de l'avancement des études, des coûts, de la tenue des délais et des financements disponibles. La liste des participants à ce comité de préparation sera déterminée par la DREAL.

Un Groupe de Travail (GT) « coordination » sera mis en place et sera animé par la DREAL afin de s'assurer de la bonne coordination entre MOA. Chaque MOA alimentera (avec ses supports respectifs) ce GT qui se réunira *a minima* tous les trimestres. Ce GT aura également le rôle de remonter les points de décision importants en COTECH et/ou COPIL. Le GT coordination pourra être réuni à la demande de chaque MOA.

Chaque MOA à transmettre les documents d'entrées nécessaires au bon traitement des interfaces entre MOA dans le cadre des objectifs du projet.

Dans ses missions, le GT coordination aura à sa disposition l'assistance technique de l'AMO de SNCF Réseau. Cette mission fera l'objet d'une disposition explicite dans son contrat qui le lie à SNCF Réseau.

Le GT coordination ne saurait soustraire les MOA de leur mission de pilotage d'opération au sein de leur périmètre respectif.

Les Parties sont informées que l'objet, le montant des études ou travaux, le contenu ou encore le planning prévisionnel du Projet sont susceptibles d'évolutions ou de modifications selon les orientations et choix, validés par les instances de gouvernance définies au présent article et, le cas échéant, par l'(es) organe(s) décisionnel(s) de chacune des Parties.

Le comité de pilotage actera le délai nécessaire à la prise de décision sur les modifications proposées.

## **ARTICLE 5 - Estimation du coût de la Phase « PRO »**

Sur la base des études APD (Montants de référence aux conditions économiques de janvier 2023) des éléments constituant la Phase « PRO ». Cf annexe 1 sont les suivants.

<b>En M€ courants de la Phase « PRO »</b>	
Financement périmètre aéroportuaire (PRO + travaux préparatoires)	4,7
Financement périmètre ferroviaire (PRO + premières acquisitions foncières +évaluation environnementale unique)	17,5
Financement périmètre routier (Compléments étude de trafic + finalisation AVP + PRO + travaux préparatoires)	4,5
<b>Total</b>	<b>26,7</b>

Le coût estimatif des dépenses au titre des éléments constituant le périmètre routier sera précisé dans la convention de périmètre routier ainsi qu'à l'issu des études AVP routier.

## **ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES AU TITRE DE LA PHASE « PRO »**

Les partenaires financeurs s'accordent pour mobiliser les crédits nécessaires pour chaque convention d'application et ce dans le cadre du protocole de financement global, soit dans la limite d'un budget de 26,7 M€ courants pour les 3 périmètres du projet NLF EAP.

A la demande des financeurs, les clefs de financement pour chaque convention d'application ont été convenues comme suit :

En M€ courants										
		Financeurs projet NLF EAP (tout périmètres MOA)								
	Financeurs phase PRO	Total par convention	EuroAirport	Suisse	Etat Français	RGE	CeA	M2A	Baden-W	total
	clefs de financement protocole		21,310%	38,560%	10,482%	10,482%	10,482%	3,494%	5,190%	100,000%
Financement périmètre EAP	Convention d'application compte tenu demande EAP	4,7	4,7000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	4,700
	<i>part</i>		100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Financement périmètre Routier	Convention d'application Phase PRO SNCF R en tenant compte du delta EAP et demande Suisse et BW	4,5	0,9898	0,0000	1,0531	1,0531	1,0531	0,3510	0,0000	4,500
	<i>part</i>		21,99%	0,00%	23,40%	23,40%	23,40%	7,80%	0,00%	100%

Financement périmètre SNCF Réseau	Convention d'application Phase PRO SNCF R en tenant compte du delta	17,5	0,0000	10,2955	1,7456	1,7456	1,7456	0,5819	1,3857	17,500
	<i>part</i>		0,00%	58,83%	9,98%	9,98%	9,98%	3,33%	7,92%	100%
Total par financeur			5,6898	10,2955	2,7987	2,7987	2,7987	0,9329	1,3857	26,7000

Les estimations de référence de chaque périmètre sont à exprimer aux conditions économiques de janvier 2023 dans les conventions d'applications. Le coût en monnaie courante sera déterminé par convention d'application selon les indices et estimations des évolutions des indices selon les règles de chaque MOA.

Les partenaires financeurs sont solidaires sur l'évolution de l'inflation sectorielle qui sera prise en compte afin de définir les besoins de financements par MOA. Le coût final du projet sera établi sur base des coûts réels observés dans les conditions de réalisation du projet

Le financement des dépenses imputables au « périmètre aéroportuaire » sous maîtrise d'ouvrage de l'EAP sera réalisé, en conformité avec l'accord de financement validé lors du COPIL de janvier 2024 en financement propre par l'EAP. Cette disposition ne saurait remettre en cause les clés de financement du projet global exposé ci-avant.

**Les montants indiqués dans la présente convention cadre, par financeur et par périmètre sont estimatifs et indicatifs.**

**Ils pourront faire l'objet d'ajustement en fonction des dépenses réellement constatées, dans le respect des clés de participation, définies dans le projet global.**

**Les futures conventions financières portant application de la présente convention cadre, fixeront les montants engageants les partenaires financeurs.**

**Dans la mesure du possible, les appels de fonds réalisés sur chacun des périmètres seront planifiés à des échéances régulières et coordonnées, afin qu'elles puissent être instruites en cohérence avec l'état d'avancement du projet et les clés de financement applicables au projet global.**

**Une fois les dépenses définitives arrêtées sur l'ensemble du périmètre relevant de chaque maître d'ouvrage, des appels de fonds complémentaires pourront être émis le cas échéant afin de solder les engagements financiers, dans le respect des clés de financement du projet global.**

## **ARTICLE 7 - DATE D'EFFET ET DURÉE DE LA CONVENTION CADRE**

La présente convention cadre prend effet à compter de la notification, par le préfet de région à l'ensemble des autres parties, de sa version signée.

Les effets de la présente convention cadre prendront fin à l'expiration de la dernière des conventions d'application, conclues dans son cadre, dont les dispositions financières relatives à son financement, sont précisées à l'article 6.

## **ARTICLE 8 - MODIFICATION DE LA CONVENTION CADRE**

Dans le cas où l'une des parties serait dans l'impossibilité de respecter ses engagements financiers, il est prévu que la présente convention cadre sera modifiée sous forme d'avenant afin d'adapter son contenu après accord entre les signataires.

Toute modification du calendrier ou du programme des travaux tels que prévus aux articles 3 et 4 fera l'objet d'un examen en concertation avec les signataires de la présente convention cadre et pourra être concrétisée par un avenant à la convention cadre ou aux conventions d'application.

## **ARTICLE 9 : PROPRIÉTÉ, CONSULTATION, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES**

Dans le cadre du projet, les résultats des dites études, seront restitués à l'ensemble des partenaires financeurs de la présente convention cadre.

Toute diffusion desdits documents est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage et respectera le plan de communication établi lors des séances de travail et des instances de pilotage.

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple à :

### **Pour l'État**

DREAL Grand Est / Service transports / Pôle mobilité  
14 rue du Bataillon de Marche n°24 BP 10001 67050 STRASBOURG CEDEX

### **Pour la Confédération helvétique**

Nom  
Adresse

### **Pour le Land de Baden-Württemberg**

Nom  
Adresse

**Pour la Région Grand Est,**

Nom

Adresse

**Pour la Collectivité européenne d'Alsace**

Nom

Adresse

**Pour la Communauté d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération**

Nom

Adresse

**Pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse**

Nom

Adresse

**Pour SNCF Réseau**

Eve Silberstein Directrice territoriale Grand Est SNCF Réseau  
15 Rue des Francs-Bourgeois, 67000 Strasbourg

**Pour SNCF Gares et Connexions,**

Nom

Adresse

**Pour Saint-Louis Agglomération,**

Nom

Adresse

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

**A Strasbourg, le**

Pour l'Etat

Le Préfet de Région Grand Est

Jacques Witkowski

**A XXXX**, le

Pour la Région Grand Est

Le Président du Conseil Régional

Franck LEROY

**A XXXXX**, le

Pour **La Collectivité européenne d'Alsace**

Le Président du Conseil Régional

XXXXXX

**A XXXXX**, le

Pour **La Communauté d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération**

Le Président du Conseil Régional

XXXXXX

**A XXXX**, le

Pour la **La Confédération helvétique**

Directrice de l'Office fédéral des transports,

Christa Hostettler

**A XXXX**, le

Pour **Le Land de Baden-Württemberg**

**XXXX**,

**XXXXXX**

A XXXX, le

Pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

XXXX,

XXXXXX

*A XXXX*, le

Pour **SNCF Réseau**

Directrice Générale adjointe Finances et Achats

Madame Anne BOSCHE-LENOIR

A XXXX, le

Pour **SNCF Gare & Connexions**

XXXX,

XXXXXX

A XXXX, le

Pour **SNCF Saint-Louis Agglomération**,

XXXX,

XXXXXX



# ANNEXES

## Annexe 1 :

### Estimation études PRO tous périmètres + travaux déviation canalisations eaux St-Louis

Estimations Phase PRO m€		ce jan 2023	courants	
Estimations APD SNCF R	périmètre SNCF R <i>y/c déviation GRTGaz +1ère vague foncière (y/c démolition)</i>	16,03	17,5	
	Etudes et Trvx déviation réseaux eaux St Louis	3,04	3,41	MOA SLA
	Etudes pro dispositif routiers et réseaux : Bassin Hydraulique A35 Rétablissement Rue de l'aéroport Rétablissement ZA euroeast Park Grefras réseaux hors GRT (Orange, SFR, Gaz...)	0,65	0,78	MOA CeA Ce jan 2023 0,94 m€ Courants 1,11m€
Estimations APD EAP	Etudes PRO bretelle nord	0,29	0,33	
	Etudes PRO périmètre EAP <i>et travaux préalables</i>	4,19	4,70	
	TOTAL	24,2	26,7	

**Nota : Les estimations ci-dessus par périmètres sont indicatifs et pourront évoluer selon la réalité des dépenses dans le respect les clés de financement du projet global validé en COPIL**

## Annexe 2 :

### 1<sup>ère</sup> tranche de travaux préalables (avant autorisation environnementale). Calendrier des travaux par MOA à préciser en 2025

*Travaux préalables de dévoiement des réseaux  
Travaux démolition maisons*

#### Descriptif de la phase :

- Dévoiement du réseau GRT GAZ
- Dévoiement des réseaux RD12Bis
- Dévoiement des réseaux AEP+EU (Siphon) Rue de l'Aéroport
- Démolition des 2 habitations
- Dévoiement des réseaux pour les travaux routiers EAP

