

Marché public de prestation intellectuelle

Référence du marché : PETR 02/2022

ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE :

**LANCEMENT D'UNE ÉTUDE TERRITORIALE
DE MISE EN PLACE DE FLOTTES À BASSES
ÉMISSIONS**

**Cahier des Clauses Techniques Particulières
(CCTP)**

Mai 2022

Article 1. CONTEXTE	3
1.1. Présentation du PETR du Pays du Sundgau	3
1.2. Présentation du territoire et de ses principaux enjeux en termes de mobilité et de production d'énergies renouvelables	3
1.2.1. Le territoire	3
1.2.2. Les mobilités	3
1.2.3. La production d'énergies renouvelables destinée à la production de combustible ou carburant et les stations d'avitaillement	5
1.2.4. La décarbonation des mobilités comme défi majeur	5
1.2.5 Les zones d'activités à l'échelle du territoire	5
Article 2. OBJET DU MARCHE	6
Article 3. OBJET DU CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES	6
Article 4. CONTENU DE LA MISSION	6
4.1. Enjeux et objectifs de l'étude	7
4.2. Acteurs et parties prenantes	8
4.3. Prestations attendues	9
4.3.1. Inventaire et construction de données	9
4.3.2. Phases demandées pour la réalisation de l'étude	9
Article 5. CONTENU DE LA MISSION	15
5.1. Rôle joué par le prestataire	15
5.2. Réunions	15
5.3. Livrables et rendu des documents attendus	16
5.4. Durée de la mission	17
La durée maximum de la prestation sera de 10 mois à compter de l'ordre de mission délivré par le maître d'ouvrage. Le délai de livraison de l'étude est le 30 juin 2023.	17
Le titulaire proposera un calendrier de travail compatible.	17
5.5. Calendrier prévisionnel et suivi du projet	17
Article 6. MÉTHODOLOGIE : SUIVI DE L'ÉTUDE	17
6.1. Coordination de la démarche	17
6.2. Gouvernance du projet	17
Article 7. COÛTS DE LA MISSION	18
Article 8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION	18
Article 9. CONFIDENTIALITÉ	18

Article 1. CONTEXTE

1.1. Présentation du PETR du Pays du Sundgau

Le PETR du Pays du Sundgau est un Établissement Public qui œuvre dans l'aménagement durable du territoire, la transition écologique et le développement local. Les champs d'applications de la structure portent sur les études et la prospective, l'ingénierie financière et la gouvernance de projets.

Le périmètre du PETR du Pays du Sundgau compte deux Communautés de Communes membres depuis le 1er janvier 2017 suite à la mise en place de la réforme territoriale découlant de la loi NOTRe et de la fusion de sept intercommunalités préexistantes :

- Communauté Sud Alsace Largue : 44 communes et 22 961 habitants au 1er janvier 2021.
- Communauté Sundgau : 64 communes et 49 090 habitants au 1er janvier 2021.

Les missions du Pays du Sundgau sont menées en étroite concertation avec les Communautés membres. L'organisation et la gouvernance des politiques de déplacements à l'échelle du territoire s'articulent entre les deux Communautés de Communes, Sud Alsace Largue et Sundgau, qui ont délibéré en faveur d'une prise de compétence "Autorité organisatrice des mobilités" (AOM) en 2021, le Pays du Sundgau qui travaille pour le compte des Communautés de Communes sur les champs des études et de la prospective, la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) et la Région Grand Est.

1.2. Présentation du territoire et de ses principaux enjeux en termes de mobilité et de production d'énergies renouvelables

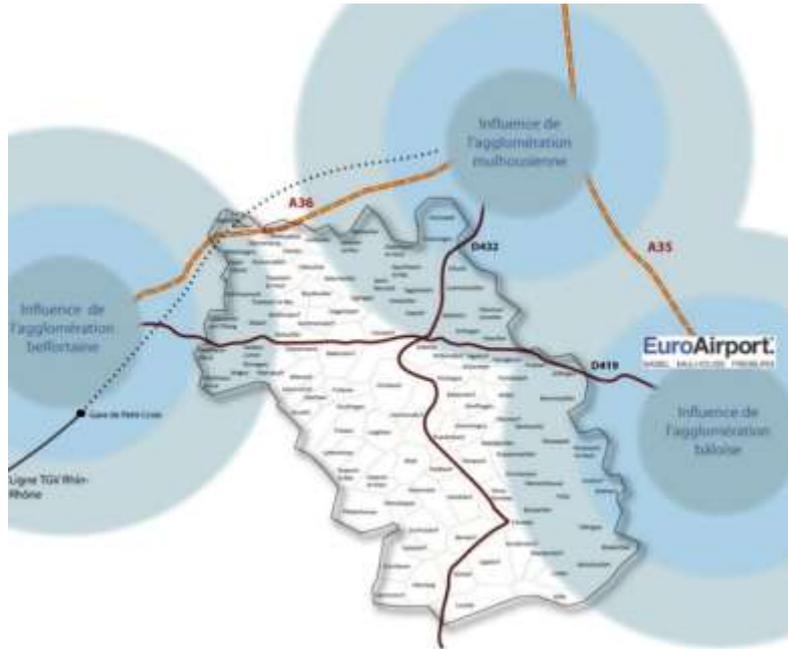
1.2.1. Le territoire

Le périmètre du territoire du Pays du Sundgau occupe une surface de 664 km² (*source : SCOT du Sundgau*) et concerne 108 communes, 72 051 habitants (au 1er janvier 2021) et environ 16 000 emplois.

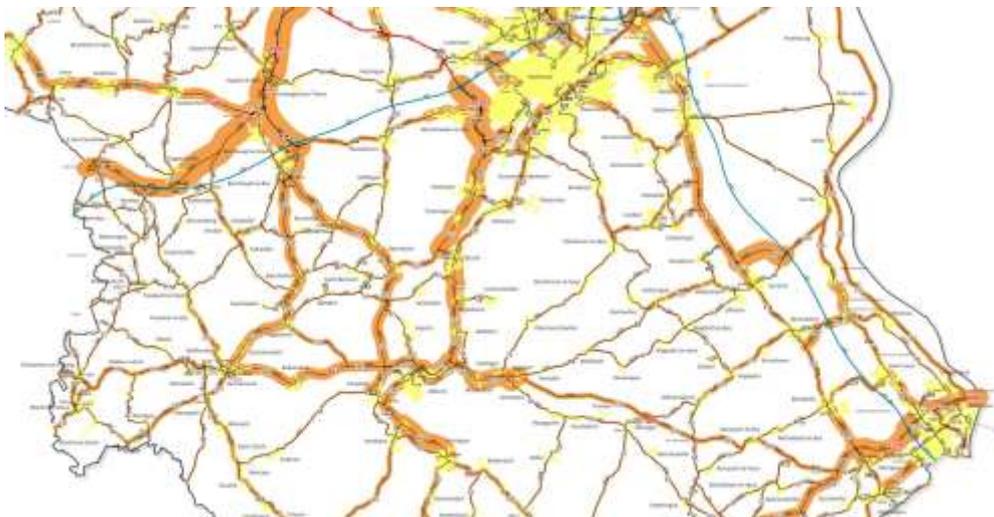
Le Pays du Sundgau est un territoire qualifié de rural qui s'inscrit au carrefour de trois agglomérations urbaines (Mulhouse, Belfort, Saint-Louis/Bâle) ce qui engendre des déplacements pendulaires importants. Le territoire s'inscrit dans un écosystème proche de capacités de connexions de rang international (par voies ferroviaire, aérienne et routière) mais avec des solutions de mobilités internes faibles.

1.2.2. Les mobilités

Pour comprendre le fonctionnement des mobilités sur le territoire, il est nécessaire d'intégrer les pôles principaux générateurs de déplacements situés aux périphéries urbaines du Sundgau. Les routes départementales D419 et D432 concentrent les principaux flux de déplacements sur le territoire. Elles rejoignent respectivement Mulhouse Alsace Agglomération et la Métropole trinationale de Bâle. Ces axes relient également les principaux pôles générateurs de déplacement intra territoriaux sundgaviens (Dannemarie, Altkirch, Hirsingue, Illfurth). L'autoroute A36 est également un axe majeur permettant les connexions entre les agglomérations mulhousiennes et belfortaines puis les couloirs rhénan et rhodanien.



De nombreux poids lourds et autocars en provenance des territoires voisins traversent le Sundgau fréquemment pour acheminer des biens et des personnes au cœur du territoire ou vers les agglomérations urbaines voisines. Cela s’explique par la présence de nombreux sites industriels situés de part et d’autre du territoire, dans le Sud Alsace et le Nord Franche-Comté. Aussi, des transporteurs de personnes (Sundgau Voyage, Express Sundgoviens/Autocar Gast) et de marchandises (Geiss Frères par exemple) sont implantés sur le territoire et disposent d’importantes flottes de véhicules lourds. Le caractère multipolaire du territoire et un certain “déficit du nombre d’emplois” par rapport au nombre d’actifs sont une des clefs d’explication de l’intensité des flux (pendulaires, logistiques, etc.). Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous, les départementales D419 et D432 sont très sollicitées par les véhicules lourds (*source : CeA, 2019*) : plus de 361 sur l’axe Dannemarie-Altkirch, 286 entre Altkirch et Hirsingue, 309 depuis Altkirch en direction d’Hésingue ou encore plus de 500 en moyenne vers Mulhouse.



En 2019, le secteur des transports routier représentait, sur le périmètre du Pays du Sundgau, 18 % de la consommation d’énergie finale, 26 % des émissions de Gaz à effet de serre (GES) et a représenté 29 % des dépenses de la facture énergétique du territoire, soit 41 millions d’euros (*source : ATMO 2019*).

1.2.3. La production d'énergies renouvelables destinée à la production de combustible ou carburant et les stations d'avitaillement

La production d'énergies renouvelables concerne principalement le bois d'énergie (78 %), le biogaz (6 %) mais il n'y a à l'heure actuelle pas de productions énergétiques renouvelables particulièrement fléchées sur la mobilité.

Concernant la production de biogaz, trois méthaniseurs sont aujourd'hui en fonctionnement à l'échelle du territoire : un méthaniseur en cogénération situé à Moernach et deux en injection de biométhane situés à Traubach-le-Bas et à Gommersdorf. Les matières premières alimentant ces méthaniseurs sont collectées localement. Aucun ne propose à ce jour de station GNV (Gaz Naturel pour véhicules). Un quatrième méthaniseur est en cours d'évaluation pour une potentielle localisation à Carspach. L'alimentation de matières premières ce méthaniseur proviendrait principalement de Strasbourg Eurométropole et de Colmar Agglomération.

Les stations de recharge non carbonées sont aujourd'hui 100% électriques, principalement composées de bornes privées. Il n'y a pas à ce stade de maillage territorial de bornes électriques.

1.2.4. La décarbonation des mobilités comme défi majeur

Le contexte économique (augmentation de la facture énergétique des ménages et des entreprises) et géopolitique actuel, les réglementations en cours ou à venir (la future Zone à faibles émissions (ZFE) mulhousienne par exemple) et l'urgence climatique confirment la nécessité de tendre vers la production et la consommation d'énergies plus propres. La décarbonation des mobilités est un défi majeur pour lequel les Communautés de Communes Sundgau et Sud Alsace Largue, avec l'appui du Pays du Sundgau, s'efforcent d'apporter des réponses. Cette volonté s'inscrit dans les objectifs des Plans Climats Air Énergie Territorial (PCAET) et vise à réduire la part d'énergies fossiles dans les consommations d'énergies et des émissions de GES.

1.2.5 Les zones d'activités à l'échelle du territoire

La Communauté de Communes Sundgau dispose d'un éventail de solution d'hébergement aux entreprises varié :

- Les ateliers relais permettent de tester une activité artisanale ou industrielle. La Communauté de Communes Sundgau dispose de 10 ateliers relais. On trouve une offre de base de 4 ateliers de 150 à 300m² à l'hôtel d'entreprise la Forge à Tagolsheim. Elle est complétée par une offre de 6 ateliers de taille plus conséquente de 300 à 2 000m² au Quartier Plessier à Altkirch.
- La Communauté de Communes Sundgau dispose également d'un large patrimoine immobilier tertiaire mis à disposition des entreprises avec plus de 5 000 m² de locaux. Ces locaux sont principalement présents au Quartier Plessier à Altkirch/Carspach avec des locaux de 25 à 600m². Elle est complétée par une offre de bureau modulable de 20 à 50 m² à l'Hôtel d'Entreprise La Forge à Tagolsheim.
- Sur le plan du foncier à vocation économique, la Communauté de Communes gère 7 zones d'activités : Parc d'Activité de l'Ancienne Forge à Tagolsheim, ZA de Walheim-Tagolsheim, ZA du Rail à Illfurth, ZA Buehlmatten à Spechbach, ZA du Canal à Heidwiller, Quartier Plessier à Altkirch/Carspach. Un nouveau Parc d'Activités est programmé à Carspach en prolongement du quartier Plessier. Au total, le territoire de la Communauté de Communes Sundgau compte

13 zones d'activités, à Carspach, Altkirch, Illfurth, Spechbach, Tagolsheim, Frœningen et Heidwiller. À ce jour, tous les terrains de ces zones ont été commercialisés.

- L'ensemble des zones d'activités existantes se trouvent en annexe 1 du présent document (Recensement des Zones d'Activités du SCoT du Sundgau).

Le territoire de la Communauté de Communes Sud Alsace Largue compte deux zones d'activités principales :

- La zone d'activité de Retzwiller, qui s'inscrit dans le prolongement du bourg-centre de Dannemarie. Bien que cette zone d'activité soit majoritairement commercialisée, cet espace reste en mouvement avec l'aboutissement d'un champ photovoltaïque de 4,5 hectares et de nouvelles activités susceptibles de s'implanter.
- La zone d'activité de Diefmatten en cours de commercialisation s'inscrit sur une surface de 10 hectares.
- Plusieurs entreprises importantes réparties sur le territoire tel que le fabricant de piscine et un tissu artisanal fortement implanté dans la Vallée de la Largue.

Le tissu économique local est principalement composé de TPE/PME qui utilisent de nombreux véhicules utilitaires, allant de petites camionnettes (artisans, livreurs, transporteurs de personnes etc.) jusqu'au véhicule lourd (entreprises de travaux publics, exploitants agricoles, acheminements logistiques vers les grandes et moyennes surfaces du territoire). Avec 837 exploitations agricoles recensées sur le territoire (Recensement agricole décennal), les flottes de véhicules liés à cette activité sont également importantes sur le territoire.

Les collectivités (communes et EPCI) et les prestataires conventionnés pour assurer les services aux populations possèdent également des flottes de véhicules utilitaires importantes : petits utilitaires, véhicules de collecte des déchets, minibus, véhicules légers, etc.

Article 2. OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché porte sur la réalisation d'une étude pour la mise en place de flottes à basses émissions. Il s'agit d'un marché de prestations intellectuelles.

Décidé à l'unanimité par délibération le 12 avril 2022, **le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays du Sundgau est la structure juridique porteuse de la démarche** et exécute cette mission en associant la Communauté de Communes Sud Alsace Largue et la Communauté de Communes Sundgau.

Article 3. OBJET DU CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

Le présent Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) a pour but de définir la consistance et les objectifs de la prestation à réaliser. Il détaille également les attendus en termes de livrables et le calendrier dans lequel s'inscrit la démarche.

Article 4. CONTENU DE LA MISSION

4.1. Enjeux et objectifs de l'étude

Cette étude s'inscrit dans le cadre de l'appel à projets "Soutien aux études territoriales de mise en place de flottes faibles émissions" porté par la Région Grand Est dans le cadre de son plan de motorisation. L'objectif est d'identifier :

- le potentiel de développement de flottes à basses émissions carbone, à partir des ressources renouvelables du territoire et des capacités d'investissement des gestionnaires de flottes.
- de proposer une stratégie technique et financière pour valoriser les ressources disponibles, développer l'accès aux énergies propres, accompagner les gestionnaires de flottes à remplacer ou rétrofiter leurs véhicules.

Il s'agit d'une étude comparative multicritères des différentes alternatives possibles qui vise également à envisager les mutualisations, les économies d'échelles et les opportunités locales possibles pour rationaliser le financement de cette transition.

Le Pays du Sundgau et les Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau ont souhaité répondre conjointement à cet appel à projet pour :

IDENTIFIER

- Identifier les capacités de production d'énergie locale pour satisfaire la demande des flottes captives : évaluer les ressources potentielles à mobiliser et les besoins en infrastructures nécessaires pour transformer les ressources en énergie.
- Évaluer le volume potentiel de flottes captives sur le territoire.
- Identifier les besoins des gestionnaires de flottes pour faire évoluer leurs véhicules vers des motorisations moins polluantes (achats de véhicules neufs ou rétrofit).
- Identifier les types d'énergies à privilégier à partir du gisement de flottes captives et des ressources disponibles.
- Repérer des synergies entre les acteurs concernés (les transporteurs, les logisticiens, les acteurs économiques et les collectivités) pour favoriser les mutualisations d'achats de véhicules, d'équipements de productions d'énergies et de stations de distributions.

PROPOSER

- Proposer un modèle viable pour la conversion de véhicules en fonction des besoins et des possibilités des gestionnaires de flottes et favoriser l'implantation de stations multi-énergies renouvelables à l'échelle du territoire.
- Conseiller des synergies entre les gestionnaires de flottes et les producteurs d'énergies (les agriculteurs entre autres) pour favoriser l'émergence de modèles économiques inclusifs et participatifs à l'échelle du territoire.
- Repérer des espaces de localisation de stations multi-énergies à partir des impératifs techniques et financiers existants (foncier, proximité réseaux) et de l'organisation des flux de déplacement sur le territoire.

La pertinence des choix de motorisation prendra en compte les usages et abordera les scénarios sous les angles suivants : environnemental (polluants atmosphériques, les impacts carbone de la filière de

production de l'énergie, les impacts sur la biodiversité, etc.), économique (coût total d'acquisition ou de mise à disposition des véhicules à faible émission, investissements en infrastructures, coûts d'exploitation et de maintenance, etc.) et technique (capacités des réseaux, réglementation applicable, impacts sur la maintenance, etc.).

4.2. Acteurs et parties prenantes

L'étude est exécutée pour le compte du PETR du Pays du Sundgau, pouvant être appelé dans les documents du marché : « le Maître d'Ouvrage », « le pouvoir adjudicateur » ou « le Pays du Sundgau ». Le PETR du Pays du Sundgau réalise cette mission en associant les Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau.

Nom du partenaire	Contributions (politique, technique, financière, etc.)	
	Acquises	En cours
PETR du Pays du Sundgau	<ul style="list-style-type: none"> - Porteur de la candidature. - Portage politique du dossier. - Élaboration de la réponse au présent appel à projets. 	<ul style="list-style-type: none"> - Financement de la partie non subventionnée de la démarche (par la participation des Communautés de Communes). - Coordination de la démarche.
Communauté de Communes Sud Alsace Largue	<ul style="list-style-type: none"> - Co-porteur de la candidature. - Portage politique du dossier. - Appui technique à l'élaboration de la réponse au présent appel à projets. - Compétence AOM 	<ul style="list-style-type: none"> - Structure associée à la démarche.
Communauté de Communes Sundgau	<ul style="list-style-type: none"> - Co-porteur de la candidature. - Portage politique du dossier. - Appui technique à l'élaboration de la réponse au présent appel à projets. - Compétence AOM 	<ul style="list-style-type: none"> - Structure associée à la démarche.

Le prestataire devra consulter des partenaires, de par leur rôle dans le domaine des énergies et des transports, mais aussi parce qu'ils disposent de données pouvant alimenter la réflexion sur cette étude. Une liste exhaustive sera établie et validée au démarrage de l'étude. Les acteurs suivants peuvent d'ores et déjà être fléchés :

Pour recueillir des données visant à étayer le scénario :

- La DREAL et la DDT ;
- La Région Grand Est ;
- La Collectivité européenne d'Alsace ;
- L'ADEME ;
- Les chambres consulaires : Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), Chambre des Métiers d'Alsace (CMA), Chambre d'Agriculture (CA) ;

- GRDF /ENEDIS / EDF / RTE ;
- Territoire d'Énergie Alsace (anciennement Syndicat d'Electricité et de Gaz du Rhin) ;
- Agriculteurs et exploitants de méthaniseurs ;
- Le Pouvoir Adjudicateur.

Pour identifier les gisements de flottes de véhicules à potentiellement convertir en motorisation à faible émission :

- Les Communes ;
- Les Communautés de Communes ;
- L'unité routière de la Collectivité européenne d'Alsace ;
- Entreprises du BTP, des travaux publics ;
- Entreprise de logistique et leurs structures représentatives (Fédérations du Bâtiment, CMA, CCI...);
- Opérateurs de transports de personnes ;
- Entreprises soumises aux marchés publics des collectivités du territoire (déchets, transport scolaire, périscolaire, Service d'aide à la mobilité) ;
- Entreprises ayant des flottes captives entraînant des flux routiers sur le territoire ;
- Entreprises de services publics (La Poste, etc.).

4.3. Prestations attendues

4.3.1. Inventaire et construction de données

Pour l'élaboration de cette étude, le prestataire devra réaliser un inventaire des données existantes et explorer toutes données et documents nécessaires. Si la situation le nécessite, il construira des données qui n'existent pas à ce jour. Il est demandé de compléter les données demandées avec des enquêtes sur le terrain afin de garantir la réussite de la démarche.

Parmi les données disponibles, nous pouvons mentionner les documents suivants : Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Sundgau, Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi), Plan Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET) des Communautés de Communes Sundgau et Sud Alsace Largue, étude d'ENEDIS sur le territoire de la Communauté de Communes Sud Alsace Largue, cartes des flux routiers tous véhicules et véhicules lourds réalisées par la Collectivité européenne d'Alsace, données fournies dans les grands schémas régionaux (SRADDET, S3R EnR, etc.), données fournies par les gestionnaires de réseaux (GRDF, Territoire d'Énergie Alsace, etc.).

4.3.2. Phases demandées pour la réalisation de l'étude

Afin d'atteindre les objectifs attendus, il est demandé de conduire l'étude selon les phases suivantes :

PHASES	DÉSIGNATION ET DESCRIPTIONS DES ATTENTES
1. Diagnostic	<u>Réunion de lancement : équipe technique et élus</u>

Étape 1 : Identifier la capacité de production d'énergies alternatives à faibles émissions carbonées

Établir **un état des lieux des capacités de production en énergies alternatives** aux carburants fossiles existants : hydrogène verts, GNV et BIOGNV, électricité, etc.

Le prestataire devra :

- Identifier les volumes de productions actuels en énergies à faibles émissions carbonées, la disponibilité des ressources nécessaires à la fabrication de ces énergies, les coûts de production de l'énergie, la localisation sur le territoire et la pérennité de la ressource.
- Synthétiser les enjeux entourant ces énergies afin de proposer une stratégie de mix énergétique correspondant aux besoins des utilisateurs (entreprises, administrations, etc.) et, dans un deuxième temps, auprès du grand public.

Étape 2 : Répertoire des usages et les acteurs

Établir, pour chacune des énergies envisagées, pour la ou les futures stations d'avitaillement (H2, GNV, bioGNV, éthanol, ED 95, électricité), **un état des solutions disponibles et des acteurs**. Le prestataire devra :

- Identifier les perspectives d'évolution en termes de réglementation (échelle régionale, nationale, européenne).
- Identifier le niveau de maturité des technologies et des offres actuelles du marché en termes de véhicules.
- **Élaborer une cartographie des acteurs** : le prestataire devra identifier les gestionnaires de flottes captives professionnelles (publiques et privées, de personnes, utilitaires et de marchandises) ainsi que les acteurs de l'automobile (constructeurs, garagistes, etc.) présents sur le territoire et à proximité. D'autres acteurs devront être impliqués : les producteurs d'énergies locaux (agricoles et autres), les distributeurs d'énergies locaux ou encore les fournisseurs d'équipements ou de services locaux.
- Un travail de mise en relation est à effectuer pour évaluer les capacités des producteurs d'énergies et les besoins des utilisateurs.

Étape 3 : Avitaillement et maintenance

Répertoire et cartographier les lieux d'avitaillement et de maintenance du territoire. Le prestataire devra :

- Localiser géographiquement les points de recharges ou stations d'avitaillement des véhicules existantes ou en projet (publiques et privés) par type d'énergie (carburants "classique", électricité, (bio)GNV, hydrogène, biocarburants). Il devra cartographier ce maillage et sa couverture sur le territoire et spécifier la fréquentation et le niveau d'utilisation, les aspects réglementaires/environnementaux, etc.
- Repérer les zones d'implantation de stations multi énergies à privilégier en fonction des infrastructures existantes, du foncier disponible pour leur développement (dépôts, lieux de maintenance, lieux de ravitaillement) et de flux de véhicules. Les zones proposées par le prestataire devront être considérées après une analyse exhaustive sur les aspects réglementaires (zonages du document d'urbanisme opposable en vigueur sur la Commune concernée), économiques (distances aux réseaux et aux lieux de productions, propriétaires des terrains) et de flux.

À la fin de ces étapes, le prestataire proposera également un panorama des solutions disponibles selon la matrice suivante :

	Solutions	Acteurs	Analyse
Production d'énergie			
Distribution :			
- Réseaux			
- Stations			
Véhicules			

Étape 4 : Dynamique des territoires voisins

Recenser les infrastructures actuelles et les projets en cours sur les territoires limitrophes. Le prestataire devra :

- Effectuer un recensement de l'avancement des études des territoires limitrophes (M2A, Saint Louis Agglomération, Pays Thur-Doller, Territoire de Belfort) et des projets structurants de production d'énergie renouvelable.
- Identifier la ou les Zones à Faibles Émissions (ZFE) à proximité et évaluer les incidences sur le territoire à partir des zones de chalandises des acteurs économiques et trajets pendulaires des actifs. Les données à utiliser sont les "Origines-Destinations" de l'INSEE et pour ce qui consiste à caractériser les zones de chalandises, un questionnaire sera à envoyer aux entreprises concernées ou pouvant l'être.
- Localiser les stations existantes ou en cours de création proposant des alternatives aux carburants fossiles sur les territoires voisins et les inclure dans la logique d'un réseau régional. A ce titre, des échanges spécifiques devront être assurés principalement, avec Mulhouse Alsace Agglomération, Saint-Louis Agglomération, le Pays Thur Doller, Grand Belfort Agglomération et la Communauté de Communes Sud Territoire afin d'assurer la cohérence du projet au regard de ces zones.

Étape 5 : Présentation et sensibilisation

Réaliser un atelier d'information et de sensibilisation auprès des élus référents et des acteurs locaux associés à la mobilité faible émissions (producteurs, distributeurs, utilisateurs). La liste des invités devra être constituée en amont avec la structure porteuse. Cette présentation intégrera la synthèse des analyses demandées ci-dessus ainsi que :

- Un outil de comparaison (benchmark) des projets initiés sur d'autres territoires (il est souhaitable de prioriser les territoires voisins et/ou ceux comptant avec des caractéristiques similaires à celles du territoire du Pays du Sundgau).
- Les facteurs clés de succès de ces projets et les difficultés rencontrées (analyse des retours d'expérience).

2. Evaluer les capacités et les natures du

Le nombre de stations à implanter sur le territoire et les types d'énergies à délivrer repose sur le volume des flottes captives sur le territoire. Dans cette phase, le prestataire devra établir le potentiel de véhicules propres par types

<p>renouvellement des flottes</p> <p>Enquêtes auprès des propriétaires des flottes et des partenaires</p>	<p>d'énergies moins carbonées pour proposer un scénario d'implantation de bornes. Pour ce faire, il réalisera des enquêtes auprès des entreprises à fort potentiel de conversions des véhicules (transports de personnes, transport de marchandises, prestataires de services, travaux publics, PME-PMI, entreprises artisanales, agriculteurs) et des différentes structures publiques du territoire.</p> <p>A ce titre, la phase 2 comprend les étapes suivantes :</p> <p><u>Étape 1 : Démarche de communication auprès des propriétaires de flottes et identification des besoins des acteurs de la mobilité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Organiser deux ateliers d'information et de sensibilisation auprès des gestionnaires de flottes captives sur les solutions énergétiques possibles pour convertir les véhicules avec une approche "avantages et inconvénients" d'un point de vue technique et financier (GNV, H2, électricité, etc.). ● Réaliser un entretien avec les principaux partenaires de la stratégie mobilité du territoire afin d'intégrer la dimension énergétique de la présente étude aux stratégies globales de développement des mobilités. Il est demandé de prendre à minima contact avec les deux Communautés de Communes, la Région Grand Est et la Collectivité Européenne d'Alsace ainsi que les acteurs notifiés en 4.2. <i>Acteurs et parties prenantes</i> (liste à valider avec le maître d'œuvre du projet). ● Proposer un questionnaire destiné aux acteurs énoncés ci-dessus afin de pré-identifier les besoins, les attentes et les éventuels obstacles en termes d'offres, de demandes et d'accès aux stations d'avitaillement. <p><u>Étape 2 : Réaliser des enquêtes auprès des acteurs identifiés</u></p> <p>Réaliser des enquêtes auprès des entreprises à potentiel (transports, travaux publics, entreprises artisanales, TPE/PME-PMI) et des différentes structures publiques du territoire pour déterminer pour chacune d'elles les énergies adaptés le nombre de véhicules susceptibles d'être acquis (les perspectives d'évolution et de renouvellement de leur parc). Le prestataire devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Élaborer un document type d'enquête et transmettre le document par type d'acteur (transporteurs, logisticiens, etc.) afin de confirmer les informations les informations extraites lors des entretiens avec des échantillons d'acteurs moins nombreux. Le nombre d'enquêtes à mener sera chiffré en fonction du nombre d'acteurs pré-identifiés. Un minimum de 15 enquêtes est requis. ● Suite aux enquêtes réalisées, recenser les utilisateurs potentiels (entreprises, administrations, etc.) disposés à acquérir des véhicules propres en déterminant dans chaque cas, la source d'énergie souhaitée et le nombre de véhicules envisagés. <p><u>Étape 3 : Identifier les acteurs financeurs</u></p> <p>Identifier les acteurs clefs pour participer au financement de la conversion des motorisations, du renouvellement des parcs de véhicules et la mise en place de stations si nécessaire. Le prestataire devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Prendre contact avec des financeurs publics (Banque des Territoires, Banque Publique d'Investissements, etc.) et privés (banques, institutions
--	---

	<p>financières, entreprises concernées ou pouvant l'être, etc.) capables de participer au financement des projets de conversion de flottes. Le prestataire devra aussi évaluer les possibilités de partenariats entre les financeurs et les gestionnaires de flottes. Les modalités de financement participatifs devront également être explorées tout comme la prise d'intérêts des usagers aux investissements nécessaires.</p> <p><u>Etape 4 : Préparer les conditions d'engagement des gestionnaires de flotte</u> Préparer et proposer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un document de présentation des conditions d'engagement : source d'énergie, nombre de véhicules, financements, etc. • Un courrier type (de principe) d'engagement à destination des gestionnaires de flottes identifiés. <p>Le prestataire retenu devra réaliser un comparatif du coût de chaque solution envisageable dans le cadre de la gestion de la flotte en fonction de son usage (véhicules légers, utilitaires, bus, bennes, etc, distances parcourues, tonnages transportés), selon la trame indicative ci-dessous :</p> <table border="1" data-bbox="443 887 1406 1272"> <thead> <tr> <th></th> <th>Hydrogène</th> <th>GNV</th> <th>Electricité</th> <th>Diesel</th> <th>...</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Coût du véhicule</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Subventions/aides mobilisables</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Coût annuel d'entretien</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Durée de vie du véhicule</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Coût annuel de carburant</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Impact environnemental</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Des propositions seront à formuler afin d'étudier la possibilité d'encourager des véhicules propres dans les marchés publics portés par les collectivités du territoire.</p>		Hydrogène	GNV	Electricité	Diesel	...	Coût du véhicule						Subventions/aides mobilisables						Coût annuel d'entretien						Durée de vie du véhicule						Coût annuel de carburant						Impact environnemental					
	Hydrogène	GNV	Electricité	Diesel	...																																						
Coût du véhicule																																											
Subventions/aides mobilisables																																											
Coût annuel d'entretien																																											
Durée de vie du véhicule																																											
Coût annuel de carburant																																											
Impact environnemental																																											
3. Proposition de scénarios et consultation des acteurs concernés	<p><u>Etape 1 : Stratégie et scénarios des mobilités faibles émissions</u></p> <p>Le prestataire devra proposer deux scénarios de développement de production d'énergies à faibles émissions carbonés, d'avitaillement et de conversion/renouvellement de flottes. Les scénarios devront s'inscrire sur plusieurs échéances calendaires. La construction des scénarios devra associer les acteurs déjà actifs dans la production d'énergies peu carbonées et être construite à partir des éléments des diagnostics révélés lors de la phase 1. Chaque scénario devra comporter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une stratégie de conversion et de renouvellement des flottes correspondant au mix énergétique possible pour le territoire déterminé par le diagnostic. Elle comprendra également un calendrier de déploiement précisant les types de flotte à envisager à court terme (avec des modèles existants ou rétrofités), à moyen et à long terme (intégrant les évolutions technologiques des constructeurs). 																																										

	<ul style="list-style-type: none"> ● Les possibilités d'adaptation des infrastructures existantes et l'implantation des nouvelles infrastructures de recharges et de ravitaillement suivant les besoins identifiés. <p>Pour chacun des scénarios, le prestataire devra effectuer :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Une analyse prospective de l'impact environnemental des énergies conseillées, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques qui découlent pour chaque type de véhicule et pour chaque stations d'avitaillement. ● Une analyse technique de pré-dimensionnement des infrastructures de production d'énergies moins carbonées et d'avitaillement. ● L'évaluation des pratiques notamment sur la conduite des véhicules, leur exploitation et leur maintenance. Il devra également analyser l'acceptabilité sociale des infrastructures de production d'énergies et de stations de distribution par les riverains et usagers. ● Une analyse économique afin d'évaluer les coûts de mise en oeuvre et un plan de financement global, les coûts de mise en conformité des installations existantes, une vision macro CAPEX et OPEX des infrastructures de recharge et d'avitaillement ainsi que des outils de production d'énergie locale à développer par types de flottes. <p><u>Etape 2 : Réaliser un échéancier des investissements</u> Élaborer un calendrier d'investissement global pour les différentes parties-prenantes. Le prestataire retenu devra également construire un planning de sortie du gasoil pour les véhicules et d'implantation des stations d'avitaillement et de recharge nécessaires.</p> <p><u>Etape 3 : Ateliers de consultation</u> Organiser des ateliers de consultation avec les différents acteurs de la mobilité et les propriétaires de flottes captives afin d'évaluer la pertinence des scénarios proposés. Il s'agira également de mettre en relation ces acteurs pour faciliter et assurer la mutation du parc routier de manière mutualisée. Les producteurs d'énergies seront associés à cette démarche.</p> <p>Une réunion de COPIL sera organisée à la fin de cette phase afin de présenter les scénarios et d'échanger autour des enjeux prioritaires à retenir pour le développement des scénarios proposés.</p>
4. ETUDE DU SCÉNARIO RETENU	<p>Après le choix d'un scénario par le COPIL de fin de phase précédente, le prestataire devra préciser un plan d'actions, des outils de pilotage et des indicateurs de suivi intégrant les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Un rapport détaillé précisant : <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour chaque type de véhicule déployé : le choix énergétique, leur nombre et les hypothèses de croissance dans le temps. ○ Les infrastructures de recharges et de ravitaillement (accessibilité, dimensionnement, contraintes de fonctionnement).

	<ul style="list-style-type: none"> ● Un calendrier de mise en œuvre. ● Des éléments budgétaires de déploiement (projet de conversion et de mise en place de stations) dans le déploiement du projet et jusqu'à son terme et intégrant des solutions de financement viables (institutionnels, banques, entreprises, participation citoyenne, etc.) ; ● Un plan d'actions et les étapes à suivre. ● Un cahier des charges descriptif utilisable pour un appel d'offre pour chacun des différents types de véhicules et pour le choix du prestataire pour l'implantation des stations de recharge et d'avitaillement si nécessaire. ● Des outils de pilotage pour favoriser le déploiement d'une démarche intégrée. ● L'identification des consommateurs d'électricité, de GNV, d'hydrogène et de biocarburant prêts à s'engager. ● L'identification des fournisseurs d'énergies et des fournisseurs d'équipement clés prêts à s'engager dans la production d'énergies renouvelables correspondant au renouvellement du parc de véhicules.
--	--

Ces étapes pourront être modulées en cours de la démarche en accord avec le PETR du Pays du Sundgau.

Article 5. CONTENU DE LA MISSION

5.1. Rôle joué par le prestataire

Le prestataire proposera la méthodologie qui lui paraît la plus adaptée à l'efficacité de l'ensemble de la mission.

D'une manière générale, le prestataire devra assurer les missions suivantes tout au long de la démarche :

- Animation de réunion(s) nécessaire(s) au bon déroulé de la mission.
- Réalisation d'entretiens avec les personnes "ressources" au sein du Pays du Sundgau et des Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau, les acteurs clés de la démarche précités.
- Inventaire et analyse des données disponibles, recherches complémentaires pour évaluer les données manquantes et création de données à partir des entretiens.

5.2. Réunions

Le pouvoir adjudicateur exige un nombre de réunions cohérent avec la méthodologie proposée, l'organisation et le calendrier proposé par prestataire retenu ; à minima, les réunions suivantes devront être organisées :

- Lancement de l'étude.
- Restitution du diagnostic.
- Organisation d'ateliers d'information et de sensibilisation, préparation des enquêtes destinées aux propriétaires des flottes captives.
- Présentation du volume potentiel d'utilisateurs, des besoins identifiés et synthèse des enquêtes menées.
- Présentation des scénarios en interne (COTECH et COPIIL).

- Présentation des scénarios (réunion ouverte aux acteurs afin de confirmer ou infirmer les orientations proposées : partage de connaissances, pré-positionnement des acteurs sur ces scénarios, etc.).
- Présentation finale de la démarche et du scénario retenu (COTECH)
- Présentation finale de la démarche et du scénario retenu (acteurs de la mobilité, élus)

Remarque : Le prestataire devra assurer une présence physique aux réunions de lancement et de présentations des scénarios, ainsi qu'aux ateliers à destination des acteurs de la mobilité et la réalisation des enquêtes. Des éventuelles réunions de travail nécessaires à l'aboutissement du dossier pourront être organisées à la demande du PETR et le prestataire pourra y assister par visioconférence. Ces réunions sont comprises dans l'offre du prestataire.

Les supports et documents de présentation seront envoyés par le prestataire à minima 10 jours ouvrés avant la réunion pour validation. Il conviendra pour le prestataire de prévoir dans le forfait de rémunération affecté à chaque phase, la participation aux réunions qui s'avèrent nécessaires pour satisfaire à une concertation efficace. Chaque réunion devra faire l'objet d'un compte rendu écrit par le prestataire et communiqué au maître d'œuvre pour validation, dans un délai de 5 jours ouvrés.

Pour la réalisation des enquêtes, le prestataire détaillera dans son offre le format, le contenu et le nombre d'échanges avec les acteurs privés qu'il propose. Ces échanges se feront systématiquement en présence d'un technicien du PETR du Pays du Sundgau.

5.3. Livrables et rendu des documents attendus

Le prestataire s'engage à formaliser, au minimum, les documents suivants :

- Méthodologie de l'étude et calendrier ajusté et finalisé (suite à la réunion de lancement).
- Support de présentation des réunions.
- Comptes rendus des réunions.
- Support des entretiens.
- Compte rendu des entretiens.
- Un rapport d'étude global comprenant les parties suivantes :
 - Diagnostic
 - Plan de promotion des transitions de flotte de véhicules
 - Volume potentiel d'usagers et solutions de financements, techniques et environnementales proposées
 - Propositions de scénarios
 - Etude du scénario retenu
- Un document de synthèse de l'étude à destination des élus, financeurs et partenaires (maximum quatre pages).
- Une liste et une cartographie des acteurs identifiés.
- Un tableau récapitulatif des sources de financements disponible pour la conversion et le renouvellement de flottes.
- Un SIG présentant l'ensemble des éléments spatialisés : lieux d'implantations d'éventuelles nouvelles structures nécessaires à la fabrication d'énergie moins carbonées et parcelles d'implantations des stations multi-énergies.

L'ensemble des documents seront rendus aux formats PDF, source et SIG (cartes).

Tous les livrables devront être rédigés et agrémentés par des schémas, cartes, photographies, diagrammes, tableaux nécessaires à la compréhension du propos.

5.4. Durée de la mission

La durée maximum de la prestation sera de 10 mois à compter de l'ordre de mission délivré par le maître d'ouvrage. **Le délai de livraison de l'étude est le 30 juin 2023.**

Le titulaire proposera un calendrier de travail compatible.

5.5. Calendrier prévisionnel et suivi du projet

Dans le cadre de la présente démarche, il est attendu le respect des temporalités suivantes :

Juin 2022	<ul style="list-style-type: none">● Choix du prestataire.
Septembre - octobre 2022	<ul style="list-style-type: none">● COPIL de lancement de l'étude : cadrage, présentation de la méthodologie et définition des objectifs partagés, premiers éléments du diagnostic.
Octobre 2022 - Janvier 2023	<ul style="list-style-type: none">● Réalisation de la phase 1.● Réalisation de la phase 2.
Janvier 2023 - Juin 2023	<ul style="list-style-type: none">● Réalisation de la phase 3.● Réalisation de la phase 4.● Remise des rapports détaillés du scénario choisi.● Réunion de présentation des résultats lors d'une réunion ouverte aux élus des Communes membres du Pays du Sundgau et aux acteurs concernés par la démarche.● Fin de la démarche.

Article 6. MÉTHODOLOGIE : SUIVI DE L'ÉTUDE

6.1. Coordination de la démarche

La coordination du projet sera assurée par le PETR du Pays du Sundgau en association avec les Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau. Les référents énergie et mobilité de la structure travaillent en étroite collaboration avec le prestataire choisi pour assurer la dynamique de la démarche et garantir la communication et la concertation avec les parties prenantes du projet.

6.2. Gouvernance du projet

Un comité technique (COTECH) sera créé comme instance de concertation et d'évaluation tout au long de la durée de la prestation. Il est chargé de mettre en œuvre les objectifs nécessaires à la bonne réalisation de la démarche et de faire des propositions durant le processus. Il sera principalement composé de techniciens des Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau, du Pays du Sundgau et des référents techniques de la Région Grand Est, et pourra intégrer d'autres acteurs selon les besoins.

Un comité de pilotage (COFIL) sera créé comme instance de validation. Sa composition sera susceptible d'évoluer pour s'adapter au mieux au déroulement de l'étude. Le Comité de pilotage sera composé principalement d'élus et techniciens des Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau et du Pays du Sundgau, du Président du Conseil de développement et de représentants des plus grands gestionnaires de flottes du territoire. Des représentants de la Région Grand Est seront également invités à y participer. D'autres acteurs locaux, publics et privés pourront être associés en fonction des besoins révélés par l'étude.

Article 7. COÛTS DE LA MISSION

Le prestataire établira un devis détaillé correspondant au coût de la prestation dans son ensemble, faisant apparaître le nombre de journées de travail, les coûts journaliers du ou des intervenants ainsi que les frais annexes. Les coûts seront répartis par phase d'étude prévue.

Article 8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION

- Expériences réalisées sur des démarches similaires : 10%
- Équipe mise à disposition et compétences en Équivalent Temps Pleins : 10%
- Méthodologie proposée (diagnostic, identification des ressources mobilisables, animation, réunions, etc.) : 30%
- Compréhension des enjeux décrits dans le présent cahier des charges : 30%
- Prix : 20%

Contacts

- Responsable du Pôle Environnement - PETR du Pays du Sundgau : Katherine WHILER (03 89 25 96 92)
- Chargé de mission mobilités durables - PETR du Pays du Sundgau : Arnaud CHAUVET (03 89 25 96 67)
- Directeur - PETR du Pays du Sundgau : David RIGOULOT : 03 89 25 96 90

Article 9. CONFIDENTIALITÉ

Les données provenant des entreprises et des acteurs partenaires, et particulièrement leurs données ayant un lien avec les éléments financiers et les capacités de production d'énergie, sont hautement confidentielles. Le prestataire s'engage à un respect strict des règles de confidentialité.