



Marché public de prestation intellectuelle

Référence du marché : PETR 01/2024

ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE :

Projet Sundgomobich

**LANCEMENT D'UNE DEMARCHE TERRITORIALE DE
STRATEGIE DES MOBILITES COLLECTIVES
TRANSFRONTALIERES ENTRE LE TERRITOIRE DU PAYS
DU SUNDGAU ET LES CANTONS DE LA SUISSE DU
NORD-OUEST**

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

Avril 2024

Table des matières

Article 1. CONTEXTE	2
1.1. Présentation du porteur de projet : le PETR du Pays du Sundgau	2
1.2. Présentation du territoire et de ses principaux enjeux en termes de mobilité	2
1.2.1. Un territoire attractif multipolarisé	2
1.2.2. De fortes capacités de connexions externes... ..	3
1.2.3. ...mais des solutions modales faibles en interne.....	4
Article 2. OBJET DU MARCHÉ	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	6
4.2. Acteurs et parties prenantes	11
4.3. Prestations attendues	12
4.3.1. Lot 1 : Etude/enquête origine-destination sur l'ensemble du territoire du Pays du Sundgau et une étude de faisabilité de création d'une ligne intermodale entre les gares du Sundgau et du Canton du Jura.....	12
4.3.2. Lot 2 : Une étude pré-opérationnelle d'implantation d'une ligne de Car Express entre le territoire du Sundgau et le secteur des Trois-Frontières (secteur de Saint-Louis/Bâle).....	17
Article 5. CONTENU DE LA MISSION.....	24
5.1. Rôle joué par le prestataire	24
5.2. Réunions.....	24
5.3. Livrables et rendu des documents attendus	25
5.4. Durée de la mission	25
5.5. Calendrier prévisionnel et suivi du projet	25
Article 6. MÉTHODOLOGIE : SUIVI DE L'ÉTUDE	26
6.1. Coordination de la démarche.....	26
6.2. Gouvernance du projet	26
Article 7. COÛTS DE LA MISSION	26
Article 8. CRITÈRES D'ATTRIBUTION.....	27
Article 9. DISPOSITION GENERALE DE LA CONSULTATION.....	27
Article 10. CONFIDENTIALITÉ.....	28

Article 1. CONTEXTE

1.1. Présentation du porteur de projet : le PETR du Pays du Sundgau

Le **Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (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 de territoire.

Le périmètre du PETR du Pays du Sundgau compte deux Communautés de Communes membres depuis le 1^{er} 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 de Communes Sud Alsace Largue : 44 communes et 22 961 habitants au 1^{er} janvier 2021 ;
- Communauté de Communes Sundgau : 64 communes et 49 090 habitants au 1^{er} janvier 2021.

Le périmètre du territoire du Pays du Sundgau s'inscrit sur une surface de 664 km² (*source : SCOT du Sundgau*) comprenant 108 communes, 72 051 habitants au 1^{er} janvier 2021 et environ 16 000 emplois.

Les missions du Pays du Sundgau sont menées en étroite concertation avec les Communautés de communes membres. L'organisation et la gouvernance des politiques de déplacements à l'échelle du territoire s'articulent entre :

- Les deux Communautés de Communes 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 le champ des études et de la prospective ;
- La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) ;
- La Région Grand Est.

1.2. Présentation du territoire et de ses principaux enjeux en termes de mobilité

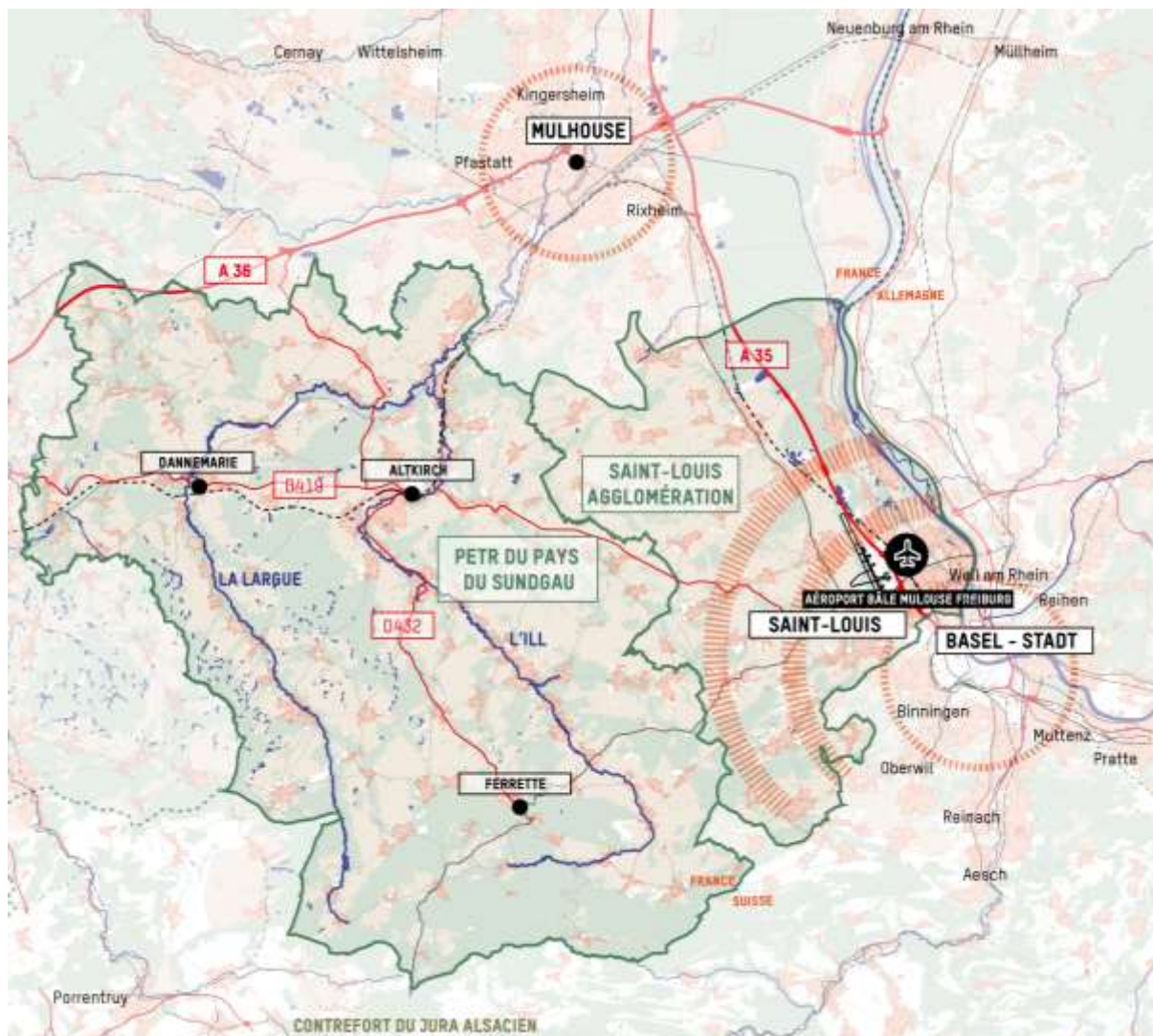
Le Pays du Sundgau est chef de file de la démarche. Pour autant ces études articulent plusieurs échelles de gouvernances. Les futures lignes concerneront le territoire du Pays du Sundgau (Communauté de Communes Sud Alsace Largue et Communauté de Communes Sundgau), Saint-Louis Agglomération ainsi que les Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et de la République et Canton du Jura. L'objectif de connexion finale pour ces deux lignes sont les réseaux de transports collectifs des cantons suisses cités précédemment.

1.2.1. Un territoire attractif multipolarisé

Le territoire d'étude est fortement multipolarisé. Il s'inscrit au carrefour de trois agglomérations voisines : Mulhouse Alsace Agglomération au nord (Région Grand Est), l'agglomération bâloise (Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, d'Argovie, de Soleure) et ludovicienne (Saint-Louis Agglomération) au sud-est et Grand Belfort Agglomération (Région Bourgogne Franche-Comté) à l'ouest. La proximité de ces agglomérations engendre des déplacements pendulaires importants qui s'explique par une double logique :

- Une attractivité résidentielle soutenue par une accessibilité aux espaces verts optimale et un coût du foncier/de l'immobilier moins élevé que dans les centres urbains voisins ;

- Une forte concentration de sites majeurs d'emplois dans les agglomérations voisines, générateur de déplacements.



1.2.2. De fortes capacités de connexions externes...

Autre fait marquant, le territoire d'étude s'inscrit dans un écosystème de capacités de connexions de rang international par voie ferroviaire, aérienne et un réseau routier dense à sa périphérie. Si le territoire est à proximité immédiate de ces réseaux et de ces équipements, force est de constater un effet de rupture de charge entre les corridors de flux et l'intérieur du territoire du Sundgau.

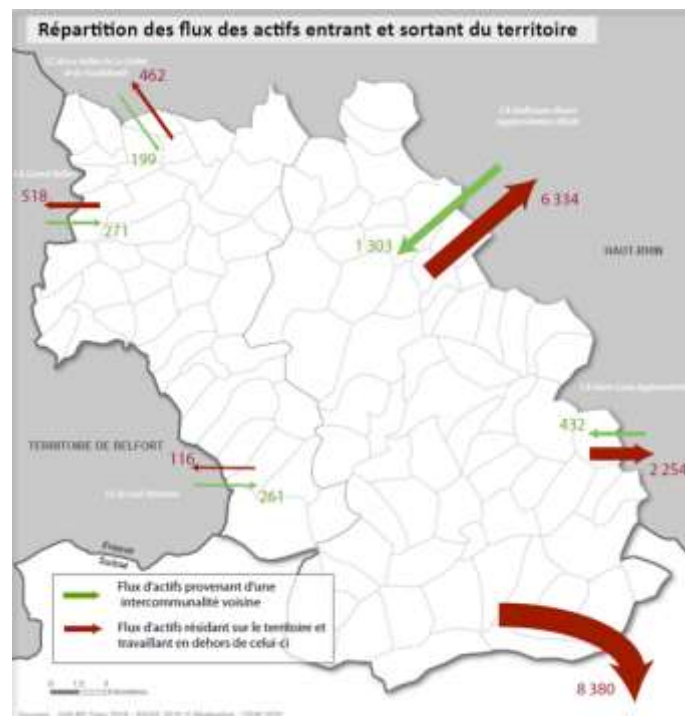
Parmi les principales infrastructures de transports, nous pouvons citer :

- Les gares TGV de Mulhouse et Belfort permettant des liaisons grandes vitesses avec plusieurs grandes agglomérations françaises (Strasbourg, Paris, Lyon, Marseille) et vers le cœur de l'Europe continentale ;
- La ligne 238 Bonfol-Porrentruy exploitée par les Chemins de fer du Jura et qui dessert en 15 minutes quatre communes : Porrentruy, Alle, Vendincourt et Bonfol. La gare de Bonfol est une véritable porte d'entrée des flux en provenance du Sundgau, celle-ci étant située à 5 min de Pfetterhouse et Courtavon, des communes sundgauviennes limitrophes. Néanmoins, aucun bus ne dessert actuellement cette gare ;

- La gare ferroviaire SBB-CFF-FFS de Bâle offrant des connexions vers toutes les agglomérations de Suisse, la Lombardie (Milano, Brescia) et l'Europe centrale. La gare badoise de Bâle propose des trajets quotidiens vers les principales métropoles allemandes : Berlin, Hambourg, Dortmund, Cologne et toute la conurbation de la Ruhr ;
- L'Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg permettant des connexions vers tous les grands hubs européens (London-Heathrow/Paris-Charles de Gaulle/Amsterdam-Schiphol/Istanbul Atatürk), le bassin méditerranéen et les Balkans (l'Euroairport est la référence en Europe centrale et occidentale pour la desserte de cette région) ;
- Les autoroutes A35 et A36 ouvrant des perspectives vers le couloir rhodanien et toute la dorsale du Rhin-supérieur et ses débouchés européens.

1.2.3. ...mais des solutions modales faibles en interne

Les agglomérations voisines fortement pourvoyeuses d'emplois induisent des enjeux élevés en termes de déplacements dans le territoire du Sundgau. En effet, ce sont près de 19 884 actifs sundgauviens qui quittent le territoire tous les jours pour se rendre dans un des cinq cantons du nord-ouest de la Suisse (République et Canton du Jura, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Soleure, Argovie). Plus de la moitié d'être eux (53%) se dirigent en direction de la zone des Trois-Frontières, dont 20% vers le canton de Bâle-Campagne, 11% vers Saint-Louis Agglomération, 8% vers la République et Canton du Jura, 5% vers le canton de Bâle-Ville et 2% vers le canton de Soleure.

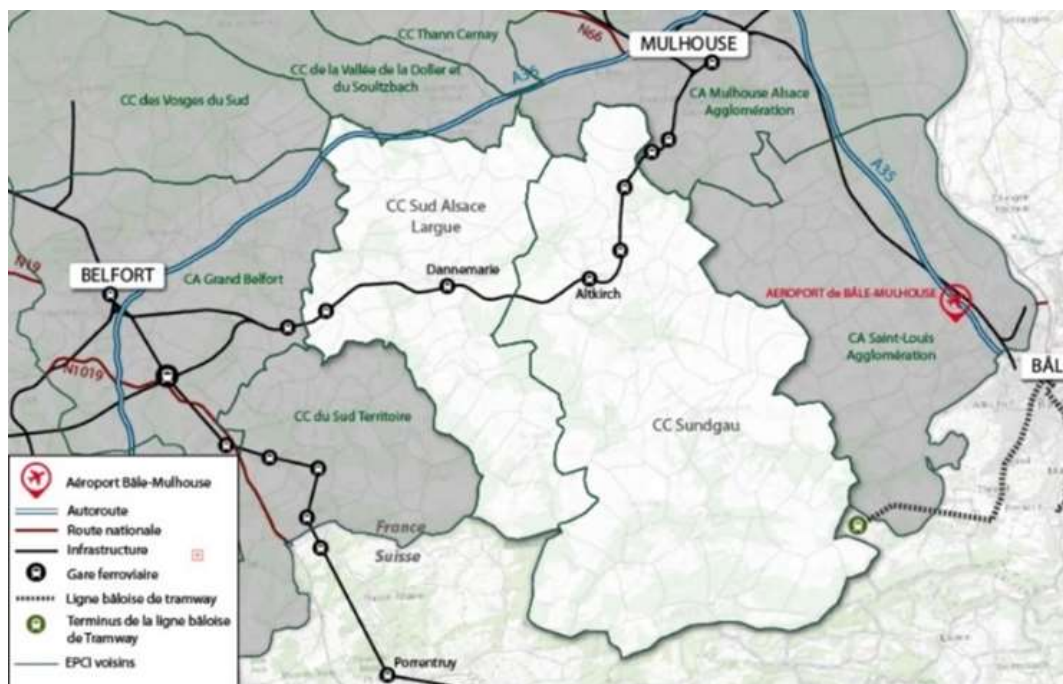


Ces travailleurs sont attirés par des salaires importants, le PIB/habitant de la Métropole de Bâle étant un des plus élevés d'Europe. Les revenus captés dans l'agglomération bâloise sont près de deux fois supérieurs à ceux captés dans l'agglomération Mulhousienne. On constate également que Saint-Louis Agglomération intervient comme le second pôle d'attractivité des actifs sundgauviens. Un territoire qui se trouve juste en amont de l'agglomération bâloise et dont les travailleurs pendulaires partagent le même axe routier dans la partie sundgauvienne. Le Canton du Jura est le troisième pôle d'attractivité et connaît une forte augmentation du nombre de travailleurs frontaliers.



La carte ci-dessus (carte des flux routiers réalisée par la Collectivité européenne d’Alsace en 2019) montre une forte densité de trafic routier en direction de la zone des Trois-Frontières. Plus de 8 500 véhicules par jour empruntent la route départementale 419 et ce nombre double à partir d’Hésingue. Il y a donc un fort enjeu à développer le report modal en transport collectif sur cet axe qui est engorgé et le sera encore plus pendant les travaux de réaménagement de l’échangeur A35 à Saint-Louis (projet 5A3F).

Ce qui pousse l’essentiel des actifs sundgauviens à avoir recours à la voiture individuelle pour les flux domicile-travail, c’est l’absence de solution en transport en commun comme on peut le voir sur la carte ci-dessous. En effet, une seule ligne de train (Belfort-Mulhouse) permet d’accéder à l’agglomération bâloise (via Mulhouse). Celle-ci compte cinq gares, permet un report modal avec un changement en gare de Mulhouse, ce qui augmente les risques de retard. Il convient également de noter que le nombre de trains quotidiens de la ligne TER Belfort-Mulhouse ne peut pas augmenter en raison de la saturation du réseau ferré liée au partage de ce tronçon avec les TGV Lyria et des trains de fret. Les lignes de bus existantes sur le territoire n’ont pas été représentées sur la cartographie car les horaires et les tracés répondent plutôt à une logique de transports scolaires même si elles sont ouvertes à tous les usagers. Dans le même sens, aucun report modal n’existe en direction du Canton du Jura.



Enfin, 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*). Ainsi, dans 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 sobriété énergétique ainsi que le développement de moyens de déplacement les 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 Gaz à Effet de Serre (GES).

Article 2. OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché est un marché de prestations intellectuelles désignant un prestataire pour engager le projet nommé « Sundgomobich ». Ce dernier vise à définir une stratégie sur les mobilités collectives transfrontalières entre le Sundgau et la Suisse du nord-ouest (composé des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Argovie et de la République et Canton du Jura).

Les études sont séparées en deux lots distincts :

Lot 1 : Une étude/enquête origine-destination sur l'ensemble du territoire du Pays du Sundgau et une étude de faisabilité de création d'une ligne intermodale entre les gares du Sundgau et du Canton du Jura

Lot 2 : Une étude pré-opérationnelle d'implantation d'une ligne de Car Express entre le territoire du Sundgau et le secteur des Trois-Frontières (secteur de Saint-Louis/Bâle)

Le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays du Sundgau, représentée par son Président Monsieur Nicolas JANDER, est la structure juridique porteuse de la démarche. Le portage de ces deux études a été voté à l'unanimité par délibérations du 5 juillet 2022 et le 4 octobre 2023. Le Pays du Sundgau pilote le projet pour le compte de la Communauté de Communes Sud Alsace Largue, de la Communauté de Communes Sundgau, de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA), de la Région Grand Est, de Saint-Louis Agglomération, de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB-TEB), de la République et Canton du Jura, du Canton de Bâle-Ville/Kanton Basel-Stadt, du Canton de Bâle-Campagne/Kanton Basel-Landschaft et du programme d'agglomération AggloBasel. Il bénéficie d'un cofinancement des organismes cités ci-dessus ainsi que du programme Interreg VI Rhin Supérieur/Oberrhein.

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

Ce marché de prestations intellectuelles vise à définir une stratégie sur les mobilités collectives transfrontalières entre le Sundgau et la Suisse du nord-ouest via deux études réparties en deux lots :

Lot 1 : Une étude/enquête origine-destination sur l'ensemble du territoire du Pays du Sundgau et une étude de faisabilité de création d'une ligne intermodale entre les gares du Sundgau et du Canton du Jura

Cette étude se décompose elle-même en deux parties :

- Un diagnostic de la situation actuelle et des besoins en mobilité du territoire par une étude sur les flux via une enquête origine-destination ;
- Des propositions de scénarios pour la création d'une ligne intermodale entre le Sundgau et la République et Canton du Jura et le détail pré-opérationnel, pour le scénario retenu, des éléments nécessaires à la mise en service de cette ligne.

L'enquête origine-destination vise à connaître et étudier finement les habitudes de déplacements des résidents du territoire. En effet, si les données portant sur les origines-destinations liées au travail existent (travail de compilation et traitement cartographique), les mobilités liées aux pratiques commerciales, culturelles ou autres ne sont pas connues. Un travail d'enquête s'avère nécessaire afin de caractériser le fonctionnement des flux de mobilité dans le Sundgau.

A la suite de cette enquête, les données seront utilisées pour projeter des solutions en transports collectifs visant à connecter les principaux corridors d'habitation du Sundgau non desservies à ce jour, à savoir les vallées de l'Ill et de la Largue ainsi que le Jura alsacien, aux gares du territoire (côté français comme suisse). Il s'agira d'optimiser les usages des infrastructures structurantes de transports (train, car express Sundgau-Trois Frontières) en interrogeant des solutions optimums de rabattement (minibus, transport à la demande, etc.).

Les propositions devront inclure un crochet par la gare de Bonfol en Suisse. En effet, la ligne 238 Bonfol-Porrentruy est limitrophe du Sundgau et est une porte d'entrée vers le Canton du Jura. Exploitée par les Chemins de fer du Jura, elle dessert en 15 minutes quatre communes : Porrentruy, Alle, Vendlincourt et Bonfol. La Confédération Suisse a investi, suite au contrat d'axe signé en 2017, 27 millions CHF pour la redynamisation de la ligne sous des angles d'aménagements du territoire, d'intermodalité et d'amélioration de l'offre. La modernisation de la ligne porte sur le réaménagement de trois gares, la modernisation du matériel roulant et la construction d'une plateforme de transbordement de marchandises.

Une proposition de ligne de rabattement pour le territoire du Sundgau a été effectuée (voir illustration ci-dessous) et se présente comme une ligne secondaire (complémentaire au Car express – lot 2) suivant un tracé circulaire entre les vallées de l'Ill, de la Largue et la gare de Bonfol (CH). Concrètement, il s'agit de connecter les principales gares du territoire (Dannemarie, Altkirch et Bonfol) avec des pôles d'attractions sundgaviens générateurs de déplacements (Hirsingue, Waldighoffen, Ferrette et Seppois-le-Bas). Ces derniers seraient amenés à devenir de véritables pôles multimodaux (un enjeu central) via le rabattement de lignes de cars et de voies cyclables, des parking-relais, aires de covoiturage, etc. Un cadencement efficace serait primordial et l'étude doit apporter des éléments sur ce sujet afin d'assurer une rotation rapide et efficace ainsi qu'une desserte fréquente des pôles. Cela renforcerait l'attractivité de la ligne auprès des usagers. Les rotations se feraient dans un double sens de circulation.



Le prestataire devra ainsi démontrer ou non la pertinence de cette proposition et la mettre en relief d'autres propositions afin de créer un modèle visant à permettre aux populations vivant dans les deux vallées de bénéficier d'un transport collectif viable en termes de temps de parcours et financièrement soutenable pour les collectivités. Il devra ensuite faire des propositions techniques pré-opérationnelles de mise en service.

Dans le détail, le contenu de la seconde partie de cette étude serait le suivant :

- Analyses des aspects techniques : tracé, horaires, fréquences et cadencement, nombre et taille des véhicules nécessaires, rabattement (cyclable et bus), nombre et dimensionnement des parking-relais, etc. ;
- Analyses des aspects financiers : coût d'acquisition des cars, d'exploitation, d'implantation des arrêts, etc. ;
- Analyses des impacts environnementaux et sociaux ;
- Les services à développer (dans le car et aux arrêts), la politique tarifaire, etc. ;
- Les conditions de mise en œuvre (étapes et détermination des objectifs opérationnelles, indicateurs de suivi et d'évaluation, aménagements à prévoir et intégration des démarches en cours) ;
- Analyse du dimensionnement du réseau viaire et ses capacités d'accueil d'un bus.

La mise en service de cette ligne doit permettre in fine de :

- Offrir une solution de transport collectif rapide pour les habitants des vallées de la Largue et de l'Ill qui veulent rejoindre une agglomération voisine ou une autre commune du territoire via les gares (véritables portes de sorties et d'entrées du territoire) ;
- Un cadencement soutenu et calé sur les horaires de train et de la ligne de car express (lot 2) ;
- Assurer une jonction en car entre deux lignes de chemin de fer structurantes des territoires jurassien et sundgavien ;

- La gare de Bonfol devient une plateforme multimodale d'intérêt dans la lignée du contrat d'axe de 2017 ;
- L'optimisation du nombre de lignes dans le territoire ;
- Le report modal d'autosoliste (prédominant sur cet axe) vers le car permet une réduction des émissions de CO² et des gaz à effet de serre (GES) ;
- La diminution des flux sur les principaux axes de circulation traversant des bourgs.

Également, en lien avec les politiques énergétiques du territoire développé dans le cadre la démarche « Flottes faibles émissions » (qui vise à proposer des modèles de conversion des flottes de véhicules professionnels ainsi que l'implantation d'une station multi-énergies) porté par le Pays du Sundgau, le matériel roulant utilisé devra être un car à énergies alternatives (biogaz ou électrique) s'avitillant à la future station multi-énergies du territoire. Enfin une politique tarifaire harmonisée bus-train pour les deux pays est une piste à creuser.

Globalement, l'étude du lot 1 devra permettre de :

- Construire une vision des mobilités de demain à partir des pratiques des habitants (au-delà des périmètres administratifs et frontières politiques) à partir de la réalité des flux ;
- Projeter des solutions en transports collectifs pour connecter les principaux corridors d'habitation du Sundgau non desservies à ce jour ;
- Optimiser les usages des infrastructures structurantes de transports (train, car à haut niveau de service) en interrogeant des solutions optimums de rabattement (minibus, transport à la demande, etc.) ;
- Définir une carburation bas carbone.

Lot 2 : Réalisation d'une étude pré-opérationnelle d'implantation d'une ligne de Car Express entre le territoire du Sundgau et le secteur des Trois-Frontières (secteur de Saint-Louis/Bâle).

Cette ligne doit permettre de proposer une solution collective de report modal sur un axe qui n'en propose pas aujourd'hui. Mieux desservir ce territoire de vie, relier les grands équipements industriels et les zones d'activités économiques en proposant un réseau de transport collectif plus structuré, plus attractif, plus fiable et confortable sont les principaux objectifs auxquels cette ligne doit répondre. Il s'agit également de se doter de capacités de connexions renforcées et reliées aux autres réseaux pour faciliter les liaisons domicile/travail, répondant dans la durée aux besoins de mobilité induits par le dynamisme et l'attractivité de l'agglomération de Saint-Louis/Bâle.

Afin d'avoir un temps de parcours attractif, la ligne doit avoir un nombre d'arrêts limité mais judicieusement placés sur les principaux pôles émetteurs/récepteurs de déplacement. Un rabattement vers la ligne est envisageable au croisement avec le réseau secondaire par l'aménagement de parking relais et pôles d'échanges multimodaux, proposant des services. Le rabattement cyclable doit également être favorisé par des solutions de stationnement sécurisées. Une attention particulière devra être apportée à la proximité de pistes cyclables et de cheminements piétonniers identifiés.

L'étude doit être effectuée à partir du tracé présenté ci-dessous comprenant à minima les arrêts suivants : la gare TER de Dannemarie, la gare TER d'Altkirch, un ou plusieurs arrêts le long de la route départementale 419, l'intersection entre les routes départementales 419 et 105 et un arrêt au sein de la plateforme aéroportuaire. Le ou les terminus de cette ligne devront être proposés durant la phase

2 de l'étude suivant des critères socio-économiques et d'articulation avec les lignes de transports collectifs actuelles et à venir.



La mise en service de cette ligne doit permettre in fine de :

- Apporter des **solutions de reports modaux, de la voiture individuelle vers les transports collectifs**, à l'échelle d'un bassin d'emploi transfrontalier et efficaces en termes de temps de parcours : temps maximum entre les deux bouts de ligne fixé à 50 minutes ;
- Contribuer à renforcer la territorialisation intégrée d'un espace européen transfrontalier en cours de construction ;
- Favoriser les **continuités territoriales dans l'archipel métropolitain transfrontalier Suisse du nord-ouest/sud Alsace** et intégrer ces corridors de transports comme axes structurants de développement économique et urbain ;
- Renforcer la lisibilité de l'offre de transport collectif, via une solution modale simple, rapide et efficace, à l'échelle du Rhin supérieur ;
- Développer des **mécaniques de réciprocité urbain/rural dans un contexte transfrontalier** ;
- Promouvoir les mobilités décarbonées via l'utilisation de bus à faibles émissions (GNV, électrique ou hydrogène) et diminuer les émissions de CO₂.

L'étude devra constituer un outil d'aide à la décision permettant à l'ensemble des acteurs décisionnaires concernés de faire des choix stratégiques sur la base d'éléments probants et justifiés, répondant au besoin des usagers et tout particulièrement des actifs pendulaires, dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour ces derniers (écomobilité).

L'étude devra prendre en compte les projets et politiques actuellement menées par les partenaires du projet. A ce titre, nous pouvons citer :

- Le **projet 5A3F** qui vise à réaménager l'échangeur A35 (53 000 véhicules journaliers) / RD105 (30 000 véhicules journaliers) pour fluidifier et sécuriser le trafic et désengorger l'entrée dans Saint-Louis. Les travaux ont été lancés en février 2024.
- Le **programme AggloBasel** dont l'un des objectifs est de désengorger l'entrée d'agglomération bâloise et de permettre le développement de transport en commun reliant les principaux pôles de développement de l'archipel métropolitain.
- Le développement du **RER trinationale de Bâle** avec une offre qui va être considérablement élargie. Dans ce cadre, une connexion en train de l'Euroairport aux gares de Bâle SBB-CFF-FFS et Mulhouse est planifiée. Également, une liaison, la « Herzstück », entre les deux gares bâloises de Basel SBB-CFF-FFS et Basel Badischer Bahnhof devrait être développée.

- Le **plan de déplacement interentreprises de l’Euroairport** qui vise à développer des solutions de mobilités pour les entreprises de la plateforme aéroportuaire, fortement pourvoyeuse d’emploi dans l’ensemble du Sud Alsace.

4.2. Acteurs et parties prenantes

Les deux études sont exécutées 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 l’ensemble des partenaires cités dans l’article 2 soit :

Nom du partenaire	Statut et Implication(s) dans le projet
PETR du Pays du Sundgau	<ul style="list-style-type: none"> • Porteur et coordinateur de projet. • Porteur de la candidature Interreg. • Portage politique du dossier.
Communauté de communes Sud Alsace Largue (CCSAL)	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet. • Compétence « Autorité organisatrice de la mobilité » (AOM) locale.
Communauté de Communes Sundgau (CCS)	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet. • Compétence « Autorité organisatrice de la mobilité » (AOM) locale.
Saint-Louis Agglomération (SLA)	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet. • Compétence « Autorité organisatrice de la mobilité » (AOM) locale.
Collectivité européenne d’Alsace (CeA)	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet. • Compétence en affaires transfrontalière.
Région Grand Est	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionnaire du programme Interreg Rhin-Supérieur (partie union européenne) • Appui technique au projet. • Compétence « Autorité organisatrice de la mobilité » (AOM) régionale. • Gestionnaire des lignes de cars interurbains.
République et Canton du Jura	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet.
Kanton Basel-Stadt / Canton de Bâle-Ville	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet.
Kanton Basel-Landschaft / Canton de Bâle-Campagne	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet.

Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) / Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)	<ul style="list-style-type: none"> • Portage politique du projet. • Appui technique au projet. • Compétence en affaires transfrontalière.
ProgrammAggloBasel	<ul style="list-style-type: none"> • Appui technique au projet. • Coordinateur de politiques de mobilités à l'échelle de l'agglomération.

Le prestataire devra consulter ces partenaires, en fonction de leur rôle dans l'organisation des mobilités, infrastructures de transports et de prérogatives sur la sphère économique sur leur territoire, 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 :

- Les Communes ;
- Les Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau ;
- La DREAL et la DDT ;
- La Région Grand Est ;
- La Collectivité européenne d'Alsace et notamment l'unité routière d'Altkirch et son service aux affaires transfrontalières ;
- Saint-Louis Agglomération et le projet Euro3lys ;
- Les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne ;
- La Confédération Suisse ;
- L'Office Fédéral de la statistique ;
- L'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) ;
- L'ADEME ;
- Les compagnies et opérateurs de transports de passagers (Distribus, BVB, Fluo, SNCF, CFF/SBB, Chemins de fer du Jura) ;
- Les chambres consulaires : Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), Chambre des Métiers d'Alsace (CMA), Chambre d'Agriculture ;
- L'Euroairport trinational de Bâle-Mulhouse-Freiburg et notamment l'ensemble des entreprises constituant sa plateforme aéroportuaire ;
- AggloProgrammBasel ;
- Le Pouvoir Adjudicateur.

4.3. Prestations attendues

4.3.1. Lot 1 : Etude/enquête origine-destination sur l'ensemble du territoire du Pays du Sundgau et une étude de faisabilité de création d'une ligne intermodale entre les gares du Sundgau et du Canton du Jura

4.3.1.1. Inventaire et construction de données

Pour l'élaboration de cette étude, le prestataire devra réaliser une enquête origine-destination selon une méthodologie concertée avec le donneur d'ordre. Afin de compléter et affiner les résultats de son enquête, il pourra s'appuyer sur des données existantes et explorer toutes données et documents

nécessaires. Il est demandé de compléter ces données avec un travail collaboratif avec le donneur d'ordre ainsi que l'Afut et la Région Grand Est 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, Sud Alsace Largue et de Saint-Louis Agglomération, Programme d'Agglomération AggloBasel, 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 recueillies par l'Euroairport dans le cadre de son Plan de déplacement interentreprises, le programme d'Agglomération AggloBasel, les données disponibles des autorités jurassiennes et fédérales suisses ou encore de la Région Grand Est.

Les études ci-dessus permettent au prestataire de s'imprégner des éléments de contextes. Ils permettent une bonne acculturation des orientations d'aménagement et de développement du territoire.

4.3.1.2. Phases demandées pour la réalisation de l'étude

Le prestataire devra réaliser l'étude suivant trois phases distinctes :

- Une première d'enquête/étude origine-destination visant à connaître les habitudes déplacements des résidents du territoire du Pays du Sundgau ;
- Une seconde de proposition de scénarios, basés sur les résultats de l'enquête origine-destination, de mise en service d'une ligne intermodale suivant des critères techniques, économiques et administratifs/législatifs ;
- La consolidation d'un scénario retenu avec des éléments concrets de mise de service opérationnelle.

4.3.1.3. Phase 1 : Enquête origine-destination et cadrage des objectifs de création d'une ligne intermodale Sundgau-Jura

Pour cette première phase, le titulaire du marché effectuera une enquête origine-destination à l'échelle du territoire du Pays du Sundgau. Il s'agit de connaître les habitudes de déplacements intra et extraterritoriales des résidents du territoire en vue de dresser un portrait de la mobilité des personnes sur ce territoire.

Plus précisément, l'objet de cette phase est de :

- Connaître finement les habitudes de déplacements des résidents du territoire et cela pour n'importe quel motif et modes de déplacements (catégories à définir en accord avec le donneur d'ordre). Pour cela, le prestataire devra proposer au donneur d'ordre une méthodologie permettant d'effectuer cette enquête de manière cohérente et pertinente pour répondre aux objectifs que le donneur d'ordre s'est fixé. Cette méthodologie fera l'objet d'une validation par le donneur d'ordre ;
- Modéliser les résultats de ces enquêtes pour :
 - Construire des cordons pour l'estimation des flux d'échange et de transit par rapport au périmètre de modélisation ;
 - Elaborer des matrices O-D pour alimenter un modèle d'affectation des trafics sur le périmètre interne de modélisation ;
 - Caler la distribution sur le périmètre interne de modélisation.

- Confronter les résultats de ces enquêtes à la situation actuelle en termes de mobilité sur le territoire du Pays du Sundgau et ses partenaires (comme définis à l'article 4.2), de les confronter aux données, enquêtes, projets et études passées et en cours ;
- Identifier les besoins, les manques et les attentes des habitants pour tout motif et modes de déplacements. Une attention particulière sera portée pour les flux externes au territoire et notamment la Confédération Suisse ;
- Caractériser et déterminer les grands objectifs auquel devra répondre la mise en service d'une ligne intermodale dans le territoire et en lien avec le Canton du Jura.

Les ménages participant à l'enquête auront été sélectionnés de manière aléatoire afin d'obtenir un échantillon probabiliste et permettre une bonne représentativité de la population à l'échelle du territoire de l'enquête.

A l'issue de la phase 1, le prestataire devra produire et remettre au donneur d'ordre :

- Une retranscription de l'ensemble des enquêtes réalisées ainsi qu'une compilation sous la forme de tableurs et d'analyse statistique des entretiens et enquêtes ;
- Une modélisation fine des déplacements sous forme statistique et cartographique ;
- Un livrable de synthèse de l'enquête origine-destination reprenant l'ensemble des phases d'enquêtes ci-dessus ;
- Des cartographies thématiques synthétisées sous forme PDF et données vectorisées ;
- Un livret statistique des données quantitatives du diagnostic ;
- Des tableaux d'analyses SWOT de la mobilité actuelle et par moyen de déplacement ;
- Un document d'objectifs permettant l'étude de premiers éléments de solution répondant aux besoins diagnostiqués.

Un COPIL de présentation de l'enquête et de validation des objectifs sera mené à la fin de cette phase.

4.3.1.4. Phase 2 : Elaboration et caractérisation de scénarii de mise en service d'une ligne intermodale Sundgau-Jura

En partant de l'enquête origine-destination et des objectifs préalablement validés par le COPIL, le titulaire du marché proposera trois (3) scénarii pour la faisabilité de développer une ou plusieurs lignes intermodales sur le territoire du Pays du Sundgau. Il s'agira également de prendre en compte le tracé présenté dans la partie 4.1. et notamment le besoin de se connecter à la gare de Bonfol (Basse-Vendline).

Chacun des scénarii proposés devra respecter et remplir l'ensemble des objectifs caractérisés et validés dans la phase 1 de l'étude. Ils devront se distinguer sur les plans suivants :

- Des propositions d'implantation précis des arrêts ;
- Les caractéristiques de temps (cadencement, temps de parcours, etc.) ;
- De faisabilités techniques du matériel roulant ;
- Les réponses aux besoins du territoire et l'imbrication dans l'offre actuelle dans un objectif intermodal ;
- Le potentiel d'usager et son optimisation dans les réseaux de transports actuels ;
- Le coût des aménagements et d'exploitation annuel de la ligne ;
- La lourdeur des aménagements nécessaires et leurs impacts sur l'environnement ;
- Les difficultés administratives et juridiques pour la partie française et la partie suisse de la ligne ;

- La temporalité de mise en service suivant le besoin.

Ainsi, dans le détail, chaque scénario devra apporter des éléments techniques et chiffrés sur les points présentés ci-dessus. La présentation des avantages/inconvénients du scénario pour chacune des caractéristiques devra être effectuée dans un but de comparaison des solutions proposées.

A l'issue de la phase 2, le prestataire devra produire et remettre au donneur d'ordre :

- Un livrable détaillé pour chaque scénario proposé reprenant l'ensemble des phases détaillées ci-dessus ;
- Des cartographies thématiques synthétisées sous forme PDF et données vectorisées ;
- Des tableaux d'analyses SWOT pour chaque scénario ;
- Un document comparatif des différents scénarios proposé.

Un COPIL de présentation des différents scénarios devra être mené à la fin de cette phase. C'est cet organe de suivi qui se chargera de choisir le scénario retenu qui devra être approfondi en phase 3.

4.3.1.5. Phase 3 : Eléments pré-opérationnelle pour la mise service de la ligne intermodale Sundgau-Jura

Dans cette dernière phase, le prestataire devra définir précisément les conditions de mise en service de la ligne intermodale en suivant le choix du scénario retenu à la phase 2 par le COPIL.

1- Caractéristiques techniques du tracé et des aménagements nécessaires

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- L'intensité du cadencement et l'optimisation du temps de parcours ;
- La localisation précise et le nombre d'arrêts nécessaires (dans une logique de temps optimisés et d'intermodalité) ainsi que les aménagements à réaliser pour la création de pôles d'échanges multimodaux (localisation, type, dimensionnement des équipements : parking relais pour voitures, stationnement cyclable, offres de services) ;
- Prendre en compte les conditions de circulations au moment de la réalisation de l'étude et proposer des alternatives d'aménagement pour que la circulation du bus soit le moins impacté par le trafic existant. D'autres solutions devront être étudiées ;
- L'articulation des horaires avec ceux du train (gares de Dannemarie, d'Altkirch et Bonfol) ;
- Le rabattement et connexions cyclables ainsi que les équipements nécessaires à la pratique du vélo ;
- L'influence sur le réseau viaire et les aménagements nécessaires ;
- L'accessibilité PMR aux arrêts ;
- Le foncier disponible pour la construction des arrêts et l'influence sur les politiques d'aménagements en cours.

Pour cette phase, le prestataire prendra en compte :

- Des infrastructures déjà présentes sur le territoire afin de limiter les aménagements et d'optimiser les différents services entre eux ;
- Les services de mobilité et de transports présents sur les territoires voisins ;
- La prise en compte de la loi « Climat et Résilience » dans sa dimension foncière : réduction de 50% de la consommation foncière tous les 10 ans jusqu'à un objectif zéro artificialisation nette en 2050.

2- Coûts d'investissements et d'exploitation

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- Le matériel roulant et le coût associé suivant des critères :
 - Capacité du nombre de passagers ;
 - Insertion urbaine (stations, girations) ;
 - Consommation énergétique et choix du type d'avitaillement ;
 - Les coûts d'investissement (achat du matériel roulant, équipements en systèmes, aménagement de dépôts) ;
 - Les possibilités d'avitaillement le long du tracé ou aux terminus ;
 - Les besoins et coûts en maintenance et stockage du matériel roulant.
- Une étude tarifaire et financière :
 - Tarification du service, tarifs combinés (Chemin de fer du Jura, CFF, Fluo, SNCF) ;
 - Estimation du potentiel d'utilisateur, d'un seuil de couverture minimum des frais et des recettes ;
 - Estimation des coûts d'investissement ;
 - Estimation des coûts d'exploitation de la ligne ;
 - Estimation des recettes et du taux de recouvrement de la ligne par la billetterie.

3- Caractéristiques de services et d'offres aux usagers

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- Les services multi-usages à proposer aux usagers durant le trajet ;
- Une optimisation de la desserte et l'offre de services, matériel et équipements de services aux voyageurs à développer ;
- Les informations voyageurs, distribution, accueil, confort, sécurité et sûreté, propreté, gestion des flux, accès/stationnement tous modes ;
- Les indicateurs de fréquentation, de public cible, report modal, etc. ;
- Un suivi de la qualité de service.

4- Caractéristiques administratives et juridiques transfrontalières

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- Une proposition d'organisation juridique soit les démarches à entreprendre pour que le bus puisse passer la frontière franco-suisse ;
- Une liste des freins et enjeux autour de la dynamique transfrontalière de la ligne.

5- Les impacts socio-économiques et spatiaux

Durant cette phase, le prestataire devra présenter les principaux impacts de la ligne sur :

- L'attractivité des entreprises adjacentes à la ligne ;
- L'impact sur la fréquentation des réseaux de transport en commun jurassien et sundgavien ;
- La plus-value touristique du scénario (mise en valeur du patrimoine, utilisation d'une mode de déplacement doux, etc.) ;
- L'impact du projet en termes de consommation foncière et d'insertion paysagère (les implantations de parkings-relais dans les communes peuvent avoir un fort impact sur les surfaces à bâtir et l'harmonie architecturale) ;

- Les impacts environnementaux : réduction des GES (report modal de voitures individuelles sur le bus + motorisation du véhicule), imperméabilisation des sols (parkings relais, arrêts du bus...).

Le prestataire devra enfin intégrer :

- Définition des **actions à mettre en œuvre pour aboutir au scénario retenu**, soit : un phasage, calendrier prévisionnel et planning de mise en service de la ligne réaliste temporellement et financièrement parlant. Ce planning peut se décomposer en plusieurs phases ;
- Un accompagnement pour le **mode de gestion et de fonctionnement** ;
- Les **coûts précisés et une maquette financière sous la forme d'un plan de financement pluriannuel**. Les financements et subventions mobilisables devront également être présentés ;
- **Indicateur de suivi et d'évaluation de la conduite du projet** sous la forme d'un tableau de bord et un outil d'analyse du service ;
- Un accompagnement sur les **outils et un calendrier de communication** adaptés à mettre en place pour le lancement de la ligne, sa phase d'exploitation et son articulation avec les lignes existantes ;
- Les éléments de **préparation du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)** pour l'appel d'offres d'exploitation du service ;
- **L'organisation juridique (modes de gestion) et les modalités de mise en place des services de mobilité**. Une attention particulière est attendue sur l'aspect juridique entre la France et la Suisse voire l'Allemagne ;
- Procédures et contraintes correspondantes au projet.

A l'issue de cette phase, le prestataire devra produire et remettre au donneur d'ordre :

- Un rapport détaillé global du scénario retenu comprenant les parties suivantes :
 - Détail des caractéristiques techniques, économiques et de fonctionnement ;
 - Eléments de communication et de services à développer ;
 - Outils de gestion et suivi ;
 - Plan d'actions ;
- Une note juridique de mise en service de la ligne ;
- Un Dossier de Consultation des Entreprises (DCE).

4.3.2. Lot 2 : Une étude pré-opérationnelle d'implantation d'une ligne de Car Express entre le territoire du Sundgau et le secteur des Trois-Frontières (secteur de Saint-Louis/Bâle)

4.3.2.1. 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 ces données avec des enquêtes auprès des collectivités concernées, des entreprises et des usagers potentiels (salariés des entreprises participant au Plan de Déplacement Inter-entreprises de l'Euroairport, les entreprises membres d'ACTECO3F, les entreprises de plus de 10 salariés implantées dans le district d'Arlesheim (partie la plus industrielle du Canton de Bâle-Campagne et principal pourvoyeur d'emplois pour les actifs sundgavien), 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, Sud Alsace Largue et de Saint-Louis Agglomération, Programme d'Agglomération AggloBasel, 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 recueillies par l'Euroairport dans le cadre de son Plan de déplacement interentreprises, le programme d'Agglomération AggloBasel, les données disponibles des autorités bâloises, données statistiques fédérales.

Les études ci-dessus permettent au prestataire de s'imprégner des éléments de contextes. Ils permettent davantage une bonne acculturation des orientations d'aménagement et de développement du territoire que des données à reprendre pour la présente étude.

4.3.2.2. Phases demandées pour la réalisation de l'étude

Le prestataire devra réaliser l'étude suivant trois phases distinctes :

- Une première de diagnostic visant à éclairer la situation actuelle en termes de besoins, de caractéristiques sociaux-économiques et d'élaboration des objectifs ;
- Une seconde de proposition de trois scénarios de mise en service de la ligne suivant des critères techniques, économiques et de terminus ;
- La consolidation d'un scénario retenu avec des éléments concrets de mise de service opérationnelle.

4.3.2.3. Phase 1 : Diagnostic et cadrage des objectifs de l'étude

Pour cette première phase, le titulaire du marché effectuera un diagnostic de l'offre actuelle et des besoins du territoire. Plus précisément, l'objet de cette phase est de :

- Faire un diagnostic exhaustif de la situation actuelle en termes de mobilité sur le territoire du Sud Alsace et du secteur des Trois frontières, de les confronter aux projets et études passées et en cours ;
- Identifier les besoins, les manques et les attentes du territoire en termes de service des résidents du Sundgau sur leurs trajets domicile/travail en particulier vers l'Agglomération de Saint-Louis, la Suisse et l'Allemagne ;
- Caractériser et déterminer les grands objectifs auquel devra répondre la mise en service d'une ligne de Car Express.

1- Recueil des données socio-économiques du territoire

Dans un premier temps, afin d'approfondir l'ensemble des données déjà existantes, le prestataire devra procéder à une analyse fine (qualitative et quantitative) de la situation sur la base des caractéristiques et dynamiques socio-économiques locales, départementales et transfrontalières suivantes. Il s'agit d'actualiser et compléter les diagnostics réalisés lors des études de 2016 et 2019 avec les éléments suivants :

- Densité et armature urbaine ;
- Caractérisation des zones d'emploi génératrices de flux ;
- Pôles (hors emplois) générateurs de flux (loisirs, commerces et des services) ;
- Aires d'attractivité et d'influence du territoire ;

Tous ces éléments seront basés sur l'analyse des flux de déplacements notamment sur les segments de marché domicile/travail.

2- Diagnostic, caractérisation et analyses des mobilités dans le territoire d'étude

Le prestataire devra effectuer un diagnostic de la situation actuelle des transports dans le bassin de mobilité que représente le territoire de l'étude (pour rappel, le territoire du Pays du Sundgau, de Saint-Louis Agglomération et des cantons suisses de Bâle-ville, Bâle-Campagne et possible de Soleure et Argovie). Il devra ainsi se focaliser sur la caractérisation de l'offre de :

- Transport routier de passager ;
- Transport collectif ;
- Mobilité active.

Les impacts environnementaux, économiques, sociaux et spatiaux du secteur du transport de personne sur le territoire d'étude devront également être caractérisés.

Une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces par moyens de déplacements précités sera effectué. Puis une analyse similaire sur l'offre de mobilité actuelle globale du territoire sera réalisée.

3- Prise en compte et analyse des documents de planification actuels

Le prestataire devra s'approprier et restituer de manière synthétique les enseignements des documents de planification, des études précédentes et réflexions en cours (collectivités, associations, entreprises) en lien avec l'étude :

- Documents cadres en lien avec l'étude, principalement ceux des partenaires du projet. Le titulaire se servira de ces documents comme support de compréhension du projet et synthétisera chacun de ces documents (texte et cartographie) avec explication des impacts de ces documents sur le projet, puis il fera une synthèse globale comprenant :
 - Les éléments intangibles à prendre en compte ;
 - Les éléments qu'il faudra faire évoluer et selon quel calendrier (exemples : mise en place d'emplacements réservés, modification de zonage dans les documents d'urbanisme, etc.) ;
 - Une analyse des risques.
- Études sur le projet ou études connexes (cf. notamment la liste non exhaustive des études citées en annexe).

Il s'appuiera sur les documents, études, statistiques et schémas existants publiés ces 10 dernières années par les institutions compétentes.

4- Recensement des besoins

Le prestataire devra effectuer un recensement fin des besoins du territoire via des entretiens à mener auprès des publics et des institutions suivants :

- Les usagers repérés dans les enquêtes et les entreprises auditionnées ;
- Les structures représentants des entreprises ;
- Les entreprises de plus de 10 salariés ;
- Les structures institutionnelles (élus, techniciens français et suisses) ;
- Les chambres consulaires ;

- Les associations et habitants notamment via les Conseils de Développement du Pays du Sundgau et Saint-Louis Agglomération ainsi que des associations et groupements ciblés par les partenaires du projet ;
- Les gestionnaires de zones commerciales ou de zones d'activités ;
- Les autorités organisatrices de transports urbains ;
- Les administrations engagées dans des Plan de Déplacement Entreprise (PDE).

Cette liste n'étant pas exhaustive, le prestataire sera tenu de la compléter en fonction des nécessités liées à son étude.

Ces données devront être compilées et analysés dans un document synthétique et vulgarisé.

5- Analyses synthétiques du diagnostic et élaboration d'objectifs pour la mise en place d'une ligne de transport collectif

Le prestataire devra croiser les informations et données obtenues afin d'élaborer une série d'objectifs claires auquel la future ligne devra répondre.

A l'issue de la phase 1, le prestataire devra produire et remettre au donneur d'ordre :

- Un livrable de synthèse du diagnostic reprenant l'ensemble des phases détaillées ci-dessus ;
- Des cartographies thématiques synthétisées sous forme PDF et données vectorisées ;
- Un livret statistique des données quantitatives du diagnostic ;
- Des tableaux d'analyses SWOT de la mobilité actuelle et par moyen de déplacement ;
- Une compilation sous la forme de tableurs et d'analyse statistique des entretiens et enquêtes ;
- Un document d'objectifs permettant l'étude de premiers éléments de solution répondant aux besoins diagnostiqués.

Un COPIL de présentation du diagnostic et de validation des objectifs sera mené à la fin de cette phase.

4.3.2.4. Phase 2 : Elaboration et caractérisation de scénarii de mise en service d'une ligne de Car Express

En partant du diagnostic et des objectifs préalablement validés par le COPIL, le titulaire du marché proposera trois (3) scénarii de mise en service d'une ligne de Car Express entre le Sundgau et le secteur de Saint-Louis/Bâle sur le tracé présenté dans la partie 4.1..

Chacun des scénarii proposés devra respecter et remplir l'ensemble des objectifs caractérisés et validés dans la phase 1 de l'étude. Ils devront se distinguer sur les plans principaux suivants :

- Des propositions d'un ou plusieurs terminus et d'implantation précis des arrêts ;
- Les caractéristiques de temps (cadencement, temps de parcours, etc.) ;
- De faisabilités techniques du matériel roulant ;
- Les réponses aux besoins du territoire et l'imbrication dans l'offre actuelle dans un objectif intermodal ;
- Le potentiel d'utilisateurs et son optimisation dans les réseaux de transports actuels ;
- La prise en compte des travaux du projet 5A3F (pendant) puis une fois les travaux terminés (après) ;
- Le coût des aménagements ;
- Les coûts d'exploitation annuel de la ligne ;
- L'impact des aménagements nécessaires sur les réseaux viaires et leurs impacts sur l'environnement ;
- Les difficultés administratives et juridiques pour la partie française et la partie suisse de la ligne

- La temporalité de mise en service suivant le besoin.

Ainsi, dans le détail, chaque scénario devra apporter des éléments techniques et chiffrés sur les points présentés ci-dessous. La présentation des avantages/inconvénients du scénario pour chacune des caractéristiques devra être effectuée dans un but de comparaison des solutions proposées.

1- Caractéristiques techniques du tracé et des aménagements nécessaires

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- L'emplacement d'un (ou de plusieurs) terminus à partir des données du diagnostic ;
- L'intensité du cadencement et l'optimisation du temps de parcours ;
- La localisation précise et le nombre d'arrêts nécessaires (dans une logique de temps optimisés et d'intermodalité) ainsi que les aménagements à réaliser pour la création de pôles d'échanges multimodaux (localisation, type, dimensionnement des équipements : parking relais pour voitures, stationnement cyclable, offres de services) ;
- Prendre en compte les conditions de circulations au moment de la réalisation de l'étude et proposer des alternatives d'aménagement pour que le car soit le moins impacté par le trafic existant : par exemple des feux de circulation alternée (deux voies dans le sens allé du flux dont une réservée au car en entrée d'agglomération, deux voies dans le sens retour du flux dont une réservée pour le car en sortie d'agglomération). D'autres solutions devront être étudiées ;
- Des solutions afin que le cadencement du car ne soit pas gêné par la densité du trafic routier. C'est notamment le cas pour le dépassement des véhicules agricoles dans le territoire du Sundgau (RD 419) et pour éviter les ralentissements liés à la forte densité de trafic et aux travaux du projet 5A3F à l'entrée de Saint-Louis Agglomération ;
- L'articulation des horaires avec ceux du train (gares de Dannemarie, d'Altkirch, de Saint-Louis, Basel SBB) ;
- Le rabattement de voies cyclables et les équipements nécessaires à la pratique du vélo ;
- L'influence sur le réseau viaire et les aménagements nécessaires ;
- L'accessibilité PMR aux arrêts ;
- Le foncier disponible pour la construction des arrêts et l'influence sur les politiques d'aménagements en cours.

Pour cette phase, le prestataire prendra en compte :

- Les infrastructures déjà présentes sur le territoire afin de limiter les aménagements et d'optimiser les différents services entre eux ;
- Les services de mobilité et de transports présents sur les territoires voisins ;
- La prise en compte de la loi « Climat et Résilience » dans sa dimension foncière : réduction de 50% de la consommation foncière tous les 10 ans jusqu'à un objectif zéro artificialisation nette en 2050.

2- Coûts d'investissements et d'exploitation

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- Le matériel roulant et le coût associé suivant des critères :
 - Capacité du nombre de passagers ;
 - Insertion urbaine (stations, girations) ;
 - Consommation énergétique et choix du type d'avitaillement ;

- Les coûts d'investissement (achat du matériel roulant, équipements en systèmes, aménagement de dépôts) ;
- Les possibilités d'avitaillement le long du tracé ou aux terminus ;
- Les besoins et coûts en maintenance et stockage du matériel roulant.
- Une étude tarifaire et financière :
 - Tarification du service, tarifs combinés (Distribus, Fluo et BVB) ;
 - Estimation du potentiel d'usager, d'un seuil de couverture minimum des frais et des recettes ;
 - Estimation des coûts d'exploitation de la ligne ;
 - Estimation des coûts d'investissement pour les aménagements ;
 - Estimation des recettes et du taux de recouvrement de la ligne par la billetterie.

3- Caractéristiques de services et d'offres aux usagers

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- Les services multi-usages à proposer aux usagers durant le trajet ;
- Une optimisation de la desserte et l'offre de services, matériel et équipements de services aux voyageurs à développer ;
- Les informations voyageurs, distribution, accueil, confort, sécurité et sûreté, propreté, gestion des flux, accès/stationnement tous modes ;
- Les indicateurs de fréquentation, de public cible, report modal, etc. ;
- Un suivi de la qualité de service.

4- Caractéristiques administratives et juridiques transfrontalières

L'étude devra donner des éléments concrets sur les problématiques suivantes :

- Une proposition d'organisation juridique dans le cas où la ligne devait se rendre hors de France pour chaque scénario : démarches à entreprendre pour que le bus puisse passer la frontière franco-suisse.
- Une liste des freins et enjeux autour de la dynamique transfrontalière de la ligne.

5- Les impacts socio-économiques et spatiaux

Durant cette phase, le prestataire devra présenter les principaux impacts du Car Express sur :

- L'attractivité des entreprises adjacentes à la ligne ;
- L'atténuation des effets (embouteillages notamment) des travaux du projet 5A3F ;
- L'impact sur la fréquentation des réseaux de transport en commun bâlois, ludoviciens et ferré sur la partie sundgavienne ;
- La plus-value touristique du scénario (mise en valeur du patrimoine, utilisation d'une mode de déplacement doux, ...).
- L'impact du projet en termes de consommation foncière et d'insertion paysagère (les implantations de parkings-relais dans les communes peuvent avoir un fort impact sur les surfaces à bâtir et l'harmonie architecturale).
- Les impacts environnementaux : réduction des GES (report modale de voitures individuelles sur le bus + motorisation du véhicule), imperméabilisation des sols (parkings relais, arrêts du bus...).

A l'issue de la phase 2, le prestataire devra produire et remettre au donneur d'ordre :

- Un livrable détaillé pour chaque scénario proposé reprenant l'ensemble des phases détaillées ci-dessus ;
- Des cartographies thématiques synthétisées sous forme PDF et données vectorisées ;
- Des tableaux d'analyses SWOT pour chaque scénario ;
- Un document comparatif des différents scénarios proposé.

Un COPIL de présentation des différents scénarios devra être mené à la fin de cette phase. C'est cet organe de suivi qui se chargera de choisir le scénario retenu qui devra être approfondi en phase 3.

4.3.2.5. Phase 3 : Eléments opérationnelle pour la mise service de la ligne de Car Express

Dans cette dernière phase, le prestataire devra définir précisément les conditions de mise en service de la ligne de Car Express en suivant le choix du scénario retenu à la phase 2 par le COPIL.

Le prestataire détaillera ainsi les points suivants :

- Définition des **actions à mettre en œuvre pour aboutir au scénario retenu**, soit : un phasage, calendrier prévisionnel et planning de mise en service de la ligne réaliste temporellement et financièrement parlant. Ce planning peut se décomposer en plusieurs phases ;
- Le détail de l'ensemble des **caractéristiques techniques, réglementaire et infrastructurels** (similaire à la phase 2) nécessaires à la mise en service de la ligne ;
- Un accompagnement pour le **mode de gestion et de fonctionnement** ;
- Les **coûts précisés et une maquette financière sous la forme d'un plan de financement pluriannuel**. Les financements et subventions mobilisables devront également être présentées ;
- **Indicateur de suivi et d'évaluation de la conduite du projet** sous la forme d'un tableau de bord et un outil d'analyse du service ;
- Un accompagnement sur les **outils et un calendrier de communication** adaptés à mettre en place pour le lancement de la ligne, sa phase d'exploitation et son articulation avec les lignes existantes ;
- Les éléments de **préparation du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)** pour l'appel d'offres d'exploitation du service ;
- **L'organisation juridique (modes de gestion) et les modalités de mise en place des services de mobilité**. Une attention particulière est attendue sur l'aspect juridique entre la France et la Suisse voire l'Allemagne ;
- Procédures et contraintes correspondantes au projet.

A l'issue de cette phase, le prestataire devra produire et remettre au donneur d'ordre :

- Un rapport détaillé global du scénario retenu comprenant les parties suivantes :
 - Détail des caractéristiques techniques, économiques et de fonctionnement ;
 - Eléments de communication et de services à développer ;
 - Outils de gestion et suivi ;
 - Plan d'actions ;
- Une note juridique de mise en service de la ligne ;
- Un Dossier de Consultation des Entreprises (DCE).

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 partenaires de l'étude, acteurs clés de la démarche précitée ;
- Inventaire et analyse des données disponibles, recherches complémentaires pour évaluer les données manquantes et création de données à partir des entretiens.

Durant l'exercice de ses missions, le prestataire sera amené à travailler avec les Cantons de Bâle-Ville/Kanton Basel-Stadt et Bâle-Campagne/Kanton Basel-Landschaft (Suisse). **A ce titre, le titulaire du marché veillera à ce que la (les) personne(s) clairement désignée(s) pour l'exécution de l'étude, maîtrise la langue allemande (ou le suisse-allemand) écrite et parlée.** Dans le cas contraire, il devra obligatoirement indiquer dans son offre, quel moyen sera mis en œuvre pour respecter cette clause. L'ensemble des documents produits de l'étude devront également être rédigés en langues française et allemande pour pouvoir être présentées aux autorités administratives du "Canton de Bâle-Ville/ Basel-Stadt" et du "Canton de Bâle-Campagne/Basel-Landschaft".

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 global de la démarche ;
- Restitution des résultats de l'enquête origine-destination pour le lot 1 et du diagnostic pour le lot 2 ;
- Présentation des scénarios (COTECH et COPIL) du lot 1 et du lot 2 ;
- Pour le lot 1 : Présentation finale du scénario retenu et réunion de planification de la mise en œuvre des aménagements nécessaires et des conditions de mise en service de la ligne.
- Pour le lot 2 : Présentation finale du scénario retenu et réunion de planification de la mise en œuvre des aménagements nécessaires et des conditions de mise en service de la ligne.

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 Pays du Sundgau 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

satisfaisante 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.

5.3. Livrables et rendu des documents attendus

Le prestataire s'engage à formaliser, au minimum, les documents demandés dans les phases détaillées dans l'article 4.3. ainsi que 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 et enquêtes ;
- Compte rendu des entretiens ;
- Pour le lot 1 et le lot 2 : Un rapport global des différents scénarios proposés ainsi qu'un rapport détaillé global du scénario retenu comprenant les parties suivantes :
 - Diagnostic ;
 - Détail des caractéristiques techniques, économiques et de fonctionnement ;
 - Eléments de communication et de services à développer ;
 - Outils de gestion et suivi.
- 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 disponibles ;
- Un SIG présentant l'ensemble des éléments spatialisés.

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 12 mois à compter de l'ordre de mission délivré par le maître d'ouvrage. Le délai de livraison de l'étude est le 31 mai 2025.

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, applicables aux lots 1 et 2 suivant les avancées et faisabilité techniques de chacune (le donneur d'ordre se donne le droit d'adapter ce calendrier) :

Juin 2024	<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.
Juin - septembre	<ul style="list-style-type: none"> ● Réalisation de la phase 1 ;

2024	<ul style="list-style-type: none"> ● Lot 1 : COTECH et COFIL de présentation de l'enquête origine-destination et des objectifs de la phase 2. ● Lot 2 : COTECH et COFIL de présentation du diagnostic et des objectifs de la phase 2.
Octobre 2024 – février 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Pour les lots 1 et 2 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réalisation de la phase 2 ; ○ Remise des rapports détaillés par scénario ; ○ Réunions de présentation (COFIL) des scénarii au donneur d'ordre ainsi qu'aux partenaires du projet.
Mars-Mai 2025	<ul style="list-style-type: none"> ● Pour les lots 1 et 2 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réalisation de la phase 3 ; ○ COFIL de fin d'étude et de planification de la mise en œuvre des aménagements nécessaires et des conditions de mise en service de la ligne

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 partenaires cités en section 4.2.. Le référent mobilité de la structure travaille 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

Pour chacun des lots, un COTECH et COFIL sera mis en place au début et à la fin de chaque phase.

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, des référents techniques de Saint-Louis Agglomération, de la Région Grand Est, de la Collectivité européenne d'Alsace, du programme AggloBasel, des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et de la République et Canton du Jura, 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 de techniciens des Communautés de Communes Sud Alsace Largue et Sundgau, du Pays du Sundgau et de Saint-Louis Agglomération, de la Région Grand Est, de la Collectivité européenne d'Alsace, du programme AggloBasel et des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et de la République et Canton du Jura. 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 : 15%
- Équipe mise à disposition et compétences en Équivalent Temps Pleins : 15%
- Méthodologie proposée : 20%
- Compréhension des enjeux décrits dans le présent cahier des charges : 20%
- Capacité d'analyse juridique franco-suisse et capacité de rédaction en langues française et allemande : 10%
- Prix : 20%

La consultation permet la tenue de négociations. Dans ce cas, le Pays du Sundgau, en tant que pouvoir adjudicateur, se réserve le droit de négocier avec les trois (3) offres les mieux notées d'entre elles. Ne pourront pas être négociées les offres inappropriées ainsi que les offres qui sont établies comme anormalement basses malgré les justificatifs produits.

La négociation ne pourra porter sur l'objet du marché ni modifier substantiellement les caractéristiques et les conditions d'exécution du marché telles qu'elles sont définies dans les documents de la consultation.

La négociation prendra la forme d'un échange écrit (échange par mail) ou le cas échéant d'un échange en présentiel ou visioconférence pour lequel un compte-rendu de l'échange sera établi et envoyé par mail.

Elle se déroulera en une seule phase au cours de laquelle des candidats pourront être éliminés. À l'issue de la négociation, les candidats devront remettre leur proposition dans un délai de trois (3) jours et selon des modalités qui leur seront précisés lors du dernier entretien ou échange de négociation.

Le délai de validité des offres mentionné à l'article 9 du présent règlement s'applique à toutes les offres remises au cours des négociations. Le Pays du Sundgau analysera et classera les offres, après négociations, selon les critères énoncés au règlement de consultation (critères identiques au jugement initial des offres).

En cas d'absence de nouvelle offre à l'issue des négociations, le Pays du Sundgau prendra en considération la première offre déposée. Les résultats de la négociation seront formalisés par écrit avant la signature du marché.

Contacts

- **Responsable de l'étude : Arnaud CHAUVET** - Chargé de mission mobilités durables - PETR du Pays du Sundgau - 03 89 25 96 67
- **Direction de la collectivité porteuse du projet : David RIGOULOT** - Directeur - PETR du Pays du Sundgau - 03 89 25 96 90

Article 9. DISPOSITION GENERALE DE LA CONSULTATION

Démarrage de la mission et planning prévisionnel de réalisation du Marché public de prestation intellectuelle pour engager le projet nommé « Sundgomobich ».

Lot 1 : Une étude/enquête origine-destination sur l'ensemble du territoire du Pays du Sundgau et une étude de faisabilité de création d'une ligne intermodale entre les gares du Sundgau et du Canton du Jura

Lot 2 : Une étude pré-opérationnelle d'implantation d'une ligne de Car Express entre le territoire du Sundgau et le secteur des Trois-Frontières (secteur de Saint-Louis/Bâle)

Le déroulement de la mission doit se conformer au calendrier prévisionnel suivant :

- Lancement de la consultation : 3 avril 2024
- Date limite de réception des offres : le 3 mai 2024 à 12h00
- Analyse des offres : entre le 3 et 10 mai 2024, avec auditions éventuelles des candidats
- Démarrage de la mission : 1 juin 2024
- Durée de la mission : 12 mois pour la tranche ferme

Article 10. 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.