
**Etude d'opportunité et de faisabilité de lignes de cars express entre le Sundgau et
l'Agglomération de Saint-Louis - Bâle**

CONVENTION FINANCIERE

CONVENTION N° .../...

VU la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental du Haut-Rhin autorisant Monsieur le Président du Conseil Départemental du Haut-Rhin, à signer la présente convention,

VU la délibération du Syndicat Mixte pour le Sundgau du autorisant Monsieur René DANESI, Président, à signer la présente convention,

VU la délibération du PETR du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières du autorisant Monsieur Jean-Marie ZOELLE, Président, à signer la présente convention,

Entre les soussignés :

- le Département du Haut-Rhin, représenté par Monsieur/Madame, Président(e) du Conseil Départemental, dûment autorisé par la délibération de la Commission Permanente susvisée, ci-après désigné par le "**Département**",

d'une part,

- le Pays du Sundgau, représenté par Monsieur René DANESI, son Président, dûment autorisé par la délibération du Conseil Syndical susvisé, ci-après désigné par "**Syndicat Mixte pour le Sundgau**",

- le PETR du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières, représenté par Monsieur Jean-Marie ZOELLE, son Président, dûment autorisé par la délibération du Conseil Syndical susvisé, ci-après désigné par "**PETR du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières**",

d'autre part,

les co-signataires pouvant par ailleurs être désignés par les "**parties**",

Il a été convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Le projet vise à réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité de lignes de cars express entre le Sundgau et l'Agglomération de Saint-Louis – Bâle.

Il a pour finalité d'améliorer les liaisons domicile-travail entre le Sundgau et l'Agglomération de Saint-Louis – Bâle en transports en commun.

L'enveloppe financière prévisionnelle maximale de l'opération s'établit à 60 000 € TTC et est inscrite aux Contrats de Territoire de Vie 2014-2019 du Sundgau, ainsi qu'à celui des Trois Pays.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1^{ER} – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les conditions d'un partenariat financier entre les collectivités locales et concernées par le projet d'étude d'opportunité et de faisabilité de lignes de cars express entre le Sundgau et l'Agglomération de Saint-Louis – Bâle.

ARTICLE 2 – PROGRAMME DE L'ETUDE

Le programme de l'étude ainsi que l'enveloppe financière prévisionnelle sont définis par le **Département**.

Le **Département** s'engage à réaliser l'étude dans le strict respect du cahier des charges et de l'enveloppe financière prévisionnelle ainsi définis.

Dans le cas où, au cours de la mission, il serait nécessaire d'apporter des modifications à l'étude et de l'enveloppe financière prévisionnelle, un avenant à la présente convention devra être conclu avant de les mettre en œuvre.

ARTICLE 3 – PARTICIPATIONS FINANCIERES

Le coût global maximal de l'opération est fixé à 60 000€ TTC.

Sur la base de ce montant les collectivités participeront financièrement selon les modalités suivantes:

- **Département** : 50 % de l'étude ;
- **Syndicat Mixte pour le Sundgau** : 25 % de l'étude ;
- **PETR du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières** : 25 % de l'étude ;

La participation attendue de chacune des **parties**, conformément au plan de financement, s'établit comme suit :

- **Département** : 30 000 € TTC
- **Syndicat Mixte pour le Sundgau** : 15 000 € TTC
- **PETR du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières** : 15 000 € TTC

Les **parties** s'engagent à participer financièrement au projet.

Dans l'hypothèse d'un coût réel de l'opération supérieur à l'enveloppe financière prévisionnelle, les décomptes devront être conformes à celle-ci, préalablement modifiée par avenant en application de l'article 2.

ARTICLE 3 – MODALITES DE VERSEMENT

Les montants réellement dus au **Département** par les **parties** seront déterminés en fin d'opération au vu des dépenses constatées.

Le **Département** procédera à des appels de fonds auprès des **parties** à la livraison de l'étude.

ARTICLE 4 – DUREE

La convention prendra effet à compter de sa signature par les **parties** et prendra fin lors du paiement intégral des sommes dues.

ARTICLE 5 – RESILIATION

La convention pourra être résiliée en cas de manquement à ses obligations de l'une des **parties**, pour lequel le courrier de mise en demeure de l'autre **partie** serait resté sans suite dans le délai de un (1) mois.

ARTICLE 6 – LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le Tribunal Administratif de Strasbourg.

Fait en trois exemplaires

A COLMAR, le

Le Syndicat Mixte pour le Sundgau

**Le PETR du Pays de Saint-Louis
et des Trois Frontières**

René DANESI
Président

Jean-Marie ZOELLE
Président

Le Département du HAUT-RHIN

.....
Président du Conseil Départemental

Conseil Général



Haut-Rhin

**MARCHES PUBLICS DE PRESTATIONS
INTELLECTUELLES**

Acheteur public :

**DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN
DIRECTION DES ROUTES ET DES TRANSPORTS (DRT)
POLE MOBILITE INGENIERIE TRANSPORTS (PMIT)
100 avenue d'Alsace
BP 20351
68006 COLMAR Cedex**

**ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE
DE LIGNES DE CARS EXPRESS ENTRE LE SUNDGAU
ET L'AGGLOMERATION DE SAINT-LOUIS - BALE**

Cahier des Charges

**Cahier des charges de l'étude d'opportunité et de faisabilité
de lignes de cars express entre le Sundgau
et l'Agglomération de Saint-Louis - Bâle**

1.	OBJET DE LA CONSULTATION	3
2.	LE CONTEXTE	3
3.	OBJECTIFS DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE DE LIGNES DE CARS EXPRESS ENTRE LE SUNDGAU ET L'AGGLOMERATION DE SAINT-LOUIS - BALE	4
4.	MISSION CONFIEE AU TITULAIRE.....	4
4.01.	Phase 1 : Etude d'opportunité	4
4.02.	Phase 2 : propositions de scénarios	5
4.03.	Phase 3 : Etude de faisabilité	6
4.04.	Phase 4 : Etude détaillée de la solution retenue.....	6
5.	ORGANISATION DES ETUDES ET RELATIONS AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE...6	

1. OBJET DE LA CONSULTATION

Le Département du Haut-Rhin souhaite faire appel aux services d'un bureau d'études, afin de mener à bien une mission destinée à l'étude d'opportunité et de faisabilité de lignes de cars express entre le Sundgau et l'Agglomération de Saint-Louis – Bâle.

L'enjeu principal de cette étude est de proposer une offre de transport public adaptée aux flux importants de travailleurs entre le Sundgau et l'Agglomération de Saint-Louis - Bâle. Cette démarche transversale devra être à la fois prospective et stratégique, en concertation avec l'ensemble des collectivités impliquées (Pays du Sundgau, Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières et Région Alsace). Le Département du Haut-Rhin souhaite lancer cette étude d'opportunité et de faisabilité afin de définir un service de transports interurbains express.

L'offre de service ainsi obtenue devra permettre d'apporter des solutions adaptées et propices à l'augmentation de la fréquentation des transports en commun par les usagers. Lors de toutes les phases d'étude, la qualité du service fourni devra être pris en compte tout en maintenant des coûts d'exploitation raisonnés.

Les conclusions de l'étude devront constituer un outil d'aide à la décision qui permettra aux élus départementaux et aux différents partenaires de ce projet de faire des choix stratégiques sur la base d'éléments probants et justifiés.

2. LE CONTEXTE

Cette démarche s'inscrit dans le cadre du nouveau schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin adopté le 5 décembre 2013 qui soulignait déjà le niveau important des déplacements transfrontaliers avec environ 34 000 frontaliers venant chaque jour du Haut-Rhin vers la Suisse. Le réseau de Haute Alsace est constitué de 46 lignes régulières dont la clientèle commerciale est faible, soit 600 000 passagers par an. Les usagers scolaires représentent 85 % des voyageurs.

La part modale en transports en commun sur ces déplacements est faible. Elle n'est que de 9 % vers la Suisse, essentiellement du fait de l'offre ferroviaire.

Actuellement, les liaisons transfrontalières routières interurbaines sont limitées. Les liaisons transfrontalières existantes en transports en commun sont essentiellement ferroviaires (Mulhouse-Bâle et Mulhouse-Müllheim) ou urbaines (quatre lignes du réseau Distribus). Il n'existe aucune liaison interurbaine routière vers la Suisse.

C'est pourquoi il apparaît important de pouvoir proposer une offre de transport public adaptée à ce potentiel, tant vers la Suisse que pour le secteur des Trois Pays. Au-delà du simple nombre de voyageurs potentiellement concernés, il existe un enjeu particulier de liaison avec la Suisse du fait des restrictions mises en place sur le stationnement par le Canton de Bâle Ville. Celui-ci devenant de plus en plus cher et contraint, des alternatives en transports publics sont à explorer.

Les recettes engendrées par les taxes sur le stationnement sur le Canton de Bâle Ville sont pour partie reversées à un Penderfond destiné à investir dans des projets de transports publics et de création de parcs relais. Un dossier de subvention sera déposé pour un projet de ligne express afin d'obtenir un financement potentiel à son lancement.

3. OBJECTIFS DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE DE LIGNES DE CARS EXPRESS ENTRE LE SUNDGAU ET L'AGGLOMERATION DE SAINT-LOUIS - BALE

L'étude devra essentiellement répondre à deux objectifs :

- étudier l'opportunité de mettre en place des lignes express routières transfrontalières ;
- analyser la faisabilité opérationnelle et financière de ces lignes express transfrontalières.

4. MISSION CONFIEE AU TITULAIRE

La première étape consistera à établir une étude d'opportunité basée sur un diagnostic des besoins en mobilité des habitants du Sundgau sur leurs trajets domicile-travail en particulier vers l'Agglomération de Saint-Louis, la Suisse et l'Allemagne, ainsi que de l'offre correspondante à mettre en place pour répondre à ce marché de manière attractive.

4.01. Phase 1 : Etude d'opportunité

Pour cette étape, le titulaire du marché effectuera un diagnostic des besoins et de l'offre actuelle. En fonction des écarts entre l'offre actuelle et les besoins, il proposera des réponses possibles aux regards des axes de déplacements et du potentiel de clientèle.

Il s'appuiera sur les documents, études et schémas existants, tel que le schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin adopté le 5 décembre 2013. Ces analyses seront complétées par des entretiens et enquêtes à mener auprès des publics et institutions suivants :

- les usagers ;
- les institutionnels (élus, fonctionnaires français et suisses) ;
- les chambres consulaires ;
- les exploitants ;
- les associations et habitants ;
- les autres acteurs économiques,
- les gestionnaires de zones commerciales ou de zones d'activités ;
- les entreprises bâloises ou leurs représentants
- les autorités organisatrices de transports urbains,
- les administrations engagées dans des PDE.

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

Afin d'approfondir l'ensemble de ces aspects, le prestataire procédera également à une analyse fine de la situation sur la base des caractéristiques et dynamiques socio-économiques départementales et transfrontalières suivantes en actualisant et complétant le diagnostic déjà réalisé dans le nouveau schéma des transport adopté en 2013 :

- densité, aires d'emploi ;
- armature urbaine ;
- pôles générateurs de flux ;
- aires d'attractivité des commerces et des services ;
- aires d'influence des grandes villes... ;
- stratégies de développement mises en place par les territoires (pays, Com. Com. ...).

Diagnostic de l'offre et des besoins

Il sera alors procédé à un diagnostic de l'offre de transport actuelle et des besoins basé sur l'analyse des flux et demandes de déplacements notamment sur les segments de marché domicile/travail. Il faudra déterminer le type de transport capable de répondre à la demande identifiée et répondre à la question de l'opportunité de lignes express sur cette zone.

Cette phase devra ensuite faire ressortir les éléments suivants :

- **l'identification des axes et de leur potentiel.** Les axes transfrontaliers (vers Bâle) seront identifiés et leur potentiel déterminé (flux domicile/travail, domicile-études, autres motifs).

- **la définition des services envisagés et du potentiel de report.** Les fonctionnalités et caractéristiques des services express transfrontaliers peuvent varier selon un certain nombre de paramètres :

- **frontière/passage de frontière :** il est important de déterminer si la ligne passe la frontière ou s'arrête à celle-ci. Le passage de la frontière apparaît nécessaire pour une véritable liaison transfrontalière et constitue un fort gage d'attractivité. Dans ce cas, un passage rapide de la frontière doit pouvoir être réalisé. Il s'agit d'en présenter les avantages et inconvénients.

- **politique de desserte :** le service transfrontalier doit pouvoir desservir des pôles émetteurs de déplacements importants dans le Haut-Rhin et des pôles d'emploi/pôles de correspondance importants côté bâlois. Un service vers la Suisse devrait pouvoir ainsi desservir les principales zones industrielles et pôles d'échanges avec le réseau suisse.

- **politique d'arrêt / rabattement :** afin d'avoir un temps de parcours attractif, la ligne express transfrontalière doit avoir un nombre d'arrêts limité mais judicieusement placés sur les principaux pôles émetteurs/récepteurs de déplacement. Un rabattement vers la ligne express est envisageable au croisement avec le réseau secondaire par l'aménagement de parking relais. Le rabattement vélo 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.

- **fréquence/amplitude :** il est important que le service puisse circuler de manière fréquente aux heures de pointe en fonction des heures d'embauche et de sortie des principaux pôles attracteurs.

- **aménagement d'infrastructures :** ils peuvent être envisagés sous forme d'arrêts, de parcs relais, de stationnement sécurisé vélos, de priorité aux carrefours voire de site propres.

4.02. Phase 2 : propositions de scénarios

La phase d'étude d'opportunité devra déboucher sur différents scénarios de services envisageables sur chaque axe. Le potentiel d'attraction est à mesurer pour chacun d'eux. Les territoires concernés par l'offre transfrontalière seront associés à la démarche pour avis et contribuent aux interfaces avec le projet de ligne express. Il s'agit des intercommunalités et communes desservies par le service, ainsi que des collectivités et entreprises suisses. Côté suisse, il s'agit de s'assurer de la possibilité de desservir dans de bonnes conditions les pôles récepteurs (zones d'activités, centres villes) et pôles d'échanges mais aussi de définir les conditions tarifaires.

Le prestataire procédera à l'établissement d'un comparatif des différents scénarios de service possibles. Ce comparatif servira notamment à analyser la couverture et l'efficacité des différentes hypothèses et les possibilités de transfert modal.

Une approche qualitative permettra également de définir la pertinence du maillage du réseau, des éventuels lignes et tronçons de faible attractivité, les doublons et redondances ...

Enfin, afin de formaliser cette partie de l'étude, le prestataire réalisera des fiches d'analyse technique ou monographique pour chaque scénario.

4.03. Phase 3 : Etude de faisabilité

Sur la base des scénarios présentés, le Département et ses partenaires retiendront un ou deux scénarios qu'il conviendra d'étudier de façon plus poussée.

Les scénarios privilégiés qui auront été retenus devront être examinés selon les axes suivants :

- **Faisabilité technique.** Elle est analysée en termes d'exploitation (parc de matériel nécessaire, coût, roulements...) et d'infrastructure (aménagement d'arrêts, de parcs relais, de sections en site propre, de priorité aux carrefours, etc.).
- **Faisabilité financière.** Les différents scénarios de services sont chiffrés. Les capacités de mobilisation de financement (tarification, retour sur recettes, financements internes ou externes au Département, Penderfond bâlois, etc.) sont identifiées. Malgré leur pertinence en termes de transports, ces lignes peuvent représenter une charge très lourde pour le Département et rendre nécessaire un élargissement de leur financement.
- **Faisabilité tarifaire.** La tarification du service transfrontalier est à déterminer. Une tarification alignée sur les autres services routiers du Département ne correspond pas forcément aux spécificités de coût d'un tel service. Les conditions de tarification couplée avec les services TC bâlois et allemand sont à déterminer.
- **Faisabilité juridique.** La création de services transfrontaliers nécessite une autorisation de transport de voyageurs internationale. Le service proposé doit être conforme à la législation suisse ou allemande sur les transports publics.

4.04. Phase 4 : Etude détaillée de la solution retenue

La dernière phase doit permettre de définir précisément les conditions de mise en œuvre de la solution retenue, ainsi que les indicateurs de suivi et d'évaluation. Il s'agit particulièrement de formaliser les différentes étapes du projet opérationnel (objectifs, modalités techniques et juridiques, acteurs impliqués, financements, planning de réalisation, actions de communication, indicateurs, etc.).

Une fois cette étude achevée, le choix de réaliser ou non des liaisons express transfrontalières sera réalisé. Une expérimentation limitée dans le temps sur une ligne est envisageable pour en tester la faisabilité.

5. ORGANISATION DES ETUDES ET RELATIONS AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

Afin d'assurer un suivi adapté des études, un comité de pilotage sera constitué. Il pourra être décomposé en deux entités distinctes, l'une technique l'autre "politique" et permettra ainsi de gérer les relations entre le Prestataire et le Maître d'Ouvrage. Pour le bon fonctionnement de ce comité, le bureau d'études devra prévoir dans son offre, un nombre minimal de réunions correspondant à la présentation et la validation des différentes phases.

Le prestataire sera également amené à assister le Maître d'Ouvrage lors du volet concertation, qui comprendra l'animation des réunions et la production de comptes-rendus précis. A cette fin, le titulaire devra proposer une organisation pour les rencontres nécessaires (Collectivités, associations d'usagers, entreprises...) en définissant leur composition, leur nombre.

Les produits fournis allieront rendus complets, synthèses, résumés, diaporamas, plaquettes et cartographies, selon les destinataires concernés par l'étape, ou l'objectif.

La nature transfrontalière de cette étude implique que le cabinet d'études comporte dans son équipe des personnes qui comprennent la langue allemande de façon à pouvoir communiquer avec toutes les personnes concernées par ce dossier de façon orale et écrite.

Pour finir, il sera également demandé que les documents de rendus finaux, soient disponibles en français et en allemand.