

CONVENTION DE COFINANCEMENT D'ETUDES

CAISSE DES DEPÔTS

**COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE
A.88657, C.96457**

Entre :

La **Caisse des dépôts et consignations**, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816 codifiée aux articles L.518-2 et suivants du code monétaire et financier, dont le siège est sis 56, rue de Lille 75007 Paris, représentée par Isabelle Halb-Siener en sa qualité de Directrice territoriale Bas-Rhin et Pays de Bitche, dûment habilité à l'effet des présentes en vertu d'un arrêté portant délégation de signature de Monsieur le Directeur Général en date du 8 septembre 2020.

ci-après indifféremment dénommée la «CDC» ou la « Caisse des dépôts » d'une part,

et :

La **Collectivité Européenne d'Alsace**, ayant son siège à PLACE DU QUARTIER BLANC 67964 STRASBOURG CEDEX 9, représentée par M. Frédéric Bierry, en sa qualité de Président, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération de la Commission Permanente en date du à compléter.

ci-après dénommée « le Bénéficiaire»

ci-après désignées ensemble les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Haut lieu touristique d'Alsace, le château du Haut-Koenigsbourg est le monument payant le plus visité

d'Alsace, avec plus de 540 000 entrées annuelles et 900 000 visiteurs estimés sur le parvis et son panorama. Outre le château, le massif compte deux autres sites touristiques majeurs, la Montagne des singes (310 000 visiteurs par an) et la Volerie des aigles (164 000 visiteurs). Enfin, la présence de restaurants et la densité des sentiers de randonnée dans le massif sont d'autres facteurs de la fréquentation du massif.

Le château du Haut-Kœnigsbourg, malgré un parking d'environ trois-cent-quarante places, souffre du sous-dimensionnement de son offre de stationnement par rapport à sa fréquentation. Le parking, situé le long de la boucle sommitale formée par la D159, est souvent saturé, ce qui représente un manque à gagner pour la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) les jours de forte affluence, car certains visiteurs ne trouvant pas de place pour se garer annulent leur visite. De plus, le problème posé par le stationnement sera accentué par les projets à court et moyen terme sur le site : renouvellement de l'offre culturelle, rénovation du restaurant du château et valorisation de ruines du château de l'Edenbourg. La configuration du site rend impossible l'augmentation du nombre de places de stationnement automobile à ses abords, le château du Haut-Kœnigsbourg étant construit sur un éperon rocheux. Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation du massif du Haut-Kœnigsbourg, il est donc nécessaire de repenser son accès.

C'est dans ce cadre que le Département (aujourd'hui CEA) souhaite lancer une étude dont l'objet sera de :

- Dresser un état des lieux de l'accessibilité actuelle du massif du Haut-Kœnigsbourg
- Vérifier l'opportunité de la mise en place d'un transport en commun électrique ou propre depuis un parking-relais en plaine, par la route ou par câble, modulable. Dans le cas de la route, vérifier la possibilité d'évolution vers une solution autonome
- Fournir une aide à la décision pour orienter le projet vers un scénario de transport en commun à vocation de desserte touristique, ou vers un transport en commun intégré dans le système de mobilité du territoire
- Étudier des scénarios de réaménagement de la boucle sommitale adaptés aux futurs usages de mobilité.

Dans le cadre de la convention de partenariat sur le développement du Haut-Koenigsbourg signée avec le département du Bas-Rhin en octobre 2018, la Banque des Territoires s'était engagée à accompagner le département dans ses réflexions sur l'accessibilité du Haut-Koenigsbourg.

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays : la caisse des Dépôts assure ses missions d'intérêt général en appui des politiques nationales et locales, notamment au travers de sa direction Banque des Territoires (ci-après "la Banque des Territoires").

La Banque des Territoires a pour mission de conseiller les collectivités pour accompagner leurs stratégies de développement et de financer leurs projets d'investissement, soit par des prêts de long-terme, soit par des prises de participation aux côtés de partenaires publics et/ou privés.

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 : Objet de la Convention

La présente convention et ses annexes (ci-après la « **Convention** »), a pour objet de définir les modalités pratiques et financières du partenariat entre la CDC et le Bénéficiaire pour le cofinancement par la CDC de la réalisation de l'étude d'accessibilité du Haut-Koenigsbourg, ci-après désignée l'« **Etude** », dont le projet de cahier des charges est porté en annexe 1.

Article 2 : Modalités de réalisation de l'Etude

2.1 : Collaboration entre les Parties

Le Bénéficiaire est le maître d'ouvrage et le seul responsable de la réalisation de l'Etude. Il prend à sa charge la relation avec un éventuel prestataire (ci-après, le « **Prestataire** ») et en informe la CDC dans le cadre d'un comité de suivi de l'Etude visé à l'article 2.2.1 (ci-après le « **Comité de Suivi** »).

Dans la mesure où la réalisation de l'Etude est confiée au Prestataire, celui-ci sera sélectionné par le Bénéficiaire dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables à la commande publique.

Pour la réalisation de l'Etude, le Prestataire sélectionné par marché à procédure adaptée est Egis, SA, numéro RCS 702 027 376, 15, avenue du Centre 78286 Guyancourt Cedex.

Le Bénéficiaire s'engage à conclure toute convention utile pour la réalisation de l'Etude et l'obtention de la propriété intellectuelle de l'ensemble des droits qui y sont attachés, aux fins de leur concession, telle que prévue à l'article 6 [*Communication et Propriété intellectuelle*] ci-après.

A ce titre, le Bénéficiaire prend à sa charge le versement de la rémunération du Prestataire.

2.1.1 : Comité de Suivi

Les Parties conviennent de réunir un Comité de Suivi dont le rôle est de s'assurer de l'état d'avancement des travaux de l'Etude.

Le Comité de Suivi, présidé par le représentant légal du Bénéficiaire, sera composé de représentants du Bénéficiaire et d'un ou plusieurs représentants de la CDC.

L'organisation et le secrétariat du Comité de Suivi sont réalisés par le Bénéficiaire.

Le Comité de Suivi se réunira selon le calendrier suivant :

- A la signature de la Convention pour approuver les orientations générales de l'Etude et le projet de cahier des charges joint en annexe 1,
- Dans les 15 jours de la remise des rapports intermédiaires, telle que visée à l'article 2.2 [*Résultats de l'Etude et Calendrier*] ci-après,
- Dans les 15 jours suivant la remise du rapport final constituant l'Etude, telle que visée à l'article 2.2 [*Résultats de l'Etude et Calendrier*] ci-après,
- A tout moment, dans les 15 jours d'une demande adressée par l'une des Parties.

2.1.2 : Suivi de l'Etude

La CDC sera associée au suivi de la réalisation de l'Etude selon les modalités suivantes :

- le Bénéficiaire tient régulièrement informée la CDC de l'avancée des travaux de l'Etude et lui transmet pour information les travaux intermédiaires de l'Etude et le rapport final constituant l'Etude, tels que visés à l'article 2.2 ci-après,

- la CDC sera conviée à l'ensemble des réunions du Comité de Suivi aux fins de transmission des remarques et préparation de la validation, par le Bénéficiaire, des travaux intermédiaires et finaux de l'Etude précités.

En outre, le Bénéficiaire accepte que les modalités de réalisation de l'Etude puissent donner lieu à une évaluation par la CDC ou par tout organisme mandaté par elle.

2.2 : Résultats de l'Etude et Calendrier de réalisation

Les résultats attendus et le calendrier de l'Etude sont précisés à l'annexe 1.

Outre ces résultats, l'Etude donnera lieu à la réalisation des travaux suivants :

- d'un ou plusieurs rapports intermédiaires, réalisés par le Prestataire, faisant état respectivement des travaux suivants à compléter, qui seront remis à la CDC au plus tard le 31/12/2020.
- Le rapport final constituant l'Etude qui sera remis à la CDC au plus tard le 30/12/2021, et qui fera l'objet d'une présentation au Comité de Suivi par le Bénéficiaire au plus tard le 30/09/2021.

L'ensemble des résultats de l'Etude, le ou les éventuels rapports intermédiaires et le rapport final sont ci-après désignés ensemble les « **Livrables** ».

Les Livrables devront être transmis à la Caisse des Dépôts à l'adresse suivante :

Caisse des dépôts et consignations,
Direction Régionale Grand Est
27, rue Jean Wenger Valentin CS 20017
67080 Strasbourg cedex
Prisca Mbenkoé

La durée de l'Etude était initialement de 6 mois à partir de septembre 2020, mais en raison de la pandémie de coronavirus, elle a été prolongée de six mois par avenant.

Article 3 : Responsabilité et assurances

3.1 : Responsabilité

L'ensemble des actions menées dans le cadre de l'Etude est initié, coordonné et mis en œuvre par le Bénéficiaire qui en assume l'entière responsabilité. De plus, les publications et bilans issus de l'Etude (notamment publication sur Internet et publication papier) seront effectués sous la responsabilité éditoriale du Bénéficiaire.

Il est expressément précisé, dans cette perspective, que la Caisse des Dépôts ne saurait assumer ou encourir aucune responsabilité dans le cadre de l'utilisation, par le Bénéficiaire, de son soutien dans le cadre de l'Etude, notamment pour ce qui concerne les éventuelles difficultés techniques, juridiques ou pratiques liées à l'activité du Bénéficiaire.

Le Bénéficiaire s'engage notamment à respecter l'ensemble des dispositions légales et réglementaires applicables aux actions qu'il entreprend et notamment procéder, le cas échéant, aux déclarations nécessaires auprès de la CNIL conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978.

Les Parties conviennent que le Prestataire est entièrement responsable de l'exécution de l'Etude et de l'ensemble des travaux y afférent.

En conséquence, le Bénéficiaire ne pourra rechercher la responsabilité de la CDC en cas de mauvaise exécution de l'Etude.

Le Bénéficiaire s'engage à respecter, le cas échéant, les règles légales et réglementaires applicables à la commande publique.

3.2 : Assurances

Le Bénéficiaire s'assure que le Prestataire bénéficie d'une assurance responsabilité civile générale couvrant de manière générale son activité pendant toute la durée de l'Etude. Le Bénéficiaire s'engage à ce que le Prestataire maintienne cette assurance et puisse en justifier à la Caisse des dépôts à première demande.

Article 4 : Modalités financières

Le coût total de réalisation de l'Etude menée par le Bénéficiaire s'élève à 59 940,00 € TTC, hors étude de solutions supplémentaires en option.

4.1 : Montant de la subvention de la Caisse des dépôts

Au titre de la présente Convention, la CDC versera une subvention d'un montant maximum total de 20 000 €.

4.2 : Modalités de versement

La subvention sera versée selon les modalités suivantes :

- 75% à la signature de la présente Convention,
- 25 % à la présentation de l'Etude au Comité de Suivi, telle que visée à l'article 2.2 [*Résultats de l'Etude et Calendrier*] de la Convention,

Ce montant couvre l'intégralité de la subvention versée par la Caisse des Dépôts au titre de la présente Convention.

Ce montant est ferme et représente 33% du coût total Toutes Taxes Comprises de l'Etude dont le budget total prévisionnel avec mention de tous les partenaires et de leur pourcentage de financement figure en annexe 3 de la présente Convention.

Il est expressément entendu entre les Parties que le solde du budget total prévisionnel de l'Etude est pris en charge par le Bénéficiaire ou par les autres partenaires éventuels du Bénéficiaire.

La Caisse des Dépôts versera au Bénéficiaire le montant de la subvention, après réception des appels de fonds, accompagnés d'un RIB du compte ouvert au nom du Bénéficiaire, envoyés par le représentant habilité du Bénéficiaire, et mentionnant en référence le numéro Lagon de la Convention, aux coordonnées suivantes :

factureelectronique@caissedesdepots.fr

Une copie des appels de fonds sera adressée à la Direction Régionale A l'attention de Mme Prisca Mbenkoé

Une copie des appels de fonds sera adressée à prisca.mbenkoe@caissedesdepots.fr. Le règlement de la subvention sera effectué, par virement bancaire, sur le compte du Bénéficiaire dont les coordonnées bancaires devront avoir été préalablement transmises à la Caisse des dépôts.

4.3 : Utilisation de la subvention

La subvention versée par la CDC, telle que visée ci-dessus, est strictement réservée à la réalisation de l'Etude, à l'exclusion de toute autre affectation.

En cas de non-respect de cette obligation, le montant de la subvention dont l'emploi n'aura pu être justifié, fera l'objet d'un reversement à la CDC sur simple demande de cette dernière.

Article 5 : Confidentialité

Le Bénéficiaire s'engage à veiller au respect de la confidentialité des informations et documents concernant le groupe Caisse des Dépôts, de quelle nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports, qui lui auront été communiqués ou dont il aura eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention, sous réserve des informations et documents transmis par la Caisse des Dépôts aux fins expresses de leur divulgation dans le cadre de l'Etude.

L'ensemble de ces informations et documents est, sauf indication contraire, réputé confidentiel.

Le Bénéficiaire s'engage à veiller au respect par ses préposés et sous-traitants éventuels, de cet engagement de confidentialité.

Sont exclues de cet engagement :

- Les informations et documents qui seraient déjà dans le domaine public ou celles notoirement connues au moment de leur communication,
- Les informations et documents que la loi ou la réglementation obligent à divulguer, notamment à la demande de toute autorité administrative ou judiciaire compétente.

La présente obligation de confidentialité demeurera en vigueur pendant toute la durée de la Convention et pour une durée de deux (2) années à compter de la fin de la Convention, quelle que soit sa cause de terminaison.

Article 6 : Communication - Propriété intellectuelle

Communication par le bénéficiaire

Toute action de communication, écrite ou orale, menée par le Bénéficiaire et impliquant la Caisse des Dépôts fera l'objet d'un accord de principe par la Caisse des Dépôts. La demande sera soumise à la Caisse des Dépôts dans un délai de 15 jours ouvrés. La Caisse des Dépôts s'engage à répondre dans un délai de 3 jours ouvrés.

En cas d'accord de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire s'engage à apposer ou à faire apposer en couleur, le logotype « Banque des Territoires » en version identitaire selon les modalités visées ci-après, et à faire mention du soutien de la Banque des Territoires de la Caisse des Dépôts à la CEA et lors de toutes les interventions ou présentations orales dans le cadre d'opérations de relations publiques et de relations presse, réalisées dans le cadre de la Convention, pendant toute la durée de la convention.

Le format, le contenu et l'emplacement de ces éléments seront déterminés d'un commun accord entre les Parties, en tout état de cause, leur format sera au moins aussi important que celui des mentions des éventuels autres partenaires du Bénéficiaire. De manière générale, le Bénéficiaire s'engage, dans

l'ensemble de ses actions de communication, d'information et de promotion à ne pas porter atteinte à l'image ou à la renommée de la Caisse des Dépôts.

A ce titre, le Bénéficiaire s'oblige à soumettre, dans un délai minimal de quinze (15) jours ouvrés avant sa divulgation au public, à l'autorisation préalable et écrite de la Caisse des Dépôts, le contenu de toute publication ou communication écrite ou orale relative à l'étude.

La Caisse des Dépôts pourra, pendant ce délai, demander des modifications ou s'opposer à toute communication qu'elle estimera de nature à porter atteinte à son image ou à sa renommée.

Toute utilisation, représentation ou reproduction des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts par le Bénéficiaire, non prévue par le présent article, est interdite.

Aux seules fins d'exécution et pour la durée des obligations susvisées, la Caisse des Dépôts autorise le Bénéficiaire dans le cadre de l'étude, à utiliser :

- la marque française semi-figurative « Banque des Territoires Groupe Caisse des Dépôts » n° 19/4.524.153 (version identitaire du logotype Banque des Territoires)
- et en cas de contraintes techniques, et dans ce seul cas, la version carrée du logotype Banque des Territoires à savoir la marque française semi-figurative « Banque des Territoires & logo » n° 18/4.456.087, conformément aux représentations jointes en annexe. La Caisse des Dépôts autorise ainsi en outre le Bénéficiaire à utiliser dans ce cadre, la marque française semi-figurative « Groupe Caisse des Dépôts et logo » n°19/4.519.996.

A l'extinction des obligations susvisées, le Bénéficiaire s'engage à cesser tout usage des marques susvisées et des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts, sauf accord exprès contraire écrit.

Communication par la Caisse des Dépôts

Toute action de communication, écrite ou orale, impliquant le Bénéficiaire fera l'objet d'un accord de principe par le Bénéficiaire. La demande sera soumise au Bénéficiaire dans un délai de 2 jours ouvrés. Le Bénéficiaire s'engage à répondre dans un délai de 2 jours ouvrés.

De manière générale, la Caisse des Dépôts s'engage, dans l'ensemble de ses actions de communication, d'information et de promotion, à ne pas porter atteinte à l'image ou à la renommée du Bénéficiaire.

Dans ce cadre, le Bénéficiaire autorise expressément la Caisse des Dépôts à utiliser le logo du bénéficiaire tel que reproduit en annexe et désigné la « Marque Bénéficiaire », conformément à la charte d'utilisation, disponible sur demande.

Propriété intellectuelle

Dans le cadre de la Convention, le Bénéficiaire autorise expressément la Caisse des Dépôts à reproduire, représenter, adapter et diffuser les Livrables sur tous supports et par tous moyens connus ou inconnus au jour de la signature des présentes, à titre non exclusif et gratuit, et ce au fur et à mesure de leur réalisation, pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle afférents à ces Livrables et pour le monde entier. Cette autorisation est accordée pour une exploitation à titre gratuit uniquement à des fins de communication interne.

En conséquence, le Bénéficiaire s'engage à obtenir la concession de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente autorisation et garantit la Caisse des Dépôts contre toute action, réclamation ou revendication intentée contre cette dernière, sur la base desdits droits de propriété intellectuelle.

Le Bénéficiaire s'engage notamment à faire son affaire et à prendre à sa charge les frais, honoraires et éventuels dommages et intérêts qui découleraient de tous les troubles, actions, revendications et évictions

engagés contre la Caisse des Dépôts au titre d'une exploitation desdits droits conforme aux stipulations du présent article.

Liens hypertextes

Dans le cadre de la présente Convention, la Caisse des Dépôts autorise expressément le Bénéficiaire à établir un ou des liens hypertextes simples pointant vers son site situé à l'adresse Internet www.banquedesterritoires.fr .

A ce titre, la Caisse des Dépôts garantit le Bénéficiaire contre toutes actions, réclamations ou revendications intentées par des tiers en raison des contenus figurant sur les sites Internet www.banquedesterritoires.fr , et notamment les documents ou données disponibles sur le site objet des liens, ou de l'utilisation ou de la consultation de ce site Internet.

Réciproquement, le Bénéficiaire autorise expressément la Caisse des Dépôts à établir un ou des liens hypertextes simples pointant vers son site situé à l'adresse www.alsace.eu .

A ce titre, le Bénéficiaire garantit la Caisse des Dépôts contre toutes actions, réclamations ou revendications intentées par des tiers en raison des contenus figurant sur son site Internet www.alsace.eu , notamment les documents ou données disponibles sur le site objet des liens, ou de l'utilisation ou de la consultation de ce site Internet.

Article 7 : Durée de la Convention

La Convention prend effet à compter de sa signature par les Parties et est conclue pour une durée déterminée, qui s'achèvera au plus tard le 30/12/2021, sous réserve des articles 5 [*confidentialité*] et 6 [*Communication et propriété intellectuelle*] et 8.4 [*Restitution*], dont les stipulations resteront en vigueur pour la durée des droits et obligations respectives en cause.

Article 8 : Résiliation

8.1 : Résiliation pour faute

En cas de mauvaise exécution ou d'inexécution par une des Parties de ses obligations contractuelles définies aux articles 2, 3, 4 ou en cas de non réalisation de l'Etude conforme ou d'atteinte à l'image ou la renommée de la CDC, la Convention sera résiliée de plein droit par l'autre Partie, après une mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception, restée infructueuse après un délai de trente (30) jours calendaires à compter de son envoi, nonobstant tous dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre du fait des manquements susvisés.

8.2 : Résiliation pour force majeure ou empêchement

Si le Bénéficiaire se trouve empêché, par un évènement de force majeure, de faire réaliser l'Etude définie à l'article 1 de la présente Convention, celle-ci sera résiliée de plein droit, sans indemnité, trente (30) jours calendaires après notification à la CDC, par lettre recommandée avec avis de réception, de l'évènement rendant impossible l'exécution de la Convention.

Aucune des Parties ne sera responsable du manquement ou du non-respect de ses obligations dues à la force majeure. Sont considérés comme cas de force majeure ou cas fortuit, ceux habituellement retenus par la jurisprudence des cours et tribunaux français et communautaires.

8.3 : Conséquences de la résiliation

En cas de résiliation de la Convention, le Bénéficiaire est tenu de restituer à la Caisse des Dépôts, dans les trente (30) jours de la date d'effet de la résiliation, les sommes déjà versées, dont le Bénéficiaire ne pourrait pas justifier de l'utilisation. La ou les sommes qui n'auraient pas encore été versées ne seront plus dues au Bénéficiaire.

8.4 : Restitution

Les sommes versées par la CDC conformément à l'article 4 ci-dessus, et pour lesquelles le Bénéficiaire ne pourra pas justifier d'une utilisation conforme aux objectifs définis dans le cadre de la présente Convention, sont restituées sans délai à la CDC, et ce, sur simple demande de cette dernière.

Dans tous les cas de cessation de la Convention, le Bénéficiaire devra remettre à la CDC, dans les trente (30) jours calendaires suivant la date d'effet de la cessation de la Convention et sans formalité particulière, tous les documents fournis par la Caisse des Dépôts et que le Bénéficiaire détiendrait au titre de la Convention.

Article 9 : Dispositions générales

9.1 : Élection de domicile – Droit applicable - Litiges

Les Parties élisent respectivement domicile en leur siège figurant en tête des présentes.

La Convention est soumise au droit français. Tout litige concernant la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera, à défaut d'accord amiable, soumis aux tribunaux compétents du ressort de la juridiction de Paris.

9.2 : Intégralité de la Convention

Les Parties reconnaissent que la Convention ainsi que ses annexes constituent l'intégralité de l'accord conclu entre elles et se substituent à tout accord antérieur, écrit ou verbal.

9.3 : Modification de la Convention

Aucune modification de la Convention, quel qu'en soit l'objet, ne produira d'effet entre les Parties sans prendre la forme d'un avenant dûment daté et signé entre elles.

9.4 : Cession des droits et obligations

La Convention est conclue *intuitu personae*, en conséquence le Bénéficiaire ne pourra transférer sous quelque forme que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, les droits ou obligations découlant de la Convention, sans l'accord exprès, préalable et écrit de la Caisse des Dépôts.

La Caisse des Dépôts pourra quant à elle librement transférer les droits et obligations visés par la Convention.

9.5 : Nullité

Si l'une quelconque des stipulations de la Convention s'avérait nulle au regard d'une règle de droit en vigueur ou d'une décision judiciaire devenue définitive, elle serait alors réputée non écrite, sans pour autant entraîner la nullité de la Convention, ni altérer la validité des autres stipulations.

9.6 Renonciation

Le fait que l'une ou l'autre des Parties ne revendique pas l'application d'une clause quelconque de la Convention ou acquiesce de son inexécution, que ce soit de manière permanente ou temporaire, ne pourra être interprété comme une renonciation par cette Partie aux droits qui découlent pour elle de ladite clause.

Fait en deux exemplaires,

A....., le.....

Pour le Bénéficiaire
Frédéric Bierry

Pour la Caisse des dépôts et consignations
Isabelle Halb-Siéner

ALSACE



**Étude portant sur l'accessibilité touristique
du Massif du Haut-Kœnigsbourg (Bas-Rhin) :**

§ § §

Cahier des Clauses Techniques Particulières

§ § §

1.	Contexte de l'étude	14
1.1	<i>Le site du massif du Haut-Kœnigsbourg</i>	14
1.2	<i>Un problème de stationnement récurrent aux abords du château</i>	14
1.3	<i>La nécessité de repenser l'accès au site.....</i>	14
1.4	<i>Une multitude d'objectifs, parfois contradictoires</i>	14
1.5	<i>Réaménagement de la boucle sommitale</i>	15
2.	Objectifs de l'étude.....	16
3.	Contenu de l'étude	16
3.1	<i>État des lieux de l'accessibilité du massif du Haut-Koenigsbourg</i>	17
3.2	<i>Vérification de l'opportunité de la mise en place d'un transport en commun électrique ou propre depuis un parking-relais en plaine, par la route ou par câble, modulable.....</i>	18
3.2.1	Benchmarking et retours d'expérience.....	18
3.2.2	Présentation des solutions envisagées	18
3.2.2.1	Mode de transport utilisé.....	19
3.2.2.2	Localisation et dimensionnement du parking-relais	20
3.2.2.3	Modalités d'interconnexion avec le PEM et le TIS	20
3.2.2.4	Tracé du parcours emprunté	21
3.2.2.5	Localisation précise des stations de départ, intermédiaires et d'arrivée.....	21
3.2.2.6	Temps de parcours pour les passagers.....	21
3.2.2.7	Expérience utilisateur, acceptation	22
3.2.2.8	Image et notoriété.....	22
3.2.2.9	Estimation des économies de gaz à effet de serre	22
3.2.3	Faisabilité socio-économique	22
3.2.3.1	Coût d'investissement et coût de fonctionnement	22
3.2.3.2	Proposition de tarification et recettes	22
3.2.3.3	D'un point de vue micro économique	23
3.2.3.4	D'un point de vue macro-économique.....	23
3.2.3.5	Faisabilité administrative et juridique	24
3.2.3.6	Propositions des différents montages d'opération possibles	24
3.3	<i>Aide à la décision pour le choix entre deux scénarios.....</i>	24
3.3.1	<i>Liste des enjeux du territoire</i>	25
3.3.2	<i>Liste des différents publics et usages</i>	25
3.4	<i>Réaménagement de la boucle sommitale</i>	26
3.4.1	Maintien de tout ou partie du parking sommital	26
3.4.2	Accès motorisé à la boucle sommitale.....	27
4.	Rendus attendus.....	27
4.1	<i>Documents attendus.....</i>	27
4.2	<i>Calendrier et phasage de mise en œuvre du projet jusqu'à la mise en exploitation</i>	27
5.	Éléments mis à disposition du prestataire	28
6.	Personnes à rencontrer dans le cadre de la mission.....	28
7.	Réunions.....	28

7.1	<i>Réunions de travail ou de restitution</i>	28
7.2	<i>Rencontres avec les acteurs du territoire</i>	28
8.	Composition de l'équipe	28
9.	Délais de réalisation de la mission	29

1. Contexte de l'étude

1.1 Le site du massif du Haut-Kœnigsbourg

Le massif du Haut-Kœnigsbourg est situé dans le département du Bas-Rhin à quarante-cinq kilomètres au sud-ouest de Strasbourg, à une vingtaine de kilomètres au nord de Colmar et à cinq kilomètres à l'ouest de Sélestat. Culminant à 757 mètres au-dessus de la plaine d'Alsace, il est surmonté d'un château-fort du XIIème siècle, restauré sous Guillaume II. Haut lieu touristique d'Alsace, le château est le monument payant le plus visité d'Alsace, avec plus de 540 000 entrées annuelles et même 900 000 visiteurs estimés sur le parvis et son panorama. Outre le château, le massif compte deux autres sites touristiques majeurs, la Montagne des singes (310 000 visiteurs par an) et la Volerie des aigles (164 000 visiteurs). Enfin, la présence de restaurants et la densité des sentiers de randonnée dans le massif sont d'autres facteurs de la fréquentation du massif.

1.2 Un problème de stationnement récurrent aux abords du château

Le château du Haut-Kœnigsbourg, malgré un parking d'environ trois-cent-quarante places, souffre du sous-dimensionnement de son offre de stationnement par rapport à sa fréquentation. Le parking, situé le long de la boucle sommitale formée par la D159, est souvent saturé, ce qui représente un manque à gagner pour le Département les jours de forte affluence, car certains visiteurs ne trouvant pas de place pour se garer annulent leur visite. De plus, le problème posé par le stationnement sera accentué par les projets à court et moyen terme sur le site : renouvellement de l'offre culturelle, rénovation du restaurant du château et valorisation de ruines du château de l'Edenbourg. Il est à noter que la fréquentation du site est extrêmement variable au cours de l'année et même de la semaine.

1.3 La nécessité de repenser l'accès au site

La configuration du site rend impossible l'augmentation du nombre de places de stationnement automobile à ses abords, le château du Haut-Kœnigsbourg étant construit sur un éperon rocheux. Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation du massif du Haut-Kœnigsbourg, il est donc nécessaire de repenser son accès. Une solution envisageable consisterait en la mise en place d'un système de transport en commun depuis un parking-relais.

1.4 Une multitude d'objectifs, parfois contradictoires

Le projet de mise en place d'un transport en commun de desserte du massif est parti d'un enjeu de court terme, le problème de stationnement. La réalisation d'une telle infrastructure devra régler ce problème, mais devra aussi inclure une réflexion sur d'autres enjeux du territoire :

- Réactivation de la liaison ferrée de Bois l'Abbesse à Sélestat. Cette liaison

permettrait un rabattement en train entre Val de Villé et le Val d'Argent d'une part, et Sélestat d'autre part. Cette liaison permettrait de diminuer la demande en stationnement automobile aux abords de la gare de Sélestat.

- Mise en valeur touristique de Sélestat. Une visite au Château du Haut-Kœnigsbourg est souvent une étape d'une visite de plusieurs jours en Alsace. Les pôles touristiques émetteurs de visiteurs sont Strasbourg, Colmar et les villages de la Route des vins, mais très peu Sélestat. L'enjeu pour la ville est de capter une partie des visiteurs du château pour mettre en valeur ses sites, comme la Bibliothèque humaniste.
- Articulation avec le futur PEM de Sélestat. Le projet de Pôle d'échanges multimodal renforcera la gare de Sélestat comme point nodal du réseau de transports en commun alsacien. Un des enjeux est d'articuler la desserte du massif avec le PEM.
- Articulation avec le réseau TIS de Sélestat. La desserte du massif pourrait être intégrée au réseau de transport intercommunal de Sélestat, compte tenu du fait que les jours de forte fréquentation sont en semaine pour le réseau TIS, et le week-end pour le massif.
- Desserte des autres sites touristiques du massif. Le massif compte plusieurs sites touristiques, dont les trois principaux sont le château, la Montagne des singes et la Volerie des aigles. L'un des enjeux du projet est de proposer une desserte multi-sites.
- Grande accessibilité. Le château du Haut-Kœnigsbourg est l'attraction principale du territoire. De nombreux visiteurs étrangers à l'Alsace, séjournant dans les pôles touristiques de Strasbourg, Colmar et de la Route des vins d'Alsace, viennent spécialement pour le visiter. Un des enjeux est de garantir un bon accès au château depuis les pôles précités.
- Projet de développement du château. Le projet doit être compatible avec le développement de l'offre touristique et culturelle du château, qui a pour but d'augmenter la durée de présence des visiteurs sur le site (rénovation du restaurant, mise en valeur du site des ruines du château de l'Édenbourg, multiplication des événements en soirée...).

Ces objectifs sont parfois complémentaires, parfois contradictoires. Ils s'orientent plus ou moins vers deux scénarios généraux pour le projet de transport en commun :

- Scénario 1 : transport en commun à vocation de desserte touristique
- Scénario 2 : transport en commun intégré dans le système de mobilité du territoire

1.5 Réaménagement de la boucle sommitale

Enfin, la mise en place d'un transport en commun depuis un parking-relais pourra être l'occasion de libérer la boucle sommitale de la D159 du stationnement et de repenser l'aménagement des abords du château, afin de favoriser la mise en valeur du site à moyen terme.

Objectifs de l'étude

La présente étude a pour objet de :

- Dresser un état des lieux de l'accessibilité actuelle du massif du Haut-Kœnigsbourg
- Vérifier l'opportunité de la mise en place d'un transport en commun électrique ou propre depuis un parking-relais en plaine, par la route ou par câble, modulable. Dans le cas de la route, vérifier la possibilité d'évolution vers une solution autonome
- Fournir une aide à la décision pour orienter le projet scénario de transport en commun à vocation de desserte touristique, ou vers un transport en commun intégré dans le système de mobilité du territoire
- Étudier des scénarios de réaménagement de la boucle sommitale adaptés aux futurs usages de mobilité

Au terme de cette étude, le maître d'ouvrage devra être en mesure de se prononcer sur :

- les modalités de la mise en service d'une liaison fixe entre la plaine d'Alsace et le château du Haut-Kœnigsbourg
- le lieu d'implantation du parking-relais
- l'estimation du dimensionnement de ce parking
- le type de transport à privilégier
- les modalités de desserte des autres sites touristiques du massif
- les modalités d'articulation avec le futur PEM de Sélestat
- les modalités d'articulation avec le réseau TIS
- le réaménagement de la partie sommitale, en proposant plusieurs scénarios et temporalités (cohabitation voitures et TC, TC seul...)
- le choix du montage financier le plus adapté pour le transport en commun (DSP, PPP, ...) afin, le cas échéant, d'engager les études de réalisation préalables

La prestation sera une aide à la décision pour le Conseil Départemental dans son engagement auprès des acteurs locaux et l'orientation qu'il souhaitera donner à cet engagement, tout particulièrement sur l'intérêt de mettre en place un transport en commun entre la plaine et le château du Haut-Kœnigsbourg, le type d'équipement à privilégier et le scénario à privilégier.

2. Contenu de l'étude

La présente étude d'opportunité et de faisabilité a pour objet, à partir d'un diagnostic de la situation actuelle et d'une analyse prospective, de déterminer pour les quatre objectifs listés au point précédent :

- La faisabilité technique
- La faisabilité administrative et juridique
- La faisabilité socio-économique
- L'intérêt en termes de tourisme durable
- L'intérêt en termes de transport public
- Le calendrier et le phasage réalistes de mise en œuvre du projet jusqu'à sa mise en exploitation, à partir du moment où la décision politique aura été prise.

3.1 **État des lieux de l'accessibilité du massif du Haut-Koenigsbourg**

Dans cette première partie, l'étude devra dresser l'état des lieux de l'accessibilité du massif au moyen de rencontres avec les acteurs du territoire, d'une enquête auprès des visiteurs du massif, de visites sur le terrain et en se basant sur des éléments de diagnostic existants fournis par les Département du Bas-Rhin et du Haut-Rhin et par Alsace Destination Tourisme. Elle devra notamment :

- Identifier les pôles émetteurs de visiteurs (Strasbourg, Colmar, Sélestat, route des vins...)

- Faire l'état des lieux des infrastructures de transport, leurs fonctions et leur potentiel de développement,
- Faire l'état des lieux de l'offre de transport en commun actuelle et son potentiel de développement (TER, lignes touristiques départementales, projet de desserte du château par un transport en commun depuis un parking relais...),
- Analyser les données sur le trafic existant sur les voies d'accès au massif du Haut-Koenigsbourg
- Estimer les émissions de gaz à effet de serre et la dépense énergétique engendrée par la fréquentation actuelle sur le massif, ainsi que le potentiel de réduction de ces émissions par la mise en place d'une desserte en transports en commun,
- Identifier les éventuelles zones de stationnement sauvage le long des itinéraires actuels pour rejoindre le Haut-Koenigsbourg,
- Mettre en évidence l'organisation des déplacements sur le massif et sa partie sommitale,
- Donner une estimation chiffrée des différentes catégories de visiteurs du château. En effet, les visiteurs (avec ou sans entrée payante) appartiennent à différentes catégories, qui n'ont pas les mêmes pratiques :
 - ✓ Simple visite du château (1h30)
 - ✓ Visite combinée au sommet : château plus une autre activité (restaurant, promenade, Œdenbourg...) (3h)
 - ✓ Visite combinée sur le massif : château + Volerie des aigles, Montagne des singes... (4h)
 - ✓ Repas au restaurant du château
 - ✓ Admirer la vue depuis le panorama (en journée ou en soirée)
 - ✓ Prendre un verre au kiosque du panorama
 - ✓ Randonner dans le massif
 - ✓ Public en nombre pour un événement en soirée (soirée spéciale, concert...)
 - ✓ Publics PMR (bus de personnes âgées notamment)
 - ✓ Scolaires, groupes
 - ✓ Tourisme motorisé (clubs de motards, rassemblements de voitures de collection, camping-cars)
 - ✓ Cyclistes
 - ✓ Tourisme itinérant en Alsace
 - ✓ Compagnies de tourisme par car
 - ✓ Séminaires d'entreprises

Cette analyse permettra de mieux comprendre l'utilisation qui est faite des infrastructures et services touristiques actuels et futurs (réaménagement du restaurant du château, projet de mise en valeur des ruines du château de l'Œdenbourg ...), ainsi que des activités sportives et de loisir.

Ce diagnostic s'appuiera également sur le recensement des contraintes environnementales, paysagères et réglementaires à réaliser dans le cadre de la présente mission. Ce recensement permettra l'établissement d'une carte de synthèse des

contraintes qui servira de base au comparatif environnemental des variantes du tracé en fonction du mode choisi, des variantes d'aménagement du parking relais et des variantes de réaménagement de la boucle sommitale.

A l'issue de ce diagnostic, le titulaire devra analyser les potentialités de développement touristique durable induites par les projets faisant l'objet de la présente étude.

Cette phase devra mettre en avant l'opportunité de :

- Mettre en place une infrastructure de transport en commun électrique ou propre et modulable, par la route ou par câble, associée à un parking-relais,
- Réaménager la boucle sommitale de la D159,

tout en ciblant de manière plus précise la demande des usagers afin de proposer une hypothèse de débit, de fréquentation et un type d'exploitation adéquat (exploitation saisonnière, quotidienne...).

3.2 Vérification de l'opportunité de la mise en place d'un transport en commun électrique ou propre depuis un parking-relais en plaine, par la route ou par câble, modulable.

3.2.1 Benchmarking et retours d'expérience

Pour introduire la réflexion sur la mise en place d'un transport en commun de desserte du massif du Haut-Kœnigsbourg, une présentation de plusieurs projets similaires sera faite. Les projets présentés devront correspondre au site d'étude en termes de fréquentation. Les exemples constitueront un éventail de réussite (projet en difficulté, projet normal, grande réussite).

Pour les exemples retenus, le titulaire expliquera le contexte général, la typologie de la liaison (type, débit, ...), les contraintes liées à la réalisation puis à l'exploitation de l'appareil, les chiffres d'affaires générés, les charges d'exploitation, le ressenti du projet pour les acteurs locaux.

3.2.2 Présentation des solutions envisagées

Deux solutions ont été imaginées par les services départementaux pour la mise en place d'un transport en commun de desserte du massif :

- Une solution par la route avec la navette Cristal de la société Lohr. Une expérimentation a déjà été menée avec ce véhicule en octobre 2018. Le tracé envisagé emprunte la D159 depuis un parking-relais qui se situerait sur les communes de Sélestat ou Kintzheim, à proximité de l'échangeur autoroutier, dans le triangle formé par l'A35, la D424 et la D159.
- Une solution par câble par le versant Nord. Le parking-relais serait alors envisagé au lieu-dit Bois-l'Abbesse, avec réactivation de la voie ferrée de Bois-l'Abbesse à

Sélestat.

L'étude aura pour but de vérifier l'opportunité de ces deux solutions et de proposer au moins deux autres alternatives. Le prestataire devra donc proposer au minimum quatre solutions de desserte du massif, dont deux par la route (l'une avec la navette Cristal de Lohr) et deux par câble. En plus de ces quatre solutions, le prestataire pourra proposer d'étudier une ou plusieurs solutions supplémentaires. Le maître d'ouvrage décidera si elles sont pertinentes. Dans ce cas, elles seront étudiées par le prestataire et donneront lieu à une rémunération supplémentaire, telle que prévue à la DPGF.

Pour chaque solution, les points suivants seront présentés :

- Mode de transport utilisé
- Localisation et dimensionnement du parking-relais
- Tracé du parcours
- Localisation précise des stations de départ, intermédiaires et d'arrivée (dans le cas d'un transport par câble, localisation des pylônes)
- Modalités d'interconnexion avec le PEM et le TIS
- Temps de parcours pour les passagers
- Coût d'investissement et coût de fonctionnement
- Expérience utilisateur et acceptation
- Image et notoriété
- Proposition de tarification
- Bilan environnemental et estimation des économies de gaz à effet de serre

Pour chacune des solutions, le prestataire présentera donc les différentes contraintes qui différencient les solutions entre elles.

3.2.2.1 Mode de transport utilisé

La fréquentation du massif du Haut-Kœnigsbourg est très variable au cours de l'année, avec une haute saison en été et une basse saison en hiver, et même au cours de la semaine, le dimanche étant la journée de plus forte affluence.

De ce fait, l'analyse des différents systèmes de transports devra privilégier une solution modulable, permettant de répondre à la forte demande des dimanches de haute saison, mais aussi de limiter les circulations à vide lors des périodes de moindre affluence. De plus, les systèmes envisagés devront être compatibles avec le contexte topographique et météorologique local (contexte montagneux).

Évolution vers un véhicule autonome

En 2018, une expérimentation de desserte du château a été réalisée avec la navette Cristal de Lohr. La société Lohr travaille à une version autonome de sa navette Cristal. Il est demandé au titulaire d'étudier la possibilité de faire rouler un véhicule autonome sur tout ou partie (boucle sommitale, par exemple) du parcours et de présenter sous quelles modalités cela serait envisageable. Une présentation du contexte légal actuel et des évolutions attendues à court et moyen terme sont demandées.

3.2.2.2 Localisation et dimensionnement du parking-relais

Dans le cas d'une solution par la route

Un emplacement envisagé pour le parking-relais se situe sur les communes de Sélestat ou Kintzheim, à proximité de l'échangeur autoroutier, dans le triangle formé par l'A35, la D424 et la D159. Cet emplacement est facilement accessible depuis les grands axes routiers du secteur (A35, D1083, D424) et est desservi par la D159 qui constitue l'un des principaux accès au massif du Haut-Kœnigsbourg. De plus, cet emplacement est situé entre la gare de Sélestat et le massif, ce qui favorisera l'articulation avec le futur PEM et le réseau TIS. Le titulaire devra réaliser les études de fréquentation à partir de cet emplacement.

Dans le cas d'une solution par câble

Dans le cas d'une solution par câble, l'accès au château est envisagé par le versant nord, depuis la vallée de Sainte-Marie-aux-mines. Le parking-relais et la gare basse du transport par câble seraient situés au niveau de la zone industrielle de Lièpvre le long de la N59, au lieu-dit Bois l'Abbesse. Cet emplacement impliquerait la réactivation de la voie ferrée de Sélestat à Bois-l'Abbesse. Le titulaire devra également réaliser les études de fréquentation depuis cet emplacement.

Dans les deux cas

Le titulaire devra également étudier la possibilité d'utiliser d'autres emplacements qui sembleraient pertinents pour l'implantation du parking-relais de desserte du massif, y-compris des parkings existants (parking de la gare de Sélestat, supermarché, zone d'activité...).

Des solutions opérationnelles devront être proposées :

- en termes de dimensionnement du parking-relais
- en termes d'accessibilité tous modes
- en termes de liaison intermodale avec Sélestat, Colmar, Strasbourg et la route des vins
- en termes de régulation d'accès éventuelle (règlementations à instituer, système d'incitation ou de contraintes...)

3.2.2.3 Modalités d'interconnexion avec le PEM et le TIS

Pour chaque solution retenue, le titulaire devra présenter les modalités d'interconnexion avec le futur Pôle d'échanges multimodal de la gare de Sélestat, et avec le réseau de transport en commun TIS. L'objectif est de déterminer si cette interconnexion pourra se faire de manière aisée ou non.

Dans le cas d'une solution routière, il est également demandé d'étudier la faisabilité technique, administrative et juridique d'utiliser les véhicules de desserte du massif sur le réseau TIS lors des périodes de faible affluence, et inversement d'utiliser les véhicules du TIS sur le massif lors des périodes de forte affluence.

3.2.2.4 Tracé du parcours emprunté

Chaque solution devra présenter un ou plusieurs tracés pertinents, soit depuis un site d'implantation du parking-relais identifié par le Département (échangeur A35-D424, zone industrielle de Bois-l'Abbesse), soit depuis tout autre site jugé intéressant. Les rencontres ou contacts avec les élus locaux devront permettre d'ajuster ces choix.

Les études de tracé doivent intégrer notamment la desserte des différents sites touristiques du massif, la topographie du site, la problématique des déplacements et de l'accessibilité touristique, les emprises foncières disponibles pour l'implantation des stations intermédiaires et des structures d'accueil (parking, caisse, restauration, ...), la présence de voiries secondaires, etc, ...

Dans le cas d'un transport par câble, une attention particulière sera apportée pour l'insertion paysagère, car le Haut-Kœnigsbourg est un site majeur d'Alsace. Des exemples de prévisualisation sont demandées (vues en 3D, esquisses, photomontages...) pour présenter un aperçu de l'impact paysager du transport par câble.

Les points d'accès au parking et itinéraires identifiés tiendront compte des disponibilités et contraintes foncières, contraintes administratives, contraintes en matière d'évacuation, contraintes de survol, nombre de pylônes, impacts sur l'environnement, impact paysager (sites inscrits, proximité de monuments historiques, diagnostics faunistiques et floristiques) ; et tendront à maximiser la fréquentation touristique. Les localisations proposées prendront en compte la nécessaire articulation avec les autres modes de transport existants ou en projet, ainsi que les contraintes environnementales, paysagères et règlementaires. Une carte de synthèse des contraintes sera établie par le titulaire.

3.2.2.5 Localisation précise des stations de départ, intermédiaires et d'arrivée

L'étude devra, pour chaque solution, présenter les localisations précises de toutes les stations envisagées. La précision demandée est de l'échelle du carrefour. À l'échelle d'un carrefour routier, proposer l'emplacement de la station, déterminer si la place disponible est suffisante pour installer une station. Dans le cas d'une solution par câble, la localisation des pylônes est également demandée (ainsi que des prévisualisations 3D, esquisses ou photomontages). Il n'est pas demandé d'étude géologique pour l'implantation des pylônes, car cela sera fait ultérieurement, en cas de choix avéré de la solution par câble.

Une attention particulière sera portée au nombre de stations. Il faudra trouver le juste milieu entre desserte du plus grand nombre de sites, et rapidité du parcours. Chaque localisation devra être argumentée.

3.2.2.6 Temps de parcours pour les passagers

Les temps de parcours seront amenés à varier en fonction du mode de transport retenu, du tracé parcours emprunté, de la fréquence de passage du transport en commun.

Pour chaque solution étudiée, une estimation des temps de parcours sera donnée, avec une fourchette haute et une fourchette basse :

- temps de parcours entre chaque arrêt
- temps de parcours entre le départ et l'arrivée

- temps de parcours combinés (arrivée au P+R en voiture ou en transports en commun, temps de prendre un ticket, temps d'attente estimé, temps de parcours jusqu'au château)

3.2.2.7 Expérience utilisateur, acceptation

Les solutions envisagées ne présentent pas les mêmes caractéristiques, qui influenceront sur l'expérience utilisateur. Le transport par câble peut par exemple représenter une expérience touristique en soi, en offrant des perspectives aériennes inédites, mais il peut être critiqué par la population locale au niveau de son insertion paysagère.

Pour chaque solution, le titulaire présentera les avantages et inconvénients en termes d'expérience utilisateur, d'acceptation par la population

3.2.2.8 Image et notoriété

Le titulaire devra présenter les avantages de chaque solution en termes d'image et de notoriété tant pour les collectivités locales, pour le massif du Haut-Kœnigsbourg, que pour le Département du Bas-Rhin et d'une manière générale pour tous les acteurs économiques.

3.2.2.9 Estimation des économies de gaz à effet de serre

Pour chaque solution étudiée, le titulaire devra faire un bilan environnemental et une estimation des économies de gaz à effet de serre.

3.2.3 Faisabilité socio-économique

Dans cette partie, le prestataire devra évaluer la faisabilité socio-économique du projet.

3.2.3.1 Coût d'investissement et coût de fonctionnement

Pour chaque solution étudiée, une estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement est demandée.

Les coûts d'investissement tiendront compte des coûts liés au matériel et des coûts liés aux installations, y compris les coûts afférents aux réseaux et aux acquisitions foncières.

Les coûts de fonctionnement tiendront compte des charges de fonctionnement (charges d'exploitation, charges de maintenance et de rénovation / remplacement de matériels) et des annuités d'emprunts.

Il est également demandé de fournir une estimation du nombre d'équivalents temps plein nécessaires au fonctionnement de l'infrastructure à débit de passagers égal.

3.2.3.2 Proposition de tarification et recettes

Le titulaire du présent contrat proposera des tarifications et les mesures d'accompagnement pour le stationnement sur le parking-relais et l'utilisation du moyen de transport. La possibilité de proposer un billet combiné TIS+desserte du massif, ou SNCF+desserte du massif sera également étudiée, ainsi que les différentes mesures

d'accompagnement qui pourront être mises en place pour améliorer l'attrait du système de transport en commun et la qualité du service, ainsi que son accès pour tous les usagers.

Chacune des mesures d'accompagnement sera évaluée en termes de coûts d'investissements et de fonctionnement (coût d'exploitation de l'appareil / fonction du nombre de jours d'exploitation retenu...) et d'impacts attendus sur les usagers.

L'enjeu est de proposer une tarification assurant des rentrées d'argent sans constituer un frein au développement touristique du massif.

Les recettes de fonctionnement seront établies à partir d'une étude de marché, permettant de quantifier et de qualifier les clientèles potentielles.

Le prestataire devra également identifier toutes des sources de financement possibles, en provenance des institutionnels ou de partenaires privés.

3.2.3.3 D'un point de vue micro économique

Après analyse des coûts d'investissement et de fonctionnement prévisionnels, ainsi que des recettes de fonctionnement, le prestataire dressera un bilan prévisionnel de fonctionnement.

Le maître d'ouvrage devra disposer d'un compte d'exploitation réaliste, afin de cerner l'économie générale pour chaque projet.

3.2.3.4 D'un point de vue macro-économique

En lien avec la partie « Benchmarking et retours d'expérience », le titulaire présentera 3 retours d'expériences sur des liaisons similaires. Il analysera, pour les 3 sites retenus, le contexte général, la typologie de la liaison (type, débit, ...), les contraintes liées à la réalisation puis à l'exploitation de l'appareil, les chiffres d'affaires générés, les charges d'exploitation, le ressenti du projet pour les acteurs locaux.

De plus, Il s'agira dans cette partie, à partir d'exemples similaires d'élargir l'analyse économique en prenant en compte les effets attendus de cette liaison sur le développement touristique (impact sur la fréquentation, développement d'activités et de prestations journalières...).

Un bilan des points forts et points faibles des différents matériels sera proposé.

Une analyse comparative mettra en avant les impacts attendus du projet en terme socio-économique, environnemental et d'équilibre financier pour la collectivité en comparant les reports de déplacements et les économies éventuelles attendues, notamment énergétiques.

3.2.3.5 Faisabilité administrative et juridique

Une analyse du foncier devra être réalisée en distinguant les espaces où le foncier est maîtrisé et ceux où il ne l'est pas pour :

- Le parking-relais,
- Les aménagements à réaliser dans le cadre de la mise en place d'une liaison entre le parking-relais et le massif du Haut-Kœnigsbourg,
- Le réaménagement de la partie sommitale.

Cette analyse concernera les terrains initialement envisagés par le Département ou tout autre terrain étudié et jugé intéressant pour l'implantation du parking-relais.

Le bureau d'études fournira une liste des contraintes environnementales et patrimoniales (site inscrit, Natura 2000, Monuments historiques...), d'urbanisme (Code de l'urbanisme, PLU ...) et de risques (PPR ...). Il précisera les procédures administratives à mettre en œuvre et les études complémentaires qu'il convient de mener.

Les contraintes à la réalisation des projets liées aux règles d'urbanisation en vigueur devront être portées à connaissance du maître d'ouvrage. De même, il s'agira de vérifier la compatibilité du projet avec le SCOT. Enfin, les servitudes existantes et la présence de risques naturels devront être identifiées.

3.2.3.6 Propositions des différents montages d'opération possibles

Les différents montages d'opération possibles tant pour l'investisseur que pour l'exploitant, seront présentés au maître d'ouvrage (concession, affermage, PPP, maîtrise d'ouvrage directe puis concession d'exploitation...).

La comparaison devra mettre en évidence les avantages et les inconvénients notamment au regard des critères suivants :

- moyens à mobiliser côté maîtrise d'ouvrage et identification des maîtres d'ouvrages potentiels
- maîtrise du contenu du projet (en termes qualitatifs)
- maîtrise du coût complet de l'opération
- maîtrise des délais de réalisation
- impact sur le financement de l'opération

3.3 Aide à la décision pour le choix entre deux scénarios

Dans la partie précédente, le prestataire aura étudié au moins quatre solutions de desserte du massif, ayant chacune ses spécificités techniques propres.

La présente partie de l'étude aura pour objectif de proposer une aide à la décision au Conseil Départemental, pour déterminer vers quel scénario devra s'orienter le projet. Pour chaque solution étudiée, devront être analysés :

- Le degré de réponse à chaque enjeu du territoire
- La compatibilité avec les différents publics et les différents usages

3.3.1 Liste des enjeux du territoire

Le projet d'implantation d'une infrastructure de transport en commun doit répondre au problème de saturation du stationnement aux abords du château, mais il doit aussi prendre en compte d'autres enjeux du territoire :

- Réactivation de la liaison ferrée de Bois l'Abbesse à Sélestat
- Mise en valeur touristique de Sélestat
- Articulation avec le futur PEM de Sélestat
- Articulation avec le réseau TIS de Sélestat
- Desserte de tous les sites du massif
- Grande accessibilité
- Compatibilité avec la stratégie de développement de l'offre culturelle du château
- Rayonnement touristique du château et du massif

Ces enjeux sont parfois contradictoires. En effet, à titre d'exemple, on présage qu'un accès au château par câble depuis Bois-l'Abbesse favorisera la réactivation de la liaison ferrée de Bois l'Abbesse à Sélestat, mais sera difficilement compatible avec la desserte de tous les sites du massif. Ou encore, un accès par la route depuis un parking-relais à proximité de l'autoroute favorisera la desserte de tous les sites du massif mais pas la mise en valeur touristique de Sélestat.

Chacun des enjeux tend plus ou moins vers un scénario orienté desserte touristique pure d'une part, ou insertion dans le système de mobilité locale d'autre part. Le projet ne pourra donc pas répondre à tous les enjeux.

Pour chacune des (au moins) quatre solutions proposées, le prestataire devra présenter dans quelle mesure la solution répond aux enjeux du territoire, et fournir une aide à la décision pour orienter le projet vers l'un des deux scénarios.

3.3.2 Liste des différents publics et usages

Les visiteurs du château (avec ou sans entrée payante) appartiennent à différentes catégories, qui n'ont pas les mêmes pratiques :

- Simple visite du château (1h30)
- Visite combinée au sommet : château plus une autre activité (restaurant, promenade, Edenbourg...) (3h)
- Visite combinée sur le massif : château + Volerie des aigles, Montagne des singes... (4h)
- Repas au restaurant du château
- Admirer la vue depuis le panorama (en journée ou en soirée)

- Prendre un verre au kiosque du panorama
- Randonner dans le massif
- Public en nombre pour un événement en soirée (soirée spéciale, concert...)
- Publics PMR (bus de personnes âgées notamment)
- Scolaires, groupes
- Tourisme motorisé (clubs de motards, rassemblements de voitures de collection, camping-cars)
- Cyclistes
- Tourisme itinérant en Alsace
- Compagnies de tourisme par car
- Séminaires d'entreprises

Chaque catégorie d'utilisateur n'est pas représentée dans les mêmes proportions. Le titulaire devra indiquer le degré de compatibilité de chaque solution étudiée avec les usages des catégories d'utilisateurs listées ci-dessus.

3.4 Réaménagement de la boucle sommitale

La mise en place d'une liaison entre un parking-relais et le massif du Haut-Kœnigsbourg vise à remplir plusieurs objectifs :

- Répondre au problème de stationnement sur la partie sommitale
- Réduire l'impact environnemental du tourisme dans le massif, lié à la circulation automobile
- Proposer un accès en transports en commun
- Réaménager la partie sommitale au profit des piétons et des cyclistes

Le prestataire présentera quatre scénarios d'aménagement de la boucle sommitale répondant à ces objectifs.

3.4.1 Maintenance de tout ou partie du parking sommital

Les quatre scénarios à étudier sont les suivants :

- Le maintien de tout ou partie du parking sommital en parallèle du parking-relais
- La fermeture progressive du parking sommital au profit du parking relais, avec une réflexion sur les délais
- La fermeture de tout ou partie du parking sommital dès l'ouverture du parking-relais
- Maintien de tout ou partie du parking sommital en dehors des heures d'ouverture du transport en commun

Ces scénarios devront être étudiés en tenant compte de l'impact sur la fréquentation touristique du massif.

Pour chaque scénario, des documents (plans, vues en coupe, etc...) seront à produire, pour présenter l'aménagement qu'il serait possible de réaliser.

3.4.2 Accès motorisé à la boucle sommitale

Dans le cas de la fermeture totale du parking sommital, une réflexion sera menée sur les conditions d'ouverture de la route de la boucle sommitale. De plus, le prestataire devra présenter la nécessité ou non d'avoir des autorisations d'accès à la boucle sommitale pour certaines catégories d'usagers, en plus de l'accès secours (livraisons, employés, PMR, groupes...).

3. Rendus attendus

4.1 Documents attendus

L'étude sera rendue en 1 exemplaire minute puis 3 exemplaires définitifs, plus un reproductible et autant sur support informatique. Une synthèse de l'étude en moins de 10 pages, présentant les principales recommandations, sera également fournie.

La présentation des solutions envisagées devra permettre de comparer aisément les différentes solutions entre elles. Une attention particulière sera apportée à ce point.

La partie présentant la faisabilité socio-économique prendra la forme d'une analyse comparative des différentes solutions.

Dans le cas d'un transport par câble, il est attendu des visuels permettant de rendre compte de l'intégration paysagère des solutions proposées. Ces visuels pourront être des photomontages, des modélisations 3D ou tout autre support.

4.2 Calendrier et phasage de mise en œuvre du projet jusqu'à la mise en exploitation

Le prestataire devra proposer un calendrier réaliste de l'opération, jusqu'à sa mise en exploitation, avec différentes hypothèses de phasage, à partir de la décision politique permise grâce à la présente étude.

Le planning proposé tiendra compte des études complémentaires à conduire et des délais de consultation nécessaires. Il tiendra également compte de toutes les contraintes réglementaires liées au projet (enquêtes publiques, délais pour la maîtrise du foncier, consultations pour la fourniture du matériel et des infrastructures, autorisations préalables à la mise en service...).

Un planning général pour chaque opération sera également remis au maître d'ouvrage faisant apparaître les différentes études à réaliser ainsi que les délais de procédures d'instructions correspondants. Il précisera également le calendrier des différents marchés d'études et de travaux (rédaction des marchés et notifications).

4. Éléments mis à disposition du prestataire

- Données de trafic du réseau départemental
- Présentation du château du Haut-Koenigsbourg (2019)
- Fiche projet portant sur la réfection du chemin principal d'accès au château (2019)
- Étude économique portant sur l'implantation du restaurant-boutique au château du Haut-Koenigsbourg (2019)
- Graphique présentant la fréquentation de la ligne touristique HK (ligne 500) (2018)
- Calendrier de passage de la ligne 500 (2018)
- Présentation portant sur l'expérimentation de desserte du château avec la navette Cristal de Lohr lors de la Soirée fantastique (2018)
- Rapport du Cerema portant sur des mesures extensométriques effectuées en 2015 et 2017 sur le mur soutenant la RD159 (2017)
- Étude d'opportunité de réorganisation du stationnement et du cheminement piéton sur le site du château du Haut-Koenigsbourg le long de la RD159 (2014)

5. Personnes à rencontrer dans le cadre de la mission

Le titulaire devra prendre attache des partenaires et acteurs qui participent à la réflexion sur le devenir du massif, en particulier les différentes communautés de communes, les mairies concernées, les offices de tourisme et de développement, les acteurs environnementaux et associatifs, les services déconcentrés de l'Etat, les services de la Région et des Départements.

6. Réunions

7.1 Réunions de travail ou de restitution

Des réunions de travail ou de restitution avec le maître d'ouvrage sont prévues tout au long de la présente étude à l'initiative du maître d'ouvrage. Le nombre de réunions à chiffrer dans l'offre est de 5. Chaque réunion complémentaire fera l'objet d'une rémunération spécifique.

7.2 Rencontres avec les acteurs du territoire

Trois rencontres avec les acteurs du territoire (cités au paragraphe 6.) seront à prévoir tout au long de la présente étude, à l'initiative du maître d'ouvrage. Chaque réunion complémentaire, à l'initiative du maître d'ouvrage, fera l'objet d'une rémunération spécifique.

7. Composition de l'équipe

L'équipe d'étude devra être composée de spécialistes transports et également de spécialistes de l'économie touristique.

Le candidat devra faire état de compétences dans les domaines suivants :

- Études de déplacement
- Technique et réglementation des transports
- Procédures réglementaires et administratives relatives à la création d'un transport en commun
- Étude multicritère et impacts socio-éco-touristique d'un système de transport
- Études environnementales et paysagères.

8. Délais de réalisation de la mission et phasage

Comme cela est précisé à l'article 3 de l'Acte d'Engagement, le délai d'établissement des études par le prestataire est fixé à 6 mois.

Le phasage prévisionnel est le suivant :

Phase 1 : Benchmarking et retours d'expériences, analyse des documents, préparation des solutions à étudier. Avril 2020.

Phase 2 : Enquête et état des lieux de l'accessibilité du massif du Haut-Koenigsbourg. Mai et Juin 2020.

Phase 3 : Étude des solutions de transport en commun, production. Juillet et août 2020.

Phase 4 : Rédaction finale et rendu. Septembre 2020.

Une réunion de travail est prévue entre chacune de ces phases, ainsi qu'une réunion de lancement avant la phase 1 et une réunion de restitution après la phase 4.

Annexe 2 :

Logotype de la Banque des territoires groupe Caisse des Dépôts

- Le logo identitaire est le bloc-marque



Sa hauteur minimum : 13 mm du haut au bas de l'hexagone.
Son espace de protection : il est intégré dans le logo (filet) et doit impérativement être respecté.
Il ne doit être ni altéré, ni déformé. C'est un ensemble immuable.

- Il existe un autre format : le logo carré



Sa longueur minimum : 20 mm (du G de GROUPE au S de DÉPÔTS).
Son espace de protection : il est intégré dans le logo (filet) et doit impérativement être respecté.
Il ne doit être ni altéré, ni déformé. C'est un ensemble immuable.

Annexe 3 :

Logotype de la Collectivité Européenne d'Alsace

Version simple sans contour

Ces versions du logo doivent être utilisées pour : les courriers, les notes, les rapports, les documents de travail...

L'usage de la version horizontale doit être privilégiée.

- Largeur à respecter, pour la version horizontale : A5=53mm, A4=75mm, A3=105mm
- Largeur à respecter, pour la version verticale : A5=25mm, A4=35mm, A3=50mm

Logo horizontal couleur :



Logo vertical couleur :



Logo horizontal monochrome :



Logo vertical monochrome :



Version horizontale

L'usage de la version horizontale doit être privilégiée.

Largeur à respecter, pour la version horizontale : A5=53mm, A4=75mm, A3=105mm

Sur fond blanc avec filet

Logo horizontal couleur sur fond blanc :



Logo horizontal monochrome sur fond blanc :



Sur fond couleur sans filet

Logo horizontal couleur sur fond couleur :



Logo horizontal monochrome sur fond couleur :



Version verticale

Largeur à respecter, pour la version verticale : A5=25mm, A4=35mm, A3=50mm

Sur fond blanc avec filet

Logo vertical couleur sur fond blanc :



Logo vertical monochrome sur fond blanc :



Sur fond couleur sans filet

Logo vertical couleur sur fond couleur :



Logo vertical monochrome sur fond couleur :



Contacts

Pour répondre aux **demandes de vos partenaires et/ou fournisseurs**, merci de les renvoyer vers le formulaire à remplir en ligne sur www.alsace.eu.

Pour toute autre **question relative à l'utilisation de cette charte et des logos**, merci de contacter : chartegraphique@alsace.eu

Annexe 4 : Budget de l'Étude et pourcentage de financement des différents partenaires du Bénéficiaire

Budget Etude Accessibilité Haut Koenigsbourg

	Montant	Taux
Département du Bas-Rhin	48100	70,63%
Banque des Territoires	20000€	29,37%
Total	68100€	100%