



Marché public de services

(prestations intellectuelles)

Procédure adaptée

Etude et accompagnement spécifique pour la mise en place de solutions nouvelles ou d'amélioration des mobilités dans le Perche (Perche d'Eure-et-Loir)

Règlement de consultation

Objet du marché

Etude visant à assister le Pôle Territorial du Perche d'Eure-et-Loir et ses communautés de communes membres en particulier, dans l'élaboration d'un diagnostic des mobilités, la définition d'un plan d'actions de mobilité rurale ciblé et l'accompagnement des collectivités, compte-tenu des choix devant être opérés consécutivement à la loi LOM, à la mise en place de solutions d'amélioration des mobilités. L'étude doit aboutir à la mise en place d'un Plan de Mobilité Rurale, véritable schéma directeur des mobilités pour les communautés de communes et le PETR du Perche d'Eure-et-Loir.

Date limite de réception des offres

Vendredi 10 juillet à 12h.

Adresse postale de remise : Pôle Territorial du Perche – 1 bis rue Doullay – 28400 Nogent-le-Rotrou

Contact : Jérôme CLEMENT, Pôle Territorial du Perche. Tél : 02.37.29.09.29. direction@perche28.fr

Article I – Description du marché

I.1 – Objet et forme de la consultation

Les prestations décrites dans le règlement portent sur une étude d'élaboration et de mise en place d'un Plan de Mobilité Rurale, véritable schéma directeur des mobilités pour les communautés de communes et le PETR du Perche d'Eure-et-Loir. Elles sont soumises aux règles des marchés publics dans le cadre d'un budget de dépenses inférieur à 50 000 € T.T.C.

I.2 - Durée d'exécution du marché

Le marché est conclu pour une durée maximale de 8 mois à compter de sa notification.

I.3 – Caractéristiques et validité de l'offre

Le marché est conclu à la suite d'une procédure adaptée conformément aux dispositions de l'article R. 2123-1 du code des marchés publics.

Le marché est fractionné : une tranche ferme et une tranche optionnelle.

Le marché n'est pas alloti.

Le prix proposé par le candidat est global et forfaitaire. Ce prix intègre les frais de déplacements (entretiens, réunions...) nécessaires à la bonne conduite de la prestation, la fourniture des rapports de chaque partie et la reproduction des documents dans le cadre des réunions d'étape.

Le délai de validité des offres est fixé à **90 jours** à compter de la date de remise des offres. Il pourra être prolongé de 90 jours si nécessaire, après accord des deux parties.

Article II – Caractéristiques de la prestation

II.1 - Localisation du marché

La prestation sera réalisée sur le territoire du Pôle Territorial du Perche d'Eure-et-Loir (l'analyse comprendra également les interconnexions de ce territoire avec ses territoires limitrophes en matière de mobilité et de transport, y compris la Région parisienne). Les autres collectivités ou structures d'ingénierie intervenantes sur le territoire du Perche d'Eure-et-Loir devront être intégrées, au champ d'analyse de l'étude, par le titulaire du marché (Communautés de communes, villes principales dont la ville centre Nogent-le-Rotrou, Conseil régional du Centre- val de Loire, Conseil général d'Eure-et-Loir et ses satellites, chambres consulaires, Parc Naturel Régional du Perche etc ...).

II.2 – La démarche

Un enjeu fort en matière de mobilité ...

Quoique traversé par de grands axes de communication qui le relie à la capitale et au Grand Ouest, le Perche ne dispose pas lui-même de moyens de transports internes très développés pour sa population peu dense et dispersée. Les seuls transports accessibles « tous publics » sont ceux constitués par le réseau régional de bus REMI et le Transport à la demande REMI +, ainsi que le réseau ferroviaire.

Des problématiques d'accès intra territoires existent, en matière de services pour certains publics notamment âgés (Santé, commerces...) ou jeunes (activités, formation/emploi...), alors que de premières expérimentations ont permis de vérifier leur appétence pour les solutions de transports alternatives.

Bien que des solutions mobiles complémentaires aux transports en commun ou alternatives aux déplacements individuels se développent en agglomération ou sur de nombreux territoires, le Perche pourrait subir un déficit d'attractivité en ne proposant pas ce type d'offres (peu de solutions alternatives pour les résidents secondaires, visiteurs, acteurs économiques ...).

Enfin, la majorité des flux domicile/travail sont essentiellement internes au territoire et ainsi peu exercés en transport en commun. Aussi, la mobilité représente un poste de dépense croissant dans le budget des ménages modestes et un enjeu en matière environnemental pour un territoire préservé et classé Parc Naturel Régional.

Le projet consiste à réaliser un plan d'actions concrètes et « ciblées » pour améliorer le transport des habitants au quotidien (notamment les déplacements privés en direction des commerces locaux, des professionnels de santé ainsi que pour la pratique des activités culturelles et sportives), dans une logique « mieux car plus performants, et moins d'impact sur l'environnement » :

Mieux : permettre la structuration des mobilités à l'échelle du bassin de vie du PETER Perche par des réponses adaptées au contexte rural (analyse des besoins, projets adaptés aux usages réels et planifiés en lien avec les démarches d'urbanisme telles que le SCoT et les PLUI (en cours d'élaboration) et les programmes de développement tels qu'Action Cœur de ville (en cours à Nogent-le-Rotrou) et Territoire d'industrie (programme interrégional à l'échelle de la Vallée de l'Huisne entre Nogent-le-Rotrou et la Ferté-Bernard).

Moins : en lien avec le Plan Climat, lorsque cela est possible et réaliste, diminuer les déplacements et/ou encourager les recours aux mobilités moins polluantes et/ou économes en énergie.

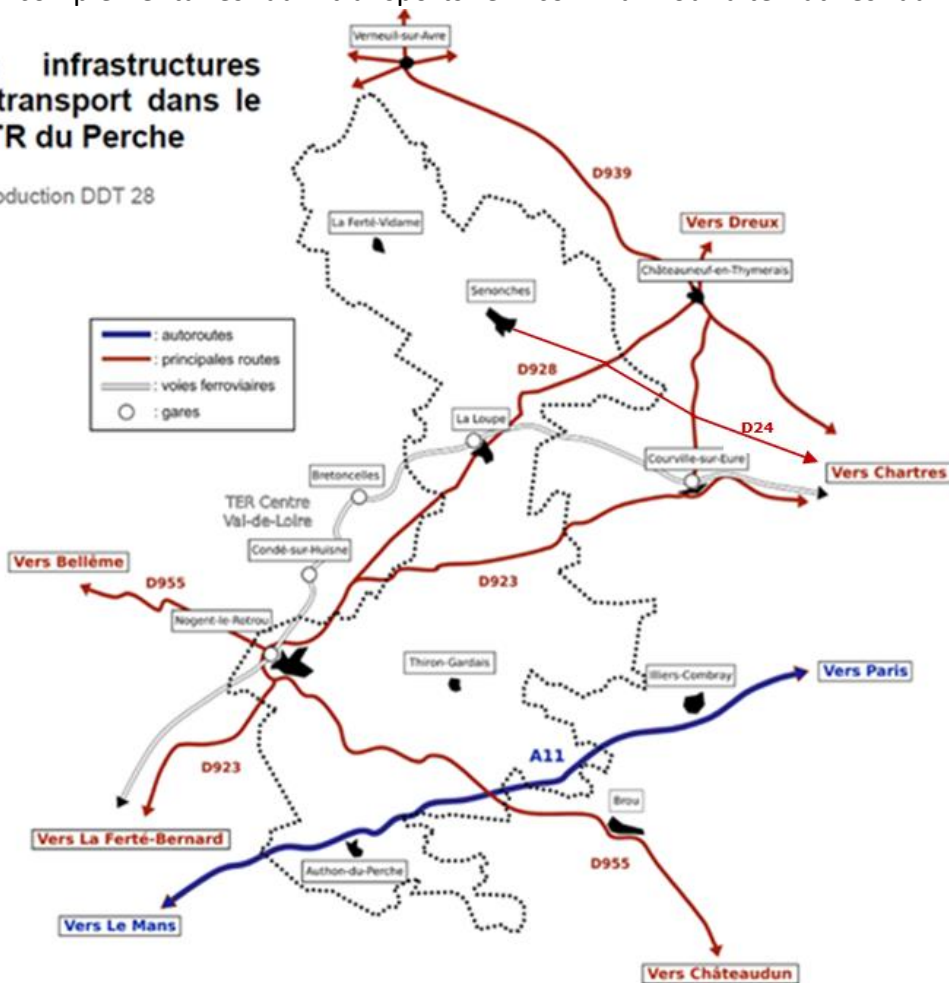
II.3. Les objectifs

Suite à la prise de compétence « étude mobilité » en 2019, les élus du Pôle Territorial du Perche ont décidé d'inscrire au budget 2020, la réalisation d'un Plan de mobilité rurale véritable schéma directeur des mobilités.

Dans la continuité du SCoT, celui-ci doit faciliter la détermination et la hiérarchisation territoriale :

Les infrastructures de transport dans le PETER du Perche

Production DDT 28



- Des besoins de nos habitants et de nos acteurs économiques en matière de transport et d'envisager, au-delà de l'optimisation des solutions existantes, des mobilités nouvelles voire alternatives.
- De la réalisation d'un programme d'actions ciblées et territorialisées (échelle communauté de communes, échelle PETR/bassins de mobilité). Celui-ci devra pendant l'étude et/ou à terme, encourager le management de la mobilité sur le territoire, tout en prenant en compte l'impact induit par les nouvelles dispositions de la loi d'orientation des mobilités récemment promulguée.

Ainsi, le plan de mobilité rural du Perche concourra à :

- Favoriser une mobilité organisée, maîtrisée et durable permettant de développer l'accessibilité et la qualité de vie du territoire. Il s'agit en priorité de permettre aux habitants qui en éprouvent le besoin, de disposer d'un système de transport individuel et collectif pour faire les courses, aller au marché, se rendre chez les professionnels de santé, faciliter les pratiques culturelles et sportives...
- Organiser les déplacements « tous modes » sur l'ensemble du territoire du Perche d'Eure-et-Loir
- Donner aux Communautés de Communes (et aux porteurs de projets identifiés) une vision claire de la mise en œuvre des actions prévues par le schéma et de l'impact d'une compétence AOM
- Poser les bases d'un partenariat fort avec les autorités organisatrices de transports du territoire et des bassins de vie environnant

II.4. La mise en œuvre de la prestation

Définition et mise en œuvre opérationnelle d'un plan d'actions territorial en faveur des mobilités tenant compte des besoins avérés par publics cibles d'une part et des flux réellement observés d'autre part. Une approche par communautés de communes membres et à l'échelle du Pôle territorial du Perche d'Eure-et-Loir, voire bassin de mobilité (cf. Loi LOM) est incontournable.

Le caractère opérationnel (réponse aux besoins identifiés, faisabilité technique et financière) étant primordial, le marché proposé est découpé en deux tranches pour permettre l'accompagnement des porteurs de projets, notamment publics, à la mise en œuvre des opérations retenues.

Des cartes d'enjeux devront venir illustrer chaque étape afin de faire ressortir les atouts et les contraintes par rapport aux différents scénarii envisagés.

Tranche ferme :

Phase 1 : Diagnostic (analyse du système de déplacement et concertation)

L'étude mobilité doit comporter au préalable un état des lieux exhaustif de l'offre de transports de personnes et de marchandises existante sur le territoire. Une analyse précise et actualisée des flux et une étude des besoins selon les différents publics (salariés et chefs d'entreprises, personnes âgées et personnes à mobilité réduite, écoliers, collégiens, lycéens et étudiants, visiteurs et résidents secondaires ...) doivent également venir enrichir le diagnostic.

Le diagnostic comprendra par conséquent deux parties, lesquelles comprendront a minima les éléments suivants :

Partie 1 : état des lieux quantitatif et qualitatif de l'offre de transport, publique et privé

- le réseau routier (état, fréquentation, accessibilité)
- l'organisation de la desserte des réseaux de transports collectifs (dispositifs classiques comme les lignes ferroviaires et lignes de bus, l'organisation des services de transport scolaire, gares et points d'arrêts, leur niveau d'accessibilité et les tarifs pratiqués) et individuels (et semi-individuels) comme le covoiturage,

l'autopartage, ou le système de transport à la demande (sur la base du transport privé dont l'expérience des Libellules) ...

- le réseau « modes doux » (pistes cyclables, voies vertes, piétons...)
- l'identification des liaisons entre les différents modes de transport et des pôles potentiels intermodaux (outre les gares, bien identifier les sites à enjeux tels que les équipements structurants et les pôles d'activités générateurs de flux ...)
- la qualité du maillage, la complémentarité/concurrence des réseaux et des différents modes de transport, les secteurs à enjeux...
- les divers modes de transport de marchandises et de la production industrielle locale
- le niveau d'information sur les divers modes de transport (horaires, arrêts...) sur le territoire
- le recueil et l'analyse des projets en cours en matière de transport par les acteurs du territoire (CDC, communes, associations notamment dans le secteur social, et entreprises privées ...)
- analyse des solutions existantes pour les déplacements courts (accès aux commerces, marchés, services de santé, pratiques culturelles et sportives, accueils de loisirs) eu égard aux coûts envisageables pour les populations concernées
- analyse des ressources techniques et financières de l'offre de transport actuelle (outre les subventions mobilisables, analyse du potentiel fiscal local via la mobilisation du versement mobilité / nombre d'entreprises de plus de 10 salariés)

NB : le bureau d'étude veillera à mettre en lumière les différents bassins de mobilité du Perche d'Eure-et-Loir. Une cartographie précise devra permettre de transcrire les données analysées (échelle PETR et ou bassins de mobilité, ainsi que par Communautés de communes).

Partie 2 : analyse actuelle et prospective des flux et des besoins de déplacements

- les flux sortants, entrants et internes de marchandises et de personnes
- les motifs de déplacements (déplacements professionnels, loisirs, achats...)
- la hiérarchisation du réseau (axes dits structurants, axes d'intérêt intra communal, etc.) et la répartition modale (ferroviaire, routier en voiture particulière, routier en bus, routier en transport spécifique comme le transport à la demande, modes doux...)
- les flux de marchandises et notamment de production industrielle sur le territoire
- le recensement des besoins et des attentes de la population en matière de déplacements, et ceux des entreprises en matière de transports de marchandises
- la possibilité de mobiliser les moyens de transport existants (ex : lignes de bus et ferroviaires régulières, le transport scolaire...) de façon plus large et diversifiée (accès aux services... calibrage des véhicules adapté à des horaires et des publics différents...) et détermination de la stratégie en découlant
- l'identification des manques et des obstacles en matière de mobilité / aux solutions existantes pour les déplacements courts (accès aux commerces, marchés, services de santé, pratiques culturelles et sportives, accueils de loisirs) eu égard aux coûts envisageables pour les populations concernées
- le recueil des avis des divers acteurs du transport sur le territoire (Autorités Organisatrices de Transport, maires, associations, usagers...) à travers des entretiens individuels et/ou sous la forme d'une réunion publique.

Sur la base du diagnostic partagé en comité de pilotage (et en concertation en réunions publiques et/ou avec un panel d'usagers), le prestataire retenu accompagnera le comité dans la définition d'axes stratégiques permettant d'orienter, de façon prioritaire (hiérarchiser), la détermination du programme d'actions du plan de mobilité rurale.

NB : Une cartographie précise devra permettre de transcrire les données analysées (échelle PETR et/ou bassins de mobilité, ainsi que par Communautés de communes).

Phase 2 : Plan d'actions/schéma directeur des mobilités

À partir du diagnostic partagé et allant dans le sens des orientations et des objectifs définis préalablement, un programme visant à créer les conditions d'une meilleure mobilité et qui plus est durable, sera proposé par le bureau d'étude sous forme de fiches actions. Le programme d'actions se voudra ciblé, réaliste et à la faisabilité financière et technique avérée, de nature à formuler des scenarii prospectifs d'organisation des déplacements.

Chaque fiche-actions mentionnera notamment :

- un descriptif des actions en s'appuyant sur les données issues du diagnostic,
- la maîtrise d'ouvrage potentielle,
- les partenariats techniques, juridiques et financiers possibles
- le coût de chaque action et les aides publiques éventuelles, (notamment au regard du versement mobilité analysé)
- un échéancier de réalisation,
- les propositions d'outils de communication et d'information autour des actions prévues,
- une méthodologie d'évaluation environnementale,
- la méthode de pilotage, de suivi et d'évaluation des actions.

La réalisation de fiches-actions permettra de mieux comprendre en quoi les différentes préconisations ainsi formulées sont importantes pour le développement durable et cohérent du territoire. En outre, elles contribueront à accompagner techniquement les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre de leurs actions. Ce travail permettra par conséquent d'aboutir à la définition d'un schéma directeur du territoire du Perche d'Eure-et-Loir et de ses communautés de communes membres organisant les mobilités, comprenant une synthèse du diagnostic et la proposition de fiches-actions par ordre de priorité.

Phase 3 : Impact juridique et financier pour les collectivités locales

A ce stade, une analyse précise de l'impact juridique et financier sera menée pour mesurer l'impact des solutions pour les maîtres d'ouvrage identifiés (cf. transferts de charges, compétences... cf Loi LOM 2019), et notamment la nécessité de devenir AOM ou pas au regard des échéances dictées par la loi LOM (décembre 2020 ou 2021, ces échéances étant susceptibles de report en raison de la crise sanitaire COVID-19).

Tranche optionnelle :

Phase 4 : Accompagnement spécifique à la mise en place de solutions nouvelles et d'amélioration des mobilités ou d'un choix de scénario retenu

Compte-tenu des actions validées dans le plan d'actions et de leurs complexités éventuelles (montage spécifique, échelle géographique, multiplicité d'acteurs/opérateurs n'étant pas forcément localisés sur le territoire du Perche d'Eure-et-Loir), un accompagnement particulier pourrait être sollicité pour quelques projets ou la mise en place d'un scénario retenu.

Quand bien même cette tranche est optionnelle, le bureau d'étude « candidat » est invité, dès la proposition commerciale, à formuler des modalités de mise en œuvre de cette phase.

Le Comité de pilotage (composé d'élus des communautés de communes et du PETR, de la Région et des représentants des usagers) donnera son avis sur les (trois + une) parties de l'étude. Sa validation à chaque fin de phase permettra le passage à la phase suivante de la mission.

Chaque phase devra faire l'objet d'un rapport intermédiaire et d'une présentation orale au Comité de pilotage par la personne techniquement en charge de l'étude.

Les dossiers intermédiaires et le rapport final de cette étude seront remis à chaque fois en 3 exemplaires imprimés (dont un reproductible) et numériques exploitables par les destinataires de l'étude.

Il est entendu que :

1. Le PETR n'a qu'une compétence « mobilité » réduite au pilotage de l'étude et à l'accompagnement des projets locaux. Les collectivités et les communautés de communes sont les seules en capacité de se constituer en AOM (sauf décision ultérieure des communautés de membres de transférer cette compétence au PETR).
2. Le plan de mobilité rural devra être conçu en tenant compte des autres documents de planification et de programmation en cours de réalisation ou de finalisation (Schéma de Cohérence Territoriale au stade du DOO, Plan Climat Air Energie Territorial au stade finalisation du programme d'actions) etc... Il ne devra pas omettre les interconnexions du Perche d'Eure-et-Loir avec ses territoires limitrophes (tels que l'Orne, la Sarthe et l'île de France...) et notamment les réflexions et projets « mobilité » mis en place (ex : mouv'n go Le Mans/La Ferté-Bernard).
3. Les élus du PETR et des communautés de communes membres se réservent la possibilité de « déclencher » la Tranche conditionnelle précitée, en cours d'étude (au fil de l'eau), afin d'accélérer la mise en place de projets, en cours ou imminents, concourants à la stratégie « mobilité » du territoire.

Le marché est conclu pour une durée maximale de 8 mois à compter de sa notification.

Calendrier prévisionnel (8 mois) :

Juin – Consultation des BE

Juillet 2020 – choix des offres

Juillet Octobre 2020- Diagnostic

Novembre Stratégie

Décembre à février 2021 – Programme d’actions / Analyse juridico-financière

Article III – Conditions de la consultation

III.1 – Variantes et options

Les variantes sont autorisées. Il n’y a pas d’option.

III.2 – Langue et unité monétaire

Les offres des candidats doivent être réalisées en français. L’unité monétaire est l’euro.

III.3 – Mode de dévolution du marché

Les candidats peuvent répondre seuls à la commande ou sous la forme d’un groupement momentané d’opérateurs économiques.

III.4 – Pièces constitutives du dossier de consultation des entreprises

1/ Le règlement de consultation.

2/ Le cahier des charges

3/ L’acte d’engagement comprenant :

- en annexe 1 : la décomposition du prix global et forfaitaire et de la durée de la prestation ;
- en annexe 2 : la répartition des prestations (en cas de groupement).

III.5 – Contenu des plis

Le dossier à remettre par les candidats devra contenir les éléments suivants :

A) Au titre de la candidature :

- ▶ La lettre de candidature ;
- ▶ La déclaration du candidat ;
- ▶ Une liste des principaux services exécutés, indiquant notamment le montant, la date et le destinataire public ou privé (limitée aux trois dernières années) ;

B) Au titre de l’offre

- ▶ Le cahier des charges daté et signé ;
- ▶ L’acte d’engagement complété, daté et signé ;
- ▶ La décomposition du prix global et forfaitaire (en annexe 1 de l’acte d’engagement) ;
- ▶ En cas de groupement, l’annexe 2 complétée de l’acte d’engagement (répartition des prestations) ;
- ▶ Une note méthodologique comportant :

- La proposition détaillée du candidat pour répondre à la demande du présent marché (veiller à la correspondance avec les différentes parties de la mission souhaitée et décrite dans le présent règlement et dans le cahier des charges, préciser les compétences mobilisées en matière juridique et financière, les supports/techniques d'animation utilisés...)
 - Le calendrier proposé pour la réalisation de la prestation,
 - Les CV des membres de l'équipe qui seront chargés de l'exécution du marché,
- La copie du ou des jugements prononcés en cas de redressement judiciaire ;
- Un relevé d'identité bancaire ou postal.

III.6 – Remise des plis

Les offres seront remises dans une enveloppe papier pour le **Vendredi 10 juillet 2020, à 12h.**

Les offres seront remises par voie postale (recommandé avec accusé de réception) ou déposées contre récépissé de dépôt dans les locaux du Pôle Territorial du Perche d'Eure-et-Loir :

Pôle Territorial du Perche d'Eure-et-Loir
(PETR Perche d'Eure-et-Loir)
1, bis rue Doullay – 28400 Nogent-le-Rotrou
Tél. : 02 37 29 09 29 – Mail : direction@perche28.fr

Des renseignements pourront être demandés jusqu'à 3 jours avant la date de remise des offres.

Informations techniques :

Jérôme CLEMENT (Directeur)

Tél. : 02 37 29 09 29 – Mail : direction@perche28.fr

III.7 – Audition et négociation

L'analyse des propositions sera effectuée au regard des critères de sélection des offres définis à l'article 3.8 du présent règlement de consultation par les services du pouvoir adjudicateur.

Le pouvoir adjudicateur convoquera les candidats présélectionnés pour un entretien de négociation mené par visioconférence en raison de la crise sanitaire actuelle **le vendredi 10 juillet 2020, après-midi.**

Les candidats reçus en entretien devront être les personnes en charge directe de la réalisation de l'étude.

III.8 – Critères d'attribution

Après analyse des offres et éventuelle audition des candidats, le Pôle Territorial du Perche choisira l'offre d'accompagnement la plus avantageuse en tenant compte des critères suivants :

1/ Qualité pédagogique de l'offre : 40 %.

- Méthodologie proposée et compréhension des enjeux de la commande (20/100).
- Les moyens mis en œuvre pour assurer les délais (20/100).

2/ Compétences (cv de l'équipe ou de la personne en charge du projet) 20 %.

3/ Prix des prestations : 40 %.

III.9 – Document à produire par le candidat dont l'offre est jugée la plus avantageuse

Le dossier à remettre par le candidat retenu devra contenir les éléments suivants (à transmettre dans un délai de 5 jours à compter de l'annonce par le PETR de la sélection du bureau d'étude) :

Dans tous les cas :

- ▶ Une attestation de fourniture de déclarations sociales émanant de l'organisme de protection sociale chargé du recouvrement des cotisations et des contributions sociales datant de moins de 6 mois (article D 8222-5-1°-a du code du travail).
- ▶ Une attestation sur l'honneur du dépôt auprès de l'administration fiscale, à la date de l'attestation, de l'ensemble des déclarations fiscales obligatoires (article D 8222-5-1°-b du code du travail).
- ▶ Les attestations et certificats délivrés par les administrations et organismes compétents prouvant que les obligations fiscales et sociales ont été satisfaites ou l'état annuel des certificats reçus (formulaire NOT12).

Dans le cas où l'immatriculation de l'entreprise au Registre du Commerce et des Sociétés (RCS) ou au Répertoire des Métiers (RM) est obligatoire, ou lorsqu'il s'agit d'une profession réglementée, l'un des documents suivants (article D 8222-5-2° du code du travail) :

- ▶ Un extrait de l'inscription au RCS (K ou K-bis), délivré par les services du greffe du tribunal de commerce et datant de moins de 3 mois.
- ▶ Une carte d'identification justifiant de l'inscription au RM.
- ▶ Un devis, un document publicitaire ou une correspondance professionnelle, à condition qu'y soient mentionnés le nom ou la dénomination sociale, l'adresse complète et le numéro d'immatriculation au RCS ou au RM ou à une liste ou un tableau d'un ordre professionnel, ou la référence de l'agrément délivré par l'autorité compétente.
- ▶ Un récépissé du dépôt de déclaration auprès d'un centre de formalités des entreprises pour les personnes en cours d'inscription.

Dans le cas où il n'est pas tenu de s'immatriculer au RCS ou au RM et n'est pas en mesure de produire un extrait K ou K-bis ou une carte d'identification justifiant de son inscription au RM, le candidat individuel ou le membre du groupement doit produire le récépissé du dépôt de déclaration auprès d'un centre de formalités des entreprises (article D 8222 -5-1°-b du code du travail).

Fait en deux exemplaires originaux,
À....., le.....

*Signature du candidat et cachet de la société
précédés de la mention manuscrite « lu et approuvé ».*