

**COMMUNAUTE DE COMMUNES
DESVRES SAMER**

Marché de prestations intellectuelles

Assistance à l'élaboration
d'un Plan de Mobilité Simplifié et
d'un Schéma Directeur « Vélo »
sur le territoire de la Communauté de
Communes de Desvres - Samer

Cahier des Clauses Techniques Particulières

Pouvoir adjudicateur

COMMUNAUTE DE COMMUNES DESVRES SAMER

41 RUE DES POTIERS 62240 DESVRES

Téléphone : 03.21.92.07.20.

Courriel : julien.bailleul@cc-desvressamer.fr

Heures d'ouverture : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17H00

Sommaire

Article 1 : Objet de la demande	3
Article 2 : Cadre général de la consultation	3
2.1. Présentation de la Communauté de Communes	3
2.2. Contexte du projet	4
a. Etat des lieux	4
b. Politiques publiques	6
Article 3 : Objet de la consultation.....	8
3.1. Objectifs de l'étude	8
a. Le Plan de Mobilité Simplifié.....	8
b. Le Schéma Directeur Vélo	9
3.2. Attendus de l'étude et phasage.....	10
Article 4 : Conduite de l'étude.....	15
4.1. Planning prévisionnel de l'étude	15
4.2. Comités techniques et de pilotage.....	16
4.3. Type de marché.....	17
4.4. Documents à disposition.....	17
4.5. Livrables attendus	18
Article 5 : Informations aux candidats	18
5.1. Durée du marché	18
5.2. Compétences indispensables.....	19
5.3. Analyse des offres	19
5.4. Mémoire technique et composition de l'équipe.....	19
5.5. Résiliation :	19
5.6. Pénalités et litiges :	20
5.7. Fin du présent marché et dérogations :	20
5.8. Délai de remise des offres :	21

Article 1 : Objet de la demande

Le présent marché a pour objet la réalisation d'une étude globale sur les modes de déplacement sur le territoire de la Communauté de Communes de Desvres – Samer (CCDS) pour tendre vers une mobilité plus durable mais adaptée aux enjeux locaux. Parmi les solutions envisagées, la pratique actuelle et potentielle du vélo sur le territoire devra faire l'objet d'une étude plus spécifique. Sa finalité est l'élaboration d'un schéma directeur intégrant l'ensemble des actions à réaliser pour développer l'usage du vélo. Il comprendra notamment un diagnostic initial, un programme pluriannuel d'investissement et un programme d'animations visant à favoriser l'usage du vélo. Ce document servira de socle à l'action de la collectivité pour le déploiement d'un réseau de pistes et d'aménagements cyclables à l'échelle des 31 communes de la CCDS. Des interconnexions avec les territoires voisins seront envisagées en fonction des opportunités, et l'attrait touristique des aménagements proposés devra également être étudié.

Ce marché intervient dans le cadre d'une impulsion politique locale visant à favoriser les proximités et les mobilités moins carbonées. Le Plan de Mobilité Simplifié doit permettre de dégager une vision globale des enjeux, et le schéma directeur « vélo » doit constituer une première réponse concrète aux enjeux identifiés. Il vise à favoriser son usage, d'un point de vue utilitaire et touristique et d'y développer une « culture vélo».

Cette démarche s'inscrit plus globalement dans le cadre du Plan Climat, Air, Energie établi pour le territoire de la CCDS, et des incitations à développer la pratique des mobilités actives et durables au niveau national.

Article 2 : Cadre général de la consultation

2.1. Présentation de la Communauté de Communes

La CCDS regroupe 31 communes s'étendant sur 24.490 ha et compte environ 23 225 habitants (INSEE 2018).

C'est un territoire à dominante rurale, particulièrement attractif pour les agglomérations du Boulonnais, du Calaisis et de l'Audomarois.

Au regard de sa situation géographique, la CCDS est tournée vers l'agglomération de Boulogne-sur-Mer, elle fait partie du Syndicat Mixte du SCOT du Boulonnais et est entièrement incluse dans le Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale.

Sur le plan de la population, il s'agit de l'un des territoires des Hauts-de-France qui a le plus évolué avec une augmentation **moyenne de 0,1% par an entre 2008 et 2018**.

La CCDS en quelques chiffres

- 31 communes : Alincthun, Bellebrune, Belle et Houlefort, Bournonville, Brunembert, Carly, Colembert, Courset, Crémarest, Desvres, Doudeauville, Halinghen, Henneveux, Lacres, Le Wast, Longfossé, Longueville, Lottinghen, Menneville, Nabringhen, Quesques, Questrecques, Saint Martin Choquel, Samer, Selles, Senlecques, Tingry, Verlincthun, Vieil Moutier, Wierre au Bois, Wirwignes.

- Population de la commune la plus importante, Desvres : 5190 habitants

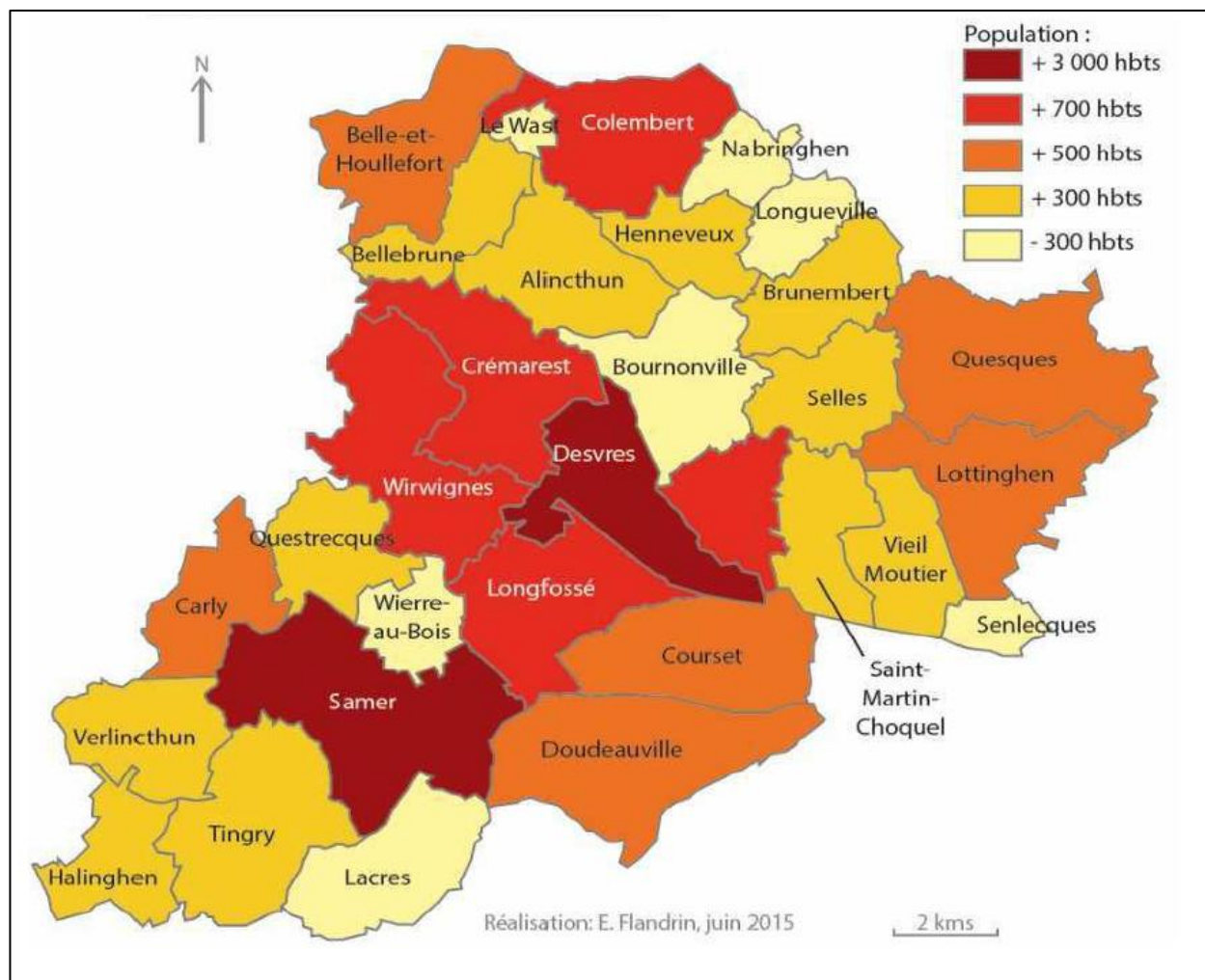
- Population de la commune la moins importante, Longueville : 128 habitants

- 52 élus communautaires

Cet afflux de population engendre des changements importants sur le territoire, impactant son attractivité et son développement.

Le territoire de la Communauté de Communes de Desvres-Samer est occupé à 75 % par des espaces agricoles. L'agriculture structure l'économie du territoire, elle est aussi fortement associée à sa haute valeur paysagère.

La CCDS a pour objet d'associer les communes membres au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace.



2.2. Contexte du projet

a. Etat des lieux

La CCDS se situe à l'ouest du département du Pas-de-Calais, à proximité de la frange littorale de Boulogne-sur-Mer. Elle est pour partie incluse au sein du territoire du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale. Son territoire s'étend sur 24 490 ha et compte environ 24 000 habitants. C'est un territoire à forte dominante rurale, marqué par un paysage bocager et un relief vallonné.

La CCDS se situe à proximité de grands pôles urbains, tels que Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer, situé à moins de 30 minutes de route, mais aussi Calais et Dunkerque. C'est un territoire attractif pour une population cherchant un lieu

de vie à dominante rurale mais travaillant dans des pôles plus urbains. Ainsi, un tiers des actifs vivant au sein d'une commune de la CCDS travaille en dehors de la CCDS.

Le territoire est en partie traversé par 2 axes routiers principaux :

- L'autoroute A16, qui longe l'ouest de la CCDS, et permet de relier Paris à la Belgique en longeant le littoral du Nord – Pas de Calais.
- La route nationale RN42, qui traverse le nord de la CCDS, et relie Boulogne – sur – Mer à Saint – Omer (et permet l'accès à l'autoroute A26, reliant Calais à Troyes)

Ces axes permettent des déplacements locaux (la RN42 notamment, qui n'est pas soumise à péage) et régionaux. D'autres axes, secondaires, permettent un lien viaire avec les territoires alentours. Enfin, de nombreuses départementales et voies locales permettent le lien entre les différentes communes de la CCDS, toutes facilement accessibles en voiture malgré la distance entre chaque bourg.

Concernant les transports en commun, la CCDS est desservie en partie par 2 lignes du réseau de bus OSCAR, le réseau de transport interurbain du Pas – de – Calais. Elles sont exploitées par le transporteur Moleux :

- La ligne 428 reliant Boulogne – sur – Mer et Licques
- La ligne 429 reliant Boulogne – sur – Mer, Samer, et Desvres

3 aires de covoiturage sont recensées sur le territoire de la CCDS :

- A Colembert, depuis 2015, avec 48 places
- A Longfossé, depuis 2016, avec 42 places
- A Samer, depuis 2018, avec 44 places

Parmi les réalisations récentes de la CCDS en termes de mobilité, 10 bornes de recharge de véhicules électriques ont été installées sur le territoire. Pour les trois prochaines années, neuf emplacements supplémentaires sont à l'étude sur d'autres communes du territoire. Ainsi, 17 communes seront couvertes par au moins une borne.

PHASE 1 - 2022

Alincthun 1 Maison de la petite enfance ZAL Les Pichottes;

Alincthun 2 Route de Desvres / Parking école

Brunembert Parking Cheval blanc

Quesques Le Béguinage, rue des Bidalanches

Wirwignes Ecole

Desvres 1 Place Léon Blum

Desvres 2 Complexe Naturéo

Samer 1 Maison du cheval

Samer 2 Autopartage Place de l'abbaye

Desvres Autopartage Maison petite enfance

Par ailleurs, trois véhicules électriques vont être mis à disposition en autopartage dans les communes centres (Desvres et Samer). L'objectif est de permettre de lever des freins à l'achat d'un véhicule électrique automatique par les particuliers tout en favorisant la mobilité aux habitants les plus modestes du territoire.

La CCDS dispose sur son territoire de nombreux chemins de randonnées pédestres, VTT, cyclo et équestres. La pratique récréative et sportive de ces modes de mobilité douce est donc possible à divers endroits du territoire. Toutefois, aucun aménagement de piste cyclable, à dominante plus utilitaire donc, n'existe sur le territoire de la CCDS. Les voies reliant les communes entre elles sont quasi-exclusivement utilisées par les véhicules motorisés et l'absence d'aménagement cyclables ne facilite pas leur usage par les vélos. En dehors des pratiques sportives (vélo route, randonnée et VTT), l'usage du vélo est aujourd'hui principalement cantonné à de courtes distances, intra-muros, sur les voies destinées aux véhicules à moteur et sans aménagement particulier.

b. Politiques publiques

En 2021, la CCDS s'est saisie de la compétence mobilité et est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour son territoire, en vertu des dispositions de l'article L. 1231-1 du code des transports modifiées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

Les AOM, dont les missions ont été précisées par la LOM, ont la capacité à organiser un ou plusieurs des services suivants sur leur territoire, le ressort territorial :

- des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande ;
- des services de transport scolaire ;
- des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes
- des services de mobilité solidaire ;
- des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux,..) ;
- des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Elles peuvent également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Elles se distinguent de la région, AOM régionale (AOMR) qui est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM).

Pour la mise en œuvre de cette compétence, les AOM peuvent élaborer un plan de mobilité (PDM), document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial. Le PDM est obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les AOM non soumises à PDM obligatoire ont la possibilité de mettre en place un PDM simplifié (PDMS), version allégée du PDM.

Les AOM ont l'obligation d'instaurer un comité des partenaires, associant a minima des représentants d'usagers/d'habitants et des représentants des employeurs de façon à les associer à la politique de mobilité conduite sur le territoire.

Ainsi, au titre de cette compétence, la CCDS associera son « comité des partenaires » composé d'élus, d'usagers et de leurs représentants, d'employeurs et de leurs représentants, des opérateurs du territoire et de services déconcentrés de l'Etat à l'élaboration de cette étude. Ainsi il est attendu du prestataire une qualité de présentation et d'écoute, ainsi qu'une bonne connaissance territoriale favorisant l'appropriation du sujet par ce comité qui tiendra un rôle important dans l'animation du plan d'actions qui sera élaboré.

La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015 consacre son titre 8 à « la transition énergétique dans les territoires ». Le lieu de l'action est alors défini : le territoire, là où sont réunis tous les acteurs (élus, citoyens, entreprises, associations...). Autant de forces vives qui ont entre leurs mains les cartes pour relever le défi de la lutte contre le changement climatique. Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) est un véritable projet territorial de développement durable et se veut synonyme d'attractivité et de qualité de vie. Associé à la Communauté d'Agglomération du Boulonnais et à la Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps au sein du Pays Boulonnais, la CCDS a ainsi élaboré sa stratégie Air, Energie, Climat pour la période 2021 – 2026.

Parmi les 6 orientations fixées pour le territoire, il s'agit notamment de « Favoriser les proximités et les mobilités moins carbonées ». Voici la synthèse des objectifs et actions retenues dans ce cadre.

Favoriser les proximités et les mobilités moins carbonées		
OBJECTIF		ACTION
MAINTENIR, SECURISER ET DEVELOPPER LES MOBILITES DURABLES ET ALTERNATIVES AVEC DES CONTINUITES ENTRE LES TERRITOIRES DU PAYS BOULONNAIS	40	Structurer la mobilité décarbonée
	41	Développer et organiser l'écomobilité dans les déplacements domicile-école
	42	Développer et organiser l'écomobilité dans les déplacements domicile-travail
	43	Favoriser l'utilisation des transports en commun
FAIRE DU PAYS BOULONNAIS UN HUB LOGISTIQUE PERFORMANT, INNOVANT ET SOUTENABLE	44	Développer la multimodalité en s'appuyant sur des pôles de transports structurants
	45	Sauvegarder et promouvoir le réseau ferré et les gares
	46	Fluidifier les transports de marchandises et mettre en place une logistique de traitement du dernier kilomètre
METTRE EN OEUVRE UN AMENAGEMENT DURABLE POUR OPTIMISER LES FLUX DE DEPLACEMENT ET FAVORISER LES CONNEXIONS	47	Améliorer l'accessibilité des centres villes et centres bourgs notamment dans l'aménagement des espaces publics
	48	Organiser les mobilités touristiques dans le respect du paysage et du patrimoine

Ainsi, la CCDS sera particulièrement attentive à ce que la stratégie retenue et les actions proposées permettent une avancée significative dans la politique Air, Energie, Climat qu'elle mène depuis 2021, et même avant par l'intermédiaire d'un Agenda 21.

Article 3 : Objet de la consultation

La présente consultation a pour objet l'élaboration :

- d'un Plan de Mobilité Simplifié, défini par l'article L1214-36-1 du Code des Transports issu de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)
- d'un schéma directeur « vélo » ou schéma directeur « cyclable », outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel

En effet, compte tenu des caractéristiques de son territoire, la CCDS présuppose que les aménagements visant à améliorer la cyclabilité de son territoire constitueront un axe de progression important pour favoriser des déplacements moins carbonés. La CCDS souhaite donc que le prestataire retenu, fort du travail de diagnostic et de concertation effectué dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié, puisse élaborer cet outil de programmation pour améliorer et encourager la pratique cyclable.

3.1. Objectifs de l'étude

a. Le Plan de Mobilité Simplifié

Le plan de mobilité simplifié est le document volontaire et partagé qui va définir la politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial de la CCDS, autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ce plan doit :

- cherche à rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, c'est-à-dire à répondre aux enjeux sociaux de la mobilité (accès à l'emploi, aux services...), dans le respect d'un développement équilibré et durable ;
- intègre les spécificités du territoire ;
- couvre l'ensemble du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et s'articule avec les territoires voisins ;
- fait l'état des lieux des actions existantes et définit les mesures et actions prioritaires à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire ;
- considère les plans de mobilité employeurs et les autres mesures de politiques plus transversales, telles que l'urbanisme, la qualité de l'air...

La démarche du plan de mobilité simplifié devra permettre de fédérer les acteurs locaux autour de l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie locale de mobilité, concertée et basée sur les besoins et les ressources du territoire. Le plan outillera également l'AOM pour jouer son rôle d'acteur majeur de l'écosystème local de la mobilité :

- vis-à-vis des acteurs extérieurs locaux et régionaux, notamment les AOM voisines
- en interne avec l'animation par l'AOM du comité des partenaires où le plan pourra être le fil conducteur des échanges sur la politique locale de mobilité.

Il constituera un support utile à l'AOM pour exercer ses compétences : diagnostic, stratégie, plan d'action et financement des mesures, le cas échéant en programmant sa mise en œuvre dans le temps.

Le PDMS devra intégrer les 4 enjeux qui sous-tendent la mobilité sur le territoire :

- L'enjeu **social** : l'offre publique de déplacement contribue à la vie sociale et économique, aux relations et à la cohésion sociales. Elle est indispensable pour des personnes se trouvant dans l'incapacité de se déplacer que ce soit pour des raisons de santé, de handicap, financières, d'âge ou autres. Elle leur permet de sortir de leur situation d'isolement, qui est un facteur aggravant de leurs conditions de vie. Plus généralement, la mobilité est une condition indispensable à l'insertion sociale et économique, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. L'offre de mobilité doit permettre à chacun d'agrandir son territoire de vie et de gagner en autonomie
- L'enjeu **environnemental** : les transports engendrent des nuisances comme l'émission de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, le bruit, la consommation des ressources non renouvelables et des espaces. L'enjeu principal est donc de diminuer les externalités du système de mobilité et de faire évoluer les pratiques vers des comportements plus vertueux.
- L'enjeu **économique** : l'économie résidentielle tend à se développer depuis quelques années dans les territoires ruraux isolés et périurbains. Son développement est fonction de la capacité du territoire à capter les flux de revenus des personnes présentes (résidents et personnes de passage) afin qu'elles consomment sur le territoire. Il existe une synergie entre les agglomérations productives et les communes résidentielles. Ainsi, les aménités procurées par les territoires périurbains renforcent l'attractivité des villes. Les ménages sont sensibles au cadre de vie, et ce d'autant plus que cela rejoint une aspiration à envisager une meilleure qualité de vie en territoire rural ou dans une ville moyenne. Toutefois, l'augmentation du coût de la mobilité automobile dissuade les salariés les plus faiblement qualifiés de postuler sur des postes trop éloignés. L'existence d'alternatives à la voiture devient un critère de choix d'implantation pour les entreprises qui cherchent à minimiser les problèmes de recrutement, ce qui peut les amener à se délocaliser vers des bassins d'emplois plus dynamiques. Le développement de services permettant la non-mobilité choisie (télétravail, coworking, services ambulants de type commerces ou services administratifs...) contribue également à l'attractivité du territoire, et par conséquent à maintenir, voire attirer des emplois.
- L'enjeu **d'aménagement** : l'augmentation du coût du foncier a éloigné des zones denses les ménages modestes et les entreprises qui ont besoin de grandes superficies. L'étalement urbain qui s'ensuit, associé à l'utilisation massive de l'automobile, génère une urbanisation peu dense autour des axes de transports, marquée par une forte consommation de foncier, une importante artificialisation des sols et la création d'espaces monofonctionnels (zones pavillonnaires, industrielles, commerciales...). Il en résulte un accroissement des besoins de transports, un allongement des distances parcourues et une saturation des réseaux. L'enjeu central est donc la maîtrise d'un développement harmonieux de l'offre de mobilité et de l'urbanisation. Cela nécessite de privilégier un urbanisme qui diminue les obligations de déplacements motorisés et qui facilite les mobilités alternatives à la voiture solo. Dans les villes moyennes et les territoires peu denses, la voiture est le premier mode de déplacement, faute d'offres alternatives attractives. Il s'agit de la replacer là où elle a du sens et de l'inscrire dans une approche globale, intermodale et multimodale, afin de lutter contre le réflexe « tout voiture » et la voiture solo. Pour limiter le recours systématique à la voiture, un autre enjeu fort est le développement de la multimodalité, à savoir utiliser le mode le plus approprié selon la distance à parcourir, ce qui peut conduire à combiner plusieurs modes dans la semaine. Repenser la place de la voiture renvoie également à l'enjeu d'une vie locale plus qualitative. Cela fait référence à la notion de territoire de la demi-heure, qui offre à un temps de trajet limité la possibilité de réaliser les six fonctions sociales urbaines essentielles : habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, apprendre, s'épanouir.

b. Le Schéma Directeur Vélo

Compte tenu du caractère rural du territoire, d'une offre de transports publics existante mais non adaptée à toutes les contraintes, et de l'absence d'aménagements cyclables sur son territoire au-delà des sentiers de randonnée, la

CCDS pré-identifie le développement des mobilités actives comme un levier majeur pour construire une mobilité moins carbonée sur son territoire.

L'objet de l'étude est l'élaboration d'un schéma directeur couvrant l'ensemble des actions à mettre en œuvre pour faire émerger le « système vélo » propre à la CCDS : infrastructures, apaisement de la circulation, mise en place des services, stationnement vélos, apprentissage du vélo, incitation à la pratique, animation et communication, évaluation des politiques mises en œuvre, implication citoyenne, etc.

Il devra comporter un état des lieux complet des aménagements existants, de nature sportive, récréative sur le territoire, et propres à une mobilité douce sur les territoires voisins, afin d'identifier des dysfonctionnements, les coupures, les discontinuités avec l'existant, et les secteurs à fort potentiel de développement. L'enjeu consistant, in fine, à augmenter la part modale du vélo sur le territoire de la CCDS.

3.2. Attendus de l'étude et phasage

Les points d'attention de la CCDS vis-à-vis de la production du prestataire retenu seront les suivants

En confiant ce marché pour la construction d'un Plan de Mobilité Simplifié, et d'un Schéma Directeur Cyclable, la CCDS attend de la part du prestataire retenu :

Phase 0 : le cadrage de la démarche

Les parties prenantes de la mobilité sur le territoire de la CCDS seront conviées à une réunion de démarrage de l'étude, où la CCDS présentera les enjeux liés à la réflexion sur le développement d'une mobilité plus durable sur son territoire, et où il est attendu du prestataire une présentation de la méthodologie qu'il mettra en œuvre et de son plan de phasage, ainsi qu'une écoute des attentes des partenaires sur ce sujet.

Parallèlement, la CCDS mettra à disposition du prestataire les études et données en sa possession qui faciliteront son travail de diagnostic.

Phase 1 : le diagnostic

La phase de diagnostic implique toujours d'établir, au moyen de diverses données, un état des lieux de l'organisation et des pratiques de mobilité sur le territoire concerné. Elle doit aussi permettre d'aller au-delà et d'aboutir à une analyse des forces et faiblesses du territoire, à l'identification, à la validation et à la compréhension des problèmes rencontrés, de leurs causes et de leurs conséquences. En la matière, le processus compte autant que le « résultat » : l'élaboration du diagnostic est un moment particulier qui permet de mobiliser les partenaires, d'associer les populations et associations afin de mieux éclairer les problèmes posés, les opportunités qui se dessinent et les grands enjeux qui devront être traités. En ce sens, la phase de diagnostic joue un rôle essentiel pour asseoir la gouvernance de la démarche, son caractère partagé et au final rendre la mise en œuvre des actions décidées plus pertinente et efficace.

Le diagnostic mené dans ce cadre devra aborder 5 grands thèmes d'analyse distincts :

- les grandes caractéristiques du territoire, permettant de mieux connaître la demande de déplacements et son évolution
- les offres et les services de mobilité disponibles ;
- l'usage de ces offres et de ses services ;
- les pratiques de déplacements sur le territoire ;

- l'impact environnemental des déplacements et des infrastructures de transport sur le territoire.

Le prestataire veillera donc à appliquer quelques principes simples pour produire un diagnostic efficient :

- constituer un premier bilan, qui peut s'apparenter à un « pré-diagnostic » à partir des éléments issus des documents relevant d'autres démarches menées sur le territoire ou à des échelles supérieures (SCoT, PLU, SRADDET, PCAET, PAVE, etc.) ;
- solliciter systématiquement les partenaires impliqués pour qu'ils mettent à disposition leurs études récentes, les données qui sont en leur possession (données de trafic routier, clientèles des réseaux, enquêtes diverses, etc.). Cette mobilisation des partenaires autour de la mise en commun et du partage des données et études disponibles est un élément essentiel pour gagner du temps et asseoir la dynamique collective autour du plan de mobilité simplifié. Ces partenaires vont nourrir la réflexion, apporter des connaissances « terrain », des points de vue d'usagers, et seront des porteurs potentiels d'actions ;
- varier les échelles d'analyse et ne pas hésiter à élargir le périmètre du diagnostic au-delà du territoire de compétence du maître d'ouvrage du plan, les liens aux territoires voisins ayant leur importance dans un contexte où de nombreux résidents de la CCDS travaillent à l'extérieur du territoire
- comparer les données collectées à celles de territoires comparables dans leur superficie, leur ruralité notamment.

La CCDS accompagnera cette démarche de diagnostic par des démarches ciblées (enquêtes, ateliers, entretiens) pour enrichir le diagnostic et apporter des éléments de connaissance sur la mobilité telle qu'elle est vécue par les habitants.

Parallèlement, le prestataire devra accentuer, préciser et contextualiser plus encore les usages du vélo et de la politique cyclable sur un territoire élargi, prenant en compte les enjeux départementaux, régionaux, mais aussi les schémas et plan élaborés par les AMO voisines. Ce diagnostic devra également mettre en lumière l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport et de mettre en cohérence ce schéma avec les projets cyclables existants ou prévus dans les territoires voisins. Pour ce faire, le prestataire devra :

- Prendre connaissance de la stratégie de planification territoriale (SRADDET, SCoT, PLU...) et de l'organisation du territoire en matière de mobilité, et y intégrer l'évolution des compétences suite à la loi d'orientation des mobilités.
- Identifier précisément les comportements et les besoins. Il faudra de la même manière identifier l'origine et la destination des cyclistes, les itinéraires empruntés, les difficultés rencontrées etc. Cette phase d'analyse nécessite des comptages, des observations, des retours d'expérience d'usagers. Elles apporteront également des éléments de réponse sur le comportement des non-usagers du vélo, qu'il faudra prendre en compte lors de la formulation des projets. Les habitudes des piétons seront, elles aussi, identifiées.
- Établir un état des lieux des réflexions locales en matière de développement des mobilités actives, y compris en lien avec les territoires voisins,
- Recenser, identifier, cartographier et évaluer les aménagements cyclables existants ou à l'étude sur les territoires voisins, et identifier tout point saillant qui pourrait influencer les actions à mener et leur

priorisation (types d'aménagement, accidentologie, confort des usagers, usages, état des coupures au déplacement à vélo...)

- Localiser les équipements de stationnement de vélos
- Identifier, qualifier et estimer quantitativement les pôles à desservir et/ou générateurs de trafic (centres commerciaux, équipements sportifs, établissements scolaires, zones d'activités...)
- Hiérarchiser le réseau viaire territorial, en adéquation avec les fonctions que chaque voirie assure et identifier les potentiels d'aménagement et de mise en réseau :
 - nouvelles zones à urbaniser
 - chemins existants et à aménager
 - travaux de voirie, sur l'espace public
 - révision du schéma local/départemental/régional de véloroute – voie verte.

En fonction des attendus qui auront été exprimés en phase 0, la CCDS attendra un temps significatif passé sur le terrain de la part du prestataire, afin de faire des diagnostics ciblés des points de dysfonctionnement et de lieux à fort enjeu de mobilité.

Phase 2 : présentation de scénarii et choix stratégiques

Il est indispensable de synthétiser les grands enseignements du diagnostic afin de pouvoir dégager par la suite les grandes orientations de la stratégie d'action. La CCDS attend une formulation sous forme de tableau permettant de présenter les atouts, faiblesses, opportunités et menaces (AFOM) qui caractérisent le système de déplacements :

- les deux premières rubriques (atouts et faiblesses) permettent de présenter succinctement les grandes caractéristiques « actuelles » et internes au territoire ;
- les opportunités et menaces concernent pour leur part des éléments davantage « externes », sur lesquels les acteurs du territoire ont moins de prise, et qui se caractérisent plutôt par des tendances pouvant s'accroître ou s'amoindrir en fonction des choix qui seront effectués.

« L'attractivité et la compétitivité des déplacements à vélo » constitue un enjeu pré-identifié pour le territoire. Le prestataire présentera des scénarii, des choix stratégiques pour répondre à cet enjeu. Là aussi, le comité de pilotage définira les actions à privilégier sur son territoire. Pour qu'un choix éclairé puisse être effectué, les propositions présentées devront disposer d'une estimation de coût et d'une estimation d'efficacité.

La finalité de cette phase est de permettre aux élus de se positionner sur un scénario de schéma directeur sur la base de scénarii prenant en considération diverses dimensions à court, moyen et long terme.

- Créer un maillage hiérarchisé du réseau

Le maillage pourra s'appuyer sur les différents types d'aménagements cyclables : piste cyclable, bande cyclable, Zone 30, zone de rencontre, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), double sens cyclables, chemins boisés, etc.

- Intégrer le jalonnement et la signalisation des aménagements :

- Le jalonnement permet de guider le cycliste vers des points importants du réseau (mairie, quartiers ...)

- la signalisation permet de mieux faire respecter les règles du code de la route (notamment en termes de priorité et de dépassement) et d'attirer l'attention de l'automobiliste.

Le bureau d'études fera des propositions à ce niveau aussi bien sur les aménagements cyclables que les zones de circulation apaisée, les modifications éventuelles de plan de circulation.

Le stationnement des cycles devra faire l'objet d'une attention toute particulière. Il est en effet important pour le cycliste de pouvoir stationner son vélo à proximité immédiate de sa destination. Pour éviter le risque de vol, les équipements devront être le plus visible possible et le plus diversifié possible (arceaux, box, consigne...). Le bureau d'études identifiera donc, dans la proximité immédiate des axes cyclables proposés, des points de stationnement vélo (de préférence sur la chaussée en lieu et place de stationnement sur voirie), en visant les pôles stratégiques et les équipements importants susceptibles d'avoir une fréquentation à vélo élevée.

- Intégrer la politique des modes actifs dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme.

Le schéma directeur définit une stratégie politique de développement de l'usage des modes actifs, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il ne doit pas se limiter à proposer des choses à faire « en plus » pour le vélo. Il doit également proposer des actions à mener pour réduire la priorité accordée à la voiture, notamment dans les lieux les plus sensibles (abords des établissements scolaires, centres-villes et centre-bourgs commerçants, zones accidentogènes...), notamment : réduction des vitesses, réduction du trafic, réduction du stationnement automobile ou du nombre de voies de circulations, ne plus « tolérer » le stationnement sur trottoirs, etc.

Il devra également faire des propositions pour intégrer la politique vélo dans les documents d'urbanisme, notamment à l'occasion de l'élaboration ou la révision d'un P.L.U. Le vélo doit être considéré comme des modes de déplacements alternatifs à la voiture et donc être pris en compte lors de tout nouveau projet d'urbanisme.

- Intégrer l'enjeu touristique

L'offre de cyclo tourisme est actuellement absente du territoire. La CCDS souhaite donc investir cet enjeu, dans l'optique de créer des connexions avec les territoires voisins, d'avoir une offre propre, qui permettent la structuration de liaisons avec modes de déplacement doux entre des lieux d'intérêt du territoire, et ainsi d'augmenter la part modale des déplacements à vélo sur son territoire.

- Mettre en place des services vélos

Des études tierces ont confirmé l'intérêt des services vélos pour susciter rapidement et à moindre coût la pratique du vélo sur un territoire. Les services à étudier sont, notamment : les aides à l'achat, la location longue durée de vélos, le stationnement sécurisé intermodal, les ateliers d'autoréparation, les vélos-écoles, l'organisation d'une manifestation annuelle type « Fête du vélo »...

Phase 3 : le plan d'actions

Le plan d'action constitue la traduction opérationnelle de la politique de déplacements. Chacune des actions retenues est en effet une réponse pratique aux différents objectifs stratégiques du plan de mobilité. De ce fait, le plan d'action constitue une feuille de route pour

l'autorité organisatrice et pour ses principaux partenaires concernés par les divers aspects des politiques de mobilité.

Les actions proposées devront évidemment concerner l'offre de transport, mais ne pas oublier d'activer les leviers liés à la demande de mobilité, et à la communication et la sensibilisation du grand public.

Le nombre d'actions doit être adapté à la diversité des enjeux présents sur le territoire, aux moyens dont la collectivité dispose, et à l'ambition voulue, également, en matière de politique de déplacements. Un cadrage préalable sera ainsi réalisé en début de phase entre la CCDS et le prestataire pour cibler un nombre optimal d'actions qui soient particulièrement structurantes et dont la mise en œuvre sera jugée prioritaire. Par souci de lisibilité, le plan d'action sera classé par grandes familles opérationnelles (par exemple, selon les cas : transport collectif, mobilités actives, communication, accompagnement des comportements de mobilité, actions liées à l'urbanisme et à l'organisation du territoire, etc.). Le réalisme financier requiert également de rendre visible les implications financières pour chaque acteur, c'est-à-dire de bien préciser qui s'engage à financer quoi et pour quel montant.

Néanmoins, le plan d'action doit également proposer une vision – et des actions – à un horizon plus éloigné. Même si ces actions sont parfois davantage porteuses d'incertitudes, leur affichage est essentiel et doit permettre, sans fermer les possibilités d'adaptation futures, d'estimer les moyens et les efforts de mobilisation qui seront nécessaires à leur mise en œuvre, ou d'identifier les actions qu'il est important de mener au préalable pour ensuite en enclencher d'autres.

Chaque action proposée devant concourir à la réalisation d'un objectif **clair et précis, quantifiable** par le biais d'un ou plusieurs indicateurs **fiables**, dont la source de collecte devra être identifiée. Il s'agit de pouvoir suivre efficacement l'action menée, d'en voir les effets et de pouvoir la rediriger, l'accentuer, la freiner ou la stopper le cas échéant. Il s'agit d'une étape importante qui conditionnera la mise en œuvre du PDMS, et la CCDS sera particulièrement attentive à la livraison d'un outil **pragmatique et efficient**.

Les actions proposées pour chaque objectif seront **hiérarchisées** en termes d'efficacité pour répondre à la stratégie retenue. **Leur coût devra également être estimé**, pour aboutir à une estimation du coût global du projet.

Concernant le Schéma Directeur « Vélo » ; la finalité de cette phase est la rédaction du schéma directeur définitif des aménagements cyclables sur le territoire, véritable fil rouge de l'intervention de la collectivité à moyen terme, et la production d'un calendrier d'aménagements, d'interventions et d'animations.

Les orientations du schéma directeur cyclable fixeront un objectif de part modale du vélo à atteindre.

Un plan pluriannuel sera défini pour la mise en place de ces actions, avec les estimations de coûts et de planning correspondantes.

Il est primordial d'aboutir à un schéma directeur le plus opérationnel possible. A cet effet, il peut être intéressant de déterminer les orientations générales à 10 ans mais également de disposer à court/moyen terme du plan d'actions à engager, avec les coûts précisés et la maîtrise d'ouvrage définie. Le vote par les élus du schéma et du plan pluriannuel d'investissement associé peut justement s'appuyer sur ce plan d'action de 3 à 6 années.

Ce schéma sera la déclinaison précise des choix stratégiques préalables, et intègrera :

- Des cartes synthétiques et des schémas permettant d'explicitier et de motiver le calendrier de travaux et aménagements

- Des fiches-actions par maîtrise d'ouvrage et/ou par itinéraire et/ou par niveaux de difficultés,
- Des calendriers d'intervention
- Les coûts prévisionnels, étalés sur plusieurs années, qui devront être en cohérence avec la capacité financière de la CCDS
- Les éventuelles contraintes identifiées (nécessité d'une étude pré-opérationnelle, maîtrise d'ouvrage, évolutions possibles du schéma...)

L'organisation du stationnement pour les vélos dans les pôles qui auront été identifiés comme générateurs de flux devra faire l'objet d'un traitement particulier.

L'enjeu touristique devra aussi constituer un prisme important dans la définition des actions à mener, la CCDS souhaitant développer une offre cyclo touristique actuellement absente sur son territoire.

Enfin, l'enjeu de la mobilité scolaire sera aussi à développer. La CCDS n'est pas compétente en matière de gestion des écoles et collèges du territoire, mais elle peut constituer un soutien aux actions menées par les communes dans ce domaine. Par ailleurs, la CCDS est lauréate pour la période mai 2023 – juin 2024 de l'Appel à Manifestation d'Intérêt pour le programme d'écomobilité scolaire MOBY, et un lien avec ce programme sera évidemment attendu

Là où le Plan de Mobilité Simplifié fournira des pistes d'action dans plusieurs domaines, qui seront encore à creuser et opérationnaliser par le maître d'ouvrage, le Schéma Directeur Vélo se doit d'être beaucoup plus détaillé, précis, localisé pour que la CCDS puisse engager immédiatement des travaux sur la base du document produit par le prestataire ou d'études pré-opérationnelles qu'il a recommandé.

Article 4 : Conduite de l'étude

4.1. Planning prévisionnel de l'étude

PHASE 0 / LANCEMENT DE L'ETUDE	Durée / Réunions 1 Comité de pilotage
PHASE 1 / DIAGNOSTIC	Durée 4 MOIS Réunions 1 comité technique à 3 mois 1 comité de pilotage à 4 mois
PHASE 2 / SCENARI I ET CHOIX STRATEGIQUES	Durée 2 MOIS Réunions 1 comité technique à 1 mois 1 comité de pilotage à 2 mois
PHASE 3 / PROGRAMME D' ACTIONS	Durée 4 MOIS Réunions 1 comité de pilotage à 2 mois pour le PDMS 1 comité de pilotage à 4 mois pour le SD « Vélo » 2 comités techniques préalables
FIN DE L'ETUDE	Réunion 1 Présentation générale aux élus communautaires et au comité des partenaires de l'AOM

Le délai d'exécution global de la prestation sera réalisé sur une période optimale de 10 mois, avec une restitution en février 2024.

4.2. Comités techniques et de pilotage

Un **comité de pilotage** suivra l'avancement de l'étude. Il aura pour mission d'encadrer et d'orienter les différentes phases de l'étude puis de les valider.

Il sera constitué d'élus, de techniciens et d'acteurs de la thématique sur le territoire représentant ainsi l'ensemble des partenaires associés à l'élaboration du projet. Sa composition sera transmise au prestataire désigné.

Il sera coordonné par le maître d'ouvrage. Le prestataire sera en charge de l'organisation, de la préparation et de l'animation des réunions et du compte rendu de comité de pilotage.

Il se réunira autant de fois que nécessaire et dans tous les cas au minimum pour

- La réunion de lancement et cadrage de l'étude
- La réunion de présentation du diagnostic
- La réunion de définition de la stratégie retenue
- La réunion de présentation du programme d'actions pour le PDMS
- La réunion de présentation du programme d'actions pour le Schéma Directeur « Vélo »

Le prestataire veillera à faire parvenir au maître d'ouvrage les documents présentés 2 semaines avant la réunion pour remarques et avis. Le compte-rendu sera soumis pour validation au maître d'ouvrage dans un délai d'une semaine après la réunion.

Le **comité technique** suivra l'avancement de l'étude et accompagnera le prestataire dans ses démarches. Il aura pour mission d'encadrer les différentes phases de l'étude, et d'être une réelle force de proposition dans le travail mené, que le prestataire devra intégrer et valoriser afin de favoriser à terme la mise en œuvre et la gouvernance du projet par une pleine implication des parties prenantes.

Il sera constitué de techniciens représentant les partenaires territoriaux concernés par l'élaboration du projet au titre des politiques publiques existantes et d'acteurs clés du territoire.

Sa composition sera transmise au prestataire désigné. Il se réunira autant de fois que nécessaire. Le prestataire veillera à faire parvenir au maître d'ouvrage les documents présentés 2 semaines avant la réunion pour remarques et avis. Le compte-rendu sera soumis pour validation au maître d'ouvrage dans un délai d'une semaine après la réunion.

La CCDS attire l'attention sur l'importance que ces réunions constituent un lieu d'échange et d'enrichissement du projet, car ces instances auront un vrai rôle de gouvernance une fois le plan d'actions mis en œuvre, et que la réussite du projet passe par une pleine implication des acteurs de la mobilité territoriale dans la stratégie qui aura été définie.

	Comité technique (COTECH)	Comité de pilotage (COPIL)
PHASE 0	/	Elargi pour cette réunion de démarrage avec les membres du comité des partenaires, il est à l'écoute de la méthodologie de travail proposée par le prestataire et exprime ses attentes sur le contenu de l'étude.
PHASE 1	Il analyse les résultats obtenus et émet un avis sur les éventuels manques à combler, points saillants à renforcer avant la présentation en COPIL	Il est à l'écoute de la présentation menée par le prestataire et émet un avis sur le diagnostic établi. Sa validation est requise pour permettre la poursuite de l'étude.

PHASE 2	Il analyse les premières pistes dégagées par le bureau d'études, en lien avec le diagnostic et formalise ses attentes spécifiques pour le territoire.	Il est à l'écoute de la présentation menée et constitue une force de proposition pour établir la hiérarchie des enjeux et définir la stratégie à mettre en œuvre. C'est sur les enjeux hiérarchisés par le comité de pilotage que s'appuiera la stratégie retenue et le programme d'actions.
PHASE 3	Sur la base d'une première ébauche réfléchie par le prestataire, il aide à l'élaboration, la hiérarchisation du plan d'actions pour qu'il soit à la mesure de l'ambition et des capacités du territoire.	Il est à l'écoute de la présentation menée et constitue une force de proposition pour amender le plan d'actions. Il indique dans quelle mesure il pourra s'impliquer dans la gouvernance, le financement, la communication des actions proposées.
FIN DE L'ETUDE	/	Elargi pour cette réunion de présentation finale avec les membres du comité des partenaires, il est à l'écoute de la présentation menée par le prestataire et se projette sur la gouvernance et la mise en œuvre du plan d'actions.

Les documents seront transmis au moins 2 semaines à l'avance aux membres du comité de pilotage afin de permettre à chacun de concerter ses interventions.

4.3. Type de marché

La présente consultation est passée selon une procédure adaptée.

Après analyse des compétences, références et moyens des candidats, le pouvoir adjudicateur procédera à l'analyse des offres des candidats dont la candidature aura été admise et engagera les négociations avec l'ensemble des candidats sélectionnés.

A l'issue de ces négociations, il retiendra l'offre économiquement la plus avantageuse sur la base des critères de choix des offres.

L'ensemble des phases détaillées précédemment constitue la tranche ferme de l'étude.

4.4. Documents à disposition

Parmi les études pouvant représenter un apport substantiel de données et de compréhension des enjeux sur le territoire, seront mises à disposition les études suivantes :

- Schéma directeur de mobilité de la CCDS – Diagnostic du territoire – Rapport de stage / mars 2022
- Schéma directeur de développement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques de la CCDS – 2022
- Plan Climat, Air, Energie Territorial et Agenda 21 de la CCDS pour identifier les enjeux de la thématique

4.5. Livrables attendus

Tout au long de la démarche, le prestataire communiquera au maître d'ouvrage des comptes-rendus réguliers des échanges avec le maître d'ouvrage ainsi que des relevés de décision.

Un rapport par phase est attendu :

- Rapport diagnostic, comprenant également un volet sur la démarche et les objectifs
- Scenarii et choix motivé de la stratégie retenue
- Plan d'action annualisé, hiérarchisé, et indicateurs

Le Plan de Mobilité Simplifié et le Schéma Directeur « Vélo » constitueront 2 documents distincts, pour en faciliter la lisibilité. Le Schéma Directeur « Vélo » veillera à ne pas répéter les éléments de diagnostic élargi qui concernerait la mobilité en général, il pourra se concentrer sur son contenu propre lié au diagnostic de la cyclabilité du territoire, aux choix stratégiques retenus et au plan d'action proposé.

Par ailleurs, sur les conseils de l'ADEME, la CCDS sera attentive à l'obtention de ces éléments :

- Un plan pluriannuel d'investissement
- Pour le Schéma Directeur Cyclable : la définition d'une gouvernance cyclable claire et lisible à même de développer son usage sur le territoire (voir conditions ci-après)

Il reviendra impérativement au territoire porteur d'identifier, lors de la construction du schéma, la gouvernance actuelle entre les différents échelons de collectivités (communes, EPCI, département, région, syndicat des mobilités...) en se posant une question : qui est compétent en matière de mobilité et plus spécifiquement de mobilités actives ? Dans le détail, cela revient à s'interroger sur le périmètre d'action des collectivités impliquées, les types de voiries concernées, la capacité d'un échelon territorial à porter des opérations d'aménagement, la mise en place de services vélo, des actions de sensibilisation....

Si besoin de clarifier la gouvernance, le schéma représente une occasion idéale pour retravailler / poser une nouvelle organisation dans l'optique de maximiser le passage à l'acte opérationnel suite à l'adoption du schéma directeur modes actifs par les élus du territoire.

Tous les rapports et documents produits en exécution du présent marché seront la propriété exclusive du maître d'ouvrage. Le titulaire ne pourra utiliser tout ou partie des résultats de ce marché qu'avec l'accord préalable du maître d'ouvrage. Chaque rapport de phase sera remis en version informatique. Le rapport final, regroupant l'ensemble des rapports de phase, sera remis en version papier (2 exemplaires) et en version informatique.

Les éléments cartographique et photographiques seront transmis au maître d'ouvrage dans un format conforme à leur lisibilité et leur réutilisation le cas échéant.

Article 5 : Informations aux candidats

5.1. Durée du marché

Le démarrage de la mission est fixé à partir de la notification du marché, pour une durée optimale de 10 mois et maximale de 12 mois.

Le prestataire proposera à l'appui de son offre un planning prévisionnel de réalisation de l'étude avec phasage.

5.2. Compétences indispensables

- Qualités et expériences reconnues et approuvées en animation de réseaux, de méthodologie de projets complexes et d'organisation de temps forts
- Maîtrise des outils et techniques de concertation territoriale, notamment du dialogue territorial
- Connaissance et expériences dans l'accompagnement de collectivités territoriales et leurs groupements
- Compétences rédactionnelles et capacités de synthèse
- Qualités et expériences en communication

Une connaissance en matière de mobilité douce et active, notamment sur les enjeux liés à l'émergence de plans de mobilité, sera un plus. La CCDS sera attentive aux références dans le domaine, présentées par les candidats.

5.3. Analyse des offres

Les critères de jugement des offres seront pondérés comme suit :

- Prix (coût de la prestation, nombre de jours, honoraires) : 50%
- Valeur technique : 40%
- Références et aptitudes (expériences similaires, compétences de l'équipe) : 10%

Au regard de la mobilisation de leurs compétences et des moyens techniques et humains proposés, les candidats présenteront un chiffrage détaillé des coûts de réalisation de l'ensemble de la mission (coût par phase).

Le paiement se fera par phase lorsque chacune d'entre elle sera terminée et sur présentation d'un rapport écrit. Les prix sont fermes et définitifs.

5.4. Mémoire technique et composition de l'équipe

Le dossier devra être composé des éléments suivants :

- Une note détaillée de la prestation avec la méthodologie envisagée, les modalités et les outils préconisés
- Un calendrier de réalisation ainsi que les étapes de validation prévoyant les réunions et leur nombre (comités techniques, de pilotage, groupes de travail, rencontres, visites de terrain...)
- Un devis présentant le coût décomposé par phase et le coût par journée de prestation
- Une présentation des moyens humains et techniques

L'équipe d'étude devra être pluridisciplinaire et réunir les compétences et les références en matière de diagnostic et définition d'enjeux dans le domaine de l'alimentation durable pour un territoire comme la CCDS.

La composition de l'équipe (avec CV) et les références personnelles de ses membres ainsi que leurs niveaux d'expérience devront être fournies.

5.5. Résiliation :

En cas de manquement aux obligations issues des dispositions ci-avant énoncées, le marché pourra être résilié par l'une ou l'autre des parties concernées.

Aucune des deux parties ne sera tenue pour responsable vis-à-vis de l'autre de la non-exécution ou des retards dans l'exécution d'une obligation du présent cahier des charges qui seraient dus au fait de l'autre partie consécutivement à la survenance d'un cas de force majeure. Le cas de force majeure suspend les obligations du présent cahier des charges pendant toute la durée de son existence. Toutefois, si le cas de force majeure avait une durée de plus de 30 jours consécutifs, il ouvrirait droit à la résiliation de plein droit de la présente convention par l'une ou l'autre des parties 8 jours après l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception notifiant cette décision.

5.6. Pénalités et litiges :

Les samedis, les dimanches et les jours fériés ou chômés ne sont pas déduits pour le calcul des pénalités.

Par dérogation à l'article 14.1.3 du CCAG prestations intellectuelles, le titulaire ne sera pas exonéré des pénalités dont le montant total ne dépasse pas 1000 € HT pour l'ensemble de l'accord-cadre.

Par dérogation aux dispositions de l'article 14.1.1 du CCAG prestations intellectuelles, il est appliqué au titulaire :

- Pénalités pour absence aux réunions : 100 € HT par jour calendaire
- Pénalités pour non-respect des mesures de sécurité : 150 € HT par jour calendaire
- Pénalités pour non-transmission de documents : 100 € HT par jour calendaire
- Pénalités en cas de retard dans l'exécution du présent marché : 100€ HT par heure de retard.

Les pénalités sont encourues du simple fait de la constatation du retard par la CCDS.

■ **Résiliation pour faute :**

L'acheteur peut résilier le contrat aux torts du titulaire et après mise en demeure restée sans effet pour les motifs prévus à l'article 36 du CCAG FCS. Cette résiliation ne donne droit à aucune indemnisation du titulaire et n'éteint pas l'action éventuelle de l'acheteur en réparation des préjudices causés par la faute du titulaire.

5.7. Fin du présent marché et dérogations :

■ **Arrêt de l'étude :**

En application de l'article 20 du CCAG Prestations intellectuelles, l'acheteur se réserve la possibilité d'arrêter l'exécution des interventions qui font l'objet du présent contrat.

La décision d'arrêter l'exécution des prestations ne donne lieu à aucune indemnité et entraîne la résiliation du contrat.

■ **Résiliation pour motif d'intérêt général :**

À tout moment l'acheteur peut résilier le contrat pour motif d'intérêt général. Cette résiliation ouvre droit à indemnisation du titulaire.

L'indemnisation est fixée à 5% du montant HT du contrat diminué du montant des prestations déjà réalisées.

Le titulaire peut également être indemnisé des investissements et frais engagés pour l'exécution du contrat et non pris en compte dans le montant des prestations réglées. A cette fin, le titulaire fournit tous les justificatifs utiles pour apprécier l'indemnité.

■ **Utilisation des résultats de l'étude :**

Les droits d'utilisation sur les résultats sont concédés à l'acheteur dans les conditions de l'article A.25 du CCAG Prestations intellectuelles. La propriété des droits ou titres afférents aux résultats reste détenue par le titulaire.

L'acheteur peut utiliser librement les résultats de l'étude. Le titulaire ne peut communiquer les résultats des prestations à des tiers, à titre gratuit ou onéreux, qu'avec son autorisation.

Le prix de cette concession est forfaitairement compris dans le montant du contrat.

■ **Certificat de bonne exécution :**

Si le contrat a été exécuté dans les délais et niveaux de qualité prévus au cahier des charges, l'acheteur peut, à la demande du titulaire, établir un certificat de bonne exécution du contrat à faire valoir sur sa candidature pour d'autres appels d'offres.

■ **Garantie :**

Les prestations ne font pas l'objet d'une garantie.

Liste des dérogations au CCAG FCS :

La rubrique *Pénalités pour retard* de l'article 10 du contrat déroge à l'article 14.1 du CCAG

■ **Tribunal compétent**

En cas de litige le tribunal compétent est le suivant

Tribunal Administratif de Lille

5 rue Geoffroy Saint-Hilaire

CS 62039

59014 Lille

Téléphone : 03 59 54 23 42

Courriel : greffe.ta-lille@juradm.fr

Télécopie : 03 59 54 24 45

Site internet : lille.tribunal-administratif.fr

[5.8. Délai de remise des offres :](#)

Les offres seront transmises au plus tard le

sous forme dématérialisé sur la plateforme : www.webmarche.eu