



SYNDICAT MIXTE PETR SEINE EN PLAINE CHAMPENOISE

Mise en place d'une offre de mobilité

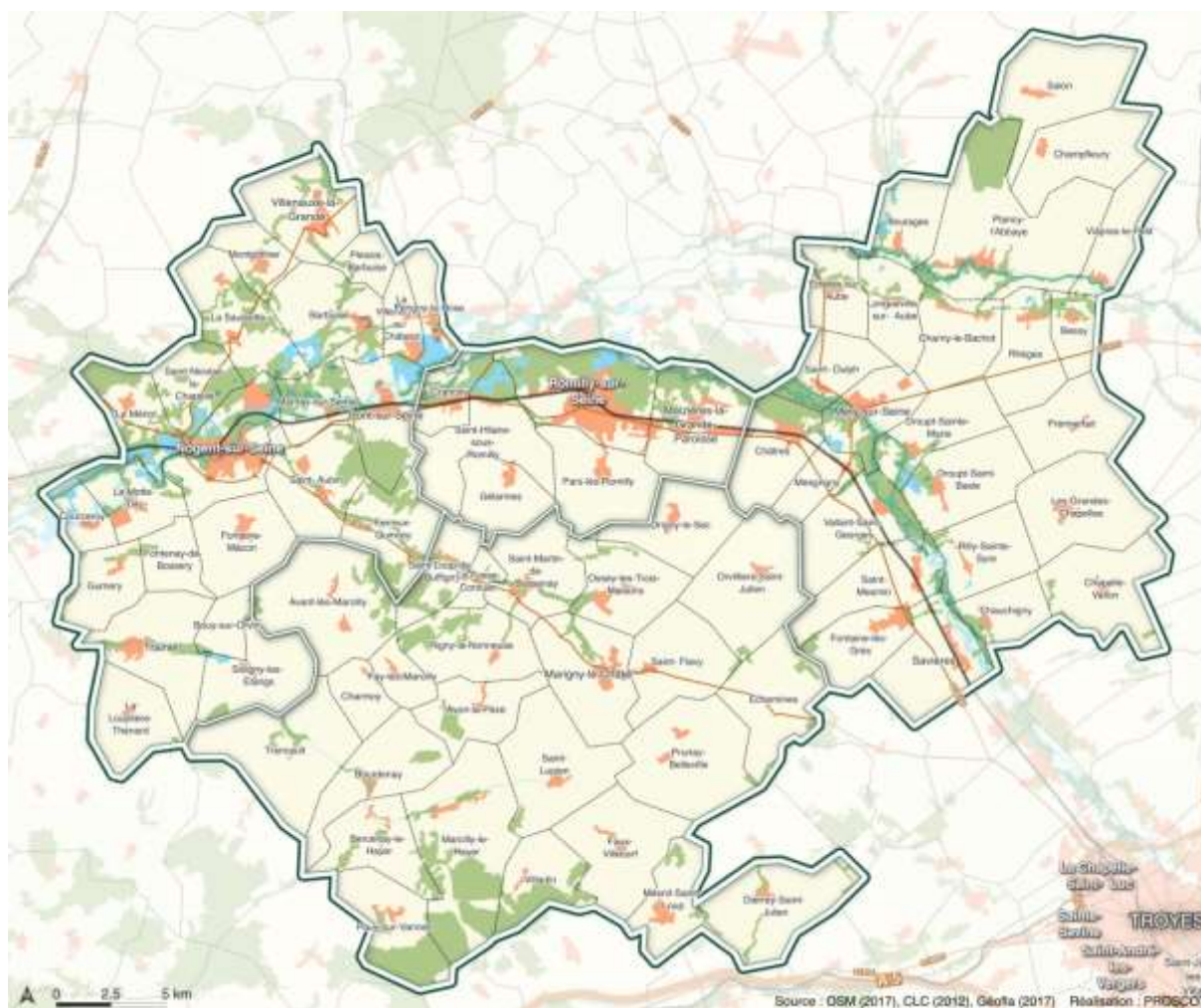
Cahier des charges pour une étude d'opportunité

Date limite de remise des offres : 4 mai 2021

Syndicat Mixte de Pôle d'Équilibre Territorial et Rural de Seine en Plaine Champenoise

9 place des Martyrs pour la Libération – 10100 Romilly-sur-Seine
Tél. 03 25 25 20 70 – 03 25 25 20 71 – Fax : 03 25 39 88 03 – contact@pter-seineenplainechampenoise.fr
www.petr-seineenplainechampenoise.fr

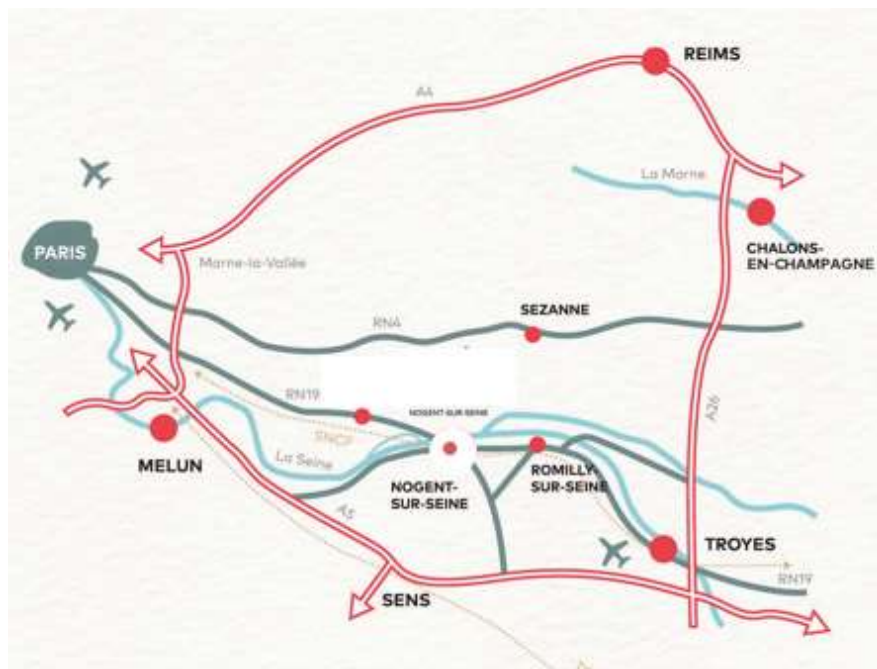
I. Présentation du territoire du PETR Seine en Plaine Champenoise : périmètre de l'étude



Carte des communes du périmètre d'étude : PETR Seine en Plaine Champenoise

Le PETR Seine en Plaine Champenoise regroupe 55 120 habitants et se compose de 4 EPCI :

- **La Communauté de Communes de l'Orvin et l'Ardusson (CCOA) : 8 666 habitants, 25 communes** (Avant-les-Marcilly, Avon-la-Pèze, Bercenay-le-Hayer, Bourdenay, Charmoy, Dierrey-Saint-Julien, Echemines, Faux-Villecerf, Fay-les-Marcilly, La Fosse-Corduan, Marcilly-le-Hayer, Marigny-le-Châtel, Mesnil-St-Loup, Origny-le-Sec, Orvilliers-St-Julien, Ossey-les-trois-Maisons, Pouy-sur-Vannes, Prunay-Belleville, Rigny-la-Nonneuse, Saint-Flavy, Saint-Loup-de-Buffigny, Saint-Lupien, Saint-Martin-de-Bossenay, Trancault, Villadin).
- **La Communauté de Communes des Portes de Romilly (CCPRS) : 18 966 habitants, 6 communes** (Crancey, Gélannes, Maizières-la-Grande-Paroisse, Pars-les-Romilly, Romilly-sur-Seine, Saint-Hilaire-sous-Romilly).
- **La Communauté de Communes du Nogentais (CCN) : 17 141habitants, 23 communes** (Barbuise, Bouy-sur-Orvin, Courceroy, Ferreux-Quincey, Fontaine-Mâcon, Fontenay-de-Bossery, Gumery, La Louptière-Thénard, La Motte-Tilly, Le Mériot, Marnay-sur-Seine, Montpothier, Nogent-sur-Seine, Périgny-la-Rose, Plessis-Barbuise, Pont-sur-Seine, La Saulsothe, Saint-Aubin, Saint-Nicolas-la-Chapelle, Soligny-les-Etangs, Trainel, La Villeneuve-au-Châtelot, Villenauxe-la-Grande).
- **La Communauté de Communes de Seine et Aube : 10 347 habitants, 25 communes** (Bessy, Boulages, Champfleury, Chapelle Vallon, Charny-le-Bachot, Châtres, Chauchigny, Droupt-Saint-Basle, Droupt-Sainte-Marie, Etelles-sur-Aube, Fontaine-les-Grès, Les Grandes Chapelles, Longueville-sur-Aube, Méry-sur-Seine, Mesgrigny, Plancy l'Abbaye, Premierfait, Rhèges, Rilly-Sainte-Syre, Saint-Mesmin, Saint-Oulph, Salon, Savières, Vallant-Saint-Georges, Viâpres le Petit).



Axes de communication principaux

1. Un territoire essentiellement rural aux portes d’Ile-de-France et de la région Grand-Est

Le PETR Seine en Plaine Champenoise est un territoire essentiellement rural (42 hab/km²), situé au Nord-Ouest de l’Aube, en frange de la Région Ile-de-France.

Ce territoire est un véritable bassin de vie avec une taille pertinente et cohérente dans une stratégie territoriale de développement. Il regroupe quatre Communautés de Communes d’un seul tenant et sans enclave et correspond aux limites préfectorales de l’arrondissement de Nogent-sur-Seine

Géographiquement, ce territoire appartient à la « plaine champenoise » (Champagne crayeuse), avec les caractéristiques liées à ce type de paysage : champs à perte de vue, agriculture variée essentiellement basée sur la culture des céréales, les oléagineux, la betterave et la luzerne. On trouve du vignoble de champagne sur l’extrémité Nord du territoire offrant des paysages quelque peu vallonnés. La Vallée de la Seine, épine dorsale de ce territoire et le traversant d’Est en Ouest, abrite une faune et une flore exceptionnelles, protégées au sein d’une réserve naturelle nationale, la « Bassée » et d’une Zone Natura 2000 présente sur une partie de la Vallée de l’Aube. Cette épine dorsale s’organise autour du bi-pôle Romilly-sur-Seine (14 617 hab.) / Nogent-sur-Seine (6 099 hab.), véritable centre nerveux du PETR. Des bourgs-relais complètent la structuration de cet espace (Méry-sur-Seine, Plancy-l’Abbaye, Villenauxe-la-Grande, Marigny-le-Châtel, Pont-sur-Seine, Traînel).

2. Quatre entités aux profils socio-économiques différents et complémentaires

- **Nogent-sur-Seine et ses alentours** : sous-préfecture de 6 000 habitants avec un pôle économique dynamique grâce à la présence d’industries importantes et porteuses d’emplois (SOUFFLET= 800 emplois sur le site de Nogent-sur-Seine, Centre Nucléaire de Production d’Electricité = 600 emplois directs permanents et plus de 2000 sous-traitants lors des arrêts de tranche...). Port de l’Aube, plate-forme multimodale (route/fer/voie navigable). Ville située en bord de Seine avec un patrimoine architectural bien conservé lui donnant du caractère. Présence de nombreux équipements sportifs et culturels, difficulté de trouver des logements, population en constante augmentation, même si beaucoup de cadres travaillant à Nogent vivent à Paris (1 heure en train) ou à proximité de Paris.

- **Romilly-sur-Seine et ses alentours** : deuxième ville de l’Aube. Romilly-sur-Seine a subi de plein fouet la crise économique du textile avec de nombreuses fermetures d’usines et des pertes d’emplois très importantes dans les années 1990-2000, amenant un taux de chômage très élevé (14,5% contre 10% au niveau national).

La restructuration des ateliers SNCF (principal employeur dans le domaine industriel sur Romilly-sur-Seine) a conduit, au cours de l'été 2019, à l'ouverture d'un pôle d'excellence préservant ainsi 300 emplois de cheminots et à la création d'un centre de démantèlement (25 emplois de cheminots + 25 emplois privés) sur le site historique, en outre, 300 emplois sont en passe d'être créés avec le soutien de « SNCF Développement ». Ces dernières années, grâce aux prix attractifs de l'immobilier par rapport à la région parisienne et à une politique de restructuration économique plus dynamique lancée par la Communauté de Communes des Portes de Romilly et la Ville et accompagnée par l'Etat, de grands projets ont pu voir le jour : zone « Aéromia », Parc de l'aérodrome, zone commerciale de la « belle idée à l'entrée de ville », retour de l'enseigne « Coq sportif », implantation d'une usine agroalimentaire, programme de requalification urbaine du centre-ville, développement de zones d'activités, requalification de friches industrielles... De nombreux services administratifs sont également présents à Romilly (impôts, hôpital, collèges, lycées, crèche, Pôle emploi, Mission locale...) ainsi que des infrastructures sportives et culturelles variées et de qualité.

- **Marigny-le-Châtel** au Sud du territoire, espace rural avec une agriculture forte et intensive et une agro-industrie fortement développée.

- **La Communauté de Communes Seine et Aube** est venue renforcer le PETR avec des communes situées le long de la Vallée de la Seine et de la Vallée de l'Aube et des communes situées plus au Nord du territoire ayant les mêmes caractéristiques que la partie Sud du territoire (agriculture fortement présente et agro-industries développées). C'est également un espace rural stable ayant un cadre de vie agréable le long des vallées de l'Aube et de la Seine.

II. Contexte et définition de la problématique

1. Contexte de l'étude

A la suite du schéma des services élaboré à l'échelle du PETR en 2019 et parallèlement au lancement du SCOT, un groupe de travail s'est réuni régulièrement sur la thématique "Services aux entreprises et mobilités".

Ce groupe composé d'élus, d'associations d'insertion, d'entreprises (CNPE de Nogent-sur-Seine, Cycleurope...), de l'UPREN (représentant les chefs d'entreprises du territoire) a pour objectif de réfléchir à la mise en place de solutions en matière de mobilité pour tous les usagers et répondre aux problématiques posées lors de la restitution de l'étude sur les services à la population du territoire.

Une première réflexion s'est lancée naturellement autour de la faisabilité d'un "pôle services et mobilités" sur les sites des deux gares de Nogent et Romilly (conciergerie, parc de vélos électriques, système d'auto-partage, plate-forme de co-voiturage...) permettant aux usagers de se rendre sur leurs lieux de travail en direction des zones d'activités, par exemple, mais également d'avoir accès à des services pratiques (cordonnerie, pressing, paniers légumes, boulangerie, contrôle technique des véhicules... en s'appuyant sur les commerces de centre-ville).

2. Problématique

Le schéma des services à la population, élaboré en 2019, a déjà permis de définir les caractéristiques et problématiques du territoire dans le domaine de la mobilité :

- Un territoire très bien desservi à l'extérieur mais un réseau de desserte interne à développer afin de favoriser la création d'une image de territoire accessible.
- Un territoire largement rural : des situations courantes d'éloignement et d'isolement géographique.
- Des enjeux forts de liaison s'inscrivant dans des logiques de bassin de proximité, liaisons aux pôles principaux du territoire (Romilly, Nogent).
- Des logiques de déplacement relativement « orientées », renvoyant à certaines faiblesses de desserte interne, en particulier sur l'axe Nord/Sud.
- Une orientation dominante des flux selon un axe Nord-Ouest / Sud-Est (axe Paris / Provins / Nogent / Romilly / Troyes), le long de la vallée de la Seine, de la RD 619 et du réseau ferré.
- Importance des migrations pendulaires : liaisons « internes » et dans une moindre mesure « externes » (Troyes Provins...).
- Des modes « alternatifs » encore faiblement promus et structurés, faiblesse des mobilités douces...mais des potentialités qui se dessinent (le travail actuel de la Ville de Nogent s/Seine sur la requalification de son centre-ville (axe gare/musée Camille Claudel), intégrant la question des déplacements et des mobilités douces ; ainsi qu'un schéma de voies douces à Romilly-sur-Seine en cours de réalisation notamment avec la mise en place de pistes cyclables au centre-ville et aux abords des zones d'activités ; la mise en place d'un pôle d'échange multimodal à la Gare de Romilly-sur-Seine.

- Une volonté affichée par la Région Grand Est : mise en place d'une nouvelle politique « Gares » avec différents objectifs poursuivis : aménagement/modernisation des gares régionales, développement de l'intermodalité (modes actifs et collectifs, rabattement tous modes, renforcement de services à Romilly-sur-Seine et Nogent-sur-Seine).
- Projet du Conseil Départemental de l'Aube de prolonger la Vélo-voie jusqu'aux limites départementales avec la Seine et Marne (de Saint-Juste- Sauvage à Nogent-sur-Seine/Courceroy...).

Les services sont présents et de qualité, par contre, le problème de mobilité est récurrent dans tous les domaines. En effet, l'accès au travail, aux loisirs, à la santé et au tourisme est difficile sans l'utilisation d'un véhicule personnel. Renforcer l'offre de mobilité est donc un enjeu pour le territoire.

III. Les objectifs de l'étude et son contenu

1. Les objectifs de l'étude

Les objectifs de l'étude d'opportunité sont les suivants :

- Réaliser un état des lieux des mobilités existantes
- Croiser les données sur les flux (endogène – exogènes), les cibles (tout type d'usagers), les besoins (dans chaque domaine), les attentes.
- Pour proposer un ou des modèle(s) économique(s) permettant de trouver des solutions aux problèmes de mobilité sur le territoire (scénarios durables et alternatives à l'auto-solisme).
- Etude de la viabilité économique du ou des modèles (partenariats publics ou privés avec des sociétés développant des solutions de mobilité tels que l'auto-partage, le covoiturage, l'autostop organisé... Il s'agira de démontrer l'adaptabilité de la ou des solutions proposées au territoire.

La présence de plusieurs acteurs de la mobilité sur le territoire sera nécessaire pour répondre aux différentes problématiques, aussi l'étude devra-t-elle spécifier leurs interactions selon les différentes solutions proposées.

L'étude permettra de :

- Disposer d'une connaissance fine des dynamiques de mobilités sur le territoire (relations intra-territoriales et extra-territoriales)
- Etudier l'opportunité de la mise en place (socialement acceptable et économiquement viable), de tout service de mobilité (solutions couplées possibles) en alternative à l'utilisation solitaire de la voiture individuelle et aux problèmes de non-mobilité liés à l'impossibilité pour certains de disposer d'un véhicule (étudiants, jeunes travailleurs, ménages en difficultés...)
 - o au regard des services de mobilité existants et projetés (transports collectifs, mobilités partagées et actives, pôles d'échanges multimodaux, etc.)
 - o en complémentarité de l'offre de services de mobilité des territoires voisins.

L'ensemble des propositions/scénarios devra s'inscrire dans la dynamique de l'offre régionale de services de mobilité, du dispositif régional d'intervention n°19SP-1628 du 21/06/2019 en faveur des mobilités durables et constituera une déclinaison opérationnelle du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) en termes de services de mobilité, à destination des territoires peu denses.

En outre, cette étude permettra de contribuer au futur SCOT dans lequel un volet « transports et déplacements » est prévu. En effet, il est fréquent que les territoires porteurs de SCOT conduisent des études sur des problématiques à fort(s) enjeu(x) préalablement ou conjointement à l'élaboration de leur document de planification spatiale. Cette étude sera ainsi le moyen d'avoir une vision prospective à 10 ou 20 ans des problématiques liées au transport.

2. Le contenu de l'étude

L'étude devra présenter les éléments suivants selon le phasage indiqué :

PHASE 1 : état des lieux du maillage territorial, de son accessibilité et des usages (reprendre les données existantes du territoire avec le schéma des services, diagnostic SCOT et compléter)

- **Linéaires** (routiers, ferroviaires, etc.) et espaces générateurs de mobilités (zones d'activités, zones industrielles, zones de loisirs, etc.) : cartographie hiérarchisée.
- **Organisation des services de mobilité** :
 - o Offre intermodale et points d'arrêts (gares, haltes, parkings relais, aires de covoiturage, etc.) : cartographie hiérarchisée, identification des pôles d'échange modaux, analyse de la complémentarité/concurrence des modes/réseaux.
 - o Connaissance des services existants, horaires, arrêts, etc.,
- **Accessibilité** : accès aux points d'arrêts/d'échange (simplicité, sécurité, accessibilité, discontinuités), accidentologie, cartographie hiérarchisée du maillage cyclable (sécurisé/non-sécurisé, dangers, discontinuités).
- **Analyse fine des flux** de déplacements des personnes des marchandises et des services :
 - o Connaissance des flux à trois niveaux :
 - Sortants du territoire
 - Entrants sur le territoire
 - Internes au territoire
 - o Répartition modale et motifs de déplacements - vie quotidienne –séjours ponctuels sur le territoire, traversée du territoire
 - domicile-travail
 - scolaire
 - loisirs
 - achats
 - santé
 - professionnels
 - flux prospectifs
 - autres...
- **Carburants verts** (électricité, nucléaire, hydrogène, bio-GNV) : taux de pénétration (production et potentiel de production, utilisations et consommation), cartographie des points, pistes et infrastructures de charges (énergie, coût, propriétaire, gestionnaire).

PHASE 2 : Prospective mobilité /attentes et besoins

- **Auprès des entreprises et administrations** : évaluation des connaissances (rentabilité d'une flotte entreprise, Plans de Mobilité, auto partage d'entreprise, etc.), intérêt pour l'installation d'un service d'auto partage, intérêt pour les motorisations vertes, besoins et attentes (décideurs et employés).
- **Auprès de la population** étude des différents besoins et attentes des différents types d'usagers: salariés, demandeurs d'emplois, jeunes, seniors, touristes, usagers des gares... Identification de leurs connaissances (des services existants, horaires, arrêts...)
- **Besoins et attentes de services de mobilité et d'électromobilité** desserte ferrée, interurbaine, urbaine, à la demande, covoiturage, auto-stop organisé, auto-partage entre particuliers, bus scolaires, flotte CNPE, vélos partagés, stationnements cycles et cargocycles, vélobus, etc.) : cartographie hiérarchisée avec taux de fréquence et de fréquentation.

PHASE 3 : Proposition de solutions / création de nouveaux services

Pour chaque solution envisagée, présenter le principe, le cout d'investissement pour la collectivité, les coûts de fonctionnement, et les apports en terme économiques et de service.

- Proposition d'un schéma de mobilité présentant l'ensemble des transports envisagés pour mailler le territoire : carte du réseau, fréquence des services, modes de transports envisagés et imbrication du rôle de chacun l'un envers l'autre (navettes électriques, covoiturage, auto partage, circulations douces ...), positionnement des services, (lien entre auto-partage, covoiturage, vélo... à proposer et identifier (qui, quoi, comment)...
- Etude de marché (potentiel de création, opportunités territoriales)
- Evaluation de la faisabilité socio-économique (plan de financement, compte d'exploitation prévisionnel détaillant les principales hypothèses structurantes), structuration juridique et cadre contractuel.
- Réalisation d'un chiffrage des investissements publics ou privés (voirie, bornes de recharge, bâtiments éventuels, équipements, véhicules ...) à réaliser pour mettre en œuvre le plan d'actions / nouveaux services de mobilité
- Présentation des avantages/inconvénients, freins et leviers (maillage des mobilités actives, politique de stationnement, territoire numérique,...)
- Le seuil de rentabilité économique de chacun des modèles proposé devra être démontré.
- Calendrier de déploiement du/des nouveaux services.
- Une proposition d'organisation juridique et financière des services.
- Des moyens et outils de communication et d'information autour du projet afin d'accompagner le territoire dans les actions proposées.

Le prestataire veillera :

- A suivre une démarche rigoureuse explicitée et justifiée dans son rapport d'étude
- Préciser sa méthodologie d'intervention pour la prospective
- Être exhaustif dans ses recommandations et fournir toutes les informations objectives nécessaires pour décider des suites à donner.

Le prestataire pourra, le cas échéant, adapter son intervention en fonction des singularités qu'il pourra découvrir. Dans ce cas, il en expliquera clairement les raisons à ses interlocuteurs et les reportera également dans le rapport.

IV. La durée de l'étude

Le démarrage de l'étude est souhaité pour début mai 2021. Sa durée s'étendra sur 5 mois. Le bureau d'étude fournira dans son offre un échéancier précis de la réalisation de l'étude. Il veillera à intégrer à cet échéancier les dates retenues pour les comités de pilotage.

V. Suivi et pilotage de la mission

Accompagné dans sa démarche par le prestataire, le PETR Sein en Plaine Champenoise assurera le pilotage global de l'étude sur l'élaboration d'une offre de mobilité comme suit :

Comité de Pilotage

Lieu de réflexion et de débat, le Comité de pilotage assurera le suivi de la démarche d'élaboration de l'étude pour la mise en place d'une offre de mobilité. Le COPIL se réserve la possibilité d'associer sur des sujets spécifiques des élus de la région Grand Est, des partenaires institutionnels et des personnes qualifiées afin d'examiner les résultats obtenus à chaque étape de la mission et de donner un avis sur les orientations à prendre et les compléments à apporter à l'issue de chacune d'elles.

Animé par le Président du PETR, il est composé de la Banque des territoires co -financeur de l'étude, de membres du Bureau du PETR assistés par l'équipe technique du PETR, de représentants des intercommunalités, de représentants des services de l'Etat, de la Région Grand Est et du Département de l'Aube, de représentants de l'UPREN et du CNPE de Nogent-sur-Seine.

Bureau du PETR

Le Bureau du PETR préparera les décisions qui seront prises par le comité syndical.

Comité Syndical

Composé de 26 membres titulaires, il représente l'organe délibérant du PETR.

Équipe technique du PETR

Pour conduire cette mission, le prestataire sera accompagné par les agents du PETR, notamment pour l'organisation de la concertation et la participation des acteurs locaux. Afin de valoriser les diagnostics, les études et les données existantes sur le territoire, le prestataire mobilisera pour cette mission toutes les informations et les données disponibles.

Réunions

Le prestataire fournira les éléments nécessaires à la bonne tenue et à l'animation des réunions (supports visuels et écrits). Il préparera et animera toutes les réunions de travail (comité technique, comité de pilotage...). Il participera à l'animation des réunions du comité de pilotage, du comité syndical, des réunions des Personnes Publiques Associées, des réunions publiques...

La proposition devra faire apparaître le nombre de réunions pour chacune des phases du projet.

Présentation des résultats :

Le bureau d'études devra fournir au PETR Sein en Plaine Champenoise 3 documents sous format papier (en 3 exemplaires chacun) et CD-ROM :

- le diagnostic rédigé,
- un document présentant les principales orientations et les objectifs définis en concertation avec le comité de pilotage,
- un document de synthèse appelé « plan de mobilité »

Parallèlement à la production de ces documents et afin de rendre compte de l'avancée de l'étude, le bureau d'études transmettra au PETR les cartes, les schémas et les bases de données nécessaires à l'élaboration de l'étude dans des formats libres. De plus, le bureau d'études tiendra régulièrement informé le PETR de la progression de ses travaux.

Documents disponibles :

Les ressources mobilisables sont notamment les suivantes :

- L'étude SCOT en cours de réalisation
- Le Schéma des services 2018
- Le projet de territoire du PETR Seine en Plaine Champenoise

Le bureau d'études pourra également consulter les études et documents réalisés par les collectivités du territoire mais aussi par ses partenaires.

VI. Remise des offres :**Le dossier de candidature sera constitué :**

- d'une note présentant le rôle, les missions, les compétences, les références de l'équipe,
- d'une note méthodologique donnant le plus de précisions possibles quant au contenu de la prestation,
- du contenu de la proposition d'intervention,
- des modalités d'organisation de la mission,
- d'un planning détaillé de réalisation de la mission pour chaque phase et un planning global,
- d'une proposition financière, libellée en euros,
- de la décomposition de son prix global et forfaitaire notamment en nombre de journées d'études et de déplacements,
- de la lettre de candidature DC1 et de la déclaration du candidat DC2.

Cette liste présente un cadre général de l'étude à respecter impérativement. Toutefois, il est susceptible d'être enrichi par toute suggestion jugée utile par le candidat.

Critères de choix de l'offre :

Les critères de choix de l'offre qui sera retenue sont les suivants :

- le contenu de la prestation à la fois détaillé, clair et précis (modalités concrètes d'intervention, outils méthodologiques, programme de travail...),
- les compétences techniques et les références de l'équipe,
- le coût de la prestation.

Délai de réponse :

L'offre devra parvenir au plus tard le 4 mai 2021 et sera adressée par voie postale et par mail au :

Président du PETR Seine en Plaine Champenoise
9 Place des Martyrs de la Libération
10100 Romilly-sur-Seine
03 25 25 20 70
contact@petr-seineenplainechampenoise.fr