

<p>Département de la Meuse</p>	
<p>Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays de Verdun</p>	
	
<p>Modalités d'appel d'offres</p>	
<p>Elaboration du Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays de Verdun</p>	
<p>ANNEE 2024</p>	
<p><u>Date limite de remise des offres :</u></p> <p>Lundi 15 avril 2024 à 12h00</p>	<p>PETR du Pays de Verdun 3 Place de la Mairie 55100 Bras-sur-Meuse Tel : 03 72 61 05 86 Mail : contact@pays-de-verdun.fr</p>

Table des matières

1. Contexte territorial et institutionnel	3
1.1. PÉTR du Pays de Verdun	3
1.2. Compétences territoriales.....	3
1.3. Partenariat Interreg	4
1.4. Démarches existantes	4
2. Contenu et déroulement de l'étude	8
2.1. Contexte général	8
2.2. Phase 1 : le diagnostic.....	8
2.3. Phase 2 : L'élaboration d'une stratégie pré-opérationnelle	9
2.4. Phase 3 : le programme pluriannuel d'aménagement et d'évaluation	10
2.5. Réunions	11
3. Gouvernance et conduite de projet.....	12
3.1. La maîtrise d'ouvrage	12
3.2. Les instances de pilotage.....	12
3.3. Calendrier de mise en œuvre	12
4. Modalités de restitution des livrables	13
5. Modalités administratives de la commande publique	13

1. Contexte territorial et institutionnel

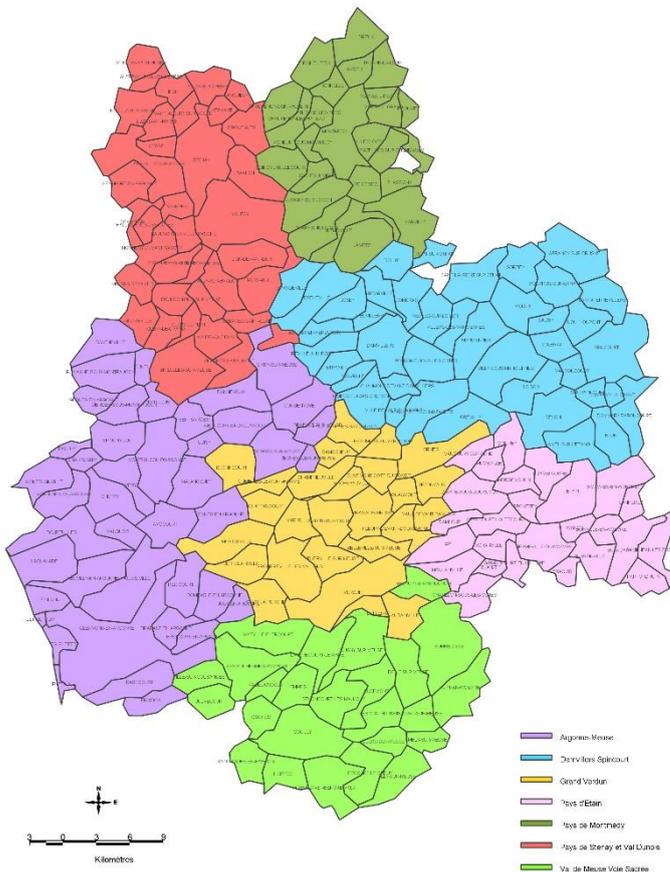
1.1. PETR du Pays de Verdun

Le PETR du Pays de Verdun est une collectivité territoriale créée sous cette forme en 2019 et rassemblant 7 intercommunalités. Il couvre la moitié Nord du Département de la Meuse, compte 221 communes pour près de 80 000 habitants sur un territoire que l'on peut qualifier de rural profond.

Dans son ensemble, le projet de territoire met en avant la nécessité de changer de paradigme pour entrer dans une nouvelle ère plus sobre et plus durable. L'ensemble des acteurs et des habitants doit adapter leurs comportements et transformer leurs habitudes pour répondre à ces nouveaux enjeux.

Pour cela, le Pays de Verdun souhaite s'appuyer sur son atout principal que représente son espace pour offrir un cadre de vie amène.

Il déploie actuellement sa stratégie de développement de la mobilité durable sur l'ensemble du territoire avec un premier volet en cours de finalisation autour de la réduction de l'autosolisme. Cela se fait évidemment avec la prise en compte des territoires voisins et s'est même concrétisé par un partenariat formel avec les autres PETR meusiens disposant notamment d'une ingénierie spécifique partagée.



Dans cette optique, le territoire souhaite aujourd'hui élargir la réflexion à la pratique du vélo sous toutes ses formes, tant au quotidien que d'un point de vue touristique.

La réalisation d'un schéma directeur cyclable à l'échelle du Pays de Verdun permettra d'offrir de nouvelles perspectives d'aménagement innovant tout en s'appuyant au maximum sur les infrastructures existantes, les services, le patrimoine mais également les souhaits des élus et habitants.

1.2. Compétences territoriales

Pour mener à bien ses actions, le PETR s'appuie sur des affectations de missions retranscrites au projet de territoire. En substance, les compétences restent supportées juridiquement par les ECPI membres.

A noter que 2 intercommunalités n'ont pas souhaité se saisir de la compétence AOM, à savoir la CC Val de Meuse Voie Sacrée et la CC du Pays de Montmédy, mais bénéficient évidemment des actions entreprises par le PETR. Pour rappel, elles peuvent toutes s'appuyer sur leur compétence obligatoire d'aménagement de l'espace.

1.3. Partenariat Interreg

L'Agence départementale d'attractivité, Meuse Attractivité, a initié une réflexion à l'échelle transfrontalière autour d'un projet slowtourisme. L'objectif principal est de mailler le territoire de la coopération par un réseau de points-nœuds pour développer la pratique du cyclotourisme, notamment entre la Belgique et la France.

Sur notre territoire, ce dossier concerne 5 des 7 intercommunalités.

En ce sens, un alternant a évalué la faisabilité du réseau points-nœuds départemental au sein de Meuse Attractivité. Ce travail est consultable via le lien suivant : https://framacarte.org/fr/map/itineraires-internationaux-et-nationaux-meuse-belg_162317#9/49.5902/5.8008

Initialement opérateur méthodologique dans ce dossier, le PETR trouve ici l'opportunité d'agréger les démarches pour optimiser les budgets et surtout les calendriers de travail. Le volet stratégique du déploiement du réseau de « points-nœuds » devient donc partie intégrante du schéma directeur cyclable du Pays de Verdun. Cela permet de conserver une homogénéité dans la réalisation de l'étude en couvrant l'entièreté du territoire.

Il est entendu que le déploiement opérationnel du réseau sur le terrain sera réalisé par la suite avec une prise en charge directe par les EPCI volontaires.

Pour ces travaux, certains offices de tourisme pourront être associés de manière complémentaire aux services techniques des EPCI.

1.4. Démarches existantes

a. Approche locale

Le Pays de Verdun et ses relais territoriaux n'ont pour le moment que peu étudié le sujet de la planification de l'espace. Toutefois, dans le cadre du volet covoiturage, nous étudions actuellement la mise en place de point de rencontres de mobilité au sein de chaque commune afin de concentrer l'ensemble des services disponibles sur un même pôle. La démarche autour du vélo vient se greffer à cette initiative.

En l'état, la pratique cyclable sur le Nord meusien se structure essentiellement autour de l'Eurovélo 19 au fil de la Meuse dont la création de l'infrastructure est directement prise en charge par les EPCI. L'itinéraire complet sur notre territoire devrait pouvoir être finalisé d'ici 5 ans.

Il convient de noter que la Communauté d'Agglomération du Grand Verdun a réalisé une étude sur la mobilité douce en 2018 qui intègre un schéma directeur cyclable mais celui-ci n'a jamais été formellement acté. Ce travail pourrait être repris intégralement moyennant une rapide mise à jour. A consulter ici : https://www.google.com/maps/d/u/1/viewer?hl=fr&mid=1cVJ6LFEMpp_aHkFf-WCjKqiUzGXwPxGx&ll=49.15930727716928%2C5.3823802407413&z=15

Elle dispose également d'un PLUi traitant des sujets de déplacement. Elle est également dépositaire d'un réseau de transport urbain.

D'autres intercommunalités travaillent actuellement sur leurs PLUi avec des préoccupations autour du cyclables.

Nous pouvons particulièrement noter l'engagement la CC du Pays d'Etain sur laquelle une ébauche de stratégie cyclable a été réalisée en interne par les techniciens du PETR en évaluant notamment la

possibilité de requalifier certaines routes départementales en voies vertes. La CC Val de Meuse Voie Sacrée a également établi un document de référence en interne. Ces démarches donnent une bonne approche de l'attendu qui pourrait être produit globalement.

L'ensemble de ces études et documents seront donc à prendre en compte pour tout ou partie dans l'élaboration du schéma directeur cyclable.

b. Coordination départementale

D'une manière générale, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières d'un territoire donné. Dans ce cadre, les PETR meusiens ont engagé en 2021 une coopération pour déployer des services de mobilités sur le territoire, notamment en ce qui concerne la nécessité de sortir de l'autosolisme.

Aujourd'hui, chacun s'intéresse au développement de la mobilité douce et il est convenu que les schémas directeurs cyclables puissent être travaillés de concert pour offrir un cadre homogène à l'échelle du Département. Cette réflexion trouve écho auprès du Conseil Départemental et de Meuse Attractivité qui veillera à la mise en cohérence des initiatives.

Les premières réflexions portent sur la faisabilité d'envisager conjointement la requalification de certaines routes départementales en voies cyclables pour optimiser l'infrastructure existante. Cette démarche trouve un écho favorable auprès des élus départementaux.

En cela, chacune des études devra étudier les raccordements aux territoires voisins.

c. Stratégies régionales

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) :

L'article 10 de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) modifie les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et introduit l'élaboration d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) parmi les attributions de la Région en matière d'aménagement du territoire.

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, etc.

Par délibération en date du 17 décembre 2021, la Région Grand Est a décidé d'engager la modification de son SRADDET afin d'intégrer des dispositions législatives et réglementaires récentes et notamment :

- La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui vise à promouvoir le développement de réseaux cyclables ainsi que les mobilités alternatives ;
- La loi Climat et Résilience du 22 août 2021, qui ancre l'écologie dans nos modes de vie, et donc, dans nos déplacements.

Son approbation est prévue lors du premier trimestre de l'année 2024.

Le Schéma Directeur Cyclable, étant un outil de programmation et de planification, se devra donc de

respecter les objectifs et les règles générales du SRADDET modifié.

Plan vélo régional

La Région Grand Est s'inscrit dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) visant une part de transport à vélo de 12% d'ici 2023. Pour parvenir à ce résultat, un Plan Vélo 2022 - 2028 a été adopté s'articulant autour de 31 actions découlant de 8 engagements thématiques :

1. Coordonner et accompagner les actions des 135 AOM autour du vélo
 - Animer le réseau d'acteurs sur la mobilité cyclable ;
 - Soutenir l'élaboration des stratégies cyclables locales ;
 - Accompagner les AOM dans la mise en œuvre de leur stratégie.

2. Train + vélo : améliorer l'intermodalité grâce à Fluo Grand Est
 - Implanter un système de location de vélos Fluo dans les gares ;
 - Aménager des stationnements vélo qualitatifs et quantitatifs à proximité et dans les gares ;
 - Augmenter les capacités d'emport des vélos dans les trains.

3. Soutenir la mise en œuvre d'infrastructures cyclables
 - Aider la réalisation des véloroutes et voies vertes, des infrastructures cyclables autour des gares et des infrastructures cyclables autour des équipements d'intérêt régionaux ;
 - Faire émerger le maillage cyclable régional.

4. Faire de la filière vélo, un levier économique
 - Favoriser des synergies pour développer la production locale ;
 - Soutenir le développement des compétences par la formation ;
 - Sécuriser les approvisionnements en pièces détachées ;
 - Développer la production d'accessoires vélo ;
 - Encourager le marché secondaire de la filière vélo.

5. Encourager tous les habitants à se (re)mettre en selle
 - Accompagner les acteurs locaux à communiquer sur les bienfaits du vélo ;
 - Soutenir les structures réalisant de la (re)mise en selle ;
 - Aider à l'achat de vélos adaptés et de vélos à assistance électrique (VAE) classique ou cargo.

6. Le Grand Est, une destination cyclotouristique attractive
 - Structurer les itinéraires cyclables touristiques ;
 - Soutenir la mise en tourisme et les services aux cyclotouristes ;
 - Promouvoir les destinations cyclables touristiques ;

7. Favoriser la pratique cyclable auprès des lycéens et des apprentis
 - Équiper les lycées de stationnements vélo ;
 - Sensibiliser les lycéens et aider à leur bon équipement ;
 - Réaliser des plans de déplacement établissement scolaire (PDES) dans les lycées ;
 - Soutenir les sorties et voyages à vélo des lycéens et apprentis ;
 - Favoriser la logistique à vélo au sein du lycée ;

8. Sensibiliser aux pratiques cyclables sportives

- Accompagner les associations sportives dans la réalisation d'actions d'animation et de sensibilisation ;
- Soutenir la création d'équipements sportifs adaptés aux différentes pratiques ;
- Rendre visible et contribuer à la féminisation de la pratique sportive ;
- Accompagner l'émergence du handicycle ;

2. Contenu et déroulement de l'étude

2.1. Contexte général

Le schéma directeur cyclable s'inscrit dans la volonté de déployer une politique cyclable globale et permettra d'améliorer la pratique cyclable au quotidien en programmant des investissements dans un plan pluriannuel.

La réalisation de ce schéma directeur cyclable vise à définir une vision stratégique dont les objectifs sont les suivants :

- Construire la planification du réseau cyclable, en hiérarchisant les différents axes proposés ;
- Encourager le développement d'aménagements cyclables fonctionnels et sécurisés, en garantissant la continuité du réseau au sein du Pays de Verdun et avec ses territoires voisins ;
- Développer un usage fonctionnel (déplacements quotidiens) du vélo auprès des actifs ;
- Prévoir le maillage des espaces de stationnement (courte, moyenne et longue durée) pour les vélos, notamment à proximité des équipements majeurs, commerces, services etc. ;
- Conforter le vélo de loisir et sportif sur le territoire (cyclotourisme, VTT, etc.) via notamment un maillage en points-nœuds ;

Le schéma directeur cyclable du PETR du Pays de Verdun se déclinera en trois grandes phases, auxquelles se rajoutera une action transversale :

- Un diagnostic du territoire ;
- Une stratégie pré-opérationnelle ;
- Un programme pluriannuel d'investissement.

Le schéma directeur cyclable du PETR du Pays de Verdun devra répondre aux exigences du référentiel du CEREMA sur le sujet (<https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2023/03/guide-cerema-rendre-sa-voirie-cyclable-compressed.pdf>) intégrant dès son origine la cartographie du maillage du territoire en points-nœuds.

Il conviendra également de pouvoir évaluer une approche plus fine sur l'armature urbaine du territoire, définie par le Conseil Départemental, à savoir le pôle urbain de Verdun, les pôles secondaires (Stenay, Montmédy, Etain) et les pôles d'appui (Dun-sur-Meuse, Damvillers, Varennes-en-Argonne, Clermont-en-Argonne, Belleville-sur-Meuse, Thierville-sur-Meuse, Dieue-sur-Meuse).

Enfin, l'action transversale concernera l'animation et la concertation qui devront être menées tout au long de l'étude. Celle-ci associera nécessairement les techniciens territoriaux et également les forces vives du territoire dont la coordination pourra être assurée par le Directeur du PETR.

2.2. Phase 1 : le diagnostic

Le diagnostic doit permettre la mise en lumière des faiblesses, des menaces, des forces ainsi que des opportunités de développement de la pratique cyclable sur le territoire. Pour cela, un état des lieux doit être réalisé. Le bureau d'étude devra a minima inclure :

- Le recensement et l'évaluation de la qualité des aménagements et services existants (tronçons cyclables, sécurité, continuités et discontinuités, possibilité de pratique intermodale avec d'autres modes de transport voire de requalification des voies routières, jalonnement et signalisation, type de revêtement, etc.) ;
- Le recensement des futurs projets / tronçons en cours de réalisation avec une hiérarchisation

- (projets communaux, projets d'intérêt communautaire et projets d'intérêt interterritorial) ;
- L'inventaire des pôles générateurs de déplacements (pour quels points de destination : établissements scolaires, espaces de travail, entreprises, commerces, loisirs, santé ...) et les flux associés ;
 - Des données concernant l'accidentologie ;
 - La mise en perspective et la corrélation de données génériques autour de la pratique du vélo dans les espaces ruraux ;
 - Des entretiens avec chaque AOM (élus / techniciens) permettant de lister les politiques d'intervention et les dispositifs existants ou envisageables ainsi que les projets pouvant alimenter le schéma (proposer une grille d'entretien).

Afin de compléter ces travaux, le prestataire pourra envisager des sorties de terrain et d'observation à vélo au sein du Pays de Verdun. De plus, dans un souci de concertation sur les pratiques et ressentis, il est souhaitable d'organiser, en concertation avec le PETR, des ateliers participatifs réunissant la population et les acteurs privés et publics du territoire.

Comme évoqué précédemment, cette étude doit prendre en compte dès son lancement les éléments déjà travaillés localement ainsi que la perspective de la mise en place du dispositif « points-nœuds » à l'échelle du territoire.

L'ensemble du diagnostic se conclura par l'identification et la formulation d'enjeux à différentes échelles. Le prestataire devra procéder à une hiérarchisation des enjeux sur le territoire.

2.3. Phase 2 : L'élaboration d'une stratégie pré-opérationnelle

Le bureau d'étude devra construire le projet du schéma directeur cyclable à partir de trois scénarios.

Ces scénarios seront déclinés en fonctions de plusieurs échelles (communale et intercommunale), et intégreront une faisabilité technique, juridique et financière. Les scénarios devront s'appuyer sur les enjeux identifiés par le diagnostic ainsi que l'intégration de la logique « points-nœuds » détaillée ci-après, et prendront en considération les documents ainsi que les projets réalisés ou en cours. Les élus seront concertés et se positionneront sur les différentes propositions avancées par le prestataire.

Pour élaborer ces scénarios, le prestataire devra construire la stratégie pré-opérationnelle en répondant notamment aux objectifs suivants :

- Permettre le développement de la pratique du vélo utilitaire et touristique ;
- Assurer des aménagements cyclables sécurisés ;
- Permettre la création d'un jalonnement clair et uniforme ;
- Garantir un stationnement sécurisé, notamment au niveau des cœurs urbains ;
- Assurer une continuité dans les axes cyclables proposés ;
- Hiérarchiser les axes proposés en fonction de leur nature ;
- Assurer l'intermodalité avec les autres modes de transport ;
- Planifier le déploiement de diverses solutions de stationnement ;
- Intégrer les projets en cours de développement et les futurs projets pouvant avoir un lien avec les aménagements et services liés au vélo ;
- Intégrer les questions d'animation, de sensibilisation et de communication autour du vélo.

Les scénarios proposés par le bureau d'étude devront répondre aux objectifs définis ci-dessus en soumettant plusieurs variantes de solutions, de combinaisons ou de solutions techniques. Ils résulteront

d'une analyse multicritère et devront notamment intégrer :

- Une représentation cartographique des scénarios mentionnés ;
- Le jalonnement du réseau de point-nœuds : analyse de l'ensemble du territoire du Pays de Verdun pour identifier les carrefours et proposer un maillage pertinent répondant aux attentes de ce type de dispositif et en respectant les principes de numérotation ;
- Les informations techniques par tronçon (statut de la voirie, pente, les largeurs de voie, la fréquentation, etc.) ;
- Les contraintes réglementaires (domaines publics ou privées, zones protégées, etc.) ;
- Les choix techniques d'aménagement (sites propres, revêtements, largeurs, etc.) ;
- Les aménagements (points d'arrêt, aires de pique-nique, parkings, points d'eau, etc.), les sites touristiques à proximité à articuler notamment avec le jalonnement en points-nœuds ;
- Les solutions apportées aux intersections avec les réseaux routiers, fluviaux et autres points noirs ;
- Les modes d'entretien et de gestion des infrastructures proposées ;
- Les avantages, les inconvénients, le bilan énergétique et environnemental, etc.

Pour chaque scénario présenté, le prestataire devra donner une enveloppe financière estimative globale. Cette estimation ne nécessite pas une approche approfondie des coûts à cette phase.

Cette phase devra permettre à la collectivité de :

- Retenir les orientations qualitatives et quantitatives pour le développement des modes actifs ;
- Définir des objectifs à atteindre (en termes d'aménagements, de services, de répartition par parts modales, etc.) ;
- Valider une stratégie de développement des modes actifs sur le PETR sur 5 à 10 ans ;
- Arbitrer sur la hiérarchisation des actions envisageables.

Les phases 1 et 2 seront reportées sur des documents graphiques de synthèse dont voici plusieurs exemples :

- Carte des aménagements cyclables et de tous autres éléments utiles à la circulation cyclable à l'échelle du Pays de Verdun et en connexion avec les territoires limitrophes ;
- Carte des pôles générateurs de déplacement ;
- Carte du trafic cyclable et des infrastructures dédiées à cette pratique ;
- Carte de synthèse des dysfonctionnements (les discontinuités, la qualité des aménagements...) ;
- Carte des projets en cours ou en programmation ;
- Carte des carrefours identifiés pour le réseau de points-nœuds ;
- Carte des enjeux de l'étude (traversée de centres bourgs...).

D'autres propositions pourront être faites par le prestataire.

Les cartographies devront suivre notamment les échelles suivantes :

- 1/10 000ème pour les communes ;
- 1/25 000ème pour les EPCI ;
- 1/50 000ème pour le PETR du Pays de Verdun.

2.4. Phase 3 : le programme pluriannuel d'aménagement et d'évaluation

La rédaction d'un programme pluriannuel d'aménagement sous forme de fiches opérationnelles a pour objectifs la hiérarchisation et la planification à court, moyen et long terme de la réalisation d'aménagements cyclables. Le prestataire devra réaliser un nombre de fiches opérationnelles correspondant au nombre de d'opérations d'aménagements cyclables à réaliser. Ces fiches seront élaborées avec les différents partenaires (notamment les collectivités, en cohérence avec les PLUi) et intégreront notamment les éléments suivants :

- Le nom et la localisation ;
- Le contexte et les objectifs ;
- La description de l'opération ;
- Le porteur de projet ;
- Le coût de l'opération et le financement ;
- Le calendrier et une proposition de phasage ;
- Les partenaires techniques et financiers ;
- La méthodologie et les indicateurs de résultat, de suivi et d'évaluation ;
- L'intégration des coûts d'entretien des nouveaux linéaires / équipements.

Au-delà des fiches d'aménagements, il est également demandé d'intégrer des actions d'animation et de valorisation sur la pratique du vélo ;

- Actions de sensibilisation auprès de différents types de publics pour inciter à la pratique du vélo au quotidien ;
- Actions de sensibilisation auprès des partenaires touristiques pour les accompagner à la mise en place d'une offre adaptée à l'accueil des cyclos et les inscrire dans une démarche de réseau.

Dispositif « points-nœuds »

Dans le cadre de sa réflexion sur la mise en place d'une démarche de points-nœuds au niveau transfrontalier, il est demandé au prestataire une analyse approfondie de ce type de dispositif. Celui-ci devra évidemment être construit en articulation avec les infrastructures repérées au sein du schéma directeur évoqué précédemment.

L'approche stratégique du schéma directeur cyclable devra déboucher sur une proposition de cartographie du maillage à l'échelle du PETR.

En outre, une fiche action spécifique viendra préciser le volet opérationnel du déploiement :

- La structuration du réseau (aménagements des panneaux numérotés) et les aménagements touristiques (tables de pique-nique, top départ, totems touristiques, labellisation Accueil Vélo...);
- L'approche budgétaire prévisionnelle sur l'investissement et sur les coûts prévisionnels d'entretien en dissociant les panneaux numérotés, la signalétique touristique et les autres types d'aménagement.

Cela sera décliné par la suite dans le cadre d'une mission complémentaire commanditée par les EPCI volontaires dans la continuité du présent schéma directeur cyclable.

2.5. Réunions

Le prestataire devra proposer à la maîtrise d'ouvrage les réunions nécessaires pour mener à bien le suivi de l'étude. Il devra préparer et animer l'ensemble de ces rencontres. Chaque réunion fera l'objet en amont d'une validation du comité technique, réuni potentiellement en visioconférence.

Il est demandé au prestataire de privilégier les réunions de pilotage en présentiel (ou hybride). Le prestataire devra rédiger et transmettre les comptes-rendus des réunions.

De plus pour chacune des phases, une concertation auprès des partenaires de la maîtrise d'ouvrage devra être menée (à déterminer avec la maîtrise d'ouvrage).

3. Gouvernance et conduite de projet

3.1. La maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le PETR du Pays de Verdun pour le compte de ses EPCI membres. La maîtrise d'œuvre de la réalisation de l'étude sera prise en charge par un prestataire mandaté.

Les élus référents sont :

- Julien DIDRY, Président du PETR du Pays de Verdun
- Jean-Michel NICOLAS, Vice-Président à la Mobilité du PETR du Pays de Verdun

Les référents techniques sont :

- Jean-Philippe TRAMONTIN, Directeur du PETR du Pays de Verdun
- Elise BRANGET, Chargée de mission mobilités durables inter-PETR meusiens

3.2. Les instances de pilotage

Le comité de technique se compose des techniciens du PETR, des intercommunalités, du Département, de Meuse Attractivité, de Vélo et Mobilités Actives Grand Est

Les techniciens territoriaux désignés par les EPCI pour suivre ce dossier pourront représenter à la fois leur collectivité mais également les Offices du Tourisme.

Nous pourrions y associer des représentants des usagers et de la société civile, via le Conseil de Développement Territorial notamment.

Le comité de pilotage se compose des élus du PETR du Pays de Verdun et d'un élu référent désigné au sein de chacune des sept collectivités du territoire et du Conseil Départemental. Un représentant de l'Etat pourra au besoin être associé.

La composition des comités peut être susceptible d'évoluer pour s'adapter au déroulement de l'étude.

Les techniciens du PETR assureront le lien avec les territoires voisins, notamment à l'occasion des réunions de travail mise en œuvre dans le cadre du projet Interreg Slowtourisme.

Le Conseil Syndical du PETR du Pays de Verdun assurera la validation de la phase 2 et du plan d'actions.

3.3. Calendrier de mise en œuvre

L'étude devra débuter au plus tard en mai 2024 afin d'être restituée au plus tard en août 2025. Le prestataire retenu pourra également proposer un échéancier pour le bon déroulement de la mission.

ACTIVITÉ	DÉBUT	DURÉE	Accomplissement	2024												2025									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Elaboration de la commande	1	4	25%																						
Phase 1 : Diagnostic	5	6	0%																						
Phase 2 : Etude pré-opérationnelle	11	7	0%																						
Phase 3 : Programme pluriannuel	17	4	0%																						

4. Modalités de restitution des livrables

Pour procéder au bon déroulement des échanges, les documents de présentation devront être dynamiques et pédagogiques. Ces documents devront être lisibles, synthétiques, et illustrés.

Le prestataire devra remettre les documents issus des phases de travail à la maîtrise d'ouvrage, au format numérique.

Ces documents devront être compatibles avec les outils informatiques de la maîtrise d'ouvrage :

- Les données d'informations géographiques (SIG) devront être restituées au format SHP. Ces données devront être intégrées au système de projection RGF93-Lamber93 ;
- La structuration de la base de données au format DBF pourra être établie en collaboration avec la maîtrise d'ouvrage ;
- Les données statistiques devront être livrées sous un format Excel et CSV ;
- Les cartes devront être restituées PDF ;
- Le prestataire devra remettre la photothèque produite dans la cadre du marché. Les photos devront être au format JPEG ou TIFF ;
- Les supports de présentation des différentes réunions devront être établis au format PDF ;
- Les autres documents produits, notamment les livrables de fin de phase, devront être fournis au format WORD et PDF.

La maîtrise d'ouvrage se chargera de diffuser les documents auprès des participants aux réunions.

Le prestataire sera tenu au secret et à l'obligation de discrétion pour l'ensemble des études, des décisions, des informations dont il aura eu connaissance durant sa mission. Il lui sera interdit de communiquer sur l'intégralité des sujets à des tiers sans l'accord de la maîtrise d'ouvrage. L'étude et les documents produits durant la mission seront la propriété exclusive de la maîtrise d'ouvrage.

5. Modalités administratives de la commande publique

Le présent marché public de prestations intellectuelles, passé en procédure adaptée de moins de 90 000 € HT, formalise l'intégralité des accords des parties pour ce qui concerne la réalisation de la prestation demandée conformément au cahier des clauses administratives générales applicables aux marchés publics Marchés de prestations intellectuelles complété des modalités suivantes.

L'intégralité des échanges, dont le dépôt des offres, se fera par voie électronique via l'adresse jptramontin@pays-de-verdun.fr.

Calendrier de mise en œuvre de l'appel d'offres :

- Date de lancement de la consultation : 19 février 2024
- Date limite de réception des offres : 15 avril 2024 à 12h00
- Durée minimum de validité des offres : 120 jours à compter de la date limite de réception
- Date prévisionnelle de la notification d'attribution du marché : 6 mai 2024
- Date prévisionnelle de la réunion de démarrage des travaux : 14 mai 2024

Pièces attendues :

Le dossier comprendra les pièces suivantes dûment **remplies, datées et signées** :

- Renseignements et formalités administratifs (DC1 si groupement, DC2, DC4 ou DUME)
- Les renseignements relatifs aux capacités professionnelles, techniques et financières (chiffre

- d'affaires des 3 dernières années), moyens humains et matériels, références ;
- Le présent document à accepter sans modifications ;
 - Les documents techniques et financiers à remettre :
 - Une note synthétique reformulant la problématique de l'étude ;
 - Une note méthodologique définissant :
 - La méthodologie de travail, de concertation, et de rendu ;
 - Les outils jugés nécessaires et leur moyen de mise en œuvre ;
 - Les moyens humains et matériels mis en œuvre pour chaque action de l'étude, avec la désignation et la qualification des collaborateurs chargés des différentes rubriques du dossier ;
 - Le profil des intervenants sur cette étude en indiquant la personne qui sera l'interlocuteur unique du Pays et qui assistera à l'ensemble des réunions. Cette personne devra être expérimentée ;
 - Un calendrier de réalisation détaillé de la mission.
 - Un devis détaillé en respectant les différentes tranches et actions de la mission.
Pour chaque action, le candidat précisera (pour chaque cotraitant le cas échéant) le nombre de jours de travail (sur le terrain et en agence) et leurs coûts unitaires. Il précisera également le coût, le nombre et le type de réunions prévues, les coûts afférents à la production et la reproduction de documents finaux (rapports et cartes) ainsi que le coût des besoins supplémentaires le cas échéant. Le candidat précisera également le coût de la réunion supplémentaire (présentiel / distanciel).

Critères d'attribution de la prestation :

Les offres des candidats seront analysées selon les critères de sélection suivants :

- Proposition méthodologique : 40%
- Compétences et références : 10%
- Offre de prix : 50%

Suite à l'analyse des offres reçues, une phase de négociation peut intervenir auprès d'un ou plusieurs candidats dans le respect des règles de la commande publique.

Le maître d'ouvrage se réserve toutefois la possibilité d'attribuer le marché sur la base des offres initiales sans négociation.

Modalités de paiement :

Le paiement s'effectuera selon les règles de la comptabilité publique : chaque phase, notifiée par ordre de service, honorée par le prestataire est rémunérée après service fait (livrables fournis) et sur présentation de factures adressées au PETR du Pays de Verdun via Chorus Pro.

Bras-sur-Meuse, le