

DÉPARTEMENT DU NORD  
ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE  
**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES FLANDRE LYS**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ DE LA  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES FLANDRE LYS

**Séance du 14 décembre 2021**

L'an deux mille-vingt-un, le 14 décembre à 19 heures et 00 minutes, les membres du Conseil Communautaire se sont réunis à La Gorgue, 500 rue de La Lys, sur la convocation qui leur a été adressée par Jacques Hurlus, le Président de la Communauté de communes Flandre Lys, le 7 décembre 2021.

**Nombre de conseillers en exercice le jour de la séance : 42**

**Nombre de présents : 27 jusqu'au point n°5, 29 jusqu'au point n° 39**

**Nombre de pouvoirs : 10**

**Nombre de votants : 37 jusqu'au point n°5, 39 jusqu'au point n°39**

***Etaient présent(e)s :***

Mme BEURAERT Martine, M. BEZILLE Marc, M. M.BODART Michel, M.BOONAERT Jean-Philippe à partir du point n°6, Mme BOULENGER Delphine, M. BROUTELE Philippe, Mme DE SWARTE Marie-Dominique, Mme DEBAISIEUX Nathalie à partir du point n°6, M.DELABRE Aimé, M. DELVALLE Jean, Mme DURUT Jocelyne, M.DUYCK Joël, Mme EVRARD Monique, M.FAIDUTTI Jean-Marc, Mme FERMENTEL Geneviève, M.HENNEON François-Xavier, Mme HERDIN Andrée, M. HURLUS Jacques, M. MAHIEU Philippe, M.MORVAN Hervé, M.MOUQUET Denis, M.PARENT Michael, Mme PLE Sandra, M.PRUVOST Philippe, Mme THERON MARESCAUX Stéphanie, M.THOREZ Jean-Claude, M.VANECLOO Serge, Mme VERHAEGHE Marie-Thérèse, Mme VILLE Augustine.

***Absents excusés :***

Mme BERTRAND Dorothee, pouvoir à François-Xavier HENNEON,  
M. BLERVAQUE Philippe, pouvoir à DURUT Jocelyne,  
Mme BROUARD Bénédicte, pouvoir à Philippe PRUVOST,  
M.DEHAENE Michel Pouvoir donné à François-Xavier HENNEON,  
Mme DERONNE Véronique, pouvoir à MAHIEU Philippe,  
Mme DUHAYON Monique, pouvoir à Augustine VILLE,  
M.FICHEUX Bruno, pouvoir à Augustine VILLE,  
Mme HIEL Anne, pouvoir à Philippe PRUVOST,  
M. LAPIERRE Julien, pouvoir à Sandra PLE,  
M.RAVET Pierre-Luc, pouvoir à Jean-Claude THOREZ.

***Absents :***

M.BOONAERT Jean-Philippe jusqu'au point n°5,  
Mme DEBAISIEUX Nathalie jusqu'au point n°5,  
Mme LORPHELIN Martine,  
M.LORIDAN Bernard,  
M.SÉRÉ Soarey,

***Secrétaire de séance :*** Joël DUYCK.

## **Délibération n°2021D240 - Développement économique et acquisitions foncières – Coopération interterritoriale - Approbation de la convention de groupement de commandes pour la réalisation d'une étude d'opportunité sur le désenclavement des intercommunalités à l'ouest de la Métropole Lilloise.**

*Le Vice-Président expose au Conseil :*

Les Communautés d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR) et du Pays de Saint-Omer (CAPSO), et les Communautés de Communes du Pays de Lumbres (CCPL), de Flandre-Lys (CCFL) et de Flandre-Intérieure (CCFI) ont entériné une démarche de coopération interterritoriale, à l'heure où les projets des territoires font émerger la nécessité d'un renforcement des partenariats au-delà des structures institutionnelles existantes.

Cette coopération relève d'enjeux convergents, parmi lesquels celui de la mobilité s'est clairement dégagé comme un axe prioritaire en raison de besoins partagés en termes de lutte contre la fracture territoriale, de desserte de proximité, de solutions innovantes et décarbonées. La formalisation d'une convention cadre est actuellement en cours intégrant d'autres axes de travail (déchets, développement économique, cette thématique intégrant des réflexions sur université et formation, recherche et innovation, tourisme).

La réalisation projetée du Réseau Express Hauts-de-France, reliant directement la Métropole au Bassin Minier (Hénin-Beaumont), et au-delà Amiens et Saint-Quentin, qui ne répond pas aux besoins des territoires situés à l'Ouest de la métropole, présente au contraire le risque de les marginaliser et nécessite qu'ils s'organisent pour proposer des alternatives complémentaires à ce projet structurant au sein du Service Express Métropolitain (SEM).

Il a donc été décidé d'engager une réflexion sur le désenclavement de l'ouest de la Métropole lilloise, notamment sur la base d'une étude d'opportunité pour la mise en place de services et d'offres de mobilité innovants et décarbonés, afin de participer à la démarche globale du futur Service Express Métropolitain, porté par la Région Hauts-de-France.

Il est donc proposé de retenir, par le biais d'une procédure adaptée de marché de services, un bureau d'études qui aura pour mission de dresser un diagnostic des offres existantes et des flux, de dégager les enjeux qui en découlent et de procéder à l'estimation et l'évaluation des services ou offres les mieux adaptés, conformément au cahier des charges annexé à la présente.

Afin de pouvoir mener cette procédure, il est proposé de créer un groupement de commandes, dont la CABBALR serait le coordonnateur, selon les modalités détaillées dans la convention ci-jointe. Cette dernière précise le rôle du coordonnateur en matière d'organisation des opérations de sélection des candidats, avec la mise en place d'un comité de validation, de signature, de notification et d'exécution du marché public. Un comité technique réunissant les membres du groupement, ainsi que des agences d'urbanisme, assurera le suivi et la mise en œuvre de la démarche.

Ladite convention fixe en outre les contributions financières des membres du groupement permettant le financement de l'étude sus-évoquée.

Celle-ci est basée sur une contribution fixe et forfaitaire de 5.000,00 € (cinq mille euros) par membre ; le solde du coût de l'étude net de toute subvention susceptible d'intervenir sera réparti au prorata de la population totale de chaque territoire (soit respectivement 18,7% pour la CCFI, 19,2% pour la CAPSO, 4,4% pour la CCPL, 7,18% pour la CCFL et 50,52% pour la CABBALR).

Après avis favorables de la Commission et du Bureau, il est proposé au Conseil de :

- VALIDER le cahier des charges relatif à l'étude de désenclavement des territoires participant à la coopération interterritoriale désignés ci-dessus par des solutions innovantes et décarbonées au service de l'attractivité ;
- AUTORISER le Président à signer la convention de groupement de commandes, désignant la CABBALR comme coordonnateur, et autorisant cette dernière à organiser, mener et exécuter la procédure de marché public dans les termes fixés par ladite convention, y compris la signature d'éventuels avenants ;
- AUTORISER le Coordonnateur du groupement de commandes, à savoir Monsieur le Président de la CABBALR, à solliciter toute subvention, auprès de quelque organisme, privé ou public, que ce soit, et à signer tout document y afférant ;
- PREVOIR les crédits correspondants au budget ;
- AUTORISER le Président à signer tout document relatif à ce dossier.

Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire accepte à l'unanimité (39 voix) la proposition ci-dessus.

Pour extrait conforme au registre,  
Fait à la CCFL,

Le Président,  
Jacques HURLUS



Envoyé en préfecture le 27/12/2021

Reçu en préfecture le 27/12/2021

Affiché le



ID : 059-245900758-20211214-2021D240-DE

Envoyé en préfecture le 27/12/2021

Reçu en préfecture le 27/12/2021

Affiché le



ID : 059-245900758-20211214-2021D240-DE



**Convention constitutive d'un groupement de commandes  
« Etude de désenclavement des territoires de la frange ouest  
de la métropole lilloise par des solutions innovantes et  
décarbonées au service de l'attractivité »**

**Entre**

**La Communauté de Communes Flandre-Intérieure (CCFI)**

Hôtel Communautaire  
222 bis rue de Vieux Berquin  
59190 Hazebrouck  
Représentée par son Président, Valentin BELLEVAL

**La Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer (CAPSO)**

Hôtel Communautaire  
2 rue Albert Camus  
CS 20079  
62968 Longuenesse Cedex  
Représentée par son Président, Joël DUQUENOY

**La Communauté de Communes du Pays de Lumbres (CCPL)**

Hôtel Communautaire  
1 Chemin du Pressart  
62380 Lumbres  
Représentée par son Président, Christian LEROY

## **La Communauté de Communes Flandre-Lys (CCFL)**

Hôtel Communautaire

500 rue de la Lys

59253 La Gorgue

Représentée par son Président, Jacques HURLUS

## **Et**

## **La Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay, Artois Lys Romane (CABBALR)**

Hôtel Communautaire

100 avenue de Londres CS 40548

62411 Béthune Cedex

Représentée par son Président, Olivier GACQUERRE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de la Commande Publique,

## **Préambule**

En mars 2021, les Présidents des intercommunalités du Pays de Lumbres, du Pays de Saint-Omer, de Flandre-Lys, de Flandres-Intérieure et de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane ont formalisé leur volonté commune de coopération interterritoriale autour de l'enjeu de la mobilité.

Cet engagement est nourri par l'expression de besoins partagés :

- de désenclaver les territoires et de lutter contre la fracture territoriale ;
- de travailler sur les dessertes actuelles et de rechercher des solutions innovantes et décarbonées en matière de mobilité durable, tenant compte de l'évolution des usages et des innovations technologiques ;
- de connecter l'espace territorial intérieur du Pas-de-Calais, dont le bassin minier, à la MEL pour conforter les dynamiques.

Les 5 intercommunalités précitées souhaitent donc engager une étude ayant pour objectif d'évaluer l'opportunité de la mise en place d'offres et de services de mobilité innovants et décarbonés complémentaires avec les offres proposées par les futurs Service Express Métropolitain et Réseau Express Régional. L'enjeu est celui d'améliorer les relations entre la Métropole Européenne de Lille et sa frange occidentale, mais également entre les 5 EPCI concernés indépendamment des relations avec la MEL.

Dans ce contexte, il est convenu ce qui suit :

## **Article 1 - Objet du groupement**

Il est constitué un groupement de commandes qui a pour objet la réalisation d'une étude d'opportunité pour le désenclavement des territoires de la frange ouest de la métropole lilloise par des solutions innovantes et décarbonées au service de l'attractivité.

Le territoire d'étude est celui des 5 intercommunalités constitutives du groupement, à savoir les Communautés de Communes de Flandre-Lys, de Flandre-Intérieure et du Pays de Lumbres, les Communautés d'Agglomération du Pays de Saint-Omer et de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane, ainsi que la partie du territoire de la Métropole Européenne de Lille concernée par les interconnexions avec les 5 intercommunalités membres.

L'étude objet du groupement de commande devra porter sur le traitement des enjeux de mobilité et de désenclavement globaux, à l'échelle des 6 intercommunalités, tout en prenant en compte un certain nombre d'enjeux particuliers, détaillés dans le cahier des clauses techniques particulières, conjointement rédigé par les participants au groupement de commandes.

## **Article 2 - Membres de groupement**

Sont membres du groupement :

- La *Communauté de Communes Flandre-Intérieure*, représentée par son Président, Valentin BELLEVAL
- La *Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer*, représentée par son Président, Joël DUQUENOY
- La *Communauté de Communes du Pays de Lumbres*, représentée par son Président, Christian LEROY
- La *Communauté de Communes Flandre-Lys*, représentée par son Président, Jacques HURLUS
- La *Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay, Artois Lys Romane*, représentée par son Président, Olivier GACQUERRE

## **Article 3 - Coordonnateur du groupement**

Pour la réalisation de l'objet du groupement de commandes et en application de l'article L2113-7 du Code de la Commande Publique, la Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane est désignée par l'ensemble des membres du groupement de commandes comme le coordonnateur du marché.

Le coordonnateur est domicilié à l'adresse suivante :

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay, Artois Lys Romane  
Hôtel Communautaire  
100 avenue de Londres  
CS 40548  
62411 BETHUNE CEDEX



## **Article 4 - Adhésion au groupement de commandes**

Chaque membre adhère au groupement par délibération de son assemblée délibérante approuvant les principes de la présente convention. Une copie de la délibération est notifiée au coordonnateur du groupement de commandes et sera annexée à la présente convention.

## **Article 5 - Procédure de marché public envisagée**

Pour répondre aux besoins de l'opération, le marché envisagé est un marché de services, passé en procédure adaptée. Il sera composé d'un lot unique.

L'objectif recherché dans ce groupement de commande est de pouvoir mener une réflexion cohérente à une échelle jugée pertinente (celle des 5 intercommunalités membres et de la MEL) afin de parvenir à la définition de solutions les plus efficaces possible.

## **Article 6 - Rôle du coordonnateur**

Le coordonnateur est chargé, conformément à l'article L. 2113-7 du Code de la Commande Publique, de procéder, dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables, et en particulier des dispositions du décret 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics, à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection du cocontractant, nécessaires à la réalisation de l'objet du groupement défini à l'article 1<sup>er</sup> de la présente convention, de signer et notifier le marché, et de l'exécuter au nom de l'ensemble des membres du groupement.

Pour la réalisation de l'objet du groupement, le coordonnateur assure notamment :

### **6-1) Organisation des opérations de sélection des candidats**

Sont notamment concernées les étapes suivantes :

- Rédaction du Cahier des clauses techniques particulières (CCTP), conformément aux modèles du coordonnateur, en concertation avec les membres du groupement ;
- Préparation de la consultation (type de marché et procédures de publicité et de mise en concurrence applicables), rédaction des pièces du DCE, en concertation avec les membres du groupement ;
- Publication de l'avis d'appel public à la concurrence du marché ;
- Mise en ligne du dossier de consultation sur la plateforme du coordonnateur ;
- Gestion de l'information auprès des candidats (réponses aux questions des candidats) durant la consultation ;
- Réception des plis ;
- Ouverture, analyse et sélection des candidatures, y compris les demandes de complément le cas échéant, en collaboration avec les membres du groupement ;
- Demande de précisions éventuelles quant à la teneur des offres des candidats, et le cas échéant, négociations éventuelles selon la procédure choisie, en concertation avec les membres du groupement ;
- Elaboration du rapport d'analyse en concertation avec les membres du groupement ;
- Analyse de la candidature de l'attributaire pressenti, y compris les demandes de complément le cas échéant, en collaboration avec les membres du groupement ;
- Présentation du rapport d'analyse devant les membres du comité de validation désigné au 6-2 de la présente ;
- Achèvement de la procédure de passation (lettres de rejet, et avis d'attribution), y compris le cas échéant la mise au point des dossiers.



L'ensemble de ces tâches seront exécutées avec l'aide et l'appui techniques de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois, conformément à son Programme Partenarial d'Activités. Des réunions d'étape avec les membres du groupement seront organisées par le coordonnateur.

### **6-2) Comité de validation**

Un comité composé de deux élus de chaque structure membre, procédera à la validation de l'analyse des offres et de la sélection du candidat retenu.

### **6-3) Signature et notification du marché public**

Le coordonnateur est chargé de signer et notifier au cocontractant retenu le marché au nom de l'ensemble des membres du groupement.

### **6-4) Exécution du marché public**

Le coordonnateur est chargé de suivre l'exécution du marché au nom de l'ensemble des membres du groupement.

A ce titre, il assure notamment le contrôle de l'exécution, la constatation du service fait et la passation des avenants.

Les missions du coordonnateur ne donnent pas lieu à rémunération.

## **Article 7 - Constitution d'un groupe de travail technique réunissant les membres du groupement**

Un groupe de travail rassemblant des techniciens des structures partenaires (1 ou 2 techniciens par partenaire) assurera aux côtés du coordonnateur du groupement de commandes le suivi et la mise en œuvre de la démarche ainsi que le contrôle qualité des livrables. Des membres techniques de l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA), de l'Agence d'Urbanisme et de Développement du Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure (AUD) et de l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre-Dunkerque (AGUR) pourront également faire partie de ce groupe de travail en appui, ainsi que tout autre partenaire financeur ou non de l'étude, dont la présence et l'expertise serait jugée utile.

Ce groupe de travail sera chargé :

- D'élaborer et de valider les parties techniques et administratives du dossier de consultation des entreprises (cahier des charges),
- De donner des éléments de jugement techniques et financiers en vue de sélectionner le cocontractant,
- D'accompagner la réalisation technique de la prestation,
- De veiller à la bonne réalisation des prestations.

Les membres du groupement transmettront les noms, prénoms, fonctions, coordonnées des personnes désignées pour faire partie du groupe de travail technique du groupement de commandes.

## Article 8 : Obligations des membres du groupement

Chaque membre du groupement de commande, désigné à l'article 2 de la présente convention, se doit :

- De prendre un acte délibératoire certifié exécutoire portant adhésion au groupement de commandes et d'en communiquer une copie au coordonnateur du groupement ;
- De définir et de communiquer au coordonnateur ses besoins, dans les conditions de délais fixés par le coordonnateur et permettant l'accomplissement des formalités nécessaires à la conclusion du marché ;
- D'autoriser sans réserve le coordonnateur à signer en son nom le marché avec le prestataire retenu ; le marché doit identifier clairement le contenu de l'engagement de chaque membre, qui ne peut excéder ses propres besoins ;
- De procéder au règlement des prestations selon les modalités prévues à l'article 9 ;
- Ne pas quitter le groupement dès lors que la procédure de sélection des candidats est lancée (date d'envoi de l'avis de publicité).

## Article 9 : Dispositions financières

### 9.1 Règlement des prestations

Chaque membre du groupement réglera la part du montant global de l'étude qui lui revient, conformément aux modalités suivantes :

Membre du groupement	Part fixe	Population du membre (habs - Insee 2021)	Taux de part variable basée sur la population de l'intercommunalité  <i>Pop membre</i> <i>Pop totale gpt</i>	Participation totale
CCFI	5.000,00 €	102.391	18,7%	5.000,00€ + 18,7%TRD
CAPSO	5.000,00 €	105.169	19,2%	5.000,00€ + 19,2%TRD
CCPL	5.000,00 €	24.170	4,4%	5.000,00€ + 4,4%TRD
CCFL	5.000,00 €	39.349	7,17%	5.000,00€ + 7,17%TRD
CABBALR	5.000,00 €	276.759	50,52%	5.000,00€ + 50,52%TRD
<b>Total</b>	<b>25.000,00 €</b>	<b>547.838</b>	<b>100,00%</b>	

TRD = Total Restant Dû net = Montant total de l'étude – 25.000,00 € (total parts fixes) – subventions obtenues

Pop membre = population totale du membre du groupement concerné

Pop totale gpt = Population totale de l'ensemble des 5 membres du groupement

Le candidat retenu au terme de la procédure devra facturer au coordonnateur du groupement les montants des prestations définies dans l'offre contractuelle.

### 9.2 Frais liés à la procédure

Les frais liés à la procédure de désignation du cocontractant et autres frais éventuels de fonctionnement ainsi que les frais de publicité liés à la passation du marché seront supportés par le coordonnateur du groupement.

### 9.3. Subventions

Le coordinateur pourra, de sa propre initiative ou sur proposition des autres membres du groupement, solliciter toute subvention à quelque organisme ou collectivité que ce soit.

Dans l'hypothèse où l'étude objet du présent groupement bénéficierait d'une subvention à quelque titre que ce soit, le montant correspondant sera perçu par le coordinateur du groupement ; ce dernier s'engage à l'affecter en déduction du coût total de l'étude entre les membres du groupement selon la clé de répartition définie plus haut (9.1.).

### **Article 10 : Durée**

Le groupement de commandes est constitué à compter de la signature de la présente convention et ce jusqu'à la fin de l'exécution du marché pour lequel le groupement a été créé.

### **Article 11 : Modification de la présente convention**

Toute modification à la présente convention devra faire l'objet d'un avenant voté par les organes délibérants des membres du groupement.

### **Article 12 : Dissolution du groupement**

Le groupement est dissout :

- de plein droit, au terme de l'échéance fixée à l'article 10 de la présente convention ;
- dans les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention.

Jusqu'au lancement de la procédure de sélection des candidats (date d'envoi de l'avis de publicité), le retrait d'un membre du groupement ne peut avoir lieu qu'après assentiment de l'ensemble des autres membres du groupement. Il devra faire l'objet d'un préavis de deux mois, notifié par lettre recommandée avec accusé de réception à l'ensemble des membres du groupement. Le retrait est constaté par une décision de l'instance autorisée du membre concerné.

### **Article 13 : Capacité à agir en justice**

Compte tenu de la constitution du groupement sur la base de l'article 6, le coordonnateur peut agir en justice au nom et pour le compte des membres du groupement, après leur accord, pour tout litige relatif à la passation du marché. Il informe et consulte les membres sur sa démarche et son évolution.

L'ensemble des coûts liés à une éventuelle procédure contentieuse, tout frais de justice engagé par le coordonnateur, seront équitablement pris en charge entre les membres du groupement.

### **Article 14 : Litige**

Dans le cas d'une réclamation, d'un différend ou d'une controverse pouvant naître de la présente convention ou d'événements non prévus, chacune des parties accepte que tout litige soit réglé par voie amiable. Au cas où aucun accord ne pourrait être trouvé, le litige sera porté devant le tribunal administratif compétent.



**Article 16 : Information extérieure, propriété, consultation, communication des études**

L'étude et les éléments élaborés pour sa réalisation qui résulteront de la présente convention resteront ou deviendront propriété commune des membres du groupement. Chaque membre pourra procéder librement à la diffusion des éléments de l'étude ou de la procédure de marché, après qu'elles auront été validées par le groupement et finalisées.

Fait à ....., le ..... en 5 exemplaires.

**Pour la Communauté de Communes  
Flandre-Intérieure  
Le Président,**

**Valentin BELLEVAL**

**Pour la Communauté de Communes  
du pays de Lumbres,  
Le Président,**

**Christian LEROY**

**Pour la Communauté d'Agglomération  
du Pays de Saint-Omer,  
Le Président,**

**Joël DUQUENOY**

**Pour la Communauté de Communes  
Flandre-Lys,  
Le Président,**

**Jacques HURLUS**

**Pour la Communauté d'Agglomération  
Béthune-Bruay, Artois Lys Romane  
Le Président,**

**Olivier GACQUERRE**

Envoyé en préfecture le 27/12/2021

Reçu en préfecture le 27/12/2021

Affiché le

*SLOW*

ID : 059-245900758-20211214-2021D240-DE



**ETUDE DE DESENCLAVEMENT ENTRE LES  
TERRITOIRES DE LA C.C DU PAYS DE LUMBRES,  
DE LA C.A DU PAYS DE SAINT-OMER, DE LA C.A DE  
BETHUNE-BRUAY ARTOIS LYS ROMANE, DE LA CC  
DE FLANDRE INTERIEURE, DE LA C.C FLANDRE-  
LYS ET DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE  
LILLE PAR DES SOLUTIONS INNOVANTES ET  
DECARBONEES AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITE**

**CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES  
PARTICULIERES (CCTP)**

15 novembre 2021

## Table des matières

1. Objet du marché .....	3
2. Contexte de l'étude .....	3
2.1. Contexte général : les dynamiques de coopération Territoriale en cours .....	3
2.2. Six intercommunalités représentant un bassin de population d'1,7 million d'habitants ....	4
2.3. Une appartenance commune à un système urbain complexe marqué par la multipolarité et des densités étalées .....	4
2.4. Les déplacements domicile-travail : un recours massif à l'automobile.....	5
2.5. Un réseau routier structurant saturé et vulnérable face aux incidents .....	7
2.6. Une offre ferroviaire à faire évoluer pour poursuivre la croissance de la fréquentation du TER	9
2.7. Le cas de desserte ferroviaire de la vallée de la Lys entre Armentières et Lestrem .....	10
2.8. Synthèse des enjeux.....	11
2.9. Les réflexions en cours concernant le Service Express Métropolitain (SEM) à l'échelle du nœud ferroviaire lillois et le Réseau Express Régional Hauts de France .....	11
2.10. Les réflexions en cours les bassins de mobilité.....	13
3. Objet de l'étude .....	14
4. Contenu et prestations .....	17
4.1. Diagnostic des offres existantes, des flux et définition des enjeux .....	17
4.2. Mise en évidence d'axes ou de périmètres à enjeu et des clientèles potentiels de nouveaux services associés .....	17
4.3. Estimation du mode ou du service le plus adapté.....	18
5. Pilotage de l'étude.....	19
6. Les données et documents disponibles .....	20
7. Calendrier et réunions.....	20
8. Remise des fichiers informatiques et des rapports de presentation.....	20

## 1. OBJET DU MARCHE

**ETUDE DE DESENCLAVEMENT ENTRE LES TERRITOIRES DE LA C.C PAYS DE LUMBRES, DE LA C.A DU PAYS DE SAINT-OMER, DE LA C.A DE BETHUNE-BRUAY ARTOIS LYS ROMANE, DE LA CC DE FLANDRE INTERIEURE, DE LA C.C FLANDRE-LYS ET DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE PAR DES SOLUTIONS INNOVANTES ET DECARBONEES AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITE**

## 2. CONTEXTE DE L'ETUDE

### 2.1. CONTEXTE GENERAL : LES DYNAMIQUES DE COOPERATION TERRITORIALE EN COURS

Le 18 mars 2021, les Présidents des intercommunalités du Pays de Lumbres, du Pays de Saint-Omer, de Flandre-Lys, de Béthune-Bruay-Artois-Lys-Romane et de la Métropole Européenne de Lille se sont réunis afin de formaliser une volonté commune de coopération interterritoriale, la mobilité est un des axes majeurs de cette coopération, d'autres axes étant développés par ailleurs.

La mobilité a été retenue comme axe prioritaire en termes de temporalité en raison notamment de besoins partagés de :

- **désenclaver les territoires** et de lutter contre la fracture territoriale ;
- **travailler sur les dessertes actuelles et rechercher des solutions innovantes et décarbonées en matière de mobilité durable, en tenant compte de l'évolution des usages et des innovations technologiques et en accord avec les engagements des PCAET ;**
- connecter l'espace territorial intérieur du Pas de Calais, dont le bassin minier, à la MEL pour conforter les dynamiques.

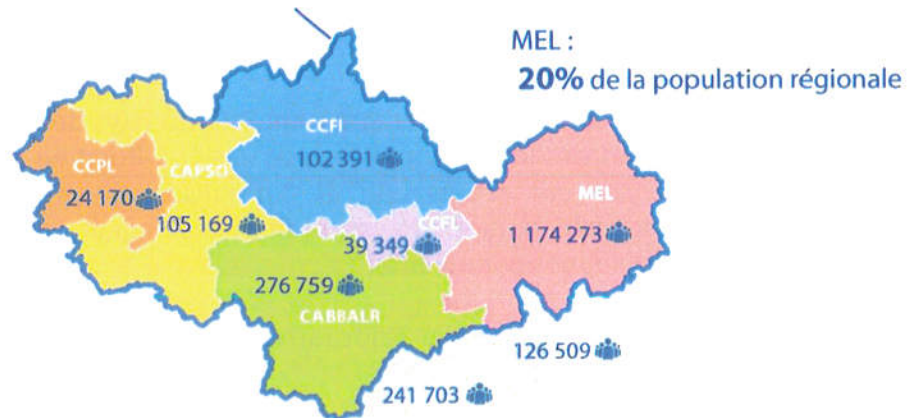
A l'issue de la réunion du 18 mars 2021, la CC de Flandre Intérieure a également manifesté son intérêt pour travailler sur le sujet de la mobilité et plus particulièrement sur les besoins suivants :

- valoriser et développer la dorsale ferroviaire comme axe stratégique de mobilité entre le littoral, la Flandre, l'audomarois, le bassin minier et la MEL ;
- travailler à des services ou actions à déployer de façon commune suite à la prise de compétence mobilité de l'ensemble des territoires associés en réponse à la Loi d'Orientation des Mobilités.

## 2.2. SIX INTERCOMMUNALITES REPRESENTANT UN BASSIN DE POPULATION D'1.7 MILLION D'HABITANTS

Les 6 intercommunalités (CCPL, CAPSO, CABBALR, CCFL, CCFI et MEL) représentent un bassin de population d'environ 1,7 million d'habitants soit 29% de la population de la région des Hauts de France, un poids démographique qui grimpe à plus de 2 millions d'habitants si on considère l'ensemble du Pôle Métropolitain de l'Artois (en ajoutant la CCAL et la CAHC).

CCFL+CAPSO+CCFI+CCFL+CABBALR+MEL :  
**1 722 111 habitants = 29%** de la population régionale



CCFL+CAPSO+CCFI+CCFL+CABBALR+CALL+CAHC\* :  
**916 050 habitants = 15%** de la population régionale

 : nombre d'habitants

\* Pôle Métropolitain de l'Artois

## 2.3. UNE APPARTENANCE COMMUNE A UN SYSTEME URBAIN COMPLEXE MARQUE PAR LA MULTIPOLARITE ET DES DENSITES ETALEES

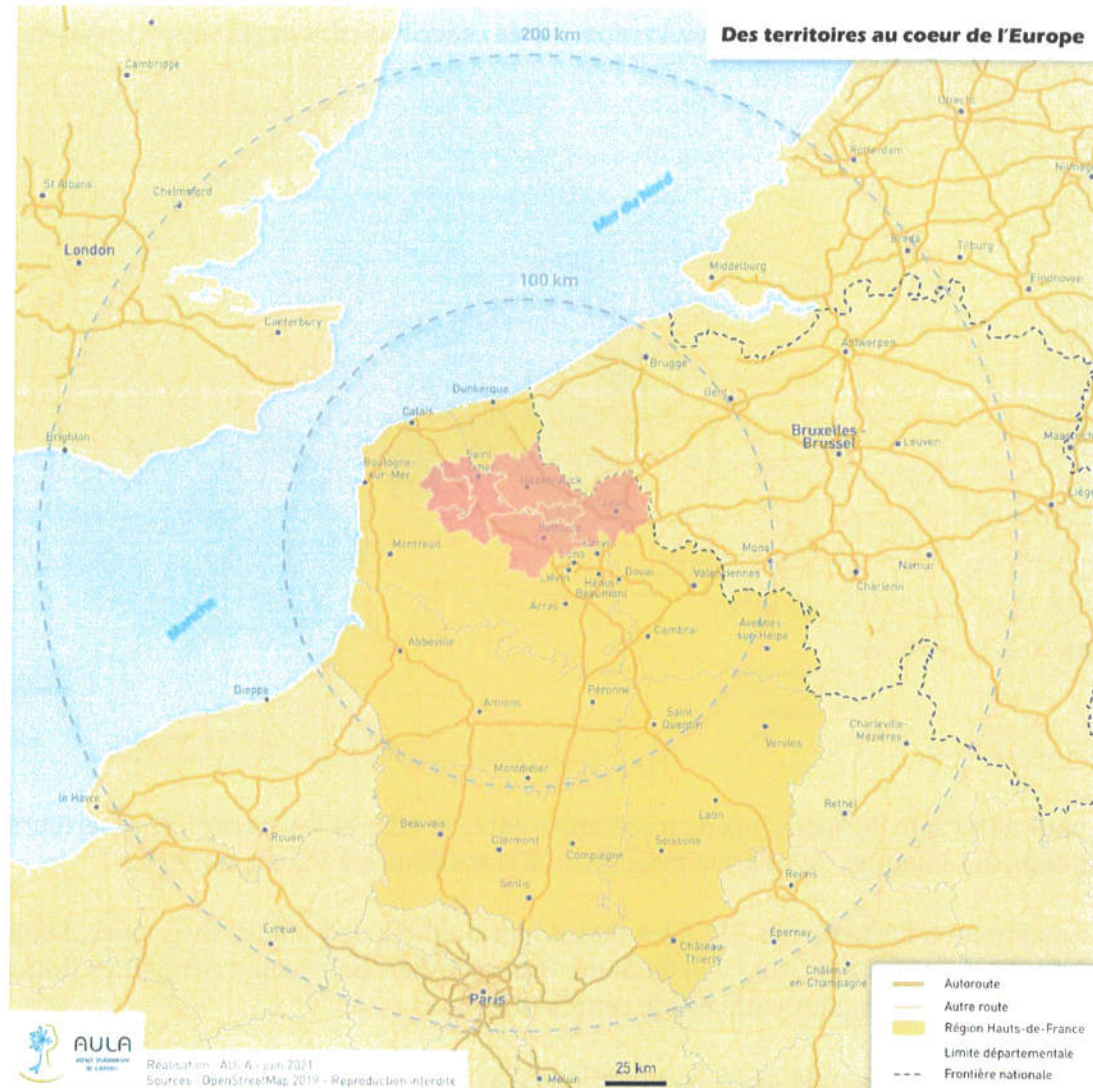
Au-delà de leurs poids démographiques et de leurs identités respectives, les 6 intercommunalités ont des traits communs qui sont :

- un positionnement dans un bassin de 80 millions de consommateurs européens sur 4 Etats dans un rayon de 300 km ;
- l'appartenance commune à un système urbain multipolaire transfrontalier ;
- des densités « étalées » avec une armature urbaine morcelée et imbriquée avec des espaces périurbains et ruraux ;
- l'importance des migrations résidentielles entre la MEL et les territoires limitrophes ;
- l'importance des échanges quotidiens notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Ce destin commun a fait émerger un certain nombre d'enjeux partagés en termes :

- d'environnement (empreinte carbone) et de santé (qualité de l'air) identifiés également dans le cadre des PCAET des différents territoires ;
- de développement économique, d'aménagement du territoire ;
- de captation des flux et d'organisation des bassins de vie.



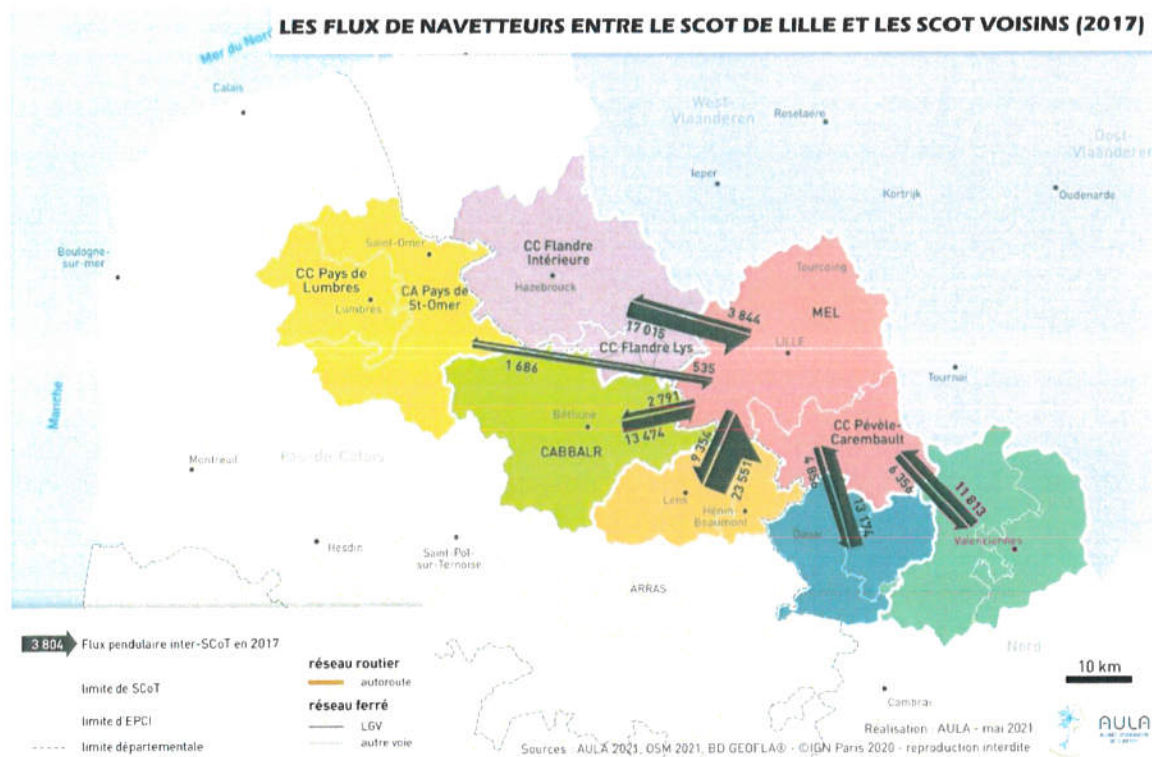


#### 2.4. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : UN RECOURS MASSIF A L'AUTOMOBILE

Chaque jour, 123 250 actifs quittent leur territoire de résidence pour venir travailler sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille et 50 000 actifs du territoire de la MEL vont travailler à l'extérieur. On peut noter une tendance globale à une croissance entre les recensements INSEE de 2007 et 2017 :

- +19% pour les flux entrants dans la MEL (+19 350 actifs).
- +12% pour les flux sortants de la MEL (+5 500 actifs).

Cette croissance est une conséquence de l'intensification des déplacements domicile-travail « inter-agglomérations » qui accompagne les dynamiques de métropolisation et illustre l'allongement des déplacements quotidiens.



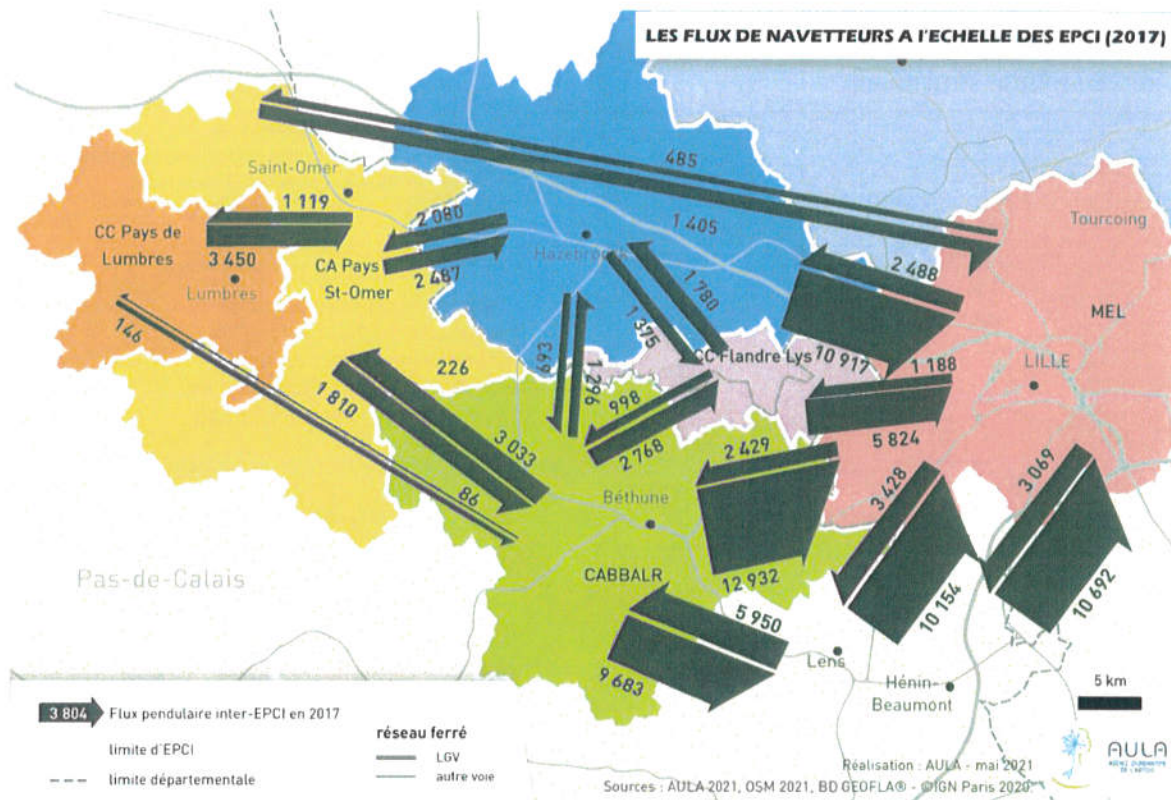
On peut noter que 80% des flux de navetteurs entre la MEL et les territoires extérieurs se font dans des logiques de relative proximité (d'Hazebrouck à Valenciennes).

En raisonnant à l'échelle des EPCI, les intercommunalités de Flandre Intérieure, Flandre Lys, du Pays de Lumbres, du Pays de Saint-Omer, de Béthune-Bruay Artois-Lys Romane qui se sont associées pour cette étude représentent :

- 26% de l'ensemble des flux quotidiens d'actifs entrants sur le territoire de la MEL (soit 32 175 actifs) ;
- 14% de l'ensemble des flux quotidiens d'actifs sortants du territoire de la MEL (soit 7 170 actifs).

A noter que pour ces déplacements quotidiens, **8 à 9 déplacements sur 10 sont réalisés en voiture**, des usages qui découlent des effets combinés de l'allongement et de l'éclatement des flux, conséquence de l'éparpillement des lieux d'emploi et de résidence.

Indépendamment des flux à destination de la MEL, on peut noter également l'importance des relations entre la CAPSO/CC du Pays de Lumbres d'une part et la CABBALR d'autre part ( 5 000 actifs deux sens confondus), entre la CAPSO et la CCFI (4 564 actifs deux sens confondus), entre la CABBALR et la CCFL ( 3 800 actifs deux sens confondus) et entre la CCFI et la CCFL ( 3 155 actifs deux sens confondus).



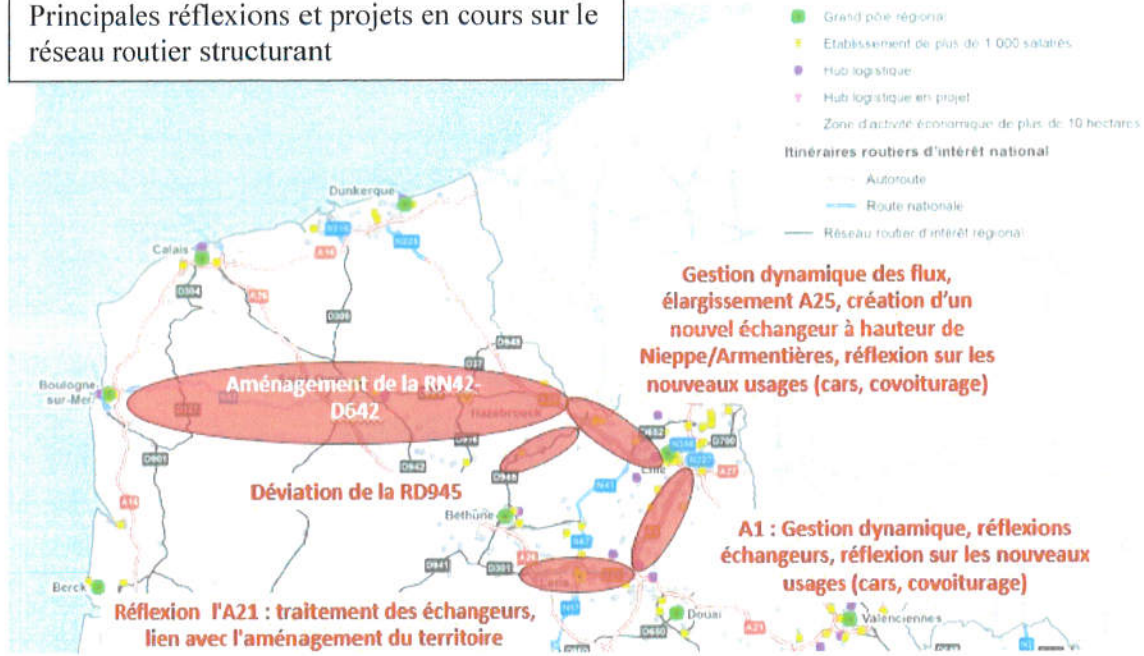
## 2.5. UN RESEAU ROUTIER STRUCTURANT SATURE ET VULNERABLE FACE AUX INCIDENTS

L'importance de l'usage de l'automobile dans les déplacements domicile-travail et le faible nombre de personnes par véhicule engendre au quotidien une saturation du nœud routier Lillois et de la connexion A1/A25 avec une dégradation des conditions de circulation bien en amont des entrées de Lille. On observe ainsi des phénomènes de congestion qui s'étendent par exemple jusqu'à Dourges pour l'A1, au-delà d'Armentières pour l'A25, jusqu'à Fournes-en-Weppes sur la RN41 ou encore sur l'A21 qui draine notamment une partie des flux routiers vers Lille en se connectant à l'A1 et la RN47.

A noter qu'une gestion dynamique des flux est en cours de déploiement sur l'A25 et sur l'A1 ainsi que des réflexions sur deux nouveaux usages (voies dédiées aux covoitureurs) mais que ces mesures à elles seules ne suffiront pas à décongestionner le réseau structurant.

A noter également des problématiques de sécurité routière et de nuisances liées à la croissance des flux sur la RD642, notamment pour la traversée de Renescure, qui connecte l'Audomarois à l'A25 ou encore sur la RD945 qui connecte les communes de Flandre-Lys à l'A25.

Principales réflexions et projets en cours sur le réseau routier structurant



Conditions de circulation en heure de pointe du matin



Source : google trafic

## 2.6. UNE OFFRE FERROVIAIRE A FAIRE EVOLUER POUR POURSUIVRE LA CROISSANCE DE LA FREQUENTATION DU TER

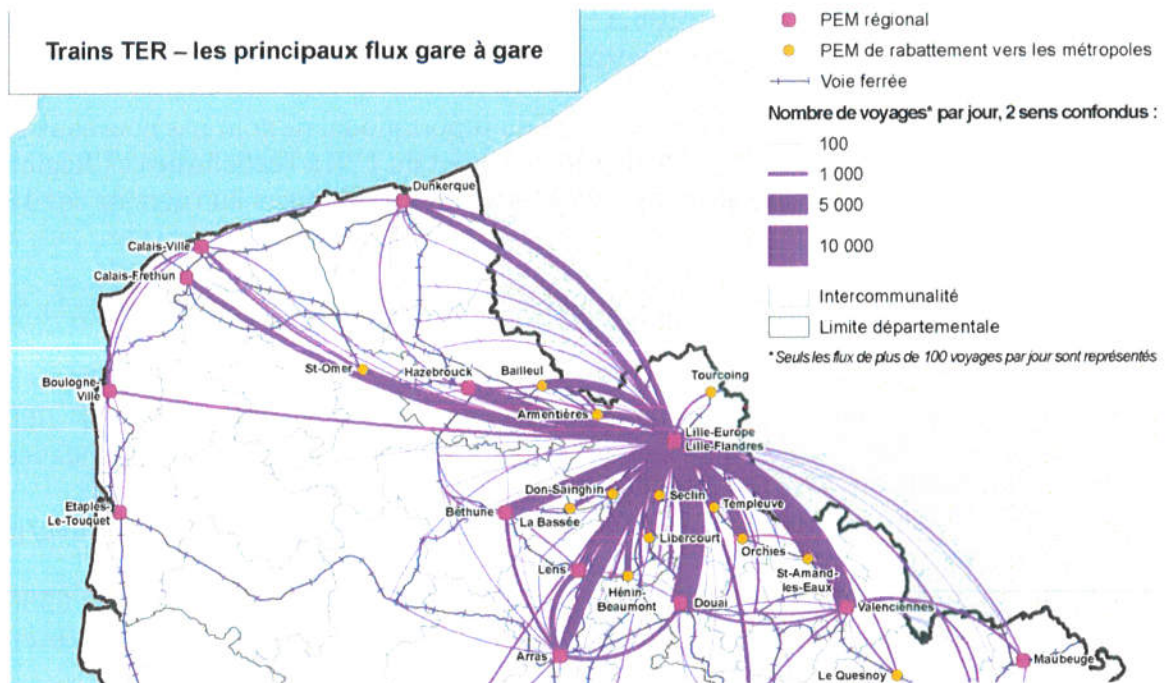
Le problème de la congestion routière et l'enjeu du report modal ne sont pas nouveaux et ont notamment justifié la mise en place du cadencement du TER à l'échelle de l'ex-Région Nord-Pas de Calais et l'aménagement de nombreux pôles d'échanges au cours de ces 15 dernières années.

L'évolution de l'offre permettant d'accéder à Lille a entraîné globalement une croissance forte du nombre d'usagers du TER. A titre d'exemple :

- La fréquentation de la gare de Béthune est ainsi passée de 3 800 montées/descentes/jr en 2003 à 6 458 en 2015 avec une poursuite de la tendance après 2015 d'après les données de fréquentation annuelles ;
- La fréquentation de la gare de La Bassée est passée de 758 montées/descentes/jr en 2003 à 2 382 en 2015 ;
- La fréquentation de la gare d'Hazebrouck est proche de 6500 montées/descentes/jr depuis 2009 avec un pic à 6928 montées/descentes/jr en 2014.

A noter cependant que lorsque l'évolution de l'offre s'est accompagnée d'une obligation de correspondance et d'un allongement des temps de parcours, des diminutions de fréquentation ont pu être observées comme c'est le cas au niveau de la gare de Saint-Omer dont la fréquentation a légèrement baissé depuis 2009 pour se stabiliser à environ 2500 montées/descentes/jr.

La SNCF a en 2019, mis en place une nouvelle offre de service modifiant le cadencement TER. Au regard de la crise sanitaire du Covid-19, il n'a pas encore été possible de mesurer pleinement les conséquences de cette offre sur le nombre de montées-descentes. Néanmoins, et de façon générale, cette nouvelle offre a eu pour conséquence de renforcer l'offre des gares les plus structurées et diminuer à la fois l'amplitude horaire et la desserte des haltes gares.



Si le cadencement a permis de développer l'offre et l'usage du TER, force est de constater que l'offre actuelle n'est pas suffisante pour poursuivre la dynamique de croissance des trafics et apporter une réponse à la hauteur des problématiques de saturation du réseau routier structurant, l'offre ferroviaire étant en quelque sorte, victime de son succès.

## 2.7. LE CAS DE DESSERTE FERROVIAIRE DE LA VALLEE DE LA LYS ENTRE ARMENTIERES ET LESTREM

Historiquement, la vallée de la Lys était desservie par la voie ferrée Armentières - Merville - Berguette. Depuis 1958, la voie n'est plus fonctionnelle entre Merville et Berguette. Depuis 2000, la ligne n'est plus utilisée non plus entre Lestrem et Merville. La partie aujourd'hui active entre Armentières et Lestrem (environ 15 km) n'est utilisée que pour du transport de fret exclusivement destiné à l'usine Roquette. La réouverture au trafic voyageurs de la ligne Armentières - Lestrem-Merville est régulièrement évoquée depuis une vingtaine d'années. Elle a fait l'objet de plusieurs études au cours des années 90 et 2000.

Ces études concluaient à un potentiel non négligeable en termes de fréquentation (3200 à 3400 voyageurs jour selon les scénarios envisagés) avec une part modale estimée de 15 à 20% pour les déplacements vers Lille et 10% vers Armentières.

Cependant, malgré le potentiel d'usagers évoqués, les études n'ont pas abouti à la remise en place d'une offre TER compte tenu des coûts des investissements à réaliser pour permettre la circulation à la fois des trains de marchandises et de voyageurs.

## 2.8. SYNTHESE DES ENJEUX

En résumé, on peut donc indiquer que :

- La MEL est caractérisée par des accès radiaux (autoroutes ou voies rapides doublées par le réseau ferré) dont le service TER pourrait être développé dès le court terme (amplitude horaire, régularité, capacité des rames,...) ;
- Il existe un besoin de développer de nouveaux services et de nouvelles offres de mobilité pour :
  - Faciliter le rabattement vers les axes TER structurants ;
  - Pallier à l'absence d'offre TER ou lorsqu'une remise en service n'est pas envisageable ;
  - Décarboner la mobilité quotidienne ;
- Des flux majeurs existent entre la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer, la CC de Flandre Intérieure, La CA du Pays de Lumbres, la CA de Béthune-Bruay-Artois Lys Romane et la CC Flandres-Lys pour lesquels il n'existe pas d'offre de transports collectifs attractive, ce qui renvoie à un enjeu de désenclavement.

## 2.9. LES REFLEXIONS EN COURS CONCERNANT LE SERVICE EXPRESS METROPOLITAIN (SEM) A L'ECHELLE DU NŒUD FERROVIAIRE LILLOIS ET LE RESEAU EXPRESS REGIONAL HAUTS DE FRANCE

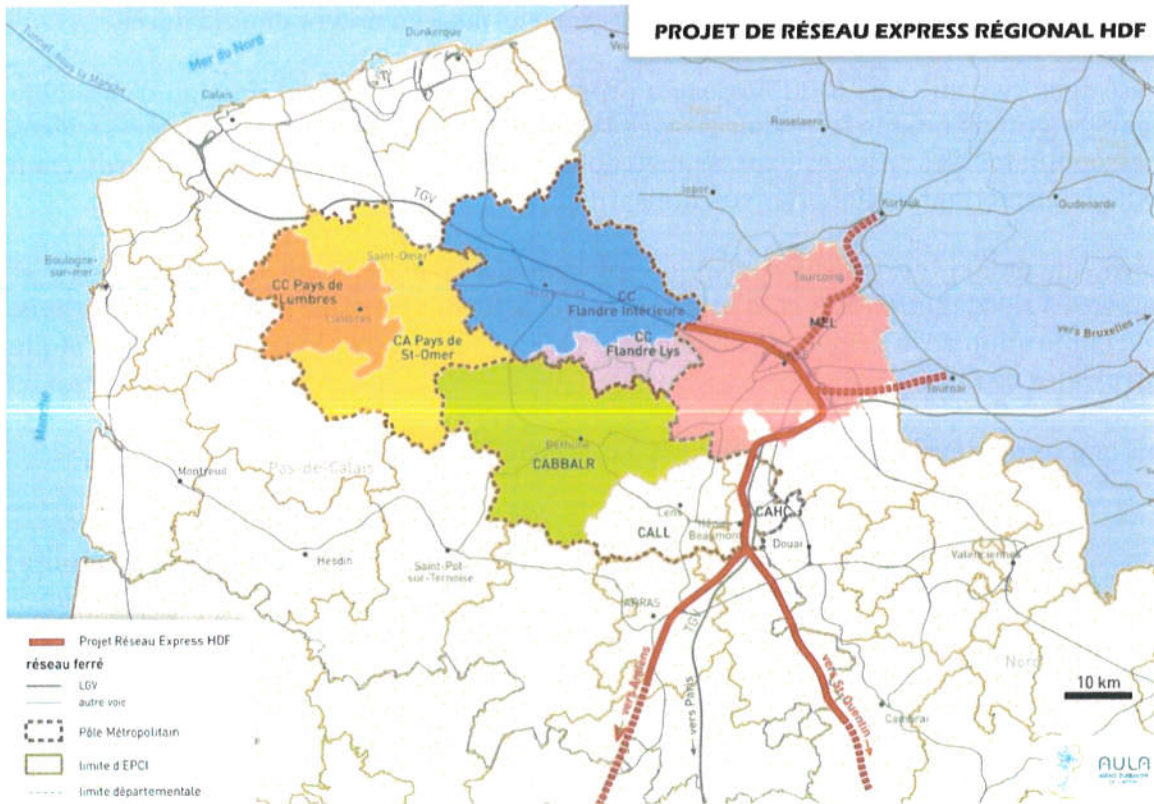
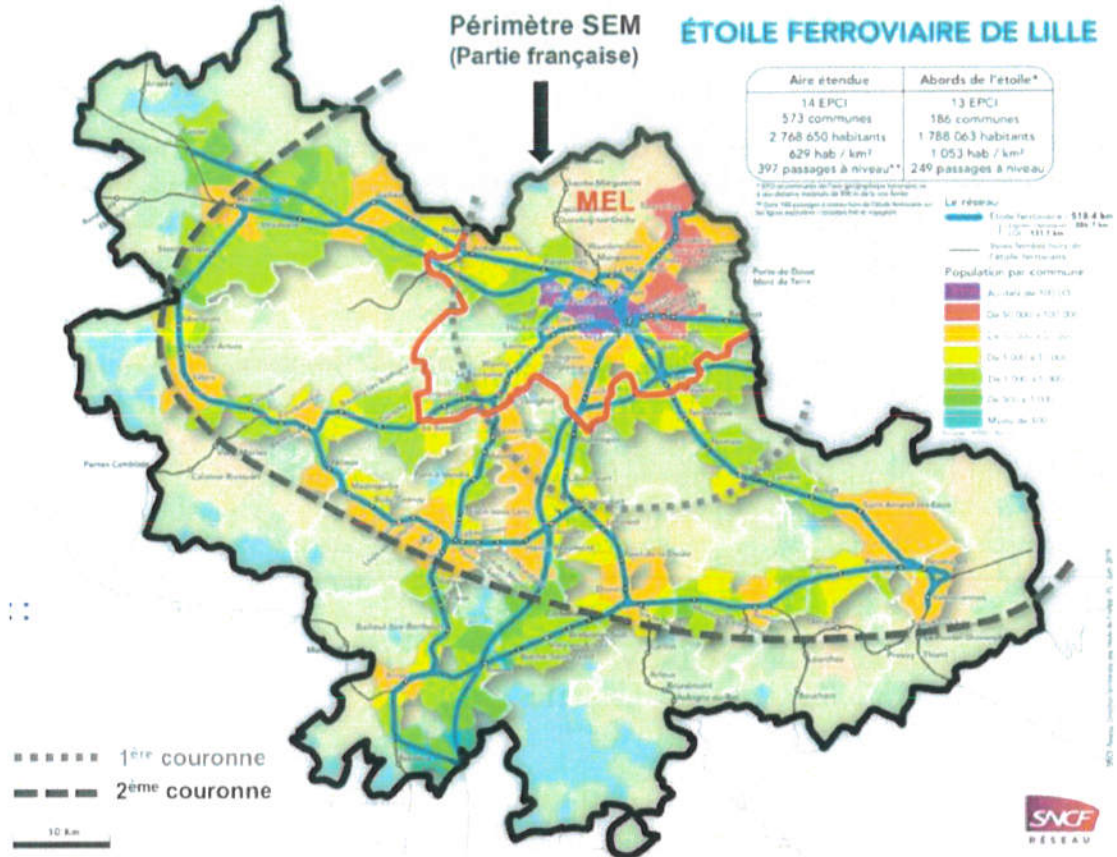
La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, vise à améliorer la mobilité quotidienne et propose un panel de solutions et d'engagements pour refonder en profondeur le cadre normatif des mobilités, encourager l'innovation et programmer les investissements nécessaires à leur mise en œuvre dans la durée.

C'est dans ce cadre que SNCF Réseau a présenté au gouvernement un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires, avec l'objectif de développer de nouveaux services métropolitains (les services express métropolitains) et accroître la part modale du train tout en permettant de fluidifier son utilisation.

Ainsi, un atelier de travail spécifique au sein de la plateforme « infrastructures et services » Nord (*entre Paris et la frontière belge*) a été mis en place par SNCF Réseau avec une implication de la Région, de l'État et de la MEL pour engager les réflexions sur l'étoile ferroviaire de Lille.

Les enjeux du développement d'un SEM à une échelle élargie sont :

- De mettre en place un service ferré qui réponde aux enjeux de mobilité et environnementaux avec un « choc d'offre ferroviaire » : amplitude horaire, services garantis et réguliers y compris le week-end, arrêts fréquents en zones denses, renforts en heures de pointe avec des hypothèses d'offre maximalistes sur toutes les branches dans les études d'opportunité ;
- Construire une stratégie commune à horizon 2035 et au-delà avec un rôle de chef de file qui revient à la Région Hauts-de-France dans le nouveau cadre proposé par la loi LOM et avec une perspective de contrats opérationnels défini par bassins de mobilité.





A noter que le projet du RER Hauts-de-France est avant tout une réponse aux enjeux de saturation de l'A1 mais qu'il ne concerne pas les flux d'échange sur le versant ouest de la MEL.

## 2.10. LES REFLEXIONS EN COURS LES BASSINS DE MOBILITE

L'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en décembre 2019 affirme le rôle des Régions en matière de mobilité : Les Régions passent du statut d'Autorités Organisatrices des Transports (AOT) à celui d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR).

En tant que chefs de file de la mobilité et de l'intermodalité, les Régions sont désormais tenues de définir de nouveaux périmètres de coopération, appelés « bassins de mobilité », à l'échelle desquels seront élaborés des « Contrats Opérationnels de Mobilité » visant à coordonner actions régionale et locales en matière de mobilité.

Le 11 décembre 2020, la Région Hauts-de-France a délibéré pour affirmer le rôle qu'elle entend jouer en tant que chef de file conformément à la LOM mais également pour enclencher la définition des bassins de mobilité en concertation avec les territoires.

Cette concertation a été engagée à l'occasion de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) du 25 janvier 2021, les territoires pouvant s'exprimer sur des propositions de délimitation avant l'été 2021.

Dans le cadre de cette concertation, les territoires concernés par la présente étude ont émis le souhait d'appartenir à des bassins de mobilité cohérent avec l'échelle de la réflexion engagée.

### 3. OBJET DE L'ETUDE

La présente étude a pour objectif d'évaluer l'opportunité de **mise en place d'offres et de services de mobilité innovants et décarbonés en complémentarité des offres qui découleront des réflexions SEM et Réseau Express Régional HDF** de manière à améliorer les relations vers la Métropole Européenne de Lille mais également entre les différents territoires concernés par la dynamique de coopération indépendamment de l'enjeu des relations avec la MEL.

La présente étude a également pour objectif d'alimenter les réflexions qui pourront être engagées dans le cadre des futurs bassins de mobilité instaurés par la LOM et dans le cadre des instances de pilotage des réflexions SEM et Réseau Express Régional.

Compte tenu des échéances temporelles envisageables pour le SEM et pour le projet de Réseau Express Régional HDF (projet à long terme), l'étude a pour objectif de faire émerger un bouquet de solutions qui pourra être mis en place de manière phasée sans attendre la mise en place du SEM pour répondre aux besoins existants de mobilité.

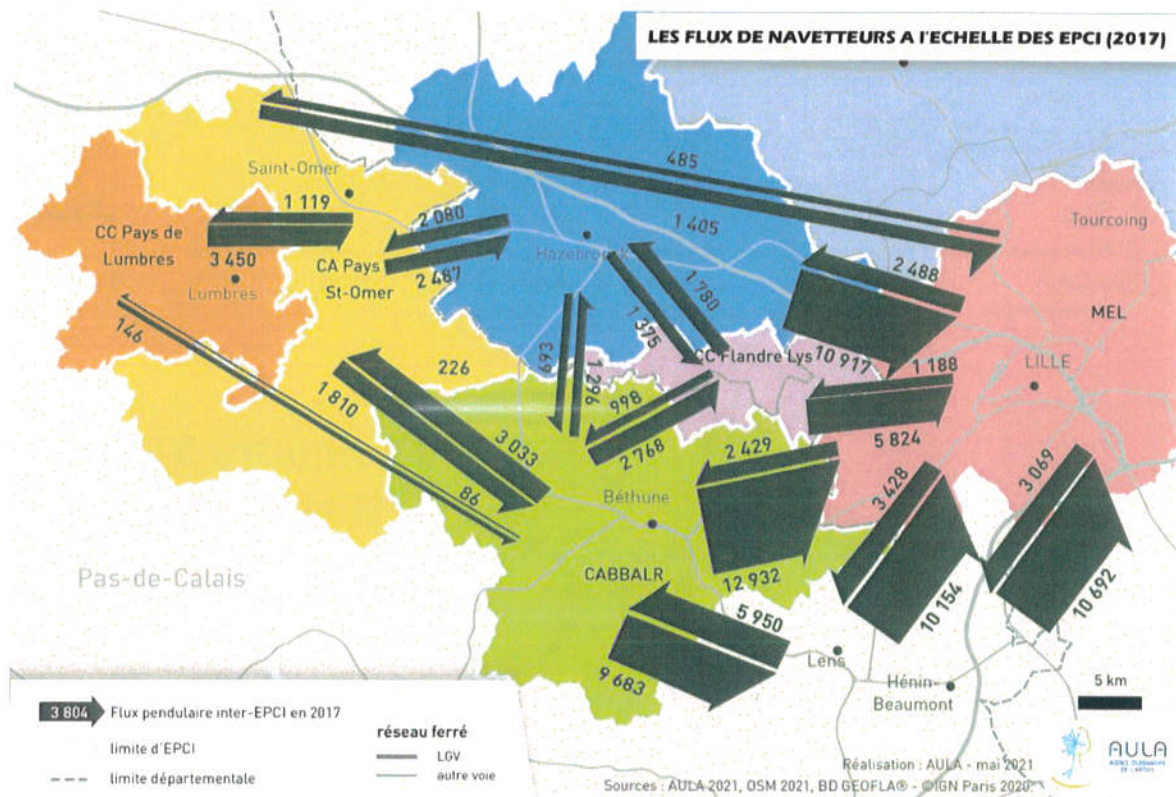
Les propositions issues de la présente étude porteront obligatoirement sur les territoires des 6 EPCI concernés mais, pour la bonne compréhension des enjeux et des flux, le périmètre de réflexion pourra bien entendu être élargi à une échelle plus vaste.

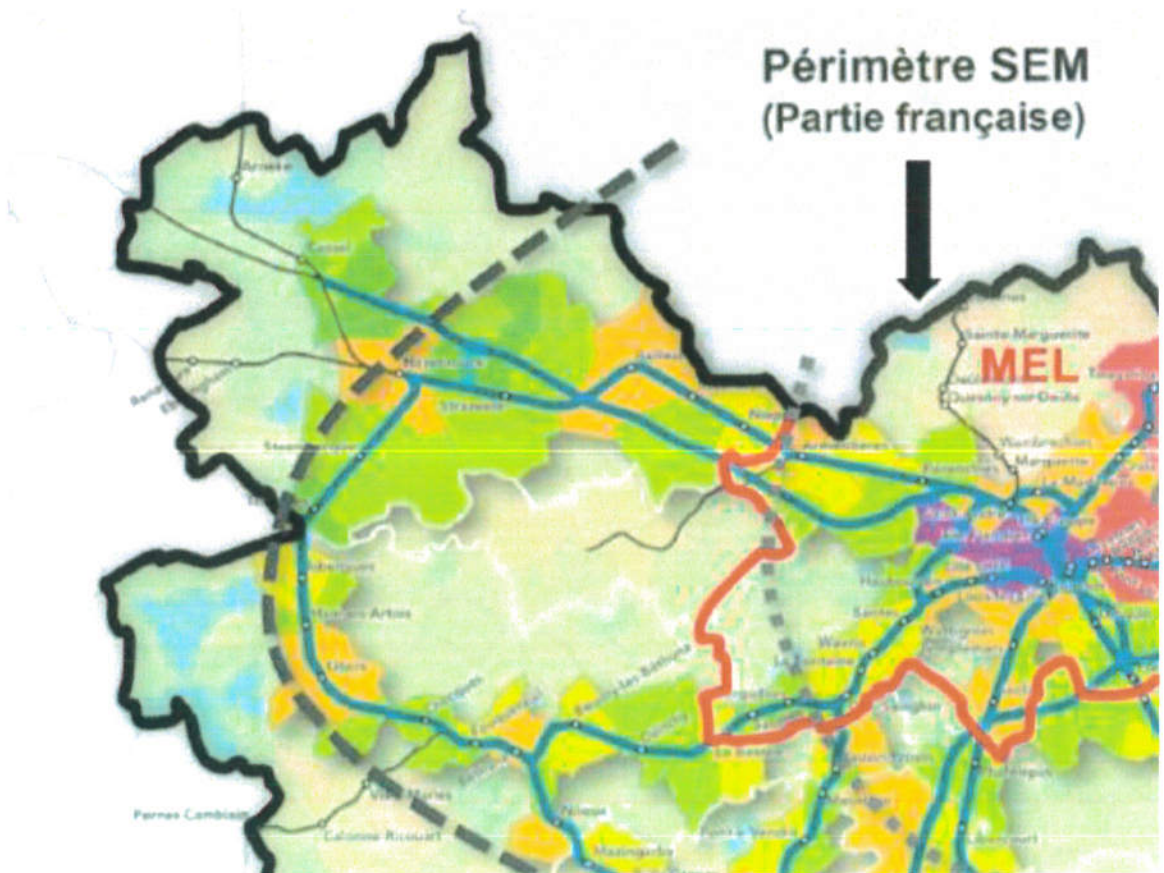
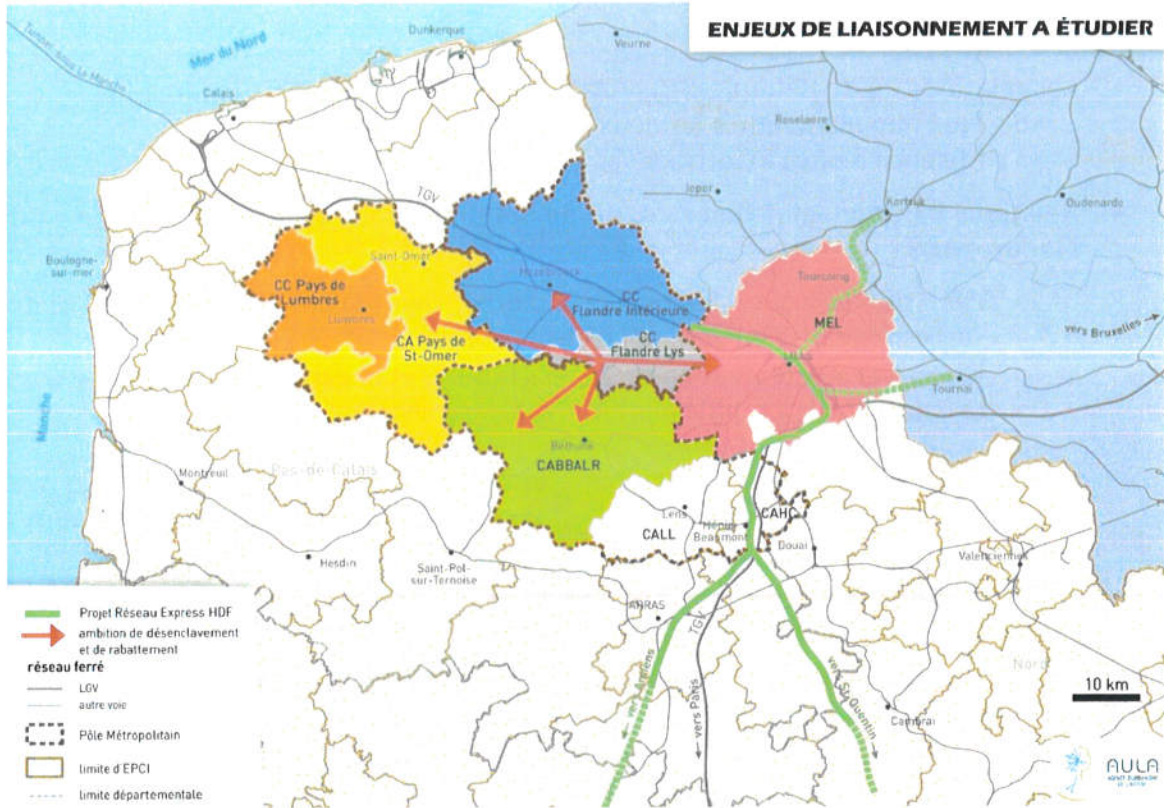
La présence d'axes ferroviaires structurants reliant les principales agglomérations du territoire est un atout dans le développement d'une mobilité alternative qu'il convient de valoriser et de conforter.

Néanmoins, au stade de l'écriture du présent CCTP, un certain nombre d'enjeux en termes de flux ont été pré-identifiés :

- Les relations CA de Saint-Omer/Pays de Lumbres <-> Métropole Européenne de Lille :
  - Desserte routière problématique notamment concernant la RD642 ;
  - Desserte ferroviaire peu efficace en raison du cadencement actuel et des temps de parcours importants ;
  - Enjeu de rabattement du Pays de Lumbres vers la gare de Saint-Omer ;
- Les relations CA de Béthune-Bruay Artois Lys Romane + CC Flandre-Lys + CC Flandre Intérieure <-> Métropole Européenne de Lille :
  - Secteur fortement soumis à la périurbanisation en lien avec Lille ;
  - Abandon de la réouverture de la ligne Armentières-Merville ;
  - Le secteur du Bas-Pays de Béthune, de la plaine de Lys et des Weppes : enjeux de rabattement vers les axes ferroviaires Béthune-Lille et Hazebrouck- Lille inclus dans la réflexion SEM (Hazebrouck, Armentières-Lille et Béthune-La Bassée-Don-Sainghin-Lille).
  - Des axes routiers et autoroutiers de plus en plus congestionnés ;
- Les relations CC de Flandre-Intérieure <->CC Flandre-Lys ;
  - Pas de liaison ferroviaire entre Merville et Hazebrouck ;
  - Enjeu de rabattement entre le territoire de la CCFL et la gare d'Hazebrouck ou les gares de Nieppe ou d'Armentières.

- 
- Les relations CA de Béthune-Bruay-Artois-Lys Romane <-> CC Flandres-Lys :
  - Flux important entre les deux EPCI ;
  - Absence d'offre TC attractive.
- Relations Pays-de-Saint-Omer <-> CA de Béthune-Bruay-Artois-Lys Romane + CC Flandres-Lys :
  - Pas de liaisons ferroviaires entre Saint-Omer et Béthune sans correspondance en gare d'Hazebrouck ;
  - Enjeu de rabattement entre Aire-sur-la-Lys et la gare d'Isbergues ;
  - Liaison routière rapide par l'A26 mais payante.





#### **4. CONTENU ET PRESTATIONS**

##### **4.1. DIAGNOSTIC DES OFFRES EXISTANTES, DES FLUX ET DEFINITION DES ENJEUX**

Sur la base des données disponibles, le bureau d'étude réalisera une première analyse sommaire et macroscopique de l'aire d'étude en termes :

- d'armature urbaine et territoriale : organisation du tissu urbain, répartition des établissements et emplois, densité de population, poids de population, répartition des principaux équipements générateurs de flux, principaux projets d'aménagement susceptibles de créer de nouveaux besoins de mobilité et enjeux de mise en relation des principaux équipements (exemple du secteur de la santé) ;
- de mobilité, notamment à travers une analyse des données INSEE concernant les déplacements domicile-travail, domicile-étude, les données des différentes enquêtes ménages déplacements (pour les déplacements des actifs, les CSP seront détaillés de manière à bien appréhender les capacités de report modal mais aussi les emplois pour lesquels le télétravail pourrait se développer).
- D'offres et de fréquentations, trafics ou usages associés :
  - Principaux hubs et offres de transports collectifs existantes (TER, cars régionaux, réseau de transports collectifs urbains) en précisant le nombre de dessertes quotidiennes, l'amplitude horaire, les fréquences en heures de pointes et en heures creuses et les fréquentations associées ;
  - Trafics routiers, (sur la base des comptages existants disponibles auprès des différents gestionnaires de voirie, enquêtes cordons) ;

Au-delà de l'existant, il s'agira d'intégrer une dimension prospective au diagnostic de manière à intégrer :

- L'évolution des flux et de la mobilité ;
- Le développement du recours croissant au télétravail et plus généralement l'impact du numérique sur les modes de vie et la mobilité ;
- L'impact que pourrait avoir un usage accru du covoiturage ;
- Les grands projets de transports et d'infrastructures en cours notamment les réflexions SEM et RER Hauts de France ;
- Les stratégies et réflexions associées prévues dans les différents documents de planification : SRADDET, SCOT, PDU, SDIT ;
- Les besoins en termes de création de nouveaux hubs qui découlent d'une vision croisant développement des offres et stratégie d'aménagement des territoires.

##### **4.2. MISE EN EVIDENCE D'AXES OU DE PERIMETRES A ENJEU ET DES CLIENTELES POTENTIELS DE NOUVEAUX SERVICES ASSOCIES**

Sur la base du diagnostic, le bureau d'études précisera les principaux axes/corridors/secteurs sur lesquels les offres existantes pourraient être améliorées et

ceux pour lesquels il pourrait être pertinent de développer de nouvelles offres de mobilité.

Une hiérarchisation des axes et des principaux hubs à développer sera proposée et les propositions pourront également faire l'objet d'un phasage.

Les critères étudiés en analyse sommaire seront repris et affinés à l'échelle des corridors/secteurs/tracés de manière à bien appréhender les usages existants et les potentiels d'usages ou fréquentations qui pourraient justifier de faire évoluer les offres existantes, d'étendre le périmètre des offres de transport existantes ou la mise en œuvre de nouvelles offres ou services de mobilité. Dans l'analyse, seront différenciés les usages et fréquentations relatifs à des déplacements ayant leurs origines et destinations au sein du corridor et les déplacements ayant une origine ou une destination à l'extérieur du corridor mais captables dans une logique d'intermodalité.

Les résultats seront exprimés en termes de nombre total de voyages ou d'usagers à l'échelle de l'axe ou du périmètre de projet, mais également ramener au km d'infrastructures à créer. Les gains en termes de diminution des trafics routiers et d'émissions seront indiqués.

#### 4.3. ESTIMATION DU MODE OU DU SERVICE LE PLUS ADAPTE

Sur la base des axes identifiés, il s'agira de proposer des solutions adaptées au potentiel de fréquentation estimé. Pour chaque axe ou périmètre de projet et en fonction de son potentiel, il s'agit d'examiner les avantages et inconvénients des différents systèmes de transport pertinents ou en cours de développement par une étude comparative des différents systèmes existants en tenant compte des dernières données techniques et économiques disponibles, en intégrant les matériels en cours de conception, **avec une attention particulière aux systèmes de mobilité innovants et décarbonés.**

A un niveau de précision d'opportunité, pour les axes retenus, l'étude précisera les points suivants :

Description du projet	objet et justification du projet
	tracé de la ligne avec longueur, localisation des sites propres et longueur, localisation et équipements des stations et autres aménagements connexes d'intermodalité
	matériel roulant utilisé (dont capacité d'emport et motorisation)
	niveau d'offre : temps de parcours, fréquence, amplitude horaire
	principaux équipements et services desservis
	inscription dans le système de transport (connexions avec les autres lignes du même mode de transport et avec les autres modes)
	aménagements connexes d'intermodalité éventuels autour des stations (par exemple stationnements autos ou vélos)
	inscription dans la stratégie territoriale (notamment dans la planification des transports)
	échéancier de réalisation détaillé (études, procédures administratives, travaux)
	coûts hors taxes par poste de dépense, estimation du coût annuel d'exploitation
	plan de financement prévisionnel, capacité financière du porteur du projet à en supporter le coût en intégrant la phase d'exploitation
	impact sur l'urbanisme : développements urbains envisagés autour des stations, réaménagement des espaces publics
	Bénéfices attendus
gains de temps	
bilan socio-économique : valeur actualisée nette (VAN), VAN / euro investi	
bilan carbone	
	évaluation des autres bénéfices environnementaux

Pour chaque solution nécessitant une nouvelle infrastructure, une analyse sommaire de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants sera réalisée de manière à alimenter les révisions des documents en cours (notamment SCoT) ou d'envisager leurs éventuelles modifications.

Pour chaque solution retenue, seront identifiés les acteurs impliqués en fonction de leurs compétences.

Un intérêt particulier sera porté aux solutions qui permettraient un usage mutualisé pour du transport de marchandises et pour faciliter la logistique du dernier km.

Pour les solutions retenues, l'estimation des coûts des projets devra être présentée selon la répartition suivante en 11 postes de dépenses :

Poste de dépense		Dépense subventionnable
1	frais de maîtrise d'ouvrage	non
2	études	cas général : non
		moins de 100 000 hab. : oui
3	maîtrise d'œuvre	non
4	acquisitions foncières	non
5	déviations de réseaux	oui si non prises en charge par les opérateurs
6	infrastructure (hors stations et dépôt du TCSP)	oui
7	stations du TCSP	oui
8	dépôt du TCSP	oui
9	aménagements connexes d'intermodalité (autres modes que le TCSP)	oui
10	véhicules	non
11	autres (à définir)	examen au cas par cas

## 5. PILOTAGE DE L'ETUDE

Le comité de pilotage restreint est composé des Elus représentants des 5 intercommunalités à l'initiative du groupement de commande pour la réalisation de l'étude à savoir : la C.C du Pays de Lumbres, la C.A du Pays de Saint-Omer, la C.A de Béthune-Bruay Artois Lys Romane, la CC de Flandre Intérieure et la C.C Flandre-Lys.

Le comité de pilotage élargi et les comités techniques intégreront en plus des membres à l'initiative du groupement de commande les partenaires suivants :

- Métropole Européenne de Lille ;
- Région Hauts de France ;
- Départements du Nord et du Pas de Calais ;
- Autorités Organisatrices des Mobilités locales et Hauts de France Mobilité ;
- Services de l'Etat ;

- Les agences d'urbanisme des territoires concernés.

## **6. LES DONNEES ET DOCUMENTS DISPONIBLES**

Le bureau d'études pourra s'appuyer sur les éléments suivants :

- Les SCoTs, PLUi-H, PDU et PCAET en vigueur ;
- Le SRADDET et études portées par la Région ;
- Le SDIT de la Métropole Européenne de Lille ;
- Les données de comptage disponibles auprès de l'Etat et du Département du Pas de Calais ;
- Les données des différentes Enquêtes Ménages Déplacements ;
- Le rapport de la Mission d'appui concernant la problématique de l'accessibilité de la métropole lilloise (CGEDD) ;
- Etudes portées par la Région concernant la desserte TER Armentières-Merville/Lestrem ;
- Données INSEE permettant d'appréhender les flux.

## **7. CALENDRIER ET REUNIONS**

L'étude se déroulera dans un délai de 6 mois, non comptés les délais de validation.

Un calendrier détaillé et la méthodologie de mise en œuvre de la mission devront être joints à l'offre budgétaire. Ils préciseront la nature des livrables qui seront remis.

Il est demandé au bureau d'études de fournir un programme détaillé précisant le nombre de réunions prévues dans le cadre du pilotage de l'étude (comités de pilotage, comités techniques et réunions de travail avec la maîtrise d'ouvrage et les partenaires).

Le bureau d'études indiquera également le coût unitaire d'organisation d'une ou plusieurs réunions supplémentaires.

L'avancement de l'étude nécessitera la validation de chacune des phases par le comité de pilotage et le comité technique ainsi que des réunions de travail avec les partenaires de l'étude.

Outre ces comités, le prestataire pourra proposer un nombre de réunions nécessaires pour mener à bien sa mission, et s'il s'avère insuffisant, d'autres réunions pourront être programmées pour les besoins de l'étude. Le prestataire aura à sa charge la rédaction des comptes-rendus des réunions et entretiens.

La maîtrise d'ouvrage insiste sur l'importance d'une démarche itérative, pédagogique et fédératrice tout au long de la mission.

## **8. REMISE DES FICHIERS INFORMATIQUES ET DES RAPPORTS DE PRESENTATION**

A l'issue de l'étude, le bureau d'études imprimera 6 jeux papier de l'ensemble des documents produits et fournira l'ensemble des documents dans les formats suivants :



- Le candidat remettra en format Word et PDF un rapport d'étude reprenant l'ensemble des points méthodologiques évoqués dans le présent CCTP.
- Les plans seront remis en format SIG et jpeg.
- Les tableaux de données seront remis au format xls
- Les présentations seront réalisées au format PowerPoint et PDF.

L'ensemble des données et rapports produits dans le cadre de l'étude sont la propriété de la maîtrise d'ouvrage. En aucun cas les données utilisées ou produites dans le cadre de l'étude ne pourraient être réutilisées par le prestataire pour d'autres missions sans l'accord de la maîtrise d'ouvrage.

Envoyé en préfecture le 27/12/2021

Reçu en préfecture le 27/12/2021

Affiché le



ID : 059-245900758-20211214-2021D240-DE