



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
VAL DE MORTEAU



Mission d'étude

Étude visant à améliorer l'offre de transport public de type bus sur le territoire de la Communauté de Communes du val de Morteau

Août 2022

Contexte de l'étude

Présentation de la Communauté de Communes du Val de Morteau

La Communauté de Communes du Val de Morteau se situe à l'Est du département du Doubs, à 10 km de la frontière suisse. Cette collectivité de près de 21'000 habitants regroupe 8 communes dont Morteau est le bourg-centre.

Située au carrefour des RD 437, 48 et 461, la Communauté de Communes du Val de Morteau est traversée par un flux important de véhicules qui crée un certain nombre de nuisances pour les usagers des centres villes (bruit, embouteillage, traversées difficiles...). La proximité de la Suisse implique notamment un flux croisé de pendulaires en direction de la Suisse et de déplacements liés aux achats vers la France.

Le Val de Morteau et Morteau en particulier est marqué par un nombre de commerces important. Il en résulte une importante demande de mobilité.

Morteau, en qualité de centre-bourg est aussi caractérisée par un nombre important d'établissements de formation pour toutes les catégories d'âge, ce qui entraîne des flux de dépose et de reprise respectivement aux heures de débuts et de sortie des cours.

À la suite de la loi LOM, et depuis le 1^{er} juillet 2021, la CCVM a pris la compétence mobilité sur son territoire hormis la partie transports scolaires qui est restée une compétence de la région Bourgogne-Franche-Comté. Le service de transport bus de la Ville de Morteau doit être transféré à la Communauté de Communes du Val de Morteau. Les modalités de poursuite et/ou de développement des services du bus de Morteau doivent être étudiées pour l'ensemble du territoire de la CCVM.



Parc Naturel Régional Doubs Horloger et SCOT du Pays Horloger

La mobilité dans les documents du SCOT du Pays Horloger

La voiture reste le mode de déplacement principal sur le territoire du SCOT du Pays Horloger. À ce jour, l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est limitée, et la place des transports collectifs, des modes « doux » ou « actifs » est faible.

La proximité avec la Suisse justifie une grande majorité des déplacements effectués localement, sachant que l'itinéraire des frontaliers se concentre sur trois principaux postes frontières dont un sur la RD 461 à **Villers-le-Lac**.

Le territoire est structuré par deux axes routiers principaux, la RD 437 dans un axe nord-sud et la RD 461 dans un axe est-ouest. La Ligne des Horlogers relie Besançon à la Suisse par le train et dessert le Pays Horloger avec une gare unique à **Morteau**.

Le territoire se caractérise par un fort trafic routier très influencé par la proximité avec la Suisse. Le réseau ferroviaire est quant à lui peu fréquenté, alors qu'il pourrait constituer un levier de décongestion du réseau routier. De gros travaux de modernisation ont été engagés par la Région Bourgogne-Franche-Comté pour moderniser la ligne des horlogers.

Un des objectifs inscrits au PADD du SCOT du Pays Horloger est d'étendre l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle.

L'offre de transports collectifs actuelle se compose de la ligne des Horlogers desservant une unique gare, d'une ligne de bus interurbain Mobigo dans un axe nord-sud desservant 18 arrêts sur le SCOT (soit la moitié des arrêts de la ligne) et d'une ligne régulière de transports urbains à Morteau.

Le SCOT a pour objectifs de :

- Conforter et renforcer les services existants de transports collectifs
- Maintenir et renforcer les réseaux de transports collectifs que sont, la ligne de bus régionale Mobigo Pontarlier-Montbéliard et la ligne de transport urbain de Morteau ;
- Ouvrir de nouvelles lignes pour inciter à l'usage du bus dans le but d'effectuer des déplacements sur de courtes distances ;
- Les navettes et supports de transport à vocation touristique sont essentiels pour apporter une offre de mobilité adaptée aux besoins des visiteurs, comme la navette depuis le pôle multimodal de Morteau vers les pistes de ski ou la navette fluviale permettant d'accéder au Saut du Doubs. Elles devront être confortées, voire développées aux abords des principaux sites touristiques.

Offre existante en matière de transport public sur le territoire

Bus Régional MOBIGO

Seul le service de transport Régional Mobigo traverse le territoire de la CCVM le long de la ligne Pontarlier – Montbéliard avec trois arrêts au total arrêt :

- Grand Combe Chateleu – Pont de la Roche
- Morteau - Gare SNCF
- Les Fins



Bus Municipal de Morteau

Morteau est la seule commune de la CCVM qui propose un service de bus municipal qui effectue 3 parcours distincts. Ce service ne fonctionne que certains jours de la semaine. Les arrêts de bus ne sont pas matérialisés il est possible de monter et descendre sur l'ensemble du parcours sur simple signalement au chauffeur.



Transport à la demande

La Communauté de Communes a mis en place un service de transport à la demande pour les habitants du Val de Morteau dans son ensemble, auprès de « Taxi Julien ».

Il fonctionne les mardis et jeudis, à l'intérieur du périmètre de la Communauté de Communes du Val de Morteau, et la course revient à 2 €.

Les réservations se font au plus tard la veille avant 18h sur un numéro de téléphone.

Objet de la mission d'étude

Le présent marché porte sur la réalisation d'une étude visant à améliorer l'offre de transport public de type bus sur le territoire de la Communauté de Communes du val de Morteau.

L'objectif de cette étude est de développer largement l'usage du bus sur le territoire notamment dans le cadre des trajets domicile-travail, domicile-loisir, accès aux écoles, services, commerces.

Le bureau d'études devra étudier le développement des services de l'actuel bus de Morteau ainsi que les liaisons entre les différentes communes de la CCVM et Morteau en tant que bourg-centre.

Attendus de la mission

Les éléments attendus par la collectivité intègrent les volets suivants :

- **Volet 1** : diagnostic du territoire : inventaire des infrastructures existantes, et des usages actuels
- **Volet 2** : élaboration de scénarii de développement d'un réseau de transport bus intercommunal
- **Volet 3** : proposition de développement d'équipements et de services associés
- **Volet 4** : ingénierie financière
- **Volet transversal** : la concertation, la communication et la sensibilisation

La phase d'analyse permettra au bureau d'études d'élaborer un projet définissant les équipements à acquérir, les moyens humains à mobiliser, les aménagements à réaliser et les actions à mettre en place pour développer le service intercommunal de transport en bus.

Au niveau de la méthode de travail, il est attendu :

- De travailler en étroite concertation avec les services de la CCVM et les communes : dès les phases amont de conception. Une partie terrain est largement attendue pour que le projet soit bien adapté au territoire.
- D'associer les autres partenaires locaux : communes périphériques, établissements publics et privés constituant les pôles, instances représentatives locales (associations de riverains, d'usagers, de commerçants...), Département et Région, ...
- De concerter la population ou d'autres acteurs de la société civile
- Prise en compte des études et documents existants ou en cours d'élaboration : PLU, SCOT...
- Recherche des financements possibles pour les équipements, aménagements et les services proposés
- Pilotage en mode projet : instances de pilotage, plan d'actions, évaluation...

Volet 1 : Diagnostic du territoire

Cette première étape vise à établir un état des lieux de l'existant sur le territoire en intégrant les projets en cours, ainsi que le profil et le comportement des utilisateurs actuels, de bien comprendre les habitudes ou les non-habitudes. Comme il y a peu de pratique et d'infrastructures existantes, le diagnostic s'attachera à bien analyser le potentiel de développement.

Parmi les éléments à aborder durant cette phase :

- Recensement et localisation des équipements structurants et des pôles générateurs de déplacements au niveau intercommunal et communal : équipements scolaires, sportifs, culturels ou touristiques, commerces, pôles de vie et d'attractivité, services, entreprises, zones urbaines...
- Recensement des itinéraires et hiérarchisation selon la fréquentation et le type d'usages ;
- Recensement et qualification des équipements et aménagements : bus, abri bus, panneaux, tracé, fiches horaires, tarification, billettique, signalétique, sécurité des usagers...
- Eléments qualitatifs et quantitatifs : fréquentation, typologie des usagers, typologie des usages ...
- Recensement des services existants ou en projet de type services et mobilités alternatives, Interopérabilité (SIM Mobigo et M-Ticket);

Le bureau d'études réalisera des comptages et des enquêtes sur les différentes cibles. Il s'agira de comprendre également les points de blocage et les freins de la population à l'usage du bus. Des entretiens avec les élus et agents des communes et de la communauté de communes seront également nécessaires afin d'évaluer la situation dans les communes, les projets en cours, les besoins de la population, les lieux à desservir en priorité, les usages et usagers à cibler en en priorité, etc...

Volet 2 : élaboration de scénarii de développement d'un réseau de transport bus intercommunal

Cette deuxième étape vise à proposer plusieurs scénarii de développement d'un réseau de transport bus intercommunal.

Au regard des éléments de diagnostic établis lors de phase 1, le titulaire du marché analysera les différents scénarii en intégrant la faisabilité technique, juridique et financière de chaque scénario.

Une **réflexion stratégique** sera menée de façon à établir les priorités d'action. Il s'agira notamment de distinguer un **plan d'action opérationnel à court/moyen terme chiffré sur 6 années**. Ce plan proposera un inventaire et une priorisation des actions concrètes à mener.

L'évaluation financière des aménagements à réaliser tiendra compte du coût d'investissement initial (véhicules, arrêts de bus...) et du coût de fonctionnement (entretien, frais de personnel, communication...).

Ces propositions tiendront notamment compte des enjeux et impératifs suivants :

- La desserte des principaux pôles générant des déplacements ;
- L'interopérabilité avec d'autres moyens de transports (SNCF, Mobigo...)
- La volonté de proposer un service de transport bus intercommunal ayant le plus faible impact possible sur le climat

Le bureau d'étude devra réaliser des cartes permettant de visualiser les itinéraires et les services proposés.

Volet 3 : proposition de développement d'équipements et de services associés

Au-delà des itinéraires de transport à mettre en place, la **création d'équipements et de services associés** est nécessaire afin de dynamiser l'usage du bus.

Ainsi, il sera demandé au titulaire du marché d'analyser, de proposer et d'estimer le coût des équipements et services associés à développer afin d'accompagner l'usage du bus.

Parmi les éléments à aborder :

- La signalisation (permettant de repérer les arrêts de bus)
- La typologie des arrêts de bus
- L'accès aux informations relatives aux horaires, aux itinéraires, aux tarifs... :
- Le développement de services (ex : aires de stationnement à proximité des arrêts de bus)

Cette liste est non exhaustive et peut être enrichie par tout sujet que le prestataire jugera pertinent en la matière. Les propositions de services et équipements devront être adaptées au contexte rural et montagnoux du territoire.

Volet 4 : ingénierie financière :

Le bureau d'études devra conseiller la collectivité dans leur recherche de financement. Nous attendons également du cabinet une recherche d'économie ou de mutualisation possible pour l'investissement mais également dans la gestion des équipements, des moyens humains. Tout ceci en prenant bien en compte les différents niveaux de compétences de chaque collectivité et des possibilités d'accompagnement de la part des financeurs.

Volet transversal : la concertation, la communication et la sensibilisation

Stratégie de concertation :

Nous attendons du cabinet de nous proposer une stratégie de concertation adaptée au territoire, prenant bien en compte le fait que les usages et la culture « mobilité bus » n'est pas vraiment bien appréhendée. La concertation devra permettre à la fois d'intégrer des publics cibles pour travailler sur le diagnostic, le programme d'action mais également pour les sensibiliser aux transports en commun et lancer une certaine dynamique. La collectivité a déjà identifié des publics cibles :

- Les habitants
- Les entreprises du territoire (les plus gros employeurs)
- Les gestionnaires de sites touristiques
- Autres acteurs à suggérer (lycée, collège, écoles, hôpital ...)

Nous serons attentifs aux propositions réfléchies et conseillées par le cabinet sur les publics cibles et nous attendons une proposition pour intégrer ces acteurs dans la démarche, tout au long du montage du projet de service de transport bus à travers des événements, des entretiens, des questionnaires, ou tout autre chose qui serait pertinent en fonction des retours d'expérience du cabinet.

Stratégie de communication et de sensibilisation :

Afin de bien accompagner la phase opérationnelle, nous attendons également du cabinet de nous orienter sur une stratégie de communication et de sensibilisation dans le but développer une culture « du transport en commun bus ».

L'idée de ce travail et de définir une stratégie à l'échelle de la Communauté de Communes du Val de Morteau, qui soit et puisse être diffusée par la CCVM et les huit communes. Il faudra prendre en compte les services de communication existants et faire des propositions tant sur l'organisation que le contenu.

Pour la stratégie de sensibilisation, nous recherchons des idées adaptées à notre territoire et un chiffrage possible pour intégrer ces actions dans la politique mobilité.

Un plan de communication et de sensibilisation sera donc établi, pour accompagner la population dans le développement de l'usage du transport en commun. Ce plan comprendra notamment une communication présentant les avantages du bus dans les domaines environnementaux, et des avantages économiques, pour les individus comme pour la collectivité, et déclinée selon les publics.

Nous attendons des choses originales et adaptées au territoire et qui porte certaines valeurs relatives à la transition énergétique et la préservation du cadre de vie.

CALENDRIER PREVISIONNEL

- Début de la mission : Octobre 2022
- Fin de la mission : Juillet 2022

RÉUNIONS

Outre les réunions de travail avec les services de la collectivité et le travail de terrain dont le candidat devra détailler le nombre et la durée, il assurera à minima quelques réunions avec les élus qui pourront se dérouler après 18h00 :

- Une réunion de démarrage de la mission
- Une réunion à l'issue de la phase 1
- Une réunion à l'issue de la phase 2
- Une réunion en fin de mission pour présenter les résultats des phases 3, 4

ELEMENTS MIS A DISPOSITION DU BUREAU D'ÉTUDES

La Communauté de Communes du Val de Morteau mettra à disposition du bureau d'études les documents suivants :

- Documents d'urbanisme des communes
- Éléments de fréquentation du bus de Morteau
- Horaires et trajets du bus de Morteau
- Etude de circulation et de stationnement de la Ville de Morteau
- Cadastre en version informatique

La proposition du candidat devra comprendre toutes les sujétions et frais annexes nécessaires à la réalisation de la mission décrite dans le programme de l'opération (frais de déplacements, simulations graphiques, frais de conception, de reproduction et d'infographie des documents à rendre...).

Si le bureau d'étude identifie, dans le cadre de sa réponse, des prestations supplémentaires à prévoir, elles devront obligatoirement figurer dans sa proposition financière et technique lors de la remise des offres.

COMPOSITION DE L'ÉQUIPE

Le mandataire de l'étude devra être un bureau d'études spécialisé dans la mobilité. Le bureau candidat pourra être composé d'une équipe pluridisciplinaire pouvant intervenir dans divers domaines liés à l'étude.