



Challenge transfrontalier de l'Eurodistrict de Navettes Autonomes

placé sous le haut patronage du Secrétaire d'Etat français auprès de la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, en charge des Transports,

et du Ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg, avec l'encouragement du Ministre fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques (BMVI)

Appel à Manifestations d'Intérêt émis par l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

avec la collaboration de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Ville de Kehl

Résumé

Ce Challenge est ouvert aux concepteurs et constructeurs de navettes autonomes à propulsion électrique, de toutes nationalités.

L'épreuve de démonstration qui fait l'objet du Challenge se déroulera au cours du prochain Congrès européen des STI (qui se tiendra à Strasbourg du 19 au 22 juin 2017).

Elle consistera, pour chaque candidat présélectionné, à opérer ses propres navettes sur un même itinéraire d'environ 2 km reliant les territoires des villes de Kehl et Strasbourg en enjambant le Rhin par un ouvrage existant.

Les candidats auront à opérer leurs navettes autonomes conformément à un même Cahier des Charges, dans des créneaux horaires séparés, en transportant du public.

L'ensemble constituera un service éphémère à usage de démonstration et d'évaluation.

Les innovations techniques et de services démontrés seront récompensées par l'Organisateur sous deux formes :

- Trophées couronnant le challenge qui seront décernés sur la base du niveau de service requis par le Cahier des Charges et du relevé des éventuelles défaillances aux attendus qui y sont décrits. Tout candidat ayant assuré le service durant toute la période et en conformité avec les attendus décrits dans les différents documents du Challenge se verra décerner un Trophée ainsi qu'un Certificat de succès.
- Prix du Public qui sera basé sur une évaluation multicritères par les passagers ayant emprunté ces navettes et uniquement pour les candidats ayant obtenu un Trophée.

La date-limite de dépôt des dossiers de candidature est fixée au 28 février 2017.

Table des matières

1. Contexte	3
1.1. La navette autonome	3
1.2. Coopération franco-allemande sur le véhicule électrique et numérique.....	4
1.3. Le congrès européen des STI	4
2. Le Challenge de Navettes Autonomes	4
2.1. Objectifs	4
2.2. Rôles : Comité de Pilotage, Organisateur et Superviseur	5
2.3. Calendrier.....	7
2.4. Délivrance des autorisations requises	7
2.5. Déroulement des démonstrations	8
2.6. Prise en charge des dépenses afférentes au Challenge	8
3. Eligibilité.....	9
4. Modalités de candidature.....	9
4.1. Dossier de candidature	9
4.2. Instruction des dossiers de candidature	9
4.3. Confidentialité.....	10
5. Règlement du Challenge	10
6. Cahier des Charges des prestations	10
7. Hiérarchisation des documents	11
8. Cas de renonciation à dédommagement	11
9. Contacts.....	12

1. Contexte

1.1. La navette autonome

Le concept de navette autonome correspond ici à un véhicule :

- capable de circuler sans conducteur ;
- à propulsion électrique ;
- destiné au transport de personnes ;
- généralement de gabarit réduit ;
- capable de transporter au moins sept et pas plus de vingt passagers.

Bien que ce concept ne soit pas normalisé, c'est sur ce type de véhicule que porte cet Appel à Manifestations d'Intérêt.

Au-delà de ses spécificités techniques, le concept de navette autonome ainsi introduit fonde sa cohérence sur la capacité de ces véhicules à délivrer, sans conducteur, des services de transports urbains de personnes, faciles à mettre en œuvre, flexibles, économiques, respectueux de l'environnement. On attend généralement de leur capacité à opérer sans conducteur :

- la possibilité d'étendre l'offre de service public (premier et dernier kilomètre, horaires décalés, etc.) là où une offre classique avec conducteur n'est pas viable économiquement ;
- un haut niveau de qualité de service y compris en termes de sécurité routière, avec personnel d'accueil des passagers à bord.

Partie intégrante de la révolution à venir du véhicule sans conducteur, la navette autonome est appelée à jouer un rôle essentiel dans le monde des transports urbains de la ville de demain. Le développement des véhicules autonomes pour le transport public des personnes (ou « navettes autonomes ») constitue un segment spécifique d'innovation. Les technologies impliquées sont pratiquement matures. De par le monde, divers prototypes, voire véhicules de pré-série, sont d'ores et déjà testés et présentés sur la voie publique en situation proche de l'exploitation effective d'un service de transport. Dans divers pays, le déploiement s'annonce pour bientôt. Ces avancées sont encore à consolider au travers d'expérimentations sur les territoires.

Depuis l'année 2013 qui vit Strasbourg accueillir les premiers tests de véhicules sans conducteur sur routes ouvertes à la circulation publique, les travaux intensifs de R&D ont permis de faire progresser les technologies et les systèmes, en performances et en fiabilité. Dans un cadre réglementaire bien défini, plusieurs expérimentations de navettes autonomes sur routes ouvertes à la circulation publique ont été organisées conjointement par des industriels, des opérateurs de transport et des autorités de mobilité. Durant ces expérimentations, qui associent étroitement industriels, opérateurs de services de transport et autorités de mobilité, les systèmes ont été évalués en situation d'usage et le public a été largement associé.

Aucune opération n'a cependant rassemblé sur un même parcours, les différents projets de navettes autonomes. On peut attendre d'une telle initiative des échanges, entre professionnels et avec le public qui fourniront matière à encourager, accélérer, orienter et promouvoir les travaux de R&D préalables à l'avènement de cette nouvelle mobilité.

1.2. Coopération franco-allemande sur le véhicule électrique et numérique

Le Ministère français de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) et le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques (BMVI, *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*) ont lancé une initiative, franco-allemande pour la mobilité électrique et numérique ("*Deutsch-Französische Initiative Elektromobilität und Digitalität*"). Le présent Challenge est l'un des deux projets transfrontaliers validés à ce titre par MM. Alexander Dobrindt, ministre Fédéral des transports et des infrastructures numériques (BMVI), et Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, le 29 septembre 2016 à Munich, tels qu'annoncés le jour même aux médias par un communiqué de presse émis par le BMVI.

1.3. Le congrès européen des STI

Ce projet s'inscrit enfin dans le contexte privilégié de l'accueil par la ville de Strasbourg du Congrès européen des Systèmes de Transport Intelligents (STI, ITS en anglais), organisé par ERTICO, qui s'y tiendra du 19 au 22 juin 2017. Lors de cet évènement majeur en matière de mobilité intelligente, la thématique de l'interopérabilité transfrontalière des solutions de transport intelligent occupera une place centrale, tout comme celle du véhicule autonome.

2. Le Challenge de Navettes Autonomes

2.1. Objectifs

Dans ce contexte, le Challenge poursuit les objectifs suivants :

- faire découvrir aux usagers des transports de l'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau, aux participants du Congrès européen des STI et plus généralement au grand public (à travers les médias locaux, nationaux et internationaux), les navettes électriques autonomes comme composante des transports publics du futur ;
- établir la valeur pour l'utilisateur d'un service de navette autonome ;
- vérifier la fiabilité et la sécurité de ces véhicules en circulation urbaine mixte (avec des piétons, des cyclistes et éventuellement d'autres véhicules roulant à faible allure) ;
- mettre en évidence le degré de maturité des technologies à l'œuvre.

L'épreuve de démonstration qui fait l'objet du Challenge se déroulera au cours du prochain Congrès européen des STI.

Elle consistera, pour chaque candidat présélectionné, à opérer ses propres navettes sur un même itinéraire d'environ 2 km reliant les territoires de Kehl et de Strasbourg en enjambant le Rhin par un ouvrage existant.

Les candidats auront à opérer leur(s) navette(s) autonome(s) conformément à un même Cahier des Charges, dans des créneaux horaires séparés, en transportant du public. L'ensemble constituera un service éphémère à usage de démonstration et d'évaluation.

Les Trophées du Challenge seront décernés à chacun des candidats ayant satisfait sans défaillance notable aux exigences du Cahier des Charges tout en assurant le niveau de service requis. De plus, un Prix du public sera décerné au candidat ayant obtenu la meilleure note dans le cadre d'une évaluation multicritères établie par les passagers ayant emprunté les navettes ayant reçu un Trophée.

Trophées et prix sont des distinctions honorifiques sans dotation financière.

La date-limite de dépôt des dossiers de candidature est fixée au 28 février 2017 à 12 h, heure de Paris.

2.2. Rôles : Comité de Pilotage, Organisateur et Superviseur

Le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) « Eurodistrict Strasbourg-Ortenau » est le porteur officiel du Challenge, à ce titre il est dénommé « Organisateur » dans tous les documents du Challenge, notamment dans le Règlement et le Cahier de Charges.

L'autorité décisionnaire dans le cadre du Challenge dénommée « Comité de Pilotage ». Ce dernier est composé par les soins de l'Organisateur, qui en assume la présidence.

A date, il regroupe :

- l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau ;
- l'Eurométropole de Strasbourg ; associée à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), opérateur de transport ;
- la Ville de Kehl (*Stadtverwaltung Kehl*) ;
- le Ministère français de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.

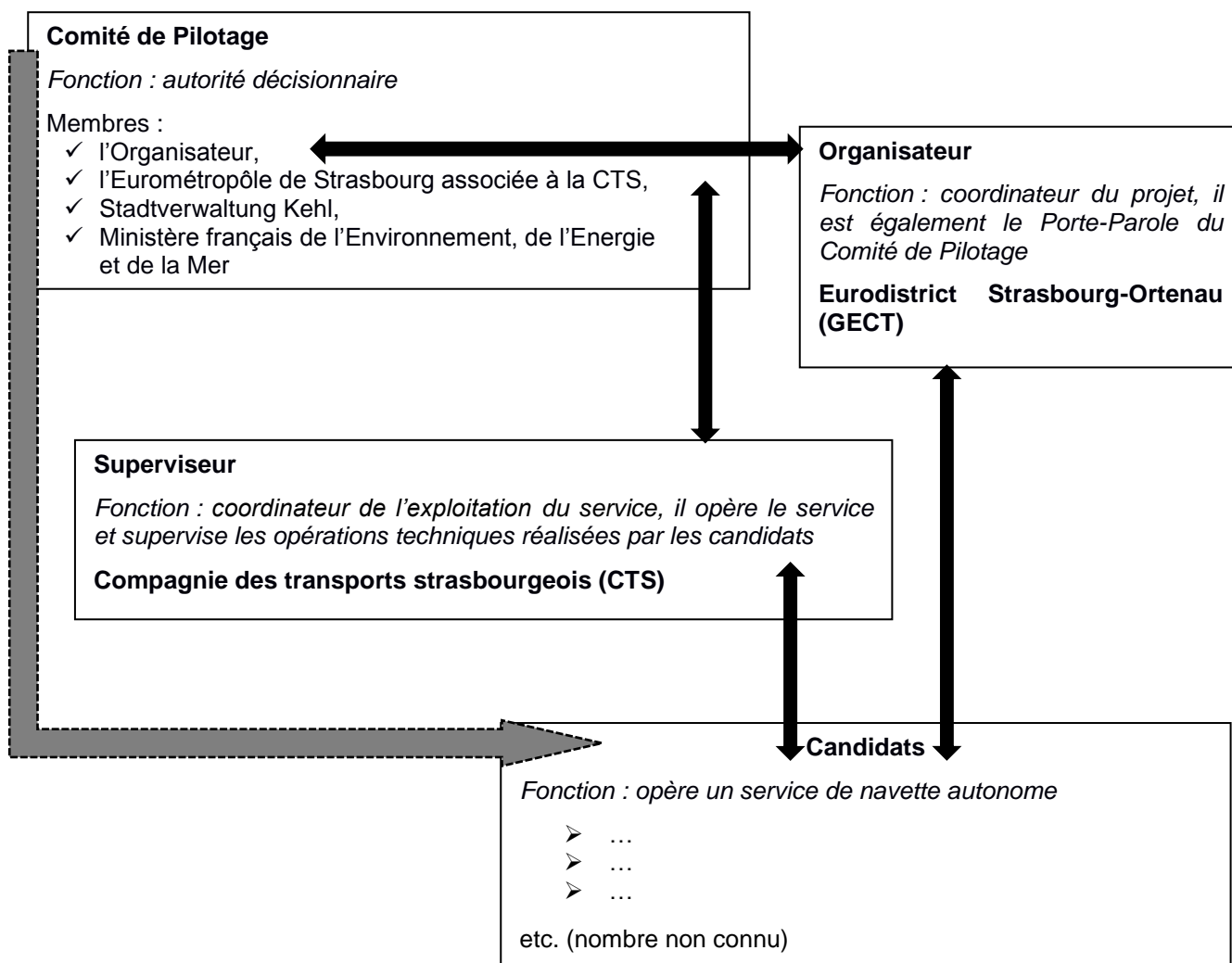
L'Organisateur est également le porte-parole du Comité de Pilotage, auprès des médias et des tiers. C'est lui qui notifie aux candidats les décisions du Comité de Pilotage.

Le Comité de Pilotage s'appuie sur un certain nombre de conseils, notamment dans les domaines techniques, parmi lesquels l'Institut fédéral de Recherches routières (Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt), le centre de recherche informatique (*Forschungszentrum Informatik à Karlsruhe - FZI*) et le Regierungspräsidium Freiburg. Au sein du comité de pilotage, une fonction spécifique de Superviseur de l'opération est

réservée à la CTS. La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), titulaire de la délégation de service public pour l'exploitation des transports collectifs sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, est – au titre de son rôle de Superviseur – le coordinateur de l'exploitation du service, son rôle précis est détaillé dans le Cahier de Charges.

Le moment venu, l'Organisateur pourra désigner aux candidats des interlocuteurs spécifiques pour les aspects techniques, fonctionnels ou opérationnels.

Schéma organisationnel



2.3. Calendrier

6 février 2017 :	émission de l'Appel à Manifestation d'Intérêt ;
28 février à 12h :	date limite de remise des dossiers de candidature ;
17 mars :	notification des décisions de présélection;
jusqu'au 30 avril :	processus concerté de mise au point du Règlement et du Cahier des Charges définitif ;
30 avril :	notification du Règlement et du Cahier des Charges définitif ;
début juin :	revue de Challenge en présence des participants ;
12 au 16 juin :	tests de marche à blanc pour les participants ;
19 au 22 juin :	épreuves de démonstration du Challenge ;
22 juin 2017 :	remise des Trophées et du Prix du public du Challenge.

2.4. Délivrance des autorisations requises

Il s'agit des autorisations individuelles requises pour la circulation expérimentale de véhicule à délégation partielle ou totale de conduite sur voies ouvertes à la circulation publique. En la matière, les niveaux de compétence sont différents entre les deux pays :

- En France, la délivrance de ces autorisations dérogatoires est centralisée. Il s'agit d'une procédure dérogatoire d'immatriculation de véhicule, temporaire et restreinte. Elle relève du ministère en charge des Transports (MEEM). Contact : Jean-Baptiste Autissier (MEEM, mail : jb.autissier@developpement-durable.gouv.fr)
- En République fédérale d'Allemagne, cette compétence relève des Länder ; à savoir ici du ministère des transports du Land de Bade-Wurtemberg et ses organes subordonnés. Le cas échéant, les dérogations sont à demander au Regierungspräsidium Freiburg et au Landratsamt Ortenaukreis. Contact : Alfons Bank (Regierungspräsidium Freiburg, mail : alfons.bank@rpf.bwl.de)

La présélection des constructeurs candidats dans le cadre du Challenge ne saurait obliger les autorités compétentes, de chaque côté de la frontière, à leur délivrer les autorisations requises. Celles-ci restent soumises aux réglementations en vigueur.

Il est souligné que conformément à la réglementation en vigueur, la présence à bord de chaque navette en démonstration d'un opérateur susceptible de stopper la navette en cas d'urgence, doté d'un permis D pour le transport de personnes, est imposée. Il incombe à chaque candidat de respecter et d'assumer la charge de cette obligation.

Aucun candidat ne sera admis à participer à la phase finale du Challenge s'il n'est pas en mesure de produire les autorisations de circulation requises de part et d'autre de la frontière, ainsi que les attestations d'assurance requises pour l'expérimentation.

2.5. Déroulement des démonstrations

Les membres du Comité de Pilotage, chacun pour ce qui le concerne, sont en charge :

- d'assurer aux candidats l'accès à l'itinéraire en vue de la démonstration, y compris travaux préparatoires et mesures de police de la circulation. L'Organisateur fournira aux candidats présélectionnés un dossier « itinéraire du Challenge » pour être joint aux demandes d'autorisation (cf. 2.4) ;
- d'allouer à chaque candidat présélectionné des créneaux horaires de démonstration ;
- de tenir à disposition un local de remisage gardienné 24h/24 pour stocker les navettes autonomes ;
- d'assurer le pré-enregistrement et l'enregistrement à la montée du public désirant participer à la démonstration ;
- de collecter leur avis à la descente des navettes, de le synthétiser puis de fournir les bases en vue de l'attribution du Prix du Public.

Les candidats, chacun pour ce qui le concerne, sont responsables :

- d'obtenir en temps voulu les autorisations nécessaires au déroulement de leur démonstration ;
- d'assurer la démonstration de leurs navettes y compris pendant la phase de marche à blanc, ceci incluant le personnel de conduite, de maintenance et de sécurité jugé utile (par les candidats) au bon déroulement de leurs démonstrations et qui dispose des habilitations nécessaires ; ces dernières devant être produites avant le démarrage de la phase de marche à blanc, tout comme les attestations d'assurance requises pour l'expérimentation ;
- d'assurer l'entretien et la maintenance de leurs véhicules.

2.6. Prise en charge des dépenses afférentes au Challenge

Chaque candidat assume les dépenses directes liées à sa propre participation, en particulier les coûts de mise à disposition du personnel pour opérer les navettes durant la phase de tests de marche à blanc et les épreuves de démonstration du Challenge, les coûts de transfert et d'opération des navettes, de maintenance, de gardiennage et d'assurance contre les dommages encourus par les tiers ou par les infrastructures publiques.

3. Eligibilité

Peuvent répondre au présent Appel à Manifestations d'Intérêt les entreprises de toutes nationalités qui conçoivent et/ou construisent des navettes autonomes, à l'exclusion de toute autre entreprise ou personne physique.

De plus, les entreprises n'ayant pas d'établissement dans un Etat membre de l'Union Européenne doivent être représentées par un mandataire domicilié dans un Etat membre de l'Union Européenne.

4. Modalités de candidature

4.1. Dossier de candidature

Les entités intéressées par le présent Challenge sont invitées à remettre à l'Organisateur sous pli scellé, avant la date limite de remise des manifestations d'intérêt, un dossier de candidature établi au choix, en anglais, en français ou en allemand, comportant :

- l'annexe A (courrier de manifestation d'intérêt valant candidature au présent Challenge), complétée et signée
- l'annexe B (renseignements administratifs) complétée et signée
- l'annexe C (dossier technique) complétée et signée :
 - C1 : références du candidat démontrant sa capacité professionnelle et financière,
 - C2 : présentation de la navette proposée et justificatif de sa maturité incluant l'épreuve de tests et démonstrations antérieures.

Les annexes A, B et C mentionnées ci-dessus sont les annexes du présent Appel à Manifestations d'Intérêt.

4.2. Instruction des dossiers de candidature

Les dossiers de candidature seront examinés par le Comité de Pilotage. Les décisions de présélection, notifiées par l'Organisateur, seront basées sur l'appréciation de la capacité des candidats à faire évoluer leurs navettes conformément au Cahier des Charges, de façon régulière et sûre pour les passagers et les autres usagers des espaces publics.

Seront éliminées les candidatures d'entreprises qui n'apporteraient pas de garantie suffisante quant :

- à leur réputation, à leur professionnalisme, à leur technicité, à leur maîtrise du sujet, à démontrer par les références figurant au dossier ;
- ou à la maturité du ou des prototypes de navette proposés.

4.3. Confidentialité

Les dossiers remis par les candidats sont confidentiels. Ils ne seront pas diffusés en dehors du Comité de Pilotage et de ses conseils.

5. Règlement du Challenge

Est annexé au présent Appel à Manifestations d'Intérêt le Règlement du Challenge (version initiale).

Il comporte les parties et sections suivantes :

Partie I

- a.** Exigences de base du Challenge
- b.** Processus de présélection
- c.** Mise au point concertée du Cahier des Charges
- d.** Mise au point concertée du Règlement définitif du Challenge
- e.** Confirmation de participation au Challenge

Partie II

- f.** Tests de marche à blanc
- g.** Evaluation des épreuves de démonstration

Ce Règlement est définitif pour sa Partie I. Les sections de la Partie II pourront être précisées et amendées ultérieurement, à la suite et en conséquence du processus concerté décrit en section e) du Règlement, après concertation avec les candidats présélectionnés. Ces amendements décidés par le Comité de Pilotage du Challenge ne pourront remettre en cause l'économie générale du Challenge, ni modifier substantiellement le jeu de la compétition entre les participants du Challenge.

6. Cahier des Charges des prestations

Est annexé au présent Appel à Manifestations d'Intérêt le Cahier des Charges des prestations du Challenge (version initiale). Il fixe les prestations techniques et fonctionnelles à assurer par chaque participant et qui feront l'objet de la compétition entre participants, ainsi que les prestations annexes préparatoires comme les tests de marche à blanc, ou postérieures comme le repli des matériels et installations propres aux candidats.

Il comporte les sections suivantes :

- a.** Rôle du superviseur assuré par la CTS
- b.** Tracé de la ligne éphémère
- c.** Horaires et cadences de la ligne éphémère

- d.** Admission des passagers
- e.** Back-office
- f.** Remisage et recharge électrique
- g.** Assurances et responsabilités
- h.** Installation et repli des matériels et installations propres aux candidats

Ce Cahier des Charges pourra être précisé et amendé ultérieurement, à la suite et en conséquence du processus concerté décrit en section c) du Règlement, après concertation avec les candidats présélectionnés. Ces amendements décidés unilatéralement par le Comité de Pilotage ne pourront ni remettre en cause l'économie générale du Challenge ni modifier substantiellement les niveaux de performances exigés des véhicules en compétition, sauf cas de consensus établi entre l'Organisateur et tous les candidats présélectionnés.

Il sera notamment demandé à chacun des candidats présélectionnés de préciser les conditions techniques permettant d'assurer le succès maximal de sa démonstration.

L'adaptation de certains des paramètres fixés par l'Organisateur dans le cadre de l'Appel à Manifestations d'Intérêt pourra être considérée sur la base de propositions alternatives réalisables et argumentées.

7. Hiérarchisation des documents

En cas de discordance, les stipulations du Règlement et du Cahier des Charges prévalent sur les indications figurant dans le corps de texte du présent Appel à Manifestations d'Intérêt.

De la même façon, les stipulations du Règlement l'emportent sur celles du Cahier des Charges.

Ces trois documents sont fournis en français, allemand et anglais. En cas de discordance entre ces versions, seule la version française fait foi. Les deux autres versions ne sont que des traductions de courtoisie.

8. Cas de renonciation à dédommagement

Les candidats renoncent par avance à tout dédommagement ou recours à l'encontre de l'Organisateur dans les cas suivants :

- non pré-sélection ;
- exclusion du Challenge à l'issue des tests de marche à blanc ;
- annulation du Challenge pour tout motif ;
- et de façon générale, toute décision de l'Organisateur susceptible de leur porter préjudice,

ceci dans la mesure où les décisions correspondantes sont motivées et prises en application des clauses de l'Appel à Manifestations d'Intérêt, du Règlement ou du Cahier des Charges.

9. Contacts

Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

Mme Lioba MARKL-HUMMEL, Chef de projets mobilité

Adresses :

Locaux : Fabrikstraße 12, D-77694 Kehl, ALLEMAGNE

Siège : 1, Parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg Cedex, FRANCE

E-mail : lioba.markl-hummel@eurodistrict.eu

Eurométropole de Strasbourg

Mme Céline OPPENHAUSER, Chef de projets innovants, Service
Déplacements, Direction de la Mobilité et des Transports

Adresse : 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex FRANCE

E-mail : celine.oppenhauser@strasbourg.eu

Challenge transfrontalier de l’Eurodistrict de Navettes Autonomes Appel à Manifestations d’Intérêt	ANNEXE A Lettre de Manifestation d’Intérêt
---	---

Nom de l’entreprise	
----------------------------	--

Je soussigné xxxxxxxx, dûment mandaté pour ce faire, exprime par la présente l'intérêt de la société xxxxxxxx à concourir dans le cadre du Challenge international trans-Rhin de navettes autonomes régi par votre Appel a manifestations d'intérêt (AMI) publié le 3 février dernier.

Le prototype [ou le modèle] de navette que nous proposons de soumettre aux épreuves du Challenge est le suivant : xxxxx

En l'état de nos propres tests et expérimentations nous considérons ce véhicule comme suffisamment mature et éprouvé pour assurer les opérations requises dans le cadre du Challenge, et ce dans de bonnes conditions de sécurité.

Vous trouverez ci-joint les pièces de notre dossier de candidature, établi conformément aux indications de l'AMI, et que nous vous soumettons en vue d'obtenir notre présélection en tant que candidat au Challenge.

Nous avons pris connaissance des obligations incombant aux candidats, tant quant aux moyens à mettre en œuvre que quant aux spécifications techniques et fonctionnelles ainsi qu'aux charges et responsabilités à assumer, telles qu'elles résultent des termes de l'AMI ainsi que des clauses du Règlement et du Cahier des Charges du Challenge qui y sont annexés.

Par la présente, nous acceptons ces obligations et nous soumettons sans réserve à ces clauses, ceci dès cette phase de présélection et de façon globale au titre de notre participation au Challenge en cas de présélection.

Civilité et nom du signataire	
Titre	
Date	
	Signature & Cachet

Challenge transfrontalier de l’Eurodistrict de Navettes Autonomes Appel à Manifestations d’Intérêt	ANNEXE B Renseignements Administratifs
---	---

L’Entreprise

Nom de l’entreprise					
Adresse du siège					
Code postal		Ville		Pays	
Numéro SIRET				Capital	
Raison sociale					
Responsable de l’entreprise					
Téléphone		Email			

Le cas échéant, **coordonnées de l’établissement** par lequel l’entreprise est habilitée à répondre à l’AMI :

Adresse de l’établissement					
Code postal		Ville		Pays	
Raison sociale					
Responsable de l’établissement					
Téléphone		Email			

Le cas échéant, **coordonnées du mandataire de l’entreprise**, habilité à répondre au nom de l’entreprise à l’AMI (fournir une copie du mandat) :

Nom de l’entreprise mandataire					
Adresse du siège					
Code postal		Ville		Pays	
Numéro SIRET				Capital	
Raison sociale					
Responsable mandataire					
Téléphone		Email			

Signataire

Civilité et nom du signataire	
Titre	
Date	Signature

**Challenge transfrontalier de l’Eurodistrict de
Navettes Autonomes**
Appel à Manifestations d’Intérêt

ANNEXE C
Dossier Technique

C1 : références du candidat démontrant sa capacité professionnelle et financière,

C2 : présentation de la navette proposée et justificatif de sa maturité incluant l’épreuve de tests et démonstrations antérieures.

Challenge Transfrontalier de l'Eurométropole de Strasbourg-Ortenau

*placé sous le haut patronage du Secrétaire d'Etat français
auprès de la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la
Mer, en charge des Transports,
et du Ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg,
avec l'encouragement du Ministre fédéral allemand des
transports et des infrastructures numériques (BMVI)*

Cahier des Charges des prestations du Challenge (version du 06/02/2017)

*dans le cadre de l'Appel à Manifestations d'Intérêt émis par
l'Eurométropole Strasbourg-Ortenau avec la collaboration
de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Ville de Kehl*

Table des matières

a. Rôle du Superviseur assuré par la CTS	2
b. Tracé de la ligne éphémère	3
c. Horaires et cadences de la ligne éphémère	3
d. Admission des passagers	4
e. Back-office.....	4
f. Remisage et recharge électrique.....	4
g. Assurances et responsabilités	4
h. Installation et repli des matériels et des installations propres aux candidats	5

a. Rôle du Superviseur assuré par la CTS

La Compagnie des Transports Strasbourgeois, titulaire de la délégation de service public pour l'exploitation des transports collectifs sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, est membre du comité de pilotage et – au titre de son rôle de Superviseur – le coordinateur de l'exploitation du service. Elle sera chargée de superviser l'exploitation de la ligne éphémère, durant les tests à blanc et durant l'épreuve.

Le Superviseur sera en permanence en contact avec le back-office des participants et les autorités en charge de la régulation du trafic et de la police de la circulation.

Le Superviseur est en charge de la coordination et du suivi de la ligne éphémère du Challenge. Son rôle précis est détaillé ci-après :

- il conseille toutes les parties sur les questions engageant l'exploitation de la ligne éphémère, notamment pour la spécification du service à assurer par les concurrents (tracé, interfaces, équipements et aménagements éphémères à prévoir, etc.) ;
- il prend part aux décisions du comité de pilotage quant aux aménagements nécessaires, aux spécifications techniques puis aux réceptions techniques des aménagements et équipements éphémères liés à cette exploitation ;
- il relève les conditions de bon déroulement du Challenge et, le cas échéant, les entorses au Règlement ou au Cahier des charges du Challenge dont il fait part à l'Organisateur. Il peut être amené à signifier au candidat d'interrompre immédiatement ou dans un délai précisé sa démonstration, soit sur décision de l'Organisateur soit sur décision propre si la sécurité n'est pas assurée ou pour toute autre raison impérieuse. Les candidats sont soumis aux recommandations et instructions du Superviseur ;
- sous réserve de la prise en compte effective de ses préconisations, durant la phase opérationnelle du Challenge, il assure directement la supervision de l'exploitation du service éphémère, depuis les tests préalables jusqu'au repli et démantèlement (y compris la régulation opérationnelle de l'exploitation durant la mise en œuvre du service : décisions d'ouverture et de fermeture

du service, décisions d'exploitation s'imposant aux concurrents, cadencage, interactions diverses, résolution des incidents ou des accidents, coordination entre les back-offices des concurrents, etc.), en contact étroit avec les autorités municipales et les autorités de police.

- il coordonne l'exploitation via son PCC opérationnel en lien direct avec les back-offices des concurrents. Les décisions en temps réel de ce PCC s'imposent aux participants. En cas de non-respect de ces décisions, la CTS est expressément déchargée de toute responsabilité.

Le superviseur sera l'interlocuteur des candidats présélectionnés pour toutes questions relatives aux conditions techniques d'opération des navettes.

b. Tracé de la ligne éphémère

Pour franchir le Rhin les navettes emprunteront le « nouveau pont du tram », dans sa partie réservée aux piétons et aux cyclistes ; le détail du tracé est communiqué sur demande auprès de : celine.oppenhauser@strasbourg.eu

c. Horaires et cadences de la ligne éphémère

Le Challenge sera organisé en séquences de démonstration des solutions présentées par les candidats sélectionnés. Chaque candidat se verra attribuer un certain nombre de séquences de démonstration correspondant à des plages horaires prédéfinies durant lesquelles il disposera de l'itinéraire pour mettre en œuvre sa solution. L'Organisateur prévoit deux, voire trois plages horaires quotidiennes sur les 3 jours du Challenge (soit de 6 à 9 séquences de démonstration à répartir entre les différents candidats) :

- de 9h30 à 11h30
- de 14h à 16h
- de 19h00 à 21h00 (optionnel)

Chaque candidat présélectionné se verra donc attribuer un certain nombre de séquences de démonstrations sur les plages des 3 jours d'épreuves du Challenge.

Lors de chaque séquence de démonstration, le candidat devra assurer un minimum de 5 départs par heure, offrant une capacité d'environ 40 passagers par heure et par sens.

Le candidat s'organisera pour assurer cette cadence minimum, même en cas de défaillance partielle ou totale d'un de ses véhicules. Son plan de rotation sera soumis à la validation du Superviseur.

Pour assurer ce niveau de cadence, chaque participant pourra disposer sur place et mettre en œuvre autant de véhicules qu'il le souhaite.

Toute navette circulant sur la voie publique dans le cadre du Challenge reste intégralement soumise aux règles de circulation localement applicables.

d. Admission des passagers

Au cours des épreuves de démonstration, seuls les passagers dûment enregistrés par l'Organisateur (soit après pré-enregistrement, soit sur place aux arrêts) seront admis par les opérateurs à monter dans les navettes.

e. Back-office

Chaque participant devra mettre en place à ses frais un back-office chargé d'assurer l'exploitation de ses véhicules. Les participants seront tenus d'appliquer l'ensemble des recommandations du Superviseur en vue de l'exploitation de ses véhicules, établies lors de la période des tests de marche à blanc.

Le back-office de chaque participant devra être en liaison radio permanente avec les opérateurs présents dans ses véhicules. Cette disposition permettra une grande réactivité en cas de dysfonctionnement.

f. Remisage et recharge électrique

Hors du service d'exploitation, les véhicules des candidats pourront être remisés dans des espaces sécurisés, mis en œuvre par l'Eurométropole de Strasbourg.

Les candidats devront indiquer le nombre de véhicules qu'ils souhaiteront remiser, ainsi que l'encombrement de chaque véhicule.

Les installations de recharge électrique seront mises à disposition par l'Eurométropole de Strasbourg, sans frais pour les candidats. Chaque candidat devra indiquer ses besoins en matière de puissance électrique installée, de connexion et de plages de recharge.

g. Assurances et responsabilités

Les participants opéreront leurs véhicules durant le Challenge sous leur entière responsabilité. Ils devront notamment s'assurer pour couvrir tous dommages causés aux tiers (passagers, infrastructures, autres véhicules...).

Ni la responsabilité de l'Organisateur ni celle du Superviseur ne pourront être engagées en cas de non respect de leurs stipulations, recommandations ou prescriptions immédiates.

Les participants opéreront leurs véhicules pendant la durée des tests de marche à blanc et du Challenge sous leur seule et entière responsabilité, en territoire français comme en territoire allemand.

h. Installation et repli des matériels et des installations propres aux candidats

Les installations propres aux candidats devront parvenir sur site à une date communiquée au préalable, accompagnées de l'ensemble des préconisations techniques et du référent technique du constructeur.

Les installations devront être déposées du site dans des conditions identiques au plus tard le 23 juin 2017.

Challenge Transfrontalier de l'Eurométropole de Strasbourg Autonomes

*placé sous le haut patronage du Secrétaire d'Etat français auprès
de la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, en
charge des Transports,*

*et du Ministre des Transports du Land de Bade-Wurtemberg,
avec l'encouragement du Ministre fédéral allemand des transports
et des infrastructures numériques (BMVI)*

Règlement du Challenge (version du 06/02/2017)

*dans le cadre de l'Appel à Manifestations d'Intérêt émis par
l'Eurométropole de Strasbourg-Ortenau, avec la collaboration
de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Ville de Kehl*

Table des matières

PARTIE I

A) Exigences de base du Challenge	2
Article A.1 : Candidats admissibles	2
Article A.2 : Véhicules admissibles.....	2
Article A.3 : Description des démonstrations	3
Article A.4 : Autorisations de circulation	3
Article A.5 : Assurances	3

B)	Processus de présélection.....	4
	Article B.1 : Généralités.....	4
	Article B.2 : Critères de présélection.....	4
	Article B.3 : Confidentialité.....	4
	Article B.4 : Communication	4
	Article B.5 : Notification	5
C)	Mise au point du Cahier des charges	5
	Article C.1 : Processus de mise au point concertée du Cahier des charges définitif	5
D)	Mise au point du Règlement définitif	5
	Article D.1 : Processus de mise au point concertée du Règlement définitif	5
E)	Confirmation de participation.....	6
	Article E.1 : Confirmation	6

PARTIE II

F)	Tests de marche à blanc.....	6
G)	Évaluation des épreuves de démonstrations.....	6
	Article G.1 : Critères de l'évaluation Technique	6
	Article G.2 : Critères de l'évaluation par les passagers	7
	Article G.3 : Remise des trophées et du prix	7

PARTIE I

A) Exigences de base du Challenge

Article A.1 : Candidats admissibles

Les seuls candidats admissibles sont les constructeurs ou concepteurs de véhicules admissibles au sens de l'article A.2 qui suit, sans conditions de nationalité.

L'étape de présélection permettra de s'assurer du sérieux des candidats et de leur capacité à assumer les exigences du Challenge en faisant circuler en toute sécurité des véhicules suffisamment pertinents.

Les candidats devront démontrer librement leur sérieux et leur capacité à travers les éléments de dossier soumis à l'appui de leur candidature (références, démonstrations antérieures de leur véhicule, mise en œuvre éventuelle de leur véhicule dans le cadre d'un service effectif de transport).

Article A.2 : Véhicules admissibles

Les véhicules autorisés à participer devront être capables d'opérer entièrement sans conducteur sur le tracé défini par le Cahier des charges. Les seuls véhicules autorisés sont de type « navette » à propulsion électrique, destinés au transport de personnes et

capables de transporter au moins sept et pas plus de vingt passagers.

Les véhicules engagés devront permettre, en cas de situation à risque, la reprise en main totale et immédiate par un opérateur. La présence permanente d'un tel opérateur à l'intérieur du véhicule en mode de circulation autonome est obligatoire. Les commandes de reprise en main sont de forme libre.

Article A.3 : Description des démonstrations

Les démonstrations de leurs véhicules à assurer par les candidats au cours des phases opérationnelles du Challenge, qu'il s'agisse des tests de marche à blanc probatoires ou des épreuves finales objet du Challenge, sont décrites au Cahier des Charges.

Article A.4 : Autorisations de circulation

La présélection des constructeurs candidats dans le cadre du Challenge ne saurait obliger les autorités compétentes, de chaque côté de la frontière, à leur délivrer les autorisations requises au titre de l'expérimentation ou de la démonstration de leurs véhicules sur la voie publique. La délivrance de ces autorisations reste soumise aux réglementations en vigueur.

Les candidats présélectionnés seront invités à déposer leurs demandes d'autorisations aussitôt après la notification du Cahier des Charges définitif.

L'Organisateur leur fournira à cet effet toutes les informations nécessaires quant aux conditions communes des épreuves de circulation du Challenge, dans les formes requises par les administrations compétentes.

Aucun candidat ne sera admis à participer à la phase finale du Challenge s'il n'a obtenu et présenté à l'Organisateur les autorisations de circulation requises de part et d'autre de la frontière.

Article A.5 : Assurances

Durant les phases opérationnelles du Challenge, les participants opéreront leurs véhicules sous leur entière responsabilité. Ils devront notamment être assurés pour couvrir tous dommages causés à leurs passagers comme aux tiers, corporels ou matériels, y compris les éventuels dommages touchant les infrastructures publiques.

Aucun candidat ne sera admis à participer aux phases opérationnelles du Challenge s'il n'a présenté au Comité de Pilotage les justificatifs d'assurance requis.

B) Processus de présélection

Article B.1 : Généralités

Seuls seront considérés les dossiers de réponse à l'Appel à Manifestations d'Intérêt parvenus complets et conformes avant le 28 février 2017 à 12h (heure de Paris).

La présélection sera effectuée par le Comité de Pilotage. Les décisions correspondantes seront notifiées par l'Organisateur.

Article B.2 : Critères de présélection

L'organisateur retiendra, après examen de l'ensemble des dossiers, tous les candidats dont le dossier a permis d'établir que leur candidature répond aux critères suivants :

- Les véhicules proposés sont admissibles au regard des spécifications de l'article A.2 ci-dessus ;
- Le candidat est éligible au regard des critères de l'article 3 de l'Appel à Manifestations d'Intérêt,

ainsi qu'aux critères indiqués à l'article 4 de l'Appel à Manifestations d'Intérêt, sous 4.2.

En tout état de cause, l'Organisateur ne pré-selectionnera pas plus de 5 candidats. Le cas échéant, il procèdera à ce choix sur la base d'une notation des différents candidats pré-sélectionnables, établie par le Comité de Pilotage au regard des critères cités ci-dessus.

Article B.3 : Confidentialité

Les candidats sont soumis à un devoir de réserve : ils s'obligent à ne pas communiquer durant toute la période du processus de présélection.

Pendant toute la durée du processus jusqu'à la remise des trophées et 3 ans cette dernière, pour quelque cause que ce soit, les candidats – sélectionnés ou non - s'interdisent d'utiliser, de céder, d'apporter ou de divulguer, directement ou indirectement, toute information d'affaires ou d'entreprise qui leur auraient été révélée ou dont ils auraient eu connaissance à l'occasion du Challenge.

Article B.4 : Communication

C'est le Comité de Pilotage qui gèrera la communication en rapport de près ou de loin avec le Challenge. Il validera notamment les communications que les candidats envisagent de faire au cours du processus – de la présélection à l'issue du Challenge – : ces derniers s'engagent à lui soumettre tout projet de communication interne ou externe dès lors qu'ils ont déposé leur dossier de candidature en réponse à l'AMI.

Les candidats ont toutefois la liberté de communiquer - en amont du dépôt de dossier – notamment sur le fait qu'ils candidatent, dans le strict respect du règlement et avec la réserve et le "fair play" attendus d'un candidat sérieux (ni dénigrement, ni comparaison à leur avantage des concurrents, etc.).

Le Comité de Pilotage définira à l'issue du Challenge les informations que les concurrents pourront utiliser et celles qui demeureront confidentielles, dans le souci de permettre aux concurrents de capitaliser sur leur participation au Challenge.

Article B.5 : Notification

L'Organisateur notifiera aux candidats la liste des présélectionnés au plus tard le 17 mars 2017.

Les candidats présélectionnés seront invités à participer au processus de mise au point concertée du Cahier des charges et du Règlement définitif du Challenge, selon les processus décrits plus loin sous C.1 et D.1.

C) Mise au point du Cahier des charges

Article C.1 : Processus de mise au point concertée du Cahier des charges définitif

Le Cahier des Charges technique des démonstrations sera complété et amendé après discussions entre les candidats présélectionnés et l'Organisateur. Une première réunion de concertation aura lieu fin mars. Après cette première réunion, une première version amendée sera proposée par l'Organisateur. Si nécessaire, une seconde réunion de concertation sera organisée fin avril, à l'issue de laquelle sera arrêtée et notifiée aux candidats la version définitive du Cahier des Charges des démonstrations.

D) Mise au point du Règlement définitif

Article D.1 : Processus de mise au point concertée du Règlement définitif

Le présent Règlement sera complété et amendés (uniquement pour sa Partie II) après discussions entre les candidats présélectionné et l'organisation. Une première réunion de concertation aura lieu fin mars. Après cette première réunion, une première version amendée sera proposée par l'Organisateur. Si nécessaire, une seconde réunion de concertation sera organisée fin avril, à l'issue de laquelle sera arrêtée et notifiée aux candidats la version définitive du Règlement du Challenge.

Ces réunions de concertation pourront être groupées avec celles portant sur le Cahier des Charges définitif.

E) Confirmation de participation

Article E.1 : Confirmation

Après la notification du Règlement et du Cahier des charges définitif résultant du processus de mise au point concertée, les candidats présélectionnés seront invités par l'Organisateur à confirmer leur participation sous une semaine.

PARTIE II

F) Tests de marche à blanc

Dans la semaine précédant l'épreuve officielle du Challenge, les candidats seront appelés à réaliser, sur le tracé même du Challenge et dans des horaires choisis, divers tests de marche à blanc à valeur probatoire, tels que décrits par le Cahier des charges.

Lors de ces tests, seuls seront admis à bord d'une navette donnée les opérateurs et représentants du candidat qui la met en œuvre ainsi que les personnels désignés par l'Opérateur, à l'exclusion de tout public.

Au vu des résultats de ces tests, l'Organisateur, sur recommandation éventuelle des autorités compétentes pour délivrer les autorisations de circulation, des autorités locales en charge de la circulation ou de la police de la circulation ou des services en charge de la supervision des tests, pourra notifier aux candidats manifestement défaillants leur exclusion du Challenge, dans la mesure où ces démonstrations à valeur de tests montreraient que les performances de leurs véhicules sont nettement insuffisantes et présentent des risques de perturbation excessive du trafic sur le tracé ou de mise en danger des passagers ou des tiers.

G) Évaluation des épreuves de démonstrations

Article G.1 : Critères de l'évaluation Technique

- Les Trophées couronnant le Challenge seront décernés à tous les candidats ayant opéré le service avec succès pendant toute la durée du test.
- Cette évaluation sera basée sur les succès et les échecs constatés tant par le Superviseur et sera communiqué au Comité de Pilotage.

Article G.2 : Critères de l'évaluation par les passagers

Les critères retenus pour l'évaluation des démonstrations par les passagers ayant emprunté ces navettes sont :

- L'impact environnemental
- L'accessibilité ;
- Le confort à bord ;
- L'appréciation de l'innovation sous l'angle de la fiabilité perçue ;
- l'appréciation de l'innovation sous l'angle du service proposé.

Le Règlement définitif fixera la pondération de ces critères, en les complétant et en les précisant le cas échéant.

Article G.3 : Remise des trophées et du prix

Les Trophées du Challenge seront décernés à chacun des candidats ayant satisfait sans défaillance notable aux exigences du Cahier des Charges tout en assurant le niveau de service requis. De plus, un Prix du public sera décerné au candidat ayant obtenu la meilleure note dans le cadre d'une évaluation multicritère établie par les passagers ayant emprunté les navettes ayant reçu un Trophée.

Trophées et prix sont des distinctions honorifiques sans dotation financière.

La cérémonie de remise des trophées et du Prix aux lauréats du Challenge se tiendra à Strasbourg le 22 juin 2017, à l'issue des épreuves de démonstration.