

## **ELEMENTS DE REFLEXION POUR LA CONSTITUTION D'UN CAHIER DES CHARGES PORTANT SUR LA MISE EN PLACE D'UN PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS**

Un Plan Global de Déplacements (PGD) a pour objet de définir l'organisation optimale de la mobilité sur un territoire intercommunal, dans un objectif général de développement durable. Tous les modes de transport sont appréhendés, les connexions entre les communes et leur qualité, ainsi que le stationnement et les espaces publics.

Son ambition est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé.

Ainsi, réaliser un Plan Global de Déplacements, permet d'appréhender les enjeux à court, moyen et long terme, de définir les objectifs stratégiques qui vont nourrir une politique de mobilité à différentes échelles de temps et d'espace, et aboutir à la définition d'un plan d'actions à portée opérationnelle.

### **PRELABLE**

**La collectivité trouvera ici des éléments pour la constitution de son cahier des charges ;  
Le détail de chaque phase de travail dépendra bien-sûr du contexte local.**

Le PGD abordera en priorité les domaines qui relèvent d'enjeux et de compétences intercommunales. Dans ce cadre il assurera l'articulation des actions de mobilité portées par les communes entre les échelles communales et intercommunales, intégrera les orientations du SCOT (s'il existe), l'offre existante et future de transports en commun et les projets de développement ayant un impact sur les déplacements du territoire de l'intercommunalité.

Un Plan Global de Déplacements a pour objectif de répondre aux besoins de déplacements tous modes, générés par les différents équipements, activités, commerces, espaces de loisirs, ... sur le territoire de l'intercommunalité tout en respectant l'environnement.

Un PGD consiste donc à créer les conditions pour favoriser, à l'échelle de l'intercommunalité, la transformation des comportements et des pratiques de mobilité. Cela passe par la mise en œuvre d'aménagements spécifiques ou partagés, la valorisation ou la mise en œuvre de nouvelles offres de déplacement durable et alternatif à l'automobile, - marche à pied, vélo, transports collectifs, covoiturage, autopartage ..., la promotion et la communication de la mobilité durable.

Le PGD décline ses objectifs et orientations à l'échelle de l'intercommunalité, en prenant en compte la volonté politique de promouvoir un développement durable, de développer l'attractivité de son territoire et de progresser dans la mise en œuvre des obligations réglementaires en matière d'environnement et d'accessibilité.

Selon les compétences de l'intercommunalité, l'étude devra permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Maîtriser le trafic automobile en zone urbanisée
- Développer des modes de déplacement alternatifs à l'automobile en préservant l'attractivité de l'intercommunalité et son économie.
- Développer les transports en commun, le covoiturage, voire l'autopartage
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements
- Organiser et maîtriser le stationnement de tous les véhicules (motorisés ou non) sur le domaine public dans le respect de l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire (mettre en place une réflexion sur les emplacements, la tarification (ou non) des stationnements).
- Organiser le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts, sur la circulation et l'environnement.

### **Un PGD se décline en 3 phases :**

#### **Diagnostic :**

Objectif : il s'agira de réaliser un état des lieux partagé permettant la mise en lumière des principaux enjeux en matière de déplacements sur le territoire de l'intercommunalité.

Il est important qu'ils soient compris, partagés et "appropriés" par l'ensemble des acteurs de la mobilité, mais également de ceux de l'aménagement. Une approche AFOM (Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces) pourra être envisagée. Le diagnostic conduira à préciser les objectifs attendus du PGD.

#### **Une phase de définition de scénarios cible**

Objectif : il s'agit de proposer différents scénarios sur la base d'une formulation claire des objectifs du PGD, afin que les élus aient l'ensemble des connaissances pour prendre une décision éclairée et acceptable au vu des atouts et des contraintes du territoire.

#### **Un plan d'action opérationnel**

Objectif : La déclinaison du scénario cible passe par l'établissement d'un plan d'actions opérationnel pluriannuel et coordonné permettant d'atteindre les objectifs fixés en phase 2.

## PROPOSITION ET EXEMPLE D'ORGANISATION DU CCTP

**Remarque préliminaire** : d'une manière générale, être suffisamment précis pour obtenir des offres susceptibles d'être comparées, tout en laissant au BE la possibilité d'exprimer sa propre vision de la problématique et d'avoir un avis critique sur le cahier des charges présenté.

### CONTEXTE

---

Il convient de décrire la situation actuelle du territoire :

- Sa situation et ses spécificités géographiques, paysagères, environnementales
- Sa population (nombre d'habitants, d'enfants scolarisés, tranches d'âges,..)
- Les activités principales : économiques, sociales, scolaires, sportives, touristiques, pôle santé etc..
- Les projets du territoire internes et externes ayant des répercussions sur les déplacements

**Il convient de préciser les compétences de l'intercommunalité et d'identifier les problématiques qui conduisent l'intercommunalité à réaliser un PGD.**

### OBJET DE L'ETUDE

---

Un Plan Global des Déplacements (PGD) a pour objectifs de définir l'organisation :

- des circulations pour tous les modes (motorisés ou non), et pour les biens et les personnes
- des espaces de stationnement,
- des espaces publics,

en assurant une cohérence territoriale dans le respect : de l'environnement, d'une équité sociale, et d'un développement économique

#### Le résultat attendu de l'étude

En fonction des compétences de l'intercommunalité, le PGD présentera un « plan de circulation » tous modes, basé sur une hiérarchisation adaptée du réseau de voiries et des espaces publics, et tenant compte des caractéristiques des différentes communes et du territoire dans son ensemble (activités économique, touristique, agricole,.., principaux générateurs de trafic, espaces naturels, projets de développement). Il proposera des aménagements structurants de qualité intégrant une dimension paysagère et environnementale.

Le prestataire présentera aux représentants de l'intercommunalité une vision claire et détaillée d'itinéraires de déplacements, basés sur le concept de multimodalité, sur les entités urbaines, sur les espaces publics ainsi que les liaisons entre les communes, et différents sites du territoire.

L'étude devra intégrer, si elles existent, les données du SCOT, des plans d'accessibilité (PAVE), du PLUI (ou des PLU). (Toute étude ou tout document existant au sein de l'intercommunalité et chez un de ces partenaires susceptibles d'aider à la réalisation de l'étude sera mis à disposition du BE).

Le prestataire accompagnera la réflexion de la collectivité pour permettre de favoriser une circulation multimodale, l'évolution des voiries, des stationnements, des équipements et espaces publics, des modes d'accès à des sites générateurs de trafic, à des arrêts de transport en commun ou à des espaces intermodaux (gare, parking de covoiturage,...).

## **GOUVERNANCE**

---

L'élaboration de l'étude sera suivie et validée étape par étape par un comité de pilotage composé d'élus, de techniciens et de personnes qualifiées associées dont les cofinanceurs ; ce comité de pilotage pourra être complété d'un comité technique pouvant traiter spécifiquement de sujets, et d'ateliers associant des représentants du territoire (associations, représentants du monde économique, d'établissements publics ou privés, personnes qualifiées,...)

## **CONTENU DE LA MISSION**

---

### **1/ Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle**

Le prestataire étudiera le contexte global : analyse de voirie, présentation des flux (éventuellement en tenant compte des saisonnalités), de l'évolution démographique et économique du territoire, plus spécifiquement :

#### **1- Le bureau d'études fera un état des lieux de la mobilité en caractérisant les déplacements actuels et potentiels :**

- les aménagements existants et la fréquentation /mode
- les conditions de circulation actuelles au niveau local, dont l'accessibilité des voiries,
- l'accidentologie et les points noirs,
- la desserte en transport collectif,
- les stationnements, zones de stationnements, y compris le covoiturage, l'autopartage, les infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (IRVE)
- les accès aux commerces, aux zones d'activités, les conditions de livraison, (où, quel type de véhicules, quels jours heures fréquences)
- les mobilités domicile-travail, domicile-études,
- les évolutions des projets d'équipements et autres changements structurant les pratiques de déplacements qu'ils soient internes ou externes au territoire,
- les atouts du territoire
- les faiblesses du territoire
- ....

L'ensemble de ces éléments du diagnostic, y compris les enjeux particuliers liés aux projets, seront cartographiés de façon schématique.

Ces analyses se baseront sur les données existantes (comptages, enquêtes, accidentologie, données INSEE, documents d'urbanisme, etc.), disponibles notamment auprès des services

des communes, de l'intercommunalité, du département, des services de l'Etat, des exploitants / opérateurs de transports, des gestionnaires de services ou d'équipements, etc.

Elles seront complétées, si besoin, par des investigations de terrain spécifiques (comptages, observations, relevés, etc.) et par une approche plus qualitative, basée sur des entretiens avec les acteurs de la mobilité locale (élus, responsables d'équipements, associations d'usagers...).

## **2- Le bureau d'études en tirera une analyse :**

- En explicitant les enjeux pour le territoire et leur degré d'importance. (report modal, cadre de vie, attractivité, sécurité, fluidité, accessibilité...) actuels et futurs
- En mettant en perspective les objectifs permettant de répondre aux enjeux de déplacements
- En identifiant les modes pertinents pour répondre aux objectifs ainsi identifiés pour chaque type de déplacements et les synergies potentielles avec l'ensemble des modes de déplacements de sorte à faciliter l'intermodalité (mutualisation d'espace, covoiturage, rabattement modes actifs TC , etc..)
- En mettant en avant les points forts et les faiblesses inhérents au territoire dans son ensemble, et commune par commune pour atteindre ces objectifs

## **3- Le bureau d'études identifiera et fera partager les enjeux et objectifs afin de bâtir des scénarios**

Le prestataire associera dans le cadre d'une concertation toute personne qu'il jugera utile: habitant, usager, commerçant, entreprise, établissement public, association .....

Une réunion ou plusieurs réunions/ateliers (selon la taille du territoire et les enjeux identifiés) de restitution et d'échanges pourront être organisées. Elles permettront de présenter un premier état des lieux, de sensibiliser les habitants, les commerçants et les responsables d'équipements aux grands enjeux de la mobilité sur le territoire et de le compléter avec leur vécu.

Le bureau d'études proposera les supports de communication qui lui sembleront utiles pour accompagner la concertation.

## **4- Enjeux et d'objectifs partagés entre les divers acteurs**

Le titulaire assurera une restitution de l'ensemble des éléments au comité de pilotage, et permettra également la validation des objectifs visant à répondre aux enjeux identifiés et une première approche de leur priorisation.

## **5- Rendus attendus**

### **1- Cartographie par thèmes :**

- Les dynamiques globales de mobilité sur les communes et le bassin de vie du territoire :
  - ⇒ par rapport aux pratiques des habitants et visiteurs (dont les emplois), internes, externes et de transit

- ⇒ Identification des générateurs de déplacements et leur accessibilité et typologies de déplacements les concernant (modes, horaires, types usagers)
- Circulation automobile
  - ⇒ Présentation et illustration du ou des plans de circulation en mettant en lumière les pratiques actuelles sur la base des éléments recensés;
  - ⇒ Présentation et illustration du plan de hiérarchie actuel du réseau routier;
  - ⇒ Relevé du jalonnement routier;
- Livraisons en ville
  - ⇒ Emplacements (identification des places réservées et de celles utilisées : fréquence, type de véhicules, heures...)
- Transports en commun (TC)
  - ⇒ Offre : desserte actuelles, fréquence,
  - ⇒ Demande : principaux usagers et heures de pointe de fréquentations OD (origine destination), poids des arrêts, temps de parcours sur les OD principales
- Modes actifs :
  - ⇒ Présentation et illustration du ou des plans de circulation/itinéraires pour modes actifs s'ils existent, et des espaces publics (jalonnement, réglementations)
  - ⇒ Analyse des usages et des temps de déplacements entre générateurs de trafic du territoire par la marche à pieds et à vélo
- Sécurité :
  - ⇒ Relevé des dysfonctionnements du point de vue des différents modes de déplacements (voiture, véhicules agricoles, bus, vélos, piétons), des points durs à traiter y compris cheminements aux points d'arrêt TC, ou espaces intermodaux
- Stationnement
  - ⇒ Cartographie des offres et des pratiques sur la base de comptages simplifiés pour les différents véhicules motorisés ou non
  - ⇒ Analyse et mise en lumière des marges de manœuvres

## 2- autres rendus :

- Synthèse croisée des éléments de diagnostic permettant de répondre aux objectifs du PGD au regard des besoins, atouts et faiblesses des communes, et plus largement de l'ensemble du territoire,
- Carte schématique des enjeux et objectifs associés à chacun des thèmes identifiés dans le présent cahier des charges,
- Rapport, associé aux cartes et plans, décrivant les principaux atouts et faiblesses des communes, et plus largement de l'ensemble du territoire, ainsi que les enjeux qui s'y rapportent (figureront en annexe l'ensemble des actions menées par le BE pendant cette 1<sup>er</sup> phase : analyses de documents existants effectuées, rdv, comptages, réunions, COPIL,...)
- Diaporama de présentation

## **2/Phase 2 : Proposition de schémas de principe et de scénarios chiffrés**

---

Différents scénarios susceptibles de répondre aux objectifs identifiés en phase 1 seront ensuite générés.

A partir de l'approfondissement du diagnostic et des objectifs de l'intercommunalité, le bureau d'études proposera différents schémas d'organisation multimodale de la circulation et d'aménagements d'espaces publics.

Les scénarios pourront intégrer différents types d'actions en fonction des compétences de l'intercommunalité, et seront ensuite proposés aux communes : optimisation/organisation des transports en commun, hiérarchisation et aménagements potentiels du réseau viaire, aménagements piétons et cyclables, stationnement, mise en œuvre d'un programme d'écomobilité scolaire, évolutions réglementaires et urbanistique, livraison des marchandises, programmations de travaux spécifiques, actions d'information / sensibilisation, orientations à intégrer dans les programmes urbains d'aménagement, ...

Les schémas et solutions proposés seront réalisables et économiquement adaptées à l'échelle de l'intercommunalité et des communes qui la composent.

### 2-1/Scénarios :

Chaque scénario sera présenté de façon synthétique.

### **Les éléments suivants figureront pour chaque scénario présenté :**

- la description des enjeux et des objectifs permettant de répondre au projet du PGD,
- la hiérarchisation des réseaux en fonction de l'analyse des déplacements,
- la stratégie globale cartographiée schématiquement afin d'obtenir une vision d'ensemble du PGD (modération des vitesses, TC, itinéraires piétons/cyclables, stationnement, marchandises, écomobilité, aménagement d'espace public, etc.)
- les principes d'une offre multimodale de déplacements (voiture, transports en commun ; vélos, marche à pied, places des livraisons en ville, covoiturage...), partagée par l'ensemble des partenaires,
- une description sommaire des actions, des aménagements de la voirie et des espaces publics,

Les actions seront analysées et hiérarchisées selon leur degré de réponse aux enjeux identifiés :

- Impact sur la sécurité des déplacements, sur l'accessibilité, le report modal, le cadre de vie
- Estimation sommaire des faisabilités technique/ financière/ juridiques
- Priorisation des actions et mesures d'accompagnement etc..

Une cartographie claire et précise illustrera les différentes variantes.

L'objectif est que le comité de pilotage puisse choisir un scénario cible en toute connaissance de cause.

Le choix stratégique du scénario retenu sera rappelé au regard des objectifs du PGD.

2-2/ Le scénario cible sera acté en COPIL

Il rappellera les objectifs prioritaires auxquels il répond, une synthèse avantages /inconvénients.

### **3/ Phase 3 : Elaboration du Plan Global de Déplacements**

---

Le prestataire traduira le scénario retenu en propositions concrètes.

La portée opérationnelle de ses propositions pourra prendre différentes formes telles que les évolutions réglementaires à effectuer ou proposer aux communes en fonction des compétences de l'intercommunalité : en matière d'urbanisme, de circulation ou de stationnement, des programmations de travaux spécifiques, des actions d'information et sensibilisation, tout comme des propositions concrètes en matière d'aménagements :

- « porte » d'entrée de ville ;
- zone de rencontre
- zone 30
- zone d'intermodalité ;
- voie type « lotissement »;

La stratégie globale sera cartographiée schématiquement afin d'obtenir une vision d'ensemble du PGD (modération des vitesses, TC, itinéraires piétons/cyclables, stationnement, marchandises, écomobilité, aménagement d'espace public, etc.) pour les 3 horizons évoqués ci-avant.

Le Plan Global de Déplacement pourra ainsi se décliner en plusieurs plans d'actions complémentaires, voire adaptés aux différentes communes en s'assurant de la cohérence d'ensemble.

Le document final intégrera les éléments suivants :

1. un plan de circulation global décrivant :
  - les grands principes de circulations des modes, les sens de circulations, les prévisions de flux (cartographies)
  - les principes d'aménagements des voiries et espaces publics
  - une planification pluriannuelle des travaux d'intérêt communautaire en phasant les interventions afin de garantir la réalisation des objectifs et respecter le concept multimodal.
  - Le descriptif des interventions, leur localisation, leur chiffrage
  - les mesures d'accompagnement et les conditions nécessaires au bon fonctionnement des aménagements dans le temps, les modalités de mise en œuvre (notamment juridiques, et financières).
  - Les éléments permettant aux communes de s'approprier ce plan pour le traduire à leur échelle en fonction de leurs compétences
2. Les actions de communication, animations etc.
3. Une proposition de grille de critères d'évaluation des actions et de l'évolution des pratiques intermodales (impacts attendus en termes de sécurité, d'usages, d'accessibilité)



## 2-2 Restitutions des choix retenus :

Le prestataire présentera les résultats d'analyse des schémas de principe et explicitera le choix du scénario retenu en concertation avec les élus, les services et les personnes associées.

Le bureau d'études accompagnera les élus pour la présentation du rapport et du scénario retenu en proposant un plan de communication à destination de la population.

## **MISE EN ŒUVRE DE L'ETUDE**

---

Le candidat présentera une méthodologie phase par étape

Délai d'exécution de l'étude 18 mois maximum

L'analyse à partir d'un travail de terrain devra être réalisée pendant les périodes où la fréquentation et l'activité sont les plus intenses.

Rémunération de la mission

La rémunération du prestataire, forfaitaire et non révisable, inclura toutes les dépenses afférentes à la mission (comptages si besoin, déplacements, reprographie...)

Rendu de l'étude

Le prestataire assurera l'animation des réunions du comité de pilotage et la rédaction des comptes rendus.

Le comité de pilotage sera réuni pour la validation de chaque phase.

Tous les documents d'étude seront remis au format informatique.