

**Exigences et préconisations pour la constitution d'un cahier des charges portant sur la réalisation d’un plan de mobilité simplifie et d’un schéma des mobilités actives**

Dans le cadre des appels à projets AVELO 1 et AVELO 2, de nombreux schémas directeurs cyclables, pierre angulaire d’une politique cyclable efficience et pertinente, ont été élaborés par les collectivités françaises.

Au-delà de structurer leur démarche « mobilités actives », c’est la planification de toutes les mobilités qu’il est nécessaire de réaliser pour définir les leviers d’actions le plus efficaces en matière de diminution d’impact des déplacements. Pour savoir si ces leviers ont un réel effet bénéfique, il convient de mettre en place les outils pour mesurer l’impact d’une politique publique sur l’évolution des distances parcourues, le report modal, la mise en commun de transports, etc.

Le présent document constitue un cahier des **exigences** et des **préconisations** à mettre en place dans un cahier des charges pour établir un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) associé à un Schéma des Mobilités Actives (SDMA) pour prétendre à l’aide ADEME sur la planification.

# EXIGENCES POUR L’ENSEMBLE DU DOCUMENT PDMS/SDMA

Ces exigences partent du constat que les documents de planification de la mobilité ne se projettent pas suffisamment sur les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et se donnent peu les moyens de quantifier l’évolution des comportements.

Ainsi, dans ce dispositif d’aide, les études **devront respecter les exigences suivantes** :

* **Rassembler les données** permettant de rappeler où se situe le territoire en termes de consommation énergétique, d’émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants sur la base des données ATMO ou PCAET disponibles sur son périmètre ;
* **Réaliser une concertation/consultation** large des habitants et acteurs du territoire (commerces, entreprises…) pour avoir des retours sur leurs pratiques, identifier les freins sur leurs pratiques et les leviers qui leur feraient changer de mode de transport ;
* **Evaluer le report modal potentiel** de la voiture solo vers d’autres modes actifs ou partagés et quantifier les baisses d’émissions potentielles de GES et de polluants, en fonction des services existants et en fonction des services ou infrastructures à créer ;
* Produire une **note de gouvernance** (répartition compétences, modalités de suivi politique et technique du PDMS/SDMA) en lien avec les actions définies ;
* Conception d’un **cadre méthodologique de suivi** des impacts quantitatifs et qualitatifs de la mobilité sur le territoire :

Ce cadre est composé de recommandations en termes de lieux et de fréquences pour réaliser des comptages de circulation (voitures, vélos…), obtenir un retour qualitatif par la population sur l’évolution de la politique mobilité du territoire. Au niveau quantitatif, cette méthodologie permettrait d’évaluer les gains en termes de consommation énergétique, d’émissions de GES et de polluants atmosphériques de la politique mobilité et de la comparer à la trajectoire de la SNBC.

* Produire un **plan d’actions et son plan pluriannuel d’investissement** (PPI) ;
* **Délibération** d’approbation du PDMS et du SDMA et de leurs livrables par les instances représentatives du territoire.

**En matière de gouvernance** : il reviendra impérativement au territoire porteur d’identifier lors de la construction du schéma la gouvernance actuelle entre les différents échelons de collectivités (communes, EPCI, département, région, syndicat des mobilités…) en se posant une question : « qui est compétent en matière de mobilité et plus spécifiquement de mobilités actives ? » Dans le détail, cela revient à s’interroger sur le périmètre d’action des collectivités impliquées, les types de voiries concernées, la capacité d’un échelon territorial à porter des opérations d’aménagement, la mise en place de services, des actions de sensibilisation…Si besoin de clarifier la gouvernance, la réalisation de cette planification représente une occasion idéale pour retravailler / poser une nouvelle organisation dans l’optique de maximiser le passage à l’action opérationnelle suite à l’adoption du PDMS/SDMA par les élus du territoire. Les modalités de suivi politique et technique seront également conçues et détaillées (élus et techniciens référents, modalités et fréquence de réunion des instances de suivi, etc.).

# PRECONISATIONS

Les préconisations sont un rappel de ce que doit contenir à minima le cahier des charges pour la réalisation d’un PDMS/SDMA.

Le PDMS devra contenir :

* Un diagnostic permettant d’appréhender les mobilités sur le territoire et de recenser les besoins ;
* Une stratégie opérationnelle visant à assurer un équilibre durable entre besoins de mobilité des habitants, environnement, économie, santé ;
* Un plan d’actions adossé à un plan pluriannuel d’investissement.

Le schéma des mobilités actives devra en particulier contenir :

* Un maillage hiérarchisé d’un réseau cyclable et autre mobilités actives (piétons, touristes) ;
* Des actions d'accompagnement : mise en place de services, actions d’animation et de communication, actions à destination de publics spécifiques tels que les scolaires...
* Une programmation d’opérations sur un plan pluriannuel ;
* La définition du mode de suivi et du budget nécessaire.

**A/ Etat des lieux/Diagnostic concerté**

Cette liste est un guide général du contenu d’une étude. Elle est non exhaustive et le porteur peut y rajouter des éléments en fonction de la spécificité de son territoire et des pratiques. Les éléments présentés s’ajoutent aux exigences présentées plus haut.

La concertation évoquée dans les exigences s’applique autant à la partie PDMS que la partie SDMA. Elle doit se faire tout au long de l’élaboration des documents, tant pour recueillir des attentes/besoins que pour restituer le travail effectué au fur et à mesure.

Au titre du PDMS, le diagnostic comprendra :

* Une analyse des flux de mobilité et leur répartition modale ;
* Classer les voies urbainesselon les usages (automobiles, cyclistes, piétons), le trafic et les vitesses pratiqués.
* Un état de l’offre des services existants et de leur utilisation ;
* Une analyse des besoins en déplacement en fonction des publics (travailleurs, scolaires, publics précaires…) ;
* Une analyse des documents de planification existants.

Au titre du SDMA, il fera état :

* Des pratiques des cyclistes et piétons ;
* D’une analyse des infrastructures existantes, de leur état, de leur utilisation ;
* Il faudra prendre en compte le stationnement des vélos ;
* Connaître les potentiels d'aménagement/ de mise en réseau ;
* Identifier les points durs, les ruptures de continuités cyclables ;
* Connaître les pôles à desservir et / ou générateurs de trafic ;
* Identifier les risques pour la sécurité des cyclistes et des piétons.

**B/ Phase d'élaboration d’une stratégie de mobilité.**

En partant du diagnostic préalablement établi et des orientations validées, le prestataire proposera des scénarios d’organisation des déplacements basés sur les besoins du quotidien et éventuellement sur le développement de liaisons pour le tourisme ou les loisirs (l’enjeu logistique/transport de marchandises peut aussi être évalué). Une revue des avantages/inconvénients des différents scénarios sera réalisée pour permettre au porteur de projet de réaliser ses choix. Une attention particulière sera portée à la mobilité des publics scolaires (écoles, collèges, lycées) et au déploiement de solutions de mobilité durable pour ces publics : bonne desserte des établissements à pied et à vélo, apprentissage du vélo, actions d’animation...

Les scénarios devront présenter différents critères de discussion permettant l’appréciation de la solution la plus appropriée pour le territoire (public cible, coût estimatif, délai de mise en œuvre pour aboutir aux objectifs…).

Le scénario retenu sera alors approfondi.

Au titre du PDMS, les scénarios devront étudier :

* La place de chaque mode de transport dans la collectivité (transports en commun, covoiturage, autopartage, vélos, piétons, autres modes…) ;
* Identifier les zones de restrictions de trafic pour laisser la place aux modes actifs et partagés ;
* Mesurer les potentiels de report modal.

Au titre du SDMA ils analyseront :

* La création d’un maillage hiérarchisé du réseau piéton et vélo ;
* Des propositions d’aménagements cyclables mais aussi des voies mixtes ou piétonnes, les voies urbaines ou vertes ;
* Le stationnement des cycles devra faire l'objet d'une attention toute particulière ;
* La création de stationnements pour vélos à proximité des arrêts de transport en commun et des pôles d’échange multimodaux, afin de faciliter le passage d'un mode à l'autre ;
* Comment intégrer la politique des modes actifs dans les documents d'urbanisme, notamment à l'occasion de l’élaboration ou la révision d’un P.L.U. La marche à pied et le vélo doivent être considérés comme des modes de déplacements alternatifs à la voiture en ville. Ils doivent donc être pris en compte lors de tout nouveau projet d'urbanisme.

**C/ Elaboration d’un plan d’actions**

La formalisation du projet de plan de mobilité simplifié et du schéma des mobilités actives se fera par la déclinaison de la stratégie dans un programme d’actions approprié qui comprendra au minimum :

* La description des actions à mener avec une estimation des coûts, les moyens humains à monopoliser, les échéances, les indicateurs d’avancement et de réussite de chaque action ;
* Les moyens de communication à mettre en place pour faire part de l’avancement des actions auprès de la population ;
* La hiérarchisation de l’importance des actions et le planning de leur mise en place dans le cadre d’un plan pluriannuel d’investissement évoqué dans les exigences plus haut dans ce document ;
* Un outil de suivi de la politique mobilité (ex. Le cycloscope pour la politique cyclable) ;
* Une définition des grands indicateurs de l’évolution de la mobilité sur le territoire : objectif d’évolution des parts modales, des distances parcourues, enquêtes de satisfaction…
* Une évaluation des améliorations prévisionnelles des émissions de GES et de polluants par action ;
* Une procédure de mesure des indicateurs (comptages, fréquence, autres enquêtes…).

**D/ Pilotage et suivi de l’étude**

Le suivi de l’étude nécessite de mettre en place :

* Un comité de pilotage qui valide les différentes étapes ;
* Un comité technique (qui peut être formé de différents groupes de travail) pour élaborer les propositions d’évolutions sur les différents modes de déplacements et leurs interactions. Ce comité est généralement constitué de différents acteurs de la société civile : associations, entreprises, centres sociaux, offices de tourisme, etc.
* Un plan de communication /sensibilisation tout au long de l’étude.

**E/ Livrables**

Nous rappelons ici les livrables évoqués dans les étapes décrites précédemment :

* Rapport de l’étude avec plan d’actions et plan pluriannuel d’investissements ;
* Evaluation des reports modaux, des distances parcourues, et des gains pour l’environnement en regard de la stratégie nationale bas carbone ;
* Une note de gouvernance (répartition compétences, modalités de suivi politique et technique du PDMS/SDMA) en lien avec les actions définies ;
* Un cadre méthodologique de suivi des impacts quantitatifs et qualitatifs des actions du PDMS-SDMA (quoi mesurer, où, à quelle fréquence…) ;
* Délibération d’approbation du PDMS - SDMA et de leurs livrables par les instances représentatives du territoire ;
* Un outil de suivi (inspiré du Cycloscope par exemple).