



MARCHE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

ETUDE MOBILITE DES HABITANTS ET DES MARCHANDISES A L'ECHELLE DU PETR - UCCSA

Cahier des Charges

PETR – UCCSA
(Pôle d'Equilibre Territorial et Rural -
Union des Communautés de Communes du Sud de l'Aisne)
Ferme du ru Chailly
02650 FOSSOY

03 23 71 68 60

planclimat@uccsa.fr

accueil@uccsa.fr

Sommaire :

Article 1 : contexte local	3
1. <i>Territoire</i>	3
2. <i>Le PETR - UCCSA</i>	4
3. <i>Missions du PETR - UCCSA</i>	4
4. <i>Les moyens humains</i>	4
5. <i>Fonctionnement</i>	5
a. <i>Commissions</i>	5
b. <i>La validation des décisions</i>	5
6. <i>Politique énergie-climat du territoire</i>	6
a. <i>Etat des lieux du territoire</i>	6
b. <i>La stratégie énergie-climat du territoire</i>	6
c. <i>L'Agence Locale de l'Energie et du Climat (ALEC)</i>	6
d. <i>Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)</i>	7
e. <i>Contexte de la mobilité par autorité organisatrice</i>	7
f. <i>Des alternatives déjà utilisées sur le territoire</i>	8
Article 2 : Définition et contenu de la mission	9
1. <i>Objet de la mission</i>	9
2. <i>Périmètre de l'étude</i>	9
3. <i>Objectifs</i>	9
4. <i>Mission (phases 1 à 3)</i>	10
a. <i>Phase 1 : état des lieux / recensement des données existantes et diagnostic</i>	10
b. <i>Phase 2 : proposition de scénarios</i>	12
c. <i>Phase 3 : stratégie et plan d'actions pour tendre vers un territoire à énergie positive</i>	13
Article 3 : Modalités d'exécution de la mission	15
1. <i>Maîtrise d'ouvrage et référents</i>	15
2. <i>Réunions et livrables</i>	15
3. <i>Propriété des documents</i>	16
4. <i>Délais</i>	16

Article 1 : contexte local

1. Territoire

Le territoire du PETR - UCCSA regroupe la Communauté d'Agglomération de la Région de Château-Thierry (CARCT) et la Communauté de Communes du Canton de Charly-sur-Marne (C4) ; il couvre 1 125 km² pour 108 communes et environ 71 096 habitants.



2. Le PETR - UCCSA

Depuis sa création en 2001, l'Union des Communautés de Communes du Sud de l'Aisne (UCCSA), ancien Pays transformé en Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) le 21 novembre 2014, a pour objectif de devenir un territoire de référence en matière de développement durable.

3. Missions du PETR - UCCSA

Le PETR - UCCSA participe à la définition d'une politique de développement durable et équilibré de l'arrondissement de Château-Thierry dans les domaines du tourisme, de l'action économique, de l'emploi, de l'amélioration du cadre de vie, du logement, de la valorisation du patrimoine, de la mise en valeur de l'environnement, de la diffusion culturelle, de l'animation et des services à la population.

Le PETR-UCCSA a plus particulièrement en charge l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du Plan Climat Energie Territorial (approuvé le 4 décembre 2014) et du Schéma de Cohérence Territorial (approuvé le 18 juin 2015) : accompagnement des communes et des intercommunalités dans leurs démarches, sensibilisation au développement durable, la gestion de fonds européens LEADER, la promotion et le développement touristique via la Maison du Tourisme, les services à la population, l'animation d'un conseil de développement ...

Il peut coordonner des moyens techniques et financiers nécessaires à la mise en œuvre de cette politique de développement durable, lorsque les projets ou les actions ont une dimension de bassin de l'emploi.

De même, il peut prendre en charge la réalisation, pour le compte des collectivités adhérentes et à leur demande, des études de faisabilité, de programmation ainsi que des expertises, apport d'une aide à maîtrise d'ouvrage dans son périmètre ou la maîtrise d'ouvrage des projets qui ont une dimension de bassin d'emploi, par délégation des collectivités adhérentes.

4. Les moyens humains

Le PETR - UCCSA comprend 24 agents répartis sur les missions du PETR - UCCSA et les services nécessaires au fonctionnement de la structure (administration, communication...).

Au sein du PETR – UCCSA, le Conseil de développement territorial est une structure qui représente la société civile. Il s'appuie sur un Président, des Vice Présidents et une assistante pour organiser, coordonner les commissions et leurs groupes de travail et enfin être un interface entre tous les acteurs. Ce sont au total 98 membres organisés en 3 commissions thématiques (Développement économique - Qualité de vie, cohésion sociale et territoriale - Notoriété, rayonnement territorial et coopérations). Les travaux et réflexions permettent d'accompagner les élus dans la définition de leur politique territoriale. Le Conseil de développement territorial donne des avis et suit les projets du territoire.

5. Fonctionnement

a. Commissions

Les orientations des missions portées par le PETR - UCCSA ainsi que les budgets associés sont travaillés lors de commissions thématiques entre les chargés de missions et élus désignés. Des comités de pilotage ou comités de suivi peuvent être organisés sur des dossiers spécifiques.

Comité de suivi PCET - TEPcv

Les actions de la mission PCET – TEPcv sont supervisées par un Comité de suivi composé des membres suivants :

- Chargée de mission PCET - TEPcv, Chargé de mission Aménagement durable (SCoT),
- Elus du PETR - UCCSA issus des 2 commissions : Environnement et Aménagement du territoire - Développement économique
- Directeurs Généraux des EPCI et du PETR - UCCSA,
- Conseil de Développement territorial : 5 membres + Assistante,
- Représentants des organismes : ADEME, DREAL, DDT, Conseil régional, Conseil départemental, Chambres consulaires, Caisse des Dépôts, Syndicat agricole.

Ce Comité pourra inviter d'autres organismes ou partenaires dont l'expérience peut bénéficier au PETR - UCCSA.

b. La validation des décisions

Chaque proposition issue des commissions ou comités est évoquée pour information, débats et avis en Bureau syndical (25 élus du territoire) préalablement aux Comités syndicaux (32 élus du territoire).

Le Comité Syndical

Il désigne le Président et les membres du bureau ; il débat et délibère sur les projets et l'avenir du territoire ; il vote le budget.

Il validera :

- les projets du territoire et leur priorité, à partir des travaux et des suggestions des commissions et comités (de pilotage, de suivi...),
- les actions à mettre en œuvre : plan de financement (la sollicitation des financements nécessaires à ces projets, l'apport du PETR - UCCSA en fonds propres pour chaque projet, en fonction du budget de la structure).

Le Bureau Syndical :

Il met en application les orientations débattues en Comité Syndical, engage les actions et gère les affaires courantes de la structure.

6. Politique énergie-climat du territoire

a. Etat des lieux du territoire

Le diagnostic du PCET (Source Energies Demain, données 2006), grâce à différents ateliers organisés en 2012, a permis de mettre en évidence plusieurs constats :

- Les émissions énergétiques restent majoritaires (70%) car les énergies fossiles (notamment les produits pétroliers) représentent 72% de la consommation d'énergie du territoire, en lien avec la forte dépendance à l'automobile.
- Le transport de marchandises et de voyageurs est le premier poste en termes d'émissions de gaz à effet de serre (29% des émissions totales) et le second en termes de consommation d'énergie (30% des consommations totales). En effet, la route est le mode de déplacement privilégié (90% des émissions et des consommations du transport local), ce qui est caractéristique de la plupart des milieux ruraux tels que le territoire.

b. La stratégie énergie-climat du territoire

Au travers de son PCET, le PETR - UCCSA a établi la stratégie énergie-climat du territoire du Sud de l'Aisne déclinée en 5 axes, avec l'axe 4 comprenant le thème « transport » :

AXE 1 : RENFORCER LA COMPETENCE ENERGIE-CLIMAT DU TERRITOIRE

AXE 2 : BATIMENTS ET LOGEMENTS, CONFORTER LA VOLONTE D'EXCELLENCE DE L'UCCSA

AXE 3 : FAIRE DE L'UCCSA UN POLE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DURABLE

AXE 4 : ŒUVRER POUR UN AMENAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

1. Maîtriser l'urbanisation et optimiser la consommation de l'espace
2. Le transport de voyageurs : réduire les émissions liées à l'usage de la voiture individuelle
3. Le transport de marchandises : optimiser les différentes solutions

AXE 5 : ANTICIPER LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La stratégie énergie-climat a donné lieu au plan d'actions du territoire, en particulier dans le domaine de la définition d'une stratégie de transport adaptée au territoire.

Pour la mise en œuvre des actions prioritaires issues du PCET, une contractualisation sous forme d'un Contrat d'Objectifs Territorial Energie-Climat (COTEC) a été signée fin 2015 avec l'ADEME et le Conseil Régional des Hauts de France.

c. L'Agence Locale de l'Energie et du Climat (ALEC)

Dans le cadre du COTEC cité précédemment, les élus du PETR - UCCSA ont participé à la construction d'une Agence Locale de l'Energie et du Climat.

L'ALEC sera l'organisme d'animation territoriale et de leviers de partenariats à prendre en compte en tant qu'acteur essentiel dans la définition de la stratégie de développement des transports adaptée au territoire.

d. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT du PETR - UCCSA a été réalisé en même temps que le PCET et a permis d'appuyer les points suivants :

Le PETR-UCCSA a inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

- le renforcement de l'armature du territoire (Axe 1) en tirant parti des atouts en matière de desserte et en organisant une mobilité durable (objectifs 2.1 et 2.2 = appui sur les infrastructures existantes et développement d'une desserte complémentaire à l'automobile) ;
- le confortement et la diversification de la dynamique économique (Axe 2), notamment en organisant le développement et l'accessibilité des espaces d'activités (objectif 2.2),
- l'engagement pour la performance énergétique et la réduction des nuisances (Axe 3, objectif 3.2).

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), opposable aux documents d'urbanisme locaux, prévoit :

- la création d'un pôle multimodal autour de la gare de Château-Thierry,
- l'optimisation des secteurs de gare des pôles-relais,
- l'amélioration de la desserte en transports collectifs et alternatifs à la voiture,
- la requalification des axes de transports structurants,
- la réduction de la part modale de l'automobile dans les déplacements domicile-travail,
- l'accès aux transports collectifs, en covoiturage et en modes doux de tout projet, en particulier pour les zones d'activités et de loisirs ainsi que les équipements,
- la promotion de la mixité fonctionnelle,
- le développement des liaisons douces entre les centres et les zones d'activités,
- l'inscription dans le projet de véloroute/voie verte.

Le SCoT, qui sera pris en compte par le futur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), devra également prendre en compte le futur Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) lors de sa révision.

e. Contexte de la mobilité par autorité organisatrice

L'application de la loi NOTRe a entraîné des modifications :

➤ Dans la définition du périmètre de l'ancienne Communauté de Communes de la Région de Château-Thierry (CCRCT) qui est intégrée au 1^{er} janvier 2017 au sein d'une nouvelle intercommunalité au statut de Communauté d'Agglomération. Celle-ci est dotée de la compétence obligatoire d'organisation de la mobilité sur son territoire, dont font naturellement partie les transports collectifs publics. En ce sens, la nouvelle Communauté d'Agglomération devient Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire qui devient un « ressort territorial » où elle exerce cette compétence.

➤ Cette évolution du périmètre et de la compétence de la nouvelle Communauté d'Agglomération croise et se superpose à l'évolution des compétences des autres autorités organisatrices dans la mesure où la loi NOTRe prévoit expressément le transfert des compétences en matière de transport qu'exerçait les Départements (en l'occurrence celui de l'Aisne) aux nouvelles Régions (en l'occurrence celle des Hauts-de-France).

Ce transfert concerne notamment :

- l'organisation des services interurbains réguliers et à la demande depuis le 1er janvier 2017
- l'organisation des services de transports scolaires à compter du 1er septembre 2017

De fait, en dehors des services de transports urbains, à la demande ou scolaires déjà organisés par l'ex-CCRCT, les services aujourd'hui organisés par le Département de l'Aisne et assurant la desserte des nouveaux territoires intégrés à la Communauté d'Agglomération devront être transférées à cette dernière. Les services concernés sont ceux qui sont intégralement assurés à l'intérieur du nouveau ressort territorial.

Ce transfert des services doit logiquement s'accompagner :

- d'un transfert des ressources financières mobilisées par le Département pour assurer ces services, à la nouvelle Communauté d'Agglomération.
- d'une redéfinition des contrats d'exploitations préexistants passés par le Département avec les transporteurs qu'ils soient privés ou publics (régies).

f. Des alternatives déjà utilisées sur le territoire

Transport à la Demande et réseau de bus

Depuis 2010, il existe sur l'ex-territoire de la CCRCT (Communauté de Communes de la Région de Château-Thierry) un Transport à la Demande basé sur des lignes virtuelles. Une déclinaison, le « Flexo Gare » a été mise en place en 2012 en permettant l'assurance d'une correspondance avec le réseau de bus « Fablio » et un « Flex Omois » qui dessert la zone d'activités.

Un service de bus nommé « Fablio » est déployé pour les lignes urbaines.

Un service de transport accompagné est proposé par l'association PAT'S aux personnes de 3 à 18 ans et de plus de 60 ans mais aussi par certaines collectivités, mission locale...

Covoiturage

9 aires de covoiturage sont en place dans le pôle structurant (Château-Thierry et communes alentours ainsi que dans les pôles-relais du territoire.

Les véhicules électriques

L'association PATS Mobilité a mis en place en 2014 un service de location de vélos à assistance électrique. Un partenariat entre la mission locale et l'association PATS a permis l'acquisition de scooters et voiture électrique sans permis afin de faciliter l'insertion.

Certaines collectivités possèdent des véhicules électriques pour les besoins de services.

Des bornes électriques se développent également sur le territoire.

Les cheminements doux

Le territoire possède déjà de nombreux sentiers et chemins utilisables pour les piétons.

Des pistes et des bandes cyclables se développent également, en particulier avec le Plan de Déplacement Jeunes (PDJ) de Château-Thierry.

Une Véloroute - Voie Verte, reliant Paris à l'Allemagne sur un itinéraire européen, est prévue sur le territoire, ce projet est piloté par le Conseil départemental de l'Aisne.

Article 2 : Définition et contenu de la mission

1. Objet de la mission

La mission consiste à étudier la mobilité des habitants, des voyageurs et des marchandises sur l'ensemble du territoire du PETR - UCCSA. Ce travail fera partie des éléments de définition d'une stratégie de transports adaptée au territoire.

2. Périmètre de l'étude

L'étude de mobilité des habitants, voyageurs et des marchandises, de même que la stratégie de développement qui en découlera, doivent se concentrer sur les communes du PETR - UCCSA. Néanmoins, les éventuels projets voisins devront être pris en compte afin d'étudier les raccordements et les relais possibles, notamment sur les trajets les plus demandés.

Le périmètre de réflexion concernera les déplacements et transports à l'intérieur du PETR-UCCSA, à destination ou en provenance des territoires voisins, dans une logique de bassin de vie.

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Climat-Energie Territorial (PCET), approuvé le 4 décembre 2014.

3. Objectifs

Cette étude doit permettre au PETR - UCCSA :

- d'avoir un état des lieux précis des dynamiques territoriales liées à la mobilité, et de lui apporter une connaissance fine en matière de déplacements et de transports (de personnes et de marchandises),
- d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement ainsi que de leur santé,
- de préfigurer une offre garantissant à tous l'accès aux services (services publics, services de proximité publics et privés, services à la personne...),
- d'identifier les freins (institutionnels, techniques, financiers...) et les coûts liés à d'éventuelles extensions et/ou créations de lignes,
- de contribuer à améliorer les offres existantes ou l'articulation entre ces dernières,
- de stimuler les changements de comportements en matière de mobilité,
- de mesurer les enjeux économiques liés à la mobilité sur le territoire,
- de renforcer les liens entre les acteurs ainsi que les logiques d'aménagements et de mobilité.

4. Mission (phases 1 à 3)

La mission comprendra 3 phases (voir ci-après).

Le prestataire proposera une méthodologie identifiant et associant les partenaires du territoire pour une démarche partagée et concertée, et intégrant les travaux déjà effectués, notamment par le Conseil de Développement Territorial.

Pour chacun des éléments demandés, les sources seront citées explicitement, et pour chaque donnée, il sera précisé s'il s'agit d'observations, de données calculées, ou à défaut d'indicateurs régionaux ou nationaux ; pour les données calculées la méthode de calcul retenue sera détaillée.

a. Phase 1 : état des lieux / recensement des données existantes et diagnostic

Le prestataire établira un état des lieux exhaustif critique :

- de l'offre de transport de personnes et de marchandises existante sur le territoire détaillant les modes de transport existants par type de public pour un diagnostic complet sur les moyens et les infrastructures disponibles sur le territoire,
- des acteurs du territoire ou intervenant sur le territoire, ayant une activité directe ou indirecte sur les questions de mobilité, de transports et d'aménagement du territoire, ou pouvant être moteur dans la mise en œuvre des actions,
- des besoins de déplacements diagnostiqués et/ou ressentis (pour les zones d'emplois, les services, les équipements...) des habitants et des acteurs du territoire détaillés par type de public (salariés, jeunes, personnes âgées en perte d'autonomie, personnes en situation de handicap, personnes en situation d'exclusion, personnes en parcours d'insertion professionnelle, touristes, lycéens, collégiens, chefs d'entreprises...); les besoins ainsi établis seront confrontés avec l'offre existante ; l'analyse des besoins devra être présentée comme un réel outil d'aide à la décision,
- des politiques et réglementations en vigueur pour les différents modes de transport,
- des compétences du territoire susceptibles de contribuer à la mise en œuvre d'actions,
- des positions stratégiques des décideurs et partenaires financiers dans le but de s'assurer de leur soutien,
- des aides publiques mobilisables pour l'installation et/ou la mise en œuvre des opérations identifiées.

L'état des lieux initial sera complété par une analyse des dynamiques démographiques, urbaines et économiques du territoire. Elle permettra de dresser les grandes tendances d'évolution à prendre en compte et complètera l'analyse des besoins.

Le diagnostic comprendra deux parties, lesquelles comporteront a minima les éléments suivants :

Partie 1 : état des lieux quantitatif et qualitatif de l'offre de transport

- le réseau routier (état, fréquentation, accessibilité)
- l'organisation de la desserte des réseaux de transports collectifs (dispositifs classiques comme les lignes ferroviaires et lignes de bus, dispositifs spécifiques comme le système de transport à la demande, de covoiturage..., gares et points d'arrêts, leur niveau d'accessibilité et les tarifs pratiqués)

- le réseau « modes doux » intégrant l'offre touristique (pistes cyclables, voies vertes, accès fluviaux, voies piétonnes, circuits équestres...)
- l'identification des liaisons entre les différents modes de transport (horaires, navettes de liaisons,...)
- la qualité du maillage, la complémentarité/concurrence des réseaux et des différents modes de transport, les secteurs à enjeux...
- les divers modes de transport de marchandises
- le niveau d'information sur les divers modes de transport (horaires, arrêts...) sur le territoire
- le recueil et l'analyse des projets en cours en matière de transport par les acteurs du territoire
- les bornes de recharge ou stations de carburant alternatif

Partie 2 : analyse des flux et des besoins de déplacements

- les flux sortants, entrants et internes de marchandises et de personnes
- les motifs de déplacements (professionnels, loisirs, écoles, achats, santé...)
- la hiérarchisation du réseau (axes dits structurants, axes d'intérêt intra communal, etc.) et la répartition modale (ferroviaire, routier en voiture particulière, routier en bus, routier en transport spécifique comme le transport à la demande, modes doux...)
- les flux de marchandises sur le territoire
- le recensement des besoins et des attentes de la population en matière de déplacements, y compris les associations, et ceux des entreprises en matière de transports de marchandises
- l'identification des manques et des obstacles en matière de mobilité
- le recueil des avis des divers acteurs du transport sur le territoire (Autorités Organisatrices de la Mobilité, maires, associations, chambres consulaires, entreprises de logistique ou de transports...) à travers des entretiens individuels et/ou sous la forme de réunions publiques.

Le prestataire s'appuiera également sur les études déjà réalisées et les documents stratégiques pertinents, avec l'accord de leurs auteurs, et en fera mention dans le rendu final.

Le prestataire indiquera dans sa proposition technique les moyens par lesquels les informations seront recueillies (enquêtes spécifiques, données open data etc...) et il indiquera si nécessaire les points de vigilance sur le sujet afin de compléter l'état des lieux et le diagnostic.

b. Phase 2 : proposition de scénarios

La première phase devra permettre de mettre en évidence les points forts et les points faibles de l'offre existante, d'analyser les conséquences sur le territoire (attractivité économique, pression foncière, impacts paysagers et environnementaux...) et d'en faire ressortir les carences par rapport aux besoins identifiés.

Le prestataire proposera alors plusieurs scénarios établis à partir de l'analyse ci-dessus et d'hypothèses s'appuyant sur les facteurs d'évolution prévisionnels, et avec des degrés de finesse pertinent pour ce stade de réflexion en veillant à :

- permettre l'accès aux pôles principaux et secondaires,
- coordonner les transports et les services afin d'assurer l'efficacité des systèmes de transport,
- réfléchir à l'intermodalité et aux modes doux (coordination bus/train, parking à vélo, possibilité de transporter les vélos dans les trains, offre de location), et autres offres adaptées,
- développer l'information à destination de chaque public-cible en favorisant une information centralisée,
- réfléchir à la mise en place de plans de déplacement (entreprises, interentreprises, d'administration, associatifs, jeunes...) et à leurs modalités de réalisation et de mise en œuvre,
- encourager l'utilisation des « véhicules propres » :
 - proposer des solutions alternatives au carburant utilisant des énergies fossiles, tant pour l'usage individuel, que collectif ou professionnel
 - intégrer les bornes de recharge ou stations de carburant alternatif
- intégrer les obligations relatives à l'accessibilité,
- optimiser les livraisons (politique de circulation et de stationnement, sensibilisation des acteurs à l'optimisation des tournées)...,
- prise en compte des déplacements ponctuels dus aux manifestations annuelles ainsi qu'aux projets touristiques existants et à venir,
- inscrire le territoire dans le concept de la 3ème Révolution Industrielle, priorité régionale,
- associer l'aménagement du territoire et les EnR.

Chacun des scénarios proposés s'attachera à apporter des solutions alternatives à un maximum de pôles générateurs de trafic :

- gares,
- zones d'activités,
- principaux commerces et ensembles commerciaux,
- établissements scolaires, crèches et garderies,
- terrains de sport et complexes sportifs,
- hôpitaux, centres de soins,
- centres administratifs, mairies,

- lieux et sites touristiques,
- parcs et autres lieux de rassemblement pour diverses manifestations, notamment culturelles,
- zones de loisirs (lieux de détente, aires de pique-nique,...)...

Toutes les thématiques suivantes devront être traitées a minima :

- le niveau de sécurité de tous les déplacements,
- l'état du trafic automobile, des modes doux et des transports collectifs,
- le niveau d'organisation des voiries et réseaux, l'adéquation entre leurs rôles et leurs gestionnaires,
- l'organisation du stationnement,
- l'organisation des transports et la livraison des marchandises notamment en termes de gestion des flux.

Le prestataire fera part de ses propres points de vigilance sur le sujet pour compléter ce diagnostic.

A ce stade, le prestataire présentera les scénarios au comité de pilotage afin d'aboutir à un diagnostic partagé avec les élus, les acteurs locaux et les différents partenaires, en vue de l'élaboration de la stratégie et du plan d'actions associés.

c. Phase 3 : stratégie et plan d'actions pour tendre vers un territoire à énergie positive

La troisième phase permettra d'établir les objectifs stratégiques du territoire, et détaillera la stratégie et un plan d'actions opérationnel permettant de les atteindre, en fonction des périmètres et des compétences des collectivités ainsi que des choix des élus.

Afin de favoriser l'appropriation de la stratégie par le plus grand nombre, le prestataire prévoira la consultation et la concertation des acteurs publics et privés du territoire en organisant plusieurs réunions réparties sur le territoire en accord avec le comité de pilotage.

Sur la base du scénario retenu, le prestataire proposera un programme visant à créer les conditions d'une meilleure mobilité et qui plus est durable, sous forme de fiches actions, et intégrera le caractère évolutif de chaque action avec une échelle de temps adaptée.

Chaque fiche-actions mentionnera notamment :

- un descriptif des actions en s'appuyant sur les données issues du diagnostic,
- la maîtrise d'ouvrage potentielle,
- le niveau de priorité,
- les gains en émissions de GES attendus,
- les partenaires techniques, juridiques et financiers possibles,
- le coût de chaque action, en investissement et en fonctionnement,
- la caractérisation des emplois créés ou maintenus y compris dans le domaine de l'insertion,
- les formations nécessaires pour la réalisation, l'accompagnement et le développement de l'action,

- les financements et/ou aides publiques possibles,
- un échéancier de réalisations,
- des outils et méthodes de communication et d'information autour des actions prévues, par cible identifiée,
- une méthodologie d'évaluation environnementale, la méthode de pilotage, de suivi et d'évaluation des actions.

Article 3 : Modalités d'exécution de la mission

1. Maîtrise d'ouvrage et référents

La maîtrise d'ouvrage sera assurée par le PETR - UCCSA.

Les élus référents seront :

- Le Président du PETR - UCCSA,
- Le Vice-Président du PETR - UCCSA en charge de l'environnement.

Les membres de la commission Environnement du PETR – UCCSA seront étroitement associés.

Au niveau technique, l'étude sera suivie par :

- La directrice Générale des Services du PETR - UCCSA,
- La chargée de mission Plan Climat TEPcv,
- Le chargé de mission Aménagement Durable,
- L'assistante du Conseil de Développement Territorial

2. Réunions et livrables

Deux comités (composition à définir) suivront cette étude :

- un comité technique
- un comité de pilotage constitué notamment par le Comité de suivi PCET/TEPcv (cf Art 1 §5.a).

Plusieurs réunions avec le comité de pilotage seront prévues dans le cadre de la mission. Le prestataire devra prévoir au minimum les réunions suivantes :

- une réunion de lancement avec les partenaires identifiés, où le prestataire exposera sa méthodologie détaillée et son calendrier,
- une réunion pour chaque fin de phase (soit 3 réunions),
- une réunion de présentation finale au comité de pilotage.

Le prestataire proposera dans sa note méthodologique les réunions supplémentaires nécessaires au bon déroulement de l'étude, notamment avec le comité technique ainsi que les acteurs et partenaires compétents.

Le prestataire proposera un plan de communication adapté pour faciliter l'appropriation et la compréhension de l'étude à tous les stades et par tous les acteurs et toutes les cibles, a minima :

- le secteur institutionnel
- le secteur professionnel
- le grand public

qui comprendra notamment des communiqués pour la presse généraliste (papier, web,...) et la presse spécialisée.

Le prestataire remettra les livrables suivants au titre du présent marché :

- le diagnostic rédigé, assorti d'éléments cartographiques, reprenant les thématiques demandées,
- un document détaillant les différents scénarios cartographiés,
- un document détaillant la stratégie, le programme d'actions et les fiches-actions,
- un document de synthèse qui comprendra une synthèse des différentes phases,
- un plan de communication adapté, détaillé par phase et par cible,
- les annexes nécessaires à la compréhension du document (méthodologie, annexes cartographiques et statistiques...).

Parallèlement à la production de ces documents et afin de rendre compte de l'avancée de l'étude, le prestataire transmettra au PETR les comptes-rendus de réunions, d'entretiens éventuels, mais aussi les cartes, les schémas, et les bases de données nécessaires à l'élaboration de l'étude. Le prestataire tiendra régulièrement informé le PETR de la progression de ses travaux sous un format diffusable à l'ensemble du comité de pilotage.

Le rendu de l'étude se fera sous format numérique avec un envoi par mail ou plateforme de partage, en version imprimable (pdf) et modifiable (de préférence dans un format Word ou Powerpoint) ainsi que d'un rendu papier en 1 exemplaire pour chaque phase.

Le prestataire fournira les rendus cartographiques au format compatible QGIS.

Les outils qui permettront d'aboutir à ces livrables seront communiqués au PETR - UCCSA et annexés à l'étude.

3. Propriété des documents

Le PETR - UCCSA pourra organiser des réunions d'information, de concertation ou de décision à partir des éléments intermédiaires et définitifs rendus par le prestataire.

La structure se réserve le droit de diffuser, modifier ou de compléter l'étude, notamment dans le cadre d'une mise à jour et selon ses besoins.

Le PETR - UCCSA aura également la possibilité de concevoir des documents de communication à partir des rendus intermédiaires ainsi que de l'étude complète, déclinables pour les élus, les habitants, la presse et tout type de public.

L'étude sera intégrée au PCAET, et reprise de façon adéquate dans le SCoT et diffusable au public. Elle doit par conséquent être un outil d'aide à la décision accessible, aussi bien aux élus et aux techniciens des collectivités membres, qu'aux habitants et entreprises du territoire, afin de faciliter son appropriation par le plus grand nombre.

Les documents cartographiques pourront être transmis aux collectivités ainsi qu'aux autres partenaires à leur demande.

4. Délais

La durée de la mission ne devra pas excéder 8 mois. Le prestataire proposera un calendrier prévisionnel de réalisation.

Le prestataire devra donc proposer la ou les méthodologies adéquates (3 maximum) pour réaliser la mission en 3 phases, d'éventuelles options ainsi que l'accompagnement et le suivi qu'il peut fournir.