



MARCHÉ DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Définition d'une stratégie communale permettant le développement des mobilités actives, durables et partagées, sur la commune de Die

Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)

SOMMAIRE

1 - Objet de l'étude	4
2 - Cadrage de l'étude	4
2.1 Objectifs	4
2.2 Périmètre	5
2.3 Contexte	5
2.3.1 La Commune de DIE	5
2.3.2 Quelques éléments de diagnostic mobilité	9
2.3.3 La mobilité, un enjeu important pour la commune	14
3 - Méthodologie et contenu de l'étude	15
Phase 1 : Diagnostic du territoire	16
3.1.1 Recueil de données	16
3.1.2 Réalisation d'une enquête ménage déplacement	18
3.1.3 Etude de stationnement – Prestation supplémentaire éventuelle (variante imposée)	19
3.1.4 Réalisation d'un rapport de synthèse	20
3.1.5 Validation du diagnostic et choix des objectifs	22
Phase 2 : Scénarios et préconisations pré-opérationnelles	22
3.2.1 Elaboration des scénarios et préconisations pré-opérationnelles	23
Méthodologie	24
Axe 1 : Vélo	24
Axe 2 : Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)	25
Axe 3 : Mobilités partagées	26
3.2.2 Evaluation de la limitation du trafic de transit	26
3.2.3 Evaluation de l'impact environnemental des scénarios choisis	27
3.2.4 Choix et sélection des scénarios élaborés	27
Phase 3 : Proposition finale	27
3.3.1 Création d'un projet global cohérent	27
3.3.2 Elaboration d'une méthode de suivi et d'évaluation	28
3.3.3 Préconisations pour le PLUI	28
3.3.4 Validation de la proposition finale	29
4 - Maîtrise d'ouvrage et suivi de l'étude	29
4.1 Le maître d'ouvrage	29
4.2 Les instance de pilotage	29
4.2.1 Le Comité de suivi de prestation	29

4.2.2 Le Comité technique opérationnel (CTO)	29
4.2.3 Le Comité de pilotage stratégique	30
4.2.4 La municipalité	30
4.3 Les réunions	31
4.3.1 Les Réunions (=R) de base	31
4.3.2 Les attendus des Réunions	32
4.3.3 Les Réunions optionnelles	33
4.4 Présentations des résultats	33
4.5 Echéances	34

1 - Objet de l'étude

L'objet de la présente prestation est la réalisation d'une étude qui définit une stratégie globale des mobilités actives et partagées à l'échelle de la commune en cohérence avec les stratégies intercommunales, départementales, régionales et nationales et en concertation avec les acteurs locaux et les habitants.

2 - Cadrage de l'étude

2.1 Objectifs

Afin d'aider la commune à atteindre une mobilité décarbonée*, solidaire et des déplacements sécurisés, et sur la base d'un diagnostic, le schéma des mobilités défini au chapitre 1 comprendra notamment :

- La mise à jour du diagnostic mobilité incluant une enquête ménage déplacement et une étude de stationnement (Prestation supplémentaire éventuelle) ;
- Le schéma des mobilités actives (cyclable, piéton et PMR) et partagées ;
- Les préconisations opérationnelles intégrant toutes les parties prenantes ;
- Le plan d'actions et les outils qui permettront d'en assurer la mise en œuvre ainsi que l'évaluation de la mise en place des nouveaux services et aménagements qui auront été validés en concertation ;
- Un plan pluriannuel d'investissement afférent

Dans le cadre de cette étude, le prestataire veillera à prendre en compte tous les éléments législatifs, réglementaires ou stratégiques définissant des orientations en matière de déplacement et de mobilité et impactant localement la problématique traitée (loi LOM de 2019, Code de l'environnement, Plan de protection pour la qualité de l'air, Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, Plan local d'urbanisme, Plan national vélo et mobilités actives, Stratégie nationale bas carbone...).

L'étude sera centrée sur la mobilité liée aux besoins quotidiens d'accès au travail, aux services de proximité, aux bâtiments publics, aux écoles et aux déplacements de type loisirs, touristiques.

* Pour les vélos : augmentation de la part modale vélo pour les déplacements du quotidien : 9 % en 2024 / 12% en 2030 et développement de toutes les solutions pour que le plus grand nombre de personnes accède aux déplacements à vélos, y compris les femmes (ratio actuel 40% femmes/60% hommes), les enfants de façon autonome, les personnes âgées, les handicapés, les personnes en surpoids...

2.2 Périmètre

Le périmètre de référence de l'étude est celui de la Commune de Die plus un rayon de deux kilomètres de circonférence, selon les accès existants et la configuration géographique de la ville (pages 6 et 7).

2.3 Contexte

L'équipe municipale souhaite faire de la mobilité un axe important de son mandat. Pour structurer sa mise en œuvre, elle a impulsé la création d'une commission extra-municipale "mobilité" en avril 2021. Cette commission regroupe des collectifs, associations et personnes ressources qui œuvrent depuis de nombreuses années dans le champ des mobilités. Une délibération au conseil municipal de novembre 2021 a officialisé la commission en comité consultatif des mobilités.

Ce comité a pour objet de :

- Rendre un avis consultatif incluant des propositions sur les sujets soumis à son appréciation par le maire ou dont il s'autosaisit. Il peut demander que ces avis soient débattus en Conseil Municipal ;
- Partager les informations de ses membres concernant la mobilité et à ce titre être informé des actions de la Commune ;
- Créer des sous-groupes de travail thématiques dont il discutera et validera les propositions. Il pourra également demander à ce que ces propositions soient débattues par la municipalité et portées en Conseil Municipal.

Ce comité est présidé par les élus et animé avec l'association Dromolib - Agence de mobilité dans le cadre d'une convention de partenariat avec l'intercommunalité du Diois visant à accompagner le lancement de la politique déplacement de la Communauté des communes du Diois.

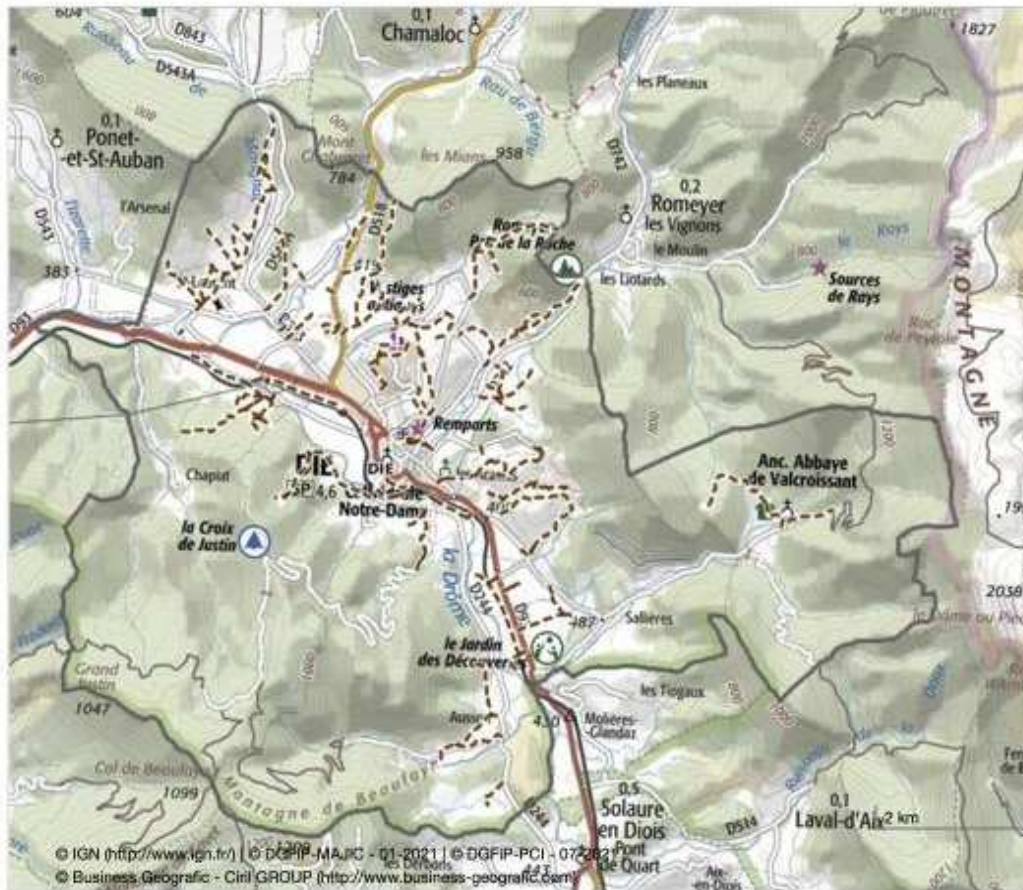
Aussi, il est important de noter que la Commune dispose d'un vivier d'associations locales sur la promotion du vélo, de la marche, pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilités réduites, mais également autour des usagers des transports en communs (Train et car). Par ailleurs, plusieurs vélocistes sont présents et des entrepreneurs locaux ont pris l'initiative de proposer la livraison de colis à vélo.

2.3.1 La Commune de DIE

La commune de Die est un chef-lieu de 4867 habitants (57 km² env. superficie) situé dans la moyenne vallée de la Drôme, à l'Est du département. Elle fait partie du Parc Naturel Régional du Vercors et de la Communauté des Communes du Diois, composée de 50 communes avec 11 652 habitants (faible densité). La ville s'étend entre le lit de la Drôme et le massif sud du Vercors.

Plan de ville- périmètre de la commune :

SIG-Communauté de Communes du Diois



Plan de Die-centre ville :



Légende

Places	Cimetières
Chambré riveaux	Piscine
Voies communales	Tronçon de route
Sentiers PDIPH	Communes
Linéaire divers	
Chemins	
Sentiers	
Parkings, terrasses et au-plomb	
Rail de chemin de fer	
Plaque de rattachement de n° parcellaire	
Ligne de parcelle	
Représentation du symbole d'église	
Terrains de sport, trottoirs, petits ruisseaux	
Surfacique divers	
Linéaire parcellaire	
Aqueduc	

Commentaires

Définition d'une stratégie communale et d'un plan d'actions permettant le développement d'une mobilité active et partagée sur la commune de Die

Die est un “bourg centre” qui concentre de nombreux services publics dans les domaines de :

- de la santé : hôpital, EHPAD, maison de santé pluriprofessionnelle
- des transports : gare, service départemental des routes
- de l'environnement : ONF
- de l'enseignement : écoles, cité scolaire (collège-lycée), GRETA, CFPPA
- de l'accompagnement social : CAF, Maison France Services
- de la culture : théâtre, cinéma, école de musique, médiathèque, Musée
- des services publics: impôts, poste

Die est également un chef-lieu d'arrondissement départemental (sous-préfecture) et le siège de la Communauté des communes du Diois.

La ville concentre 2289 emplois et dispose d'une forte activité artisanale, commerciale et de l'emploi tertiaire public. 75% des emplois à Die sont occupés par des personnes habitant la commune. Deux Plans de Mobilité Employeur ont été réalisés auprès de deux établissements importants, Jaillance et Nateva, se trouvant sur la commune de Die.

Un PLUi est en cours d'élaboration dont l'échéance est 2023.

Particularités sur la population

La commune compte également une population vieillissante avec une augmentation des personnes à mobilité réduite et un enjeu de mobilité et de maintien du lien social. Le territoire est ciblé comme un lieu d'accueil pour les personnes âgées : en 2016, 35% des nouveaux arrivants avaient plus de 55 ans ce qui représente une proportion quasi-double par rapport aux sortants. Par ailleurs, 30% des ménages de personnes seules sont âgés de plus de 75 ans. Die compte 2 377 ménages. (*Diagnostic du PLUi de la Communauté des communes du Diois*).

Selon le diagnostic du PLUi de la Communauté des communes du Diois, 36,6% de la population de la commune de Die a plus de 60 ans. La proportion de jeunes de moins de 18 ans représente quant à elle quasiment la moitié de celle des personnes âgées : 18,8% de la population ont moins de 18 ans. Le nombre de 50-75 ans (et plus encore après 60 ans) est littéralement en explosion.

Pour finir, 17% des personnes de la commune vivent sous le seuil de pauvreté (=60% du revenu médian soit 933€/mois), contre 14,7% dans la Drôme et 12,5% sur la région (*Diagnostic du PLUi de la Communauté des communes du Diois*).

.

2.3.2 Quelques éléments de diagnostic mobilité

Compétence voirie : commune sauf voies départementales.

Compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) : régionale avec possibilité de délégation par convention à l'échelle locale. Les politiques de la ville et de la CCD (Communauté des Communes du Diois) sont coordonnées (la maire de Die est également vice-présidente en charge de la Mobilité à la CCD).
Compétence planification en matière d'urbanisme : CCD.

Prédominance de l'usage de la voiture individuelle.

L'utilisation de la voiture reste majoritairement utilisée dans les déplacements domicile-travail et de loisirs.

Les actifs résidant en périphérie de Die travaillent principalement dans le centre-ville et se rendent de manière privilégiée sur leur lieu de travail en voiture. Autrement dit, la voiture individuelle est beaucoup utilisée sur des trajets professionnels courts.

Taux d'équipement en voiture

Aujourd'hui, 86% des ménages de Die disposent d'une voiture. Alors que la plupart des déplacements, tous confondus, sont concentrés à Die. Le taux d'équipement en véhicule des ménages est en hausse. En 5 ans, le taux de motorisation des ménages est passé de 84,6% à 86,2% avec une hausse plus particulière de la bimotorisation (passant de 34,3% à 35,8%). Ceci étant sans compter la motorisation des touristes et des résidents secondaires. *(Diagnostic du PLUi de la Communauté des communes du Diois)*

Capacité de stationnement

Il est en outre à relever un décalage important entre le nombre de véhicules présents sur le Diois et les capacités limitées pour assurer le stationnement sur les parcelles privées. Alors que 86,2% des ménages possèdent un véhicule, seulement 64,9% ont un logement disposant d'un garage tant et si bien que l'espace public, notamment du centre ancien et de sa périphérie, s'avère encombré de véhicules. Ainsi, les places périphériques et centrales du cœur de Die sont utilisées comme parkings de voitures. *(Diagnostic du PLUi de la Communauté des communes du Diois)*

La fonction de bourg-centre de la commune de Die conditionne de nombreux déplacements venus des communes de son bassin économique et pose des questions de stationnement.

Circulation motorisée.

Hormis une zone de rencontre dans le centre-ville, la hiérarchisation du réseau viaire n'est pas satisfaisante et ne permet pas de mettre en adéquation le traitement de la

voirie avec les fonctions qu'elle occupe: une zone à 50KM/h en entrée de centre-ville, une rue principale commerçante en zone de rencontre traversante d'Est en Ouest... Dans cette rue commerçante, 80% du trafic est de transit et non de desserte vers logements, commerces ou services.

Axes routiers

La commune est desservie par un axe principal, la route départementale reliant Loriol-sur-Drôme à Gap RD93, peu large (2x1 voie). Il y a peu de potentiel d'aménagements pour les mobilités actives autour de la route.

Trois entrées de ville se font par des routes départementales dont la D 93, D518, D742. Le tissu urbain s'est étendu au-delà des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération. Ainsi, plusieurs quartiers se retrouvent difficilement accessibles à vélo ou à pied du fait de la dangerosité des routes aux chaussées peu larges et de l'absence d'aménagement prévu à cet effet.

Urbanisme

L'urbanisme des dernières décennies a vu se refermer certains quartiers où les impasses se sont multipliées accompagnées de panneaux de voies privées limitant la fluidité des déplacements notamment à pied.

Transports en commun et transports scolaires :

L'offre de transport en commun est limitée sur la commune.

Die bénéficie d'une gare desservie par la ligne TER 64 Romans - Veynes et l'intercité Paris-Briançon dans le cadre des lignes d'équilibre du territoire.

En matière de lignes régulières de transports par car (notamment scolaires), la commune est concernée par les lignes 28 et 29

- Ligne 28 : Valence / Crest / Die
- Ligne 29 : Beaurières / Luc en Diois / Châtillon en Diois / Die

Ces offres de transports sont portées et mises en place par la Région AURA et par la SNCF.

Transport à la demande :

La Région AURA met en place un service de transport à la demande destiné aux habitants dont les communes ne sont pas desservies par une ligne régulière.

Deux types de courses sont proposés :

- Du lundi au samedi de 9h à 19h, il existe une possibilité de correspondances vers une ligne régulière (car ou train)
- 1 à 3 fois par semaine, acheminement vers le bourg centre le plus proche, avec une possibilité pour les plus de 65 ans et les personnes handicapées d'être acheminées depuis le domicile.

Définition d'une stratégie communale et d'un plan d'actions permettant le développement d'une mobilité active et partagée sur la commune de Die

Dans ces deux cas, Die est le point d'arrivée. La commune est le principal centre bourg de la communauté des communes du Diois et concentre l'offre de transports réguliers.

L'Espace Social et Culturel du Diois (ESCDD) en partenariat avec La Poste expérimente "Le Diois Express", une navette solidaire entre Luc-en-Diois et Die. Elle fonctionne avec des conducteurs bénévoles et sur réservation avec un seul prérequis pour les usagers : être adhérent à l'ESCDD. La commune de Die est en convention depuis le mois de janvier 2021. Cette navette n'est ouverte qu'aux personnes en difficulté, aux collégiens en internat et aux personnes à mobilité réduite.

Mobilité motorisée partagée :

- Covoiturage : La plateforme régionale de covoiturage MOV'ICI est peu utilisée, l'intercommunalité a pour projet de créer une communauté pour développer le covoiturage sur le territoire et répondre aux besoins qu'ont manifesté certaines entreprises du territoire, notamment à Die.

Il existe aussi des Groupes Whatsapp animés par l'ESCDD sur Boulc, la Vallée de la Roanne, Vallée de Quint ainsi que des pages Facebook covoiturage Die-Grenoble et Die-Valence

- Autostop : La pratique de l'autostop spontané est assez répandue. Le PNR du Vercors a développé une solution d'autostop organisé via le dispositif Rézo-Pouce, qui ne dessert pas pour le moment la commune de Die.
- Autopartage : Une solution d'autopartage est proposée par LATELIER.

A noter aussi la mise en œuvre sur la commune avec l'association Dromolib et le comité consultatif mobilité, de l'accompagnement d'un groupe d'habitants sur le déploiement de cette pratique entre particuliers.

Par ailleurs, des habitants s'organisent par quartier pour développer des solutions de voiture partagée permettant dans l'immédiat de réduire l'équipement des ménages sur la deuxième voiture.

A noter, aux portes de la commune et de la Communauté des communes, dans le cadre du projet TI-B (Territoire d'Innovation Biovallée), plusieurs opérations mobilités sont portées par la Communauté des communes du Val De Drôme (CCVD), la Communauté des communes du Crestois et du Pays de Saillans (3CPS) et Dromolib autour de l'amorçage de l'autopartage en libre-service, du développement de stations d'autostop organisés ou encore d'une application numérique (SIM)

Mobilités actives :

Définition d'une stratégie communale et d'un plan d'actions permettant le développement d'une mobilité active et partagée sur la commune de Die

La part modale des modes actifs reste trop faible, dans une Région où ce taux se situe à 2%. Ceci bien que les distances soient réduites pour les actifs ou pour les scolaires résidents à Die (*).

En 2017, un schéma directeur des déplacements doux a été mené sur la commune de Die. Ce diagnostic est à compléter dans le cadre de cette étude.

() Plan de déplacement des Administrations 2013 = 1/2 actif est à moins de 3km. 2/3 prend sa voiture. 70% des élèves habitent à moins de 2 km de leur établissement (Plan de déplacement des collégiens 2014). PLUi (Bureau d'études URBEO 2020 source INSEE). 23,3 % des actifs de Die, ville principale de l'intercommunalité, se déplacent vers une autre commune. Les actifs qui travaillent le plus en dehors de leur commune d'habitation se localisent dans la périphérie immédiate de Die (vers Die).*

- Déplacements à vélo

Le Diois est un territoire favorable au cyclisme aussi bien pour des déplacements du quotidien, pour le sport ou le loisir (exemple : manifestation cycliste annuelle de la Drômoise, cyclotourisme, parcours de VTTistes...).

La cohabitation est néanmoins difficile avec les véhicules automobiles. En effet, dans un rayon de 5 km autour de la ville, les voies départementales ne sont pas aménagées de pistes cyclables sécurisées, la politique du Département privilégiant des voies partagées entre véhicules et bicyclettes (Bandes Multi Fonctionnelles). Celles-ci constituent les rares aménagements "semi-réservés" pour les vélos. Le dernier plan vélo du département tend à faire évoluer cette politique pour privilégier des aménagements cyclables plus sécurisés sous réserve de partenariat avec les intercommunalités et les communes.

En termes de stationnement vélos, l'équipement est minime en centre-ville. Des arceaux sont implantés à proximité de plusieurs services publics (cité scolaire du Diois, cinéma, écoles, communauté des communes du Diois, mairie...). En octobre 2020 - la Commune s'est saisie du dispositif Alvéole pour créer des places des stationnements vélos temporaires :

- À l'école primaire du fait de la multiplication des points d'entrée à cause de la Covid
- Devant l'Espace social et Culturel du Diois et Porte Saint Pierre pour tester la pertinence des emplacements.
- Devant des équipements culturels: cinéma, théâtre.

Par ailleurs, à l'échelle de la vallée de la Drôme, le Conseil Départemental prévoit l'aménagement de la RD93 à moyenne échéance pour permettre la réalisation complète d'une véloroute-voie-verte "la vélo-drôme". Cette voie relie pour le moment la Via Rhôna (dans la vallée du Rhône) entre Livron et Saillans dont il est souhaité

qu'elle soit prolongée. Ceci est du ressort de l'intercommunalité, du Département et des Communes.

Pour finir, il est observé une utilisation de plus en plus fréquente de vélos électriques (VAE, speedbike). Ce mode de transport est une opportunité pour le franchissement des reliefs et de distances plus longues. Il peut présenter, en milieu rural, une réelle alternative à la voiture.

- Déplacements à pied

Le maillage des continuités piétonnes quartiers / équipements, quartiers / centre-ville est insatisfaisant.

Le cœur de ville est souvent confronté à des conflits d'usage au niveau de ses espaces publics :

- Urbanisme ancien fait de rues étroites avec peu ou pas de trottoir ;
- Une zone de rencontre peu connue et peu respectée ;
- Prédominance de la voiture ;
- Discontinuité ou absence de sécurité pour les parcours piétons ;
- Absence de jalonnement : notamment manque de signalétique et signalisation des cheminements piétons insuffisante ;
- Absence d'un réseau d'itinéraires adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- Absence de bancs et de structures de pause

Un diagnostic de la cinquantaine de chemins ruraux attachés au périmètre de la ville de Die, est en cours afin de réaliser un état des lieux réactualisé.

Un certain nombre de ces chemins sont réhabilités et permettent des liaisons entre quartiers de la commune. Ce potentiel est à développer dans le maillage piéton.

Mobilités solidaires motorisées :

Un projet "Mobisol26" est engagé par Mobicoop au côté du Département de la Drôme, dans le cadre d'un programme de Certificat d'Economie d'Energie (CEE). Le projet a pour objectif de développer le covoiturage pour un public précaire et vulnérable, avec une communauté de conducteurs bénévoles. L'interlocuteur local est l'Espace Social et Culturel du Diois en partenariat avec l'intercommunalité (CCD). Le Diois a été désigné au côté de 2 autres territoires comme lieu d'expérimentation. La commune de Die est sous convention avec l'ESCDD pour le service de navette solidaire ouvert aux personnes ayant des difficultés de mobilité.

Développement de l'électrification des véhicules :

Le Syndicat départemental de l'Energie de la Drôme (SDED) a implanté un réseau de recharge pour véhicules électriques sur le département de la Drôme. Die dispose de

4 points de recharges du SDED et de 8 points de recharges en périphérie du centre-ville.

Un projet Région/ Acoprev / avec la communauté des communes du Diois (CCD) d'installation d'une station H2O sur la commune et de location de vélos hydrogène est en cours. Ce projet touristique pourrait trouver des débouchés hors saison estivale auprès des habitants de la commune et CCD.

2.3.3 La mobilité, un enjeu important pour la commune

Par sa situation géographique, sa position de "bourg centre", sa structuration urbaine et sa croissance démographique, la commune de Die rencontre de nombreux enjeux de mobilité :

- Réduire l'impact environnemental des transports, 1er secteur émetteur de GES en France. Le transport représente 55% des émissions de GES. La transition écologique appelle à se déplacer autrement.
- Limiter le trafic de transit au profit d'une circulation de dessert dans les rues du cœur de ville. Le trafic automobile actuel dans ces rues n'est pas compatible avec une requalification nécessaire à l'attractivité commerciale et touristique. Il s'agit de désengorger le centre-ville des voitures, apaiser le partage de la voirie en répondant aux différentes contraintes : environnementales, accès aux services ; stationnement ; accès à l'habitat. Par ailleurs, des stationnements vélos (dont des consignes) sont à envisager en plus grand nombre, pour favoriser le changement de pratique.
- Développer des solutions de mobilité durable pour tous visant à réduire la dépendance à la voiture. Les personnes les plus précaires, isolées, jeunes sont les premières confrontées à cette difficulté. La commune de Die, commune rurale subit de plein fouet les conséquences d'une politique nationale centrée sur la gestion des flux en zone urbaine dense, qui a tout misé sur la route, alimentant l'étalement urbain, la dépendance à la voiture individuelle et aux énergies fossiles.
- Réduire la pollution de l'air pour améliorer la santé des habitants : La pollution aux particules fines et autres polluants atmosphériques est une source majeure de dégradation de notre santé, notamment de celle des plus vulnérables. (Santé Public France 2016).
- Faire de la mobilité durable une opportunité pour l'emploi : Le changement des pratiques de mobilité au quotidien aura un effet sur l'économie, et sur l'emploi, tant sur l'industrie que les services. Pour pouvoir développer des activités

locales en faveur de la transition écologique (Autour du développement d'un système vélo ou des services partagés : industrie du cycle, vente et réparation, aménagement, services de location) une conversion soutenue et accélérée des métiers et des compétences est nécessaire.

- Sécuriser et faciliter les mobilités actives pour accéder à la ville depuis la périphérie et réciproquement : De nombreux hameaux et lotissements en périphérie de la commune ont vu le jour ces dix dernières années et génèrent un flux significatif de déplacements d'habitants qui souhaitent accéder au centre-ville de Die ou le quitter. Il en va de même de certains services, notamment ceux situés dans la zone artisanale qui génère des déplacements centre-ville/périphérie. En particulier, les voies départementales D518 et D742 sont devenues dangereuses au regard de la vitesse des véhicules (70 km/h) mais aussi au regard de la géométrie et des espaces disponibles sur ces tronçons ou de nombreux habitants se déplacent à pied ou à vélo.

3 - Méthodologie et contenu de l'étude

Il s'agira de mener cette étude en animant la démarche entre la ville et ses partenaires et en mettant en œuvre une méthodologie facilitant l'expression des habitants. A ce titre, un effort particulier est attendu en matière de pédagogie et de communication à toutes les phases de l'étude.

Cette étude doit intégrer et associer la société civile, les établissements scolaires, les services publics (hôpital en tant que gros employeur) et entreprises tout au long du processus. Il est primordial d'obtenir une forte adhésion des citoyens aux solutions proposées par cette étude, en utilisant tous les vecteurs pédagogiques et de communication possibles.

Au-delà de la prestation, cette étude doit doter la maîtrise d'ouvrage d'outils lui permettant de continuer à piloter et à évaluer les actions mises en œuvre.

Il est proposé que l'étude se déroule en trois phases :

- Phase 1 : Diagnostic du territoire
- Phase 2 : Scénarios et préconisations pré-opérationnelles
- Phase 3 : Proposition finale

Chacune d'entre elles fera l'objet d'une restitution, d'une production de livrables et d'une validation des contenus par la maîtrise d'ouvrage.

Phase 1 : Diagnostic du territoire

Le diagnostic analysera la mobilité sur le territoire de la Commune de Die. Il sera établi en regard :

- Des prévisions économiques, démographiques, et sociales ;
- Des besoins répertoriés en matière de mobilités et de déplacements ;
- Des dynamiques en cours en terme d'aménagement et de mobilité ;
- Des documents de planification (PLUi, SRADDET, Stratégie Bas Carbone, Plan National Vélo...);
- Du projet de travaux d'élargissement de la D93 en entrée de ville porté par le département.
- Des projets en cours ou à venir (zone artisanale et économique d'intérêt communautaire, route de Ponet aménagement de voirie, avenue de la Division du Texas projet signé avant notre mandature est suspendu en attente schéma directeur mobilité);
- De l'aménagement urbain (projets d'éco quartiers...)
- Des équipements publics (médiathèque tête de réseau, cinéma...).
- Des opportunités de financement (département) sur les continuités d'itinéraires vélo sur voies communales en dehors de l'agglomération et sur les déplacements des collégiens-lycéens dans un rayon de 3km de la Cité Scolaire.

Dans un premier temps, le prestataire procédera au recueil des données nécessaires pour réaliser le diagnostic, puis dans un second temps il procédera à une enquête ménage déplacement à l'échelle de la commune et enfin dans un troisième temps, il procédera à des analyses thématiques, proposera un ensemble de solutions cohérentes et rédigera un document de synthèse.

3.1.1 Recueil de données

Le diagnostic se fera sur la base des données existantes (études antérieures, comptages, enquêtes...) et de données complémentaires qui seront collectées par l'intermédiaire d'entretiens, de visites sur le terrain et de comptages (tenant compte de la forte variabilité saisonnière). Il serait intéressant que le prestataire réalise des comptages de voitures et de vélos à certains endroits stratégiques de la ville pour compléter les données du département qui date d'avant l'aménagement de la porte ouest et ne concernent que les voitures.

Le prestataire s'attachera à exploiter au maximum les études et données existantes pour en extraire les éléments intéressants pour sa mission. Les données obsolètes qui pourraient compromettre l'objectivité des résultats de l'étude ne devront pas être utilisées par le prestataire.

Les différentes études et documents existants seront récupérés par le prestataire auprès de la commune, et de ses partenaires (Conseil Départemental de la Drôme, Région Auvergne Rhône Alpes, RFF, SNCF, intercommunalités limitrophes...). Le prestataire devra aussi avoir une démarche proactive auprès de ces structures (communes & partenaires) pour collecter d'autres éléments en leur possession, susceptibles de compléter les études déjà existantes (comptages routiers, demandes des usagers...).

Le prestataire devra par ailleurs effectuer le traitement, l'assemblage et l'homogénéisation des données existantes transmises par la ville et l'ensemble de ses partenaires (données socio-économiques, rapports d'études antérieures, schéma de transport...).

Le prestataire prendra toutes les dispositions nécessaires pour obtenir de la part des propriétaires des données, les autorisations nécessaires pour les utiliser, les synthétiser, les reproduire et les diffuser.

Voici une liste non-exhaustive d'éléments de réflexions stratégiques existants à l'échelle nationale, régionale ou locale :

- Plan climat National : objectif réduction des GES et économie d'énergie
- Stratégie nationale bas carbone
- Plan vélo national
- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
- Schéma directeur cyclable départemental de 2015
- Un PLUi est en cours sur l'intercommunalité. Il comprend un chapitre important sur la mobilité.
- Schéma directeur des déplacements doux de la commune de Die en 2017
- Cerema - Etude de solutions courts termes pour les points noirs accidentogènes dans la commune de Die. Janvier-Mars 2022.
- Schéma directeur cyclable de la Communauté de Communes du Diois qui sera à l'étude à partir du printemps 2022.

Ce diagnostic a pour objectif d'éclairer la commune sur la législation en vigueur en termes de déplacements et de déterminer quels sont les impacts de cette réglementation dans l'évolution de son système de déplacements et de transport (intégration au PLUi).

L'étude doit interroger la circulation pour limiter le trafic de transit au profit d'une circulation de desserte dans les rues du cœur de ville (rue Camille Buffardel, rue Emile Laurens et rue de l'Armellerie) en cohérence avec le schéma des mobilités.

Sur ce volet de circulation le périmètre de l'étude sera d'Est en Ouest, du giratoire Est à Saint Pierre par le centre-ville. Cela concerne :

- D'une part : la rue Impériale, la rue des Chanoines, l'Avenue de la division du Texas, le Viaduc, la rue de l'Armellerie, la rue Félix Germain et Salin, la rue Emile Laurens. L'idée étant de contraindre les voitures à aller au giratoire Est pour rejoindre l'Ouest de la ville.
- D'autre part : la rue du Faubourg Saint Marcel et la rue des Jardins à organiser pour que ces rues desservent la Place Saint Marcel et la montée des Fondeaux mais ne soient pas utilisées en raccourci pour rejoindre la départementale par ou Meyrosse.

3.1.2 Réalisation d'une enquête ménage déplacement

Pour compléter les données qui sont à sa disposition, le prestataire réalisera une enquête ménage déplacement.

Cette enquête ménage devra être co-construite avec un groupe de travail issu du comité des mobilités de Die. Ce groupe a déjà élaboré une première version du questionnaire qui servira de base de départ. Elle devra impérativement contenir un volet "jeunesse et scolaire" et apporter une attention au public isolé et vieillissant.

Elle devra également être représentative de la population et obtenir un taux de participation d'au moins 33%.

Elle devra être diffusée sous diverses modalités (Formulaire Internet, formulaire papier chez les commerçants, sur un stand au marché de Die, en lien avec les établissements scolaires, etc..) et en s'appuyant sur les acteurs présents. Les résultats seront restitués sous différentes formes déclinées plus bas.

Cette enquête doit permettre de définir quels sont les besoins en termes de mobilité, pour chaque catégorie d'usagers (personnes âgées, étudiants, scolaires, actifs...) dans la ville, en relevant leurs difficultés à se déplacer et leurs attentes vis-à-vis de futurs réseaux de cheminements actifs.

Elle doit aussi permettre d'identifier :

- Les principaux pôles générateurs de déplacements existants ou en projet (zone d'activités économiques/entreprises, établissements scolaires du secondaire, gare, centres commerciaux, maisons de retraite, équipements de santé, de sports, de loisirs...)
- Les flux de déplacements actuels (transit, échanges, internes, sortants, entrants)
 - Origine (résident de Die ou non)
 - Motif (domicile-travail, domicile-études, loisirs, achat, services...)
 - Quantité
 - Répartition modale :
 - Automobile et deux-roues motorisés

- Taxis, transport à la demande
 - Modes actifs (vélo, marche à pied, trottinettes, rollers)
 - Pratique des mobilités partagées (covoiturage, auto-partage...)
- Les flux et besoins de déplacements futurs au regard des projets structurants sur le secteur de Die.

L'enquête a aussi pour objectif d'évaluer les niveaux d'accessibilité des différentes zones de la commune de Die:

- Accessibilité interne (temps de parcours pour chaque mode, stationnement, multi-modalité, zones non desservies, etc.)
- Centralités
- Sites stratégiques (Gare, hôpital, écoles et cité scolaire, marchés...)
- Zones périurbaines
- Zones d'activités
- Bassins de vie limitrophes
- Sites touristiques : Remparts, Porte St-Marcel, Musée, Mosaïque des quatre fleuves, Cathédrale.

3.1.3 Etude de stationnement – Prestation supplémentaire éventuelle (variante imposée)

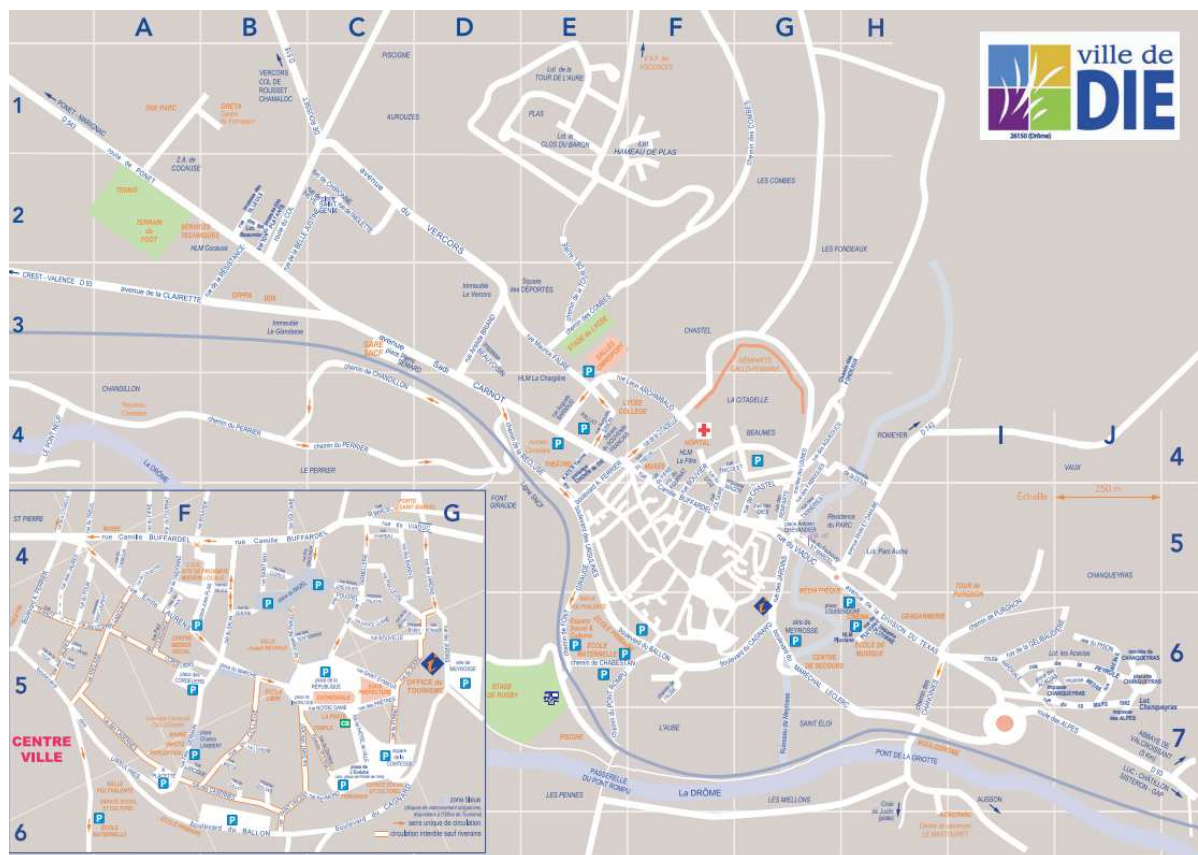
On sait que le stationnement est un élément essentiel dans l'optique d'une répartition plus équilibrée de l'usage des différents modes de déplacements en milieu urbain. Pour accorder ces différents usages, une bonne connaissance de l'offre de stationnement, de son occupation, de la rotation des véhicules et du comportement des usagers est indispensable.

Il s'agira donc pour le Bureau d'études de réaliser une étude de stationnement.

L'analyse comprendra :

- Un inventaire de l'offre et de la demande
- Le recensement des places privées hors voirie
- Une enquête d'occupation et de rotation des véhicules (mouvement et durée de stationnement)
- Le recensement des emplois en centre-ville
- La densité des commerces et des services
- Les X parkings de la ville : zone bleues, zone non limitée en durée
- L'existence d'activités périodiques
- L'interview d'automobilistes permettant une mesure du degré de satisfaction ou de difficultés des automobilistes stationnant sur la voie publique
- Le temps moyen de recherche d'une place de stationnement
- L'étude de fonctionnement des zones de livraison
- L'enquête ménage prendra en compte la question du stationnement

Il sera attendu des préconisations pour rationaliser le stationnement pour favoriser les mobilités durables, dans les propositions de scénarios des trois axes ci-dessous.



3.1.4 Réalisation d'un rapport de synthèse

En s'appuyant sur les résultats de l'enquête ménage et sur les différentes données collectées en amont sur le terrain et auprès des partenaires de la ville, le prestataire réalisera un rapport de synthèse comprenant un état des lieux des mobilités, des infrastructures existantes, des équipements cycles et piétons, de la signalétique ainsi qu'une étude de stationnement des véhicules motorisés.

L'analyse du réseau de transport collectif doit permettre d'évaluer la qualité du service qui est proposé à l'utilisateur. Elle doit permettre la mise en exergue de nouveaux besoins en termes de modalité et d'intermodalités ainsi qu'en termes d'accessibilité.

L'analyse du réseau des modes actifs doit permettre :

- D'examiner l'ensemble des itinéraires cyclables et piétons qui existent aujourd'hui dans un périmètre de 0.5 à 2 km autour des pôles majeurs de DIE;
- D'évaluer le niveau de coordination et de cohérence qui existe entre les différents réseaux de transport du territoire et mettre en avant le besoin de pôles multimodaux.

Définition d'une stratégie communale et d'un plan d'actions permettant le développement d'une mobilité active et partagée sur la commune de Die

- De mesurer la continuité du réseau et des cheminements ;
- De quantifier l'offre en stationnement vélo;
- D'évaluer l'adéquation des aménagements et itinéraires actuels (Zone de rencontre, Zone 30, jalonnement et signalétiques existantes ou manquantes...) avec la demande des usagers.
- D'évaluer les temps de parcours pour les itinéraires de marche
- D'évaluer l'offre de bancs et mobiliers de pause

Ce rapport de synthèse doit également permettre d'identifier le potentiel de développement du réseau modes actifs et notamment le développement des liaisons de proximité (accès aux pôles générateurs de trafic, etc).

Les résultats et données quantifiables seront reportés sur des documents graphiques de synthèse type SIG, en distinguant bien, les données existantes issues du diagnostic et celles résultant des propositions émises.

Ci-dessous une proposition non-exhaustive des documents sur lesquels reporter les éléments du diagnostic et y indiquer des préconisations :

- Cartes de réseau viaire et de sa hiérarchisation ;
- Carte des pôles générateurs de déplacement et de mobilité ;
- Carte de hiérarchisation des flux en termes de fréquentation ;
- Carte de stationnements (voiture et vélos);
- Cartes des aménagements cyclables et de tous autres éléments utiles à la circulation Cyclable (projet du département, des communes, etc.) en connexion avec les communes voisines et le schéma directeur cyclable de la CCD;
- Carte du trafic cyclable/piéton et des infrastructures/équipements dédiés à cette pratique ;
- Carte des accidents de vélos, cyclomoteurs et piétons, mettant en relief les axes « dangereux », les « points noirs » et potentiellement les zones de conflits entre les différentes catégories d'usagers;
- Carte de synthèse des dysfonctionnements (discontinuités entre deux voies cyclables, Carrefours complexes, zone de rencontre, cheminements piéton interrompus, stationnement manquant, etc.);
- Carte des projets à l'étude ou programmés et autres cartes en fonction des enjeux de l'étude;
- Carte d'implantation des équipements favorisant le confort et la pratique des mobilités actives : stationnements et abris vélos, bancs et/ou stations de repos pour les piétons, station VAE et gonflage de pneus, signalétique à compléter pour les cyclistes, les piétons et les PMR;
- Carte de jalonnement et signalétique
- Carte des itinéraires d'accès aux sites touristiques.

L'échelle de dessin proposée est la suivante : 1 / 10 000ème

A l'issue du recueil des données et de l'enquête, le prestataire doit mettre en évidence, thématique par thématique, les dysfonctionnements ou problèmes rencontrés, les attentes des habitants, les évolutions en cours, les avantages et inconvénients, opportunités et risques, et en déduire les principaux enjeux.

Durant cette phase 1 de diagnostic et des différentes étapes qui la jalonnent (recueil des données, enquête ménage, rapport de synthèse), le prestataire échangera, à plusieurs reprises, avec le Comité Technique Opérationnel afin d'améliorer l'analyse, de conforter ses résultats, de valider ses choix ou de prendre en compte certains points oubliés. Ces points d'échanges, assez rapides, pourront se dérouler sous forme de questions/réponses sans support de présentation préalable mais par l'envoi d'un mail avec les questions à instruire. La forme et l'organisation de ces points d'échanges seront précisées par le prestataire au lancement de l'étude.

A la demande du Maître d'Ouvrage, il pourra être envisagé une restitution globale de cette Phase 1, lors d'une réunion publique, en lien avec le comité des mobilités.

3.1.5 Validation du diagnostic et choix des objectifs

Une fois finalisé, le diagnostic devra être présenté par le prestataire en Comité de Pilotage Stratégique. Sous une forme synthétique et dans une vision plus stratégique qu'opérationnelle, seront exposées les grandes lignes des résultats obtenus. Suite à cette présentation et au support fourni, les élus en charge de la mobilité et de la voirie présenteront à la municipalité, pour validation, les résultats de cette première phase. La municipalité se réserve le droit de demander au prestataire d'apporter des modifications aux résultats du diagnostic et d'approfondir certains points si nécessaire.

Phase 2 : Scénarios et préconisations pré-opérationnelles

A l'issue du diagnostic et à partir des constats et enjeux identifiés, le prestataire devra élaborer des scénarios qui permettront d'améliorer/renforcer le système de déplacement et de mobilités actives de la ville. Ces scénarios devront être étayés par des préconisations pré-opérationnelles suffisamment précises et chiffrées pour permettre à la commune de s'engager dans une phase de mise en œuvre à la suite de cette étude.

L'objectif de ces scénarios est d'approcher le coût que représentera la mise en place d'un système de modes actifs sur la commune de Die en intégrant l'ensemble du réseau de transport (voirie, transports collectifs, parking...). Une comparaison avec d'autres études réalisées viendra objectiver ces coûts.

3.2.1 Elaboration des scénarios et préconisations pré-opérationnelles

Pour chacun des 3 axes de développement cités ci-dessous, un ou plusieurs scénarios (maximum 3) devront être proposés à la Maîtrise d'Ouvrage, en précisant les avantages et inconvénients de chacun d'eux. Ces scénarios intégreront chacun une liste de projets pré-opérationnels, sur les bases d'un phasage des opérations ou des actions à engager à court (0 à 3 ans) ou moyen terme (de 3 à 6 ans).

Au final, tous les scénarios proposés seront à inclure dans une planification pluriannuelle en regard d'un phasage budgétaire annuel, pour permettre à la municipalité de choisir et prioriser en toute connaissance de cause.

Pour chacun des scénarios, les projets pré-opérationnels seront détaillés et devront permettre une comparaison éclairée et objective, notamment en termes d'efficacité, de faisabilité économique, de qualité environnementale, de part modale, d'accessibilité, d'intermodalité. Des critères d'évaluation précis seront produits pour chacun des scénarios présentés, afin de permettre la mise en œuvre d'un suivi dans le temps et de mesurer l'efficacité des actions à engager.

Ainsi, chaque scénario sera présenté sous forme de fiches techniques.

Ces fiches techniques devront être détaillées en renseignant notamment :

- Le nom de l'opération
- Le Maître d'ouvrage
- La localisation de l'opération
- Les objectifs
- Les partenaires techniques de l'opération
- Le coût de l'opération
- Le financement de l'opération
- Les différentes étapes de mise en œuvre de l'opération
- Les critères d'évaluation et les indicateurs de résultat de l'opération

Si la mise en œuvre d'un scénario doit être échelonnée dans le temps, le prestataire devra proposer une priorisation à court et moyen terme.

Pour l'élaboration des scénarios, le prestataire devra prendre en compte les propositions exprimées lors de la phase 1 (Diagnostic) et favoriser ainsi la mise en œuvre de ces actions.

Les scénarios présentés, ainsi que leur mise en œuvre, devront être justifiés, notamment en termes de faisabilité technique, juridique et financière. Ils s'articuleront de manière stratégique avec le projet de PLUI.

Le prestataire devra proposer dans ses scénarios des points de contrôle, de suivi et d'évaluation.

Méthodologie

Selon une méthodologie que le prestataire détaillera dans son offre, l'élaboration des scénarios fera l'objet :

- **d'une concertation** à travers des ateliers participatifs avec des élus de la ville, les partenaires et acteurs et le comité des mobilités. Un atelier participatif devra être organisé pour chacun des 3 axes (soit 3 ateliers au total pour cette étude).

Le but de ces ateliers est d'associer les élus de la ville et les associations à la réflexion sur les déplacements, de les sensibiliser aux enjeux, de récolter leurs points de vue et leurs expériences de terrain, et leur permettre d'émettre des propositions.

Un effort particulier d'animation et de pédagogie active devra être réalisé par le prestataire au cours de ces ateliers.

- d'un travail de sensibilisation et de communication via **l'élaboration d'un plan de communication** pour chaque axe, afin de sensibiliser la population aux modes alternatifs de mobilité, aux nouveaux aménagements vélo/piétons et d'accompagner la mise en œuvre des solutions retenues dans l'étude.

Axe 1 : Vélo

L'objectif est de favoriser le déplacement des vélos au quotidien (trajet domicile-travail, accès aux commerces et services publics...) ou pour le loisir (connexion avec des itinéraires extra-municipaux), en planifiant la réalisation d'aménagements cyclables dans un rayon de 0.5 à 2 km autour du centre-ville, de la gare, de la zone d'activité de Cocause et de Chanqueyras et du lycée/collège du Diois et écoles (primaire et maternelle) de Chabestan et Notre Dame, de la crèche " les 4jeux Die", espaces publics, bâtiments communaux.

Le prestataire devra proposer un réseau d'itinéraires cyclables cohérent, continu, sécurisé qui intégrera des préconisations pré-opérationnelles sur :

- Les modalités techniques et leurs mises en œuvre prenant en compte :
 - Les itinéraires;
 - Le type d'aménagement (bande cyclable, piste cyclable, voie verte, zone de rencontre ...);
 - Le stationnement des vélos (à proximité des équipements, des arrêts de transport en commun...);
 - La signalétique (jalonnement vers équipements, communes...);
 - Les services (magasins spécialisés, station vélo en libre-service, location de vélo...).

- Le Montage financier avec :
 - Le chiffrage
 - Les coûts pour la commune
 - Les financements possibles (Région, ADEME, CEE...)
- Les modes de gestion à mettre en place ;
- Le montage institutionnel (partenariat...);
- Les prévisions de fréquentation et de report modal ;
- L'échéancier (détail sur X années).

Axe 2 : Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

L'objectif est de favoriser et de faciliter le déplacement des piétons et des PMR à travers les différents axes trajet domicile-travail, accès aux commerces et équipements... ou à travers de simples connexions avec les itinéraires cyclables de loisirs, en planifiant la réalisation d'aménagements piétons dans un rayon de 0.5 à 2 km autour :

- Du centre-ville;
- De la gare ;
- Des zones d'activités de Cocause et de Chanqueyras;
- Du lycée/collège du Diois
- Des écoles primaires Chabestan ;
- Des espaces publics et des bâtiments communaux.

Une attention particulière sera portée sur l'accessibilité et les aménagements piétons des routes départementales dont la D93, la D518 (lotissement des Tulipes au Lycée), la D742 où le tissu urbain s'est étendu au-delà des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération. Ainsi, plusieurs quartiers se retrouvent difficilement accessibles à vélo ou à pied du fait de la dangerosité des routes aux chaussées peu larges et de l'absence d'aménagement prévu à cet effet.

Le prestataire devra proposer :

- Un réseau d'itinéraires piétons intra-communal continu, sécurisé et en cohérence avec le plan de circulation centre-ville et à la limitation de vitesse.
- Un réseau de cheminements continus favorisant l'accessibilité en toute sécurité des personnes à mobilité réduite.
- Un réseau de bancs le long des itinéraires piétons et près des pôles administratifs et entre les points d'attraction, d'enseignement, de commerces, de lieux culturels.
- Un plan de communication visant à promouvoir la pratique de la marche et ses bénéfices auprès des différentes catégories de population.

L'ensemble de ces propositions intégreront des préconisations pré-opérationnelles sur :

- Les modalités techniques et leurs mises en œuvre prenant en compte :
 - Les itinéraires ;
 - Le type d'aménagement (bande pédestre, zone piétonne, zone de rencontre...)
 - L'emplacements de bancs (à proximité des équipements, des arrêts TC, des promenades...)
 - La signalétique (jalonnement vers équipements, communes...)
- Le montage financier avec :
 - Le chiffrage
 - Les coûts pour la commune
 - Les financements envisageables (Région, ADEME, CEE...)
- Les modes de gestion à mettre en place ;
- Le montage institutionnel (partenariat...)
- Les prévisions de fréquentation ;
- L'échéancier (détail sur X années).

Axe 3 : Mobilités partagées

L'objectif est de développer des solutions de mobilité durable en faveur des moyens de transport collectifs publics ou privés, pour tous, visant à réduire la dépendance à la voiture individuelle et à favoriser l'intermodalité.

Le prestataire devra :

- Proposer des solutions permettant de connecter les services et différentes infrastructures. Ces propositions d'amélioration du service devront pouvoir être présentées et argumentées auprès de l'AOM compétente.
- Créer des outils en matière d'information sur l'offre de transport et d'animation
- Élaborer des réponses visant à développer les modes actifs ou motorisés partagés en complément de la voiture (exemple : Développement de la navette solidaire à étendre à d'autres publics, développement d'un service de relais de livraison ...)
- Étudier les pistes et les moyens associés afin d'aider au développement des réseaux de covoiturage, d'autopartage et d'autostop organisé.
- Émettre des préconisations de stationnement de covoiturage ou parking extérieur relié avec une navette pour rejoindre le centre par exemple.

3.2.2 Evaluation de la limitation du trafic de transit

En supplément des scénarios élaborés sur les 3 axes précédents (vélo, piétons et PMR, mobilités partagées), un complément d'étude sera réalisé avec des propositions

de solutions qui permettent de limiter le trafic automobile de transit au profit d'une circulation de desserte dans les rues du cœur de ville.

Le prestataire proposera une redéfinition des principes d'accès au centre-ville avec notamment une modification du sens de circulation de la rue Camille Buffardel afin qu'elle ne soit plus traversante de bout en bout (sens Est - Ouest, du giratoire Est à la porte Saint-Pierre).

3.2.3 Evaluation de l'impact environnemental des scénarios choisis

Le prestataire proposera une estimation de l'impact de chaque scénario choisi pour chaque axe sur les émissions de gaz à effet de serre et le report modal à l'échelle du territoire en référence aux réglementations en vigueur.

3.2.4 Choix et sélection des scénarios élaborés

Pour chacun des 3 axes de développement cités précédemment et pour l'étude de la limitation du trafic de transit, les scénarios élaborés (maximum 3 par axe) seront détaillés dans un document spécifique puis présentés en Comité Technique Opérationnel pour discussions, échanges, précisions puis sélection des scénarios à retenir.

Après ces réunions (dont le nombre sera à préciser), le Comité Technique Opérationnel et la Maîtrise d'Ouvrage valideront les scénarios qui seront retenus et précisés dans la proposition finale.

Phase 3 : Proposition finale

Cette phase consiste à intégrer l'ensemble des scénarios retenus dans l'étape précédente de sélection (en Phase 2) au sein d'une seule et même proposition afin d'assurer la cohérence entre les différents projets et donner corps à un schéma directeur des mobilités actives.

Le prestataire devra également proposer des indicateurs qui permettront de suivre et d'évaluer la mise en œuvre de chacun des scénarios retenus.

3.3.1 Création d'un projet global cohérent

Les scénarios sélectionnés devront être révisés par le prestataire afin d'intégrer les différentes remarques et propositions qui auront été faites par la municipalité et le Comité Technique Opérationnel lors du choix des scénarios. Si nécessaire, le prestataire devra également approfondir certaines de ces préconisations.

Le prestataire devra combiner l'ensemble des scénarios sélectionnés pour en faire ressortir un projet global cohérent pour le système de déplacement et de transport de

la Commune. Ce projet devra présenter un phasage à court ou moyen terme des différents projets.

Lors de l'élaboration de ce projet global, le prestataire devra apporter une attention toute particulière pour garantir l'intermodalité entre les différents moyens de transport et pour élaborer une stratégie de communication tous modes qui permette de promouvoir les déplacements complémentaires à la voiture individuelle et l'accessibilité des PMR.

Au-delà de la cohérence et de l'intermodalité, il est utile de rappeler que l'objectif est bien de permettre à la commune de disposer d'une liste de projets en phase pré-opérationnelle, avec les bases de programme des opérations ou actions à engager à court ou moyen terme.

3.3.2 Elaboration d'une méthode de suivi et d'évaluation

Le prestataire proposera une méthodologie de suivi ainsi que la mise en œuvre d'indicateurs d'évaluation dans le temps, pour chacun des projets de mobilités et de déplacements retenus dans la proposition finale.

La méthodologie décrira le suivi envisagé pour les actions mises en place et ceci afin de vérifier la réalisation des objectifs initialement fixés, de corriger certaines actions si nécessaire et de déployer de nouvelles idées pour entretenir la démarche (Enquêtes de satisfaction auprès des usagers ; Gestion des problèmes rencontrés; Communication fréquente sur les résultats des actions déployées; Partage de retours d'expérience pour encourager le changement de pratique, etc...)

Le suivi sera effectif dès la mise en œuvre du plan d'actions grâce à des indicateurs adaptés, faciles d'utilisation et intelligibles. Ces indicateurs pourront être de deux ordres : indicateurs de moyen (font état des actions effectivement réalisées mettant en évidence l'écart avec les actions programmées) et des indicateurs de résultats (mesure les avantages ou conséquences immédiates des actions pour les bénéficiaires directs).

3.3.3 Préconisations pour le PLUI

Le bureau d'études fera également des propositions pour intégrer la politique des modes actifs dans les documents d'urbanisme, notamment à l'occasion de l'élaboration du PLUI sur la commune. La marche et le vélo doivent être considérés comme des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Ils doivent être pris en compte lors de tout nouveaux projets d'urbanisme : emplacements réservés...

3.3.4 Validation de la proposition finale

Une fois la rédaction achevée, la proposition finale devra être présentée par le prestataire en Comité de Pilotage Stratégique. Sous une forme synthétique et dans une vision stratégique, les scénarios retenus et élaborés seront exposés avec une présentation de l'articulation du projet global et des choix d'orientations retenues. Suite à cet exposé et au support documentaire fourni, le prestataire, avec l'appui des élus en charge de la mobilité et de la voirie, présenteront à la municipalité, pour validation, les résultats de cette proposition finale.

La municipalité se réserve le droit de demander au prestataire d'apporter des modifications à la proposition finale et d'approfondir certains points si nécessaire.

4 - Maîtrise d'ouvrage et suivi de l'étude

4.1 Le maître d'ouvrage

La municipalité de Die est le Maître d'Ouvrage. A ce titre, elle sera signataire du marché et effectuera le paiement de la prestation qui pourra être demandée par le titulaire après chaque phase exécutée et livrables fournis.

4.2 Les instance de pilotage

4.2.1 Le Comité de suivi de prestation

Cette instance à pour but d'ajuster, de manière souple et agile, l'avancement des actions en cours, de retoucher si nécessaire le planning et le calendrier, de partager et arbitrer sur les difficultés à réaliser la mission, de valider les ordres du jour des prochaines réunions et des comités ad'hoc.

Ce pilotage sera régulier (environs toutes les 2 à 3 semaines, ou à la demande en fonction du besoin), et se dérouler en petit comité :

- L' élu référent à la mobilité,
- Un cadre des services de la ville de Die, la directrice des services techniques et/ou son adjointe).
- Le prestataire, responsable de la mission.

4.2.2 Le Comité technique opérationnel (CTO)

Cette instance, présidée par l' élu référent à la mobilité ou son représentant, est l'endroit où se discutent la faisabilité technique et fonctionnelle des actions et scénarios proposés par le prestataire en regard de leurs mises en œuvre sur la ville de Die.

La présence d'un ou deux acteurs du service technique de la ville garantit l'engagement, par la suite, d'une mise en œuvre réaliste des solutions.

La présence d'acteurs associatifs et usagers de la commune garantit des réponses le plus en adéquation avec les usages et besoins des citoyens.

Cette instance rassemble de nombreux acteurs et peut durer longtemps (prévoir 3 heures minimum). Elle nécessite un ordre du jour bien préparé en identifiant au préalable les sujets prioritaires nécessitant discussion et arbitrage.

Le comité technique opérationnel sera donc composé :

- Du responsable de la mission assisté si besoin de collaborateurs et collaboratrices contribuant à la prestation;
- De représentants permanents issus du comité des mobilités de la ville de Die.
- Des élus concernés par l'ordre du jour
- Des techniciens et/ou cadres des Services Techniques de la Ville de Die, pouvant apporter de l'expertise et orienter les décisions sur les aspects de réalisations opérationnelles.

4.2.3 Le Comité de pilotage stratégique

Cette instance, présidée par l'élu référent à la mobilité ou son représentant, permet de s'assurer que l'ensemble de la prestation correspond bien au cadre énoncé par le cahier des charges et que les propositions soumises pour validation à la Municipalité restent cohérentes en matière budgétaire tout en répondant aux objectifs d'un schéma directeur des mobilités actives, durables et partagées.

La présence d'acteurs représentant les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) de niveau local permet de garantir une intégration cohérente des solutions proposées au niveau du territoire.

Les acteurs représentés dans cette instance sont :

- Le prestataire, responsable de la mission ;
- Le maître d'ouvrage;
- Un cadre des services de la ville de Die ;
- Des représentants des collectivités locales (Conseil départemental, Communauté des communes, etc)

4.2.4 La municipalité

La phase finale de l'étude sera proposée à la validation de la municipalité, dont la réflexion sera alimentée par le comité de pilotage stratégique. Cette instance est composée uniquement d'élus de la ville de Die.

4.3 Les réunions

4.3.1 Les Réunions (=R) de base

Tout au long du processus de réalisation de l'étude, le prestataire devra conduire et s'impliquer dans la préparation des réunions, rencontres, ateliers et utiliser une approche pédagogique adaptée aux différents publics (élus, privés, publics, partenaires, citoyens, scolaires, etc.).

Un planning prévisionnel de l'ensemble des réunions, rencontres et ateliers, sera proposé lors de la réunion de lancement, précisant les publics conviés, la durée de la rencontre, les attendus principaux.

A minima, 8 réunions ou ateliers devront être organisés et animés par le prestataire.

- R N°1 : Lancement de l'étude

Lors de cette réunion qui aura lieu avant l'enclenchement de la Phase 1, le prestataire sera chargé de présenter les grandes lignes de l'étude aux membres réunis du comité technique opérationnel et du comité de pilotage stratégique.

Le prestataire exposera ce qu'il a compris de la demande, sa manière de faire participer les différent-es acteurs-trices et la démarche participative qu'il envisage d'animer.

Le prestataire devra préciser la méthodologie de l'étude, le planning général avec les étapes structurantes de chaque phase, le calendrier des rencontres et ateliers, la démarche développée pour la réalisation et la mise en œuvre de la mission.

- R N°2 : Co-élaboration du Diagnostic et de l'enquête ménage

Le prestataire organisera au démarrage de la Phase 1, une réunion avec un groupe de travail issu du comité des mobilités de Die pour co-construire l'enquête ménage (une première version existe et servira de base de départ) et prendre en compte les suggestions, les cas d'usages et les constats réalisés par ces représentants des habitants et associations de Die.

Les éléments collectés alimenteront le contenu du diagnostic et de l'enquête ménage.

- R N°3 : Résultats du diagnostic

Lors de cette réunion, le prestataire sera chargé de présenter, au comité de pilotage stratégique, à partir du rapport de synthèse, les résultats du diagnostic avec un focus sur l'état des lieux des mobilités et sur l'analyse des réponses suite à l'enquête ménage. Le prestataire expliquera les enjeux et constats qu'ils identifient et précisera les objectifs qui pour lui en découlent.

En fonction du calendrier, ce point d'étape pourra être également être présenté, de manière plus succincte, du comité des mobilités.

- R N° 4, 5 et 6 : Ateliers participatifs

Pour chacun des 3 axes (Vélo; Piétons & PMR; Mobilités partagées) étudiés en Phase 2, le prestataire sera en charge de préparer et d'animer un atelier par axe, de manière à :

- Sensibiliser les participants (élus communautaires, partenaires et acteurs associatifs) à la thématique traitée ;
- Proposer des pistes de solutions en précisant les moyens associés;
- Recueillir les avis, les idées et les savoirs d'usage (connaissances qu'ont un individu ou un collectif de son environnement immédiat et quotidien, en s'appuyant sur l'expérience et la proximité) ;
- Susciter leurs participations dans l'élaboration des propositions, tout en restant dans le cadre et les objectifs fixés par l'étude.

- R N°7 : Sélection et choix des scénarios

Lors de cette réunion, le prestataire sera chargé de présenter une synthèse des résultats de l'étude intégrant les observations faites par le comité technique et le comité de pilotage qui seront détaillés dans un document spécifique puis présentés en Comité Technique Opérationnel pour discussions, échanges, demandes de précisions et sélection des scénarios.

Après ces réunions (dont le nombre sera à préciser), le Comité Technique Opérationnel et la Maîtrise d'Ouvrage valideront les scénarios qui seront retenus et précisés dans la proposition finale

- R N°8 : Restitution finale

Lors de cette réunion, le prestataire sera chargé de présenter une synthèse des résultats de l'étude intégrant les observations faites par le comité technique et le comité de pilotage.

4.3.2 Les attendus des Réunions

Toutes les réunions devront être animées par le prestataire. Au cours de ces réunions, il proposera une réelle démarche d'animation qui privilégiera la participation du plus grand nombre d'acteurs. Il devra faire émerger un débat sur les questions des déplacements, alimenter les discussions par la communication de données objectives, chiffrées. Le prestataire devra également prévoir les différents documents qu'il jugera utiles pour une bonne animation des réunions.

Préalablement à chaque comité technique opérationnel et à chaque comité de pilotage stratégique, des réunions de préparation seront nécessaires. Elles seront réalisées via le comité de suivi de prestation, afin de valider le contenu de l'ordre du jour et le déroulement de ces réunions.

Il est utile de préciser que les réunions bilatérales entre les services de la ville et le responsable de la mission sont intégrées dans le prix forfaitaire de la prestation et non

pas dans le prix à bons de commande. Le nombre de ces rencontres est indéterminé et sera fonction des besoins de l'étude.

Le prestataire effectuera également le relais administratif entre les membres des différents comités et instances (réalisation et envoi des convocations avec l'ordre du jour et les documents support, centralisation des avis et des remarques, transmission des comptes rendus de réunions...).

Les documents préparatoires seront transmis aux participants, au plus tard 7 jours calendaires avant ces réunions. De même, le prestataire fournira aux participants, un compte rendu synthétique des réunions dans un délai de 7 jours calendaires après la date de la réunion.

Pour tous les documents propres à l'étude ainsi que pour les supports de réunions, le prestataire proposera au Maître d'Ouvrage un espace documentaire partagé et sécurisé ou seront déposés, sous format numérique, les documents relatifs à l'étude et à sa bonne conduite.

4.3.3 Les Réunions optionnelles

Dans l'hypothèse où la ville jugerait opportun d'organiser d'autres réunions avec les partenaires et les élus, elle pourra en faire la demande au prestataire. C'est pourquoi le prestataire devra spécifier dans son offre le coût des réunions supplémentaires. Deux réunions maximum pourront être ajoutées. La durée de ces réunions sera d'une demi-journée, soit 4 heures.

Si nécessaire, ces réunions pourront se dérouler en soirée.

4.4 Présentations des résultats

A l'issue de chaque phase, l'ensemble des documents ayant permis devront être remis au Maître d'Ouvrage, sous format numérique et en trois impressions papier.

Avant chaque réunion du Comité technique opérationnel, les documents nécessaires à la bonne compréhension des débats, seront fournis avec l'OdJ au moins 7 jours calendaires avant l'échéance.

De même, avant chaque réunion du Comité de pilotage stratégique, les documents de synthèse permettant les choix sur les orientations proposés nécessaires à la bonne, seront fournis avec l'OdJ au moins 7 jours calendaires avant l'échéance.

La production finale comprendra le rapport global et une synthèse de l'étude d'une dizaine de pages. Ces documents devront être remis 30 jours calendaires maximum après la validation finale de l'étude par la municipalité.

Pour chacune des phases, le prestataire devra concevoir des cartes à une échelle adaptée pour visualiser correctement les analyses et les propositions qui sont exposées.

Tous les documents qui seront intégrés au rapport (carte, schéma, bases de données, supports de présentation...) ainsi que les éventuelles bases de données ayant été constituées par le prestataire seront transmises sous un format compatible avec les outils bureautiques utilisée par la ville de Die (Word, Excel, Powerpoint; MS-Access) et son logiciel QGIS de Système d'Information Géographique (SIG).

Pour chaque donnée collectée (statistiques, inventaires, cartographie...), la source et les méta-données devront être précisées.

Toutes les études fournies au prestataire et tous les documents produits en exécution du présent marché seront la propriété exclusive de la ville de Die. Le titulaire ne pourra utiliser tout ou partie des résultats des études faisant l'objet du présent marché qu'avec l'accord préalable de la ville de Die.

4.5 Echéances

La durée prévisionnelle de l'étude est de 12 mois.

Calendrier prévisionnel :

- Lancement de la mission le : fin mars/début avril 2022
- Phase 1 : 5 mois à compter de l'OS de démarrage de la phase1 (mars 2022)
- Phase 2 : 4 mois à compter de de l'OS de démarrage de la phase 2 (octobre 2022)
- Phase 3 : 2 mois à compter de l'OS de démarrage de la phase 3 (janvier 2023)