

MARCHE PUBLIC DE SERVICES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

l'Acheteur

Direction des Territoires, de l'alimentation et de la Mer (DTAM)

Représentant du Maître d'ouvrage (RMO)

Mme la Directrice des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer

Objet du marché

Schéma directeur cyclable territorial

Table des matières

Contexte et objectifs.....	2
Préambule.....	2
Contexte local.....	2
Gouvernance du projet :.....	5
Objet.....	5
Objectifs.....	6
Contenu du schéma directeur cyclable territorial.....	6
Phase 1: réalisation du diagnostic stratégique.....	6
Inventaire des pratiques et des besoins des usagers (cyclistes et piétons).....	6
Enquêtes auprès des usagers et partenaires associatifs.....	7
Inventaire des aménagements et services vélos (et piétonniers) existants.....	7
Inventaire des stationnements pour cycles existants.....	7
Recensement des projets.....	8
Évaluer les potentiels d'aménagement du territoire.....	8
Identifier les mouvements et les pôles générateurs de trafic à desservir.....	8
Autres points d'attention en lien avec les politiques locales en matière de vélo.....	9
Synthèse et analyse.....	9
Phase 2 : Élaboration du schéma directeur cyclable territorial.....	10
Créer un maillage hiérarchisé du réseau cyclable.....	10
Intégrer la politique vélo dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme.....	11
Définition du plan d'actions.....	12
Phase 3: Proposition d'un plan de communication.....	13
Document final :.....	14
Associations, concertation et participation des acteurs du territoire.....	15

Contexte et objectifs

Préambule

Le Schéma Directeur Cyclable de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon s'inscrit dans la nécessité de disposer à court terme d'un premier **Schéma Directeur Cyclable** et à moyen terme **d'infrastructures dédiées aux deux roues non motorisés**, dans la mesure du nécessaire et le respect des autres usages comme les piétons mais également les automobilistes.

Ce premier Schéma Directeur Cyclable de l'archipel permettra d'établir un diagnostic, un maillage local et cohérent des liaisons pour les mobilités actives.

Il s'inscrit dans la volonté de l'État d'accompagner les collectivités de faire du vélo et de la marche une alternative à la voiture.

Cet outil d'orientation et de planification se veut être une réponse en termes de sécurité aux déplacements des deux roues non motorisés de l'archipel, d'assurer si possible la continuité du réseau, et d'apporter du confort et de la sécurité à ce mode de déplacement.

Outre un enjeu de mobilité en offrant un mode alternatif à la voiture, il est aussi un enjeu de santé publique et d'environnement par une réduction des gaz à effet de serre.

L'objectif est aussi d'augmenter les mobilités douces et de repenser la question du partage de l'espace public.

Contexte local

Saint-Pierre-et-Miquelon est un archipel français situé dans l'océan Atlantique au sud de l'île canadienne de Terre-Neuve (province de Terre-Neuve-et-Labrador).



L'archipel est une collectivité d'outre-mer.

Il est composé de deux îles :

- l'île Saint-Pierre (la plus petite des deux îles) abrite environ 5 400 habitants,
- l'île de Miquelon est constituée d'environ 580 habitants.



L'archipel est régi par l'article 74 de la constitution. La loi organique du 21 février 2007 a défini un statut propre à St-Pierre et Miquelon. La représentation de l'État dans la collectivité est assurée par le préfet, délégué du gouvernement. Le droit français s'applique à St-Pierre et Miquelon. En revanche, le droit communautaire n'y est pas opposable du fait de son statut particulier de pays et territoire d'outre-mer (PTOM).

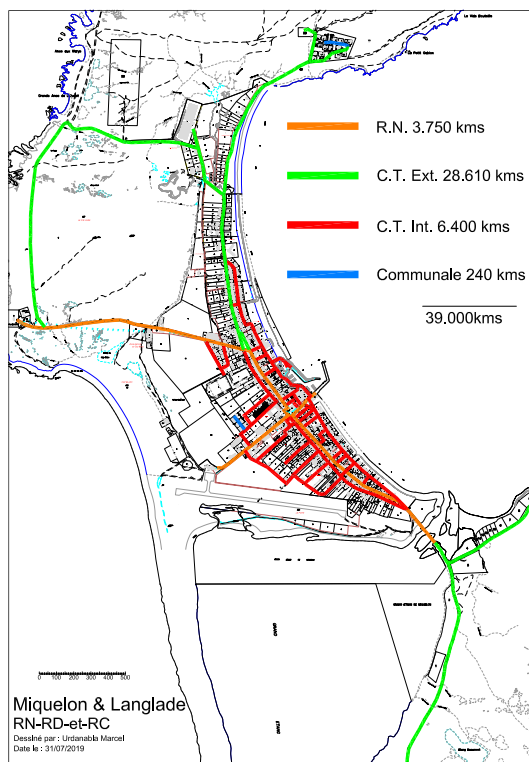
D'un point de vue domaine public routier, il existe 3 gestionnaires de voiries sur l'archipel :

- L'État (13 km de routes nationales – 9,3 à St Pierre et 3,7 km à Miquelon)
- La collectivité territoriale (93 km de routes territoriales – 31 km à St Pierre et 62 km sur Miquelon)
- La mairie de Saint-Pierre (30 km de voies communales à St Pierre).

Soit un total de 136 km de routes sur l'archipel.

Schéma directeur cyclable territorial: CCTP

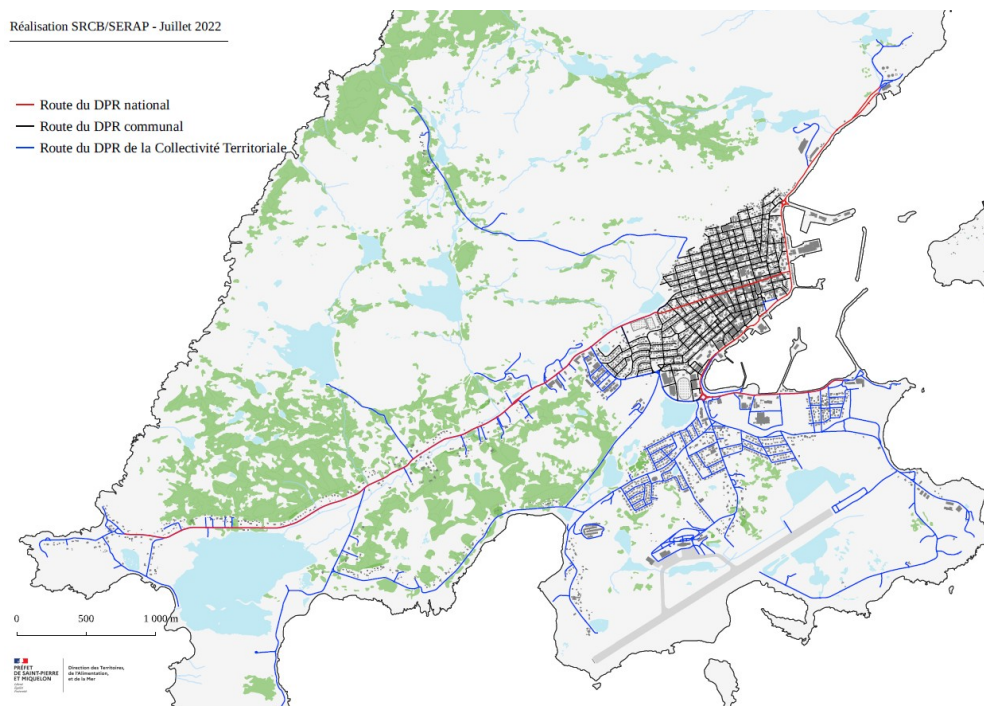
Les



cartes suivantes illustrent les différents gestionnaires de voiries de l'archipel

Miquelon

Réalisation SRCB/SERAP - Juillet 2022



Gestionnaire de voirie

- île de Saint Pierre

Gouvernance du projet :

Il s'agit de constituer une gouvernance claire incluant un comité de pilotage et un comité technique.

Le Comité de pilotage sera composé:

- de la Directrice de la DTAM,
- du Chef du Service Routes Constructions Bâtiment (SRCB) de la DTAM ou son représentant,
- du Directeur Général des Services de la Collectivité territoriale ou son représentant,
- du Directeur des Services Techniques de la mairie de Miquelon ou son représentant,
- du Directeur des Services Techniques de la mairie de Saint-Pierre ou son représentant,

Il sera présidé par la directrice de la DTAM.

Ce comité accompagné du prestataire se réunira au cours de chaque phase et aura pour mission de valider chaque étape de l'étude :

- étape 1 : Lancement de la mission et cadrage général de la mission,
- étape 2 : Présentation et validation du diagnostic,
- étape 3 : Présentation et validation du Plan de maillage hiérarchisé du réseau cyclable,
- étape 4 : Présentation du Programme d'action,
- étape 5 : Présentation et adhésion au schéma directeur par les partenaires
- étape 6 : validation du schéma directeur cyclable par le COPIL

Le comité technique aidera aux prises de décisions du COPIL.

Il sera composé de la chargée de projet DTAM et d'un représentant des services techniques des collectivités (collectivité territoriale, mairie de Miquelon, mairie de St Pierre).

Objet

Malgré une mobilité principalement basée sur la voiture individuelle, les acteurs institutionnels de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon souhaitent mettre en œuvre une véritable politique de développement des mobilités actives sur son territoire. Pour ce faire, ils souhaitent disposer d'un véritable outil de planification élaboré en concertation avec les usagers, les partenaires institutionnels et associatifs.

Le prestataire aura pour mission en collaboration avec les services de la DTAM, d'élaborer **le Schéma Directeur Cyclable territorial**.

Celui-ci comprendra notamment :

- l'analyse et le diagnostic initial,
- le plan de maillage hiérarchisé des itinéraires et liaisons cyclables,
- le programme d'action,
- une proposition de plan de communication,

Objectifs

Ce projet vise à améliorer les déplacements en termes de transition énergétique pour réduire l'usage de l'automobile, ainsi qu'encourager et promouvoir la pratique du vélo (ou autres deux-roues non motorisés) déjà existante sur l'archipel en favorisant les itinéraires desservant les centres d'intérêts locaux et les liaisons domicile-travail, et permettra de réfléchir à la question du partage de la route.

Le vélo à assistance électrique se démocratisant cela permet de réduire certains freins tel que le relief. Se déplacer en vélo devient donc plus accessible et son développement une réalité sur tout le territoire de l'archipel.

Une carte des premiers enjeux (SETEC)

Contenu du schéma directeur cyclable territorial

Phase 1: réalisation du diagnostic stratégique

La première phase concernera la réalisation d'un diagnostic des infrastructures et pratiques cyclables sur Saint-Pierre et sur Miquelon.

L'objectif est de dresser un état des lieux de la situation et de cartographier le réseau. Il s'agit d'identifier les acteurs, les projets en cours, les infrastructures existantes, l'usage du vélo, les coupures, les zones accidentogènes, les contraintes intrinsèques (fortes variations climatiques été/hiver, vent, pluie, enneigement...) et d'évaluer le potentiel de développement du vélo.

Inventaire des pratiques et des besoins des usagers (cyclistes et piétons)

Il existe différents types d'usagers du vélo et de piétons: les sportifs, les promeneurs, les utilisateurs réguliers ou épisodiques pour se rendre au travail... Tous ont des comportements et des besoins différents qu'il s'agit de pouvoir appréhender.

Le prestataire devra mettre en place des outils performants permettant d'appréhender ces pratiques sur le territoire.

Cette phase nécessite donc des données précises (comptages, observations et/ou enquêtes de terrains auprès des usagers et des non-usagers, ...). Il pourra être mis en place une enquête en ligne et une concertation qui fourniront des éléments qualitatifs.

Le candidat est libre de proposer **sa méthodologie** pour identifier les pratiques des usagers et les besoins en matière d'itinéraires, de services, etc.

La maîtrise d'ouvrage sera attentive à l'inclusion de tous les types d'usagers, à l'originalité et à l'efficacité de la méthode.

Les références du candidat sur ce sujet seront particulièrement appréciées.

Le prestataire pourra présenter son analyse sous forme de données, tableaux, graphiques, plans... Les résultats de l'analyse devront permettre une lecture compréhensible par tous, des techniciens comme des non initiés.

Enquêtes auprès des usagers et partenaires associatifs

Le prestataire devra intégrer dans la phase de diagnostic les avis et remarques des usagers et des partenaires privilégiés (Associations...). Les informations pourront être collectées lors de rencontres et de parcours de terrain. Des outils de collectes de données pourront être mis en œuvre, par exemple, un questionnaire ou la mise en place d'une boîte mail dédiée ; et ainsi faciliter les échanges dans le respect de la réglementation (RGPD-CNIL).

Inventaire des aménagements et services vélos (et piétonniers) existants

Le prestataire devra établir un inventaire des aménagements déjà réalisés (aménagements cyclistes et cheminements piétonniers, stationnements vélos, jalonnement, etc), ainsi que des services vélos existants (location, ateliers de réparation, stations de gonflage, etc) qui peuvent satisfaire des déplacements utilitaires ou de loisirs.

Le bilan sur les itinéraires cyclables (et cheminements piétonniers) déjà existants devra prendre en compte :

- les aspects techniques du réseau (longueur, largeur, type de voie, type et qualité de revêtement, aménagement, équipements),
- la linéarité des itinéraires et la distance parcourue, la desserte des pôles générateurs de trafic,
- la cohérence du réseau existant avec notamment l'analyse des discontinuités (le type d'aménagements par rapport aux trafics du réseau),
- la sécurité des usagers, notamment aux intersections (visibilité, signalisation, éclairage), la qualité du revêtement,
- la nature du foncier emprunté (emprise publique, privée, etc) et les incidences sur la responsabilité engagée (obligation d'entretien, pouvoir de police, gestionnaire de voirie, etc),
- la signalétique, le jalonnement et la communication mise en œuvre.

Pour réaliser cet inventaire, un travail de terrain est à mener, la DTAM n'ayant pas de données particulières.

Le prestataire présentera les résultats sous forme d'un plan détaillé, d'une légende et d'un tableau de données ordonnées avec les différents critères définis.

Inventaire des stationnements pour cycles existants

Le prestataire devra établir l'inventaire des stationnements vélos publics et les reporter sur le plan des aménagements existants.

Le bureau d'études devra prendre compte :

- les types de stationnement existants, leur emplacement, leur pertinence,
- la proximité ou non d'un itinéraire cyclable,
- la signalétique.

Une évaluation des équipements installés devra être effectuée afin de déterminer des améliorations à apporter.

Les résultats pourront être présentés sous forme synthétique, tableur, photos...

Recensement des projets

Les documents d'urbanisme du territoire devront être analysés par le bureau d'études pour s'assurer de la prise en compte des projets déjà identifiés, notamment par des emplacements réservés.

Les projets des communes et gestionnaires de voirie devront être recensés afin d'étudier comment ils peuvent s'insérer dans le schéma global.

Évaluer les potentiels d'aménagement du territoire

Le prestataire devra recenser les besoins d'aménagements cyclables, en les classifiant selon les types de voie et espaces.

Il devra intégrer en parallèle les zones de densification prévues dans les documents d'urbanisme.

Les besoins recensés devront permettre de répondre aux problématiques pratiques et aux attentes des usagers et du territoire.

Identifier les mouvements et les pôles générateurs de trafic à desservir

Le bureau d'études devra :

- Identifier les mouvements principaux réalisables à vélo au sein du territoire et les grandes masses de zone à zone. Ces mouvements potentiels devront être si possible précisés en fonction :
 - De la nature du déplacement (domicile-travail/scolaires, utilitaires, loisirs, tourisme, etc),
 - Des distances parcourues.
- Identifier les pôles et les classer : commerces, équipements culturels et sportifs, offices de tourisme, équipements scolaires, équipements médicaux, administrations, entreprises, zones d'activités, nouvelles zones urbaines à travers les projets d'aménagement structurants, gare maritime, et leur équipement (ou non) en stationnement pour les vélos... Les pôles générateurs et émetteurs de déplacement existants ou projetés seront recensés et repérés.

Le prestataire établira la cartographie des voies urbaines selon leurs usages, il mettra en évidence les voies en fonction de leur trafic, vitesse, usagers (PL, VL, VELOS, PIÉTONS).

Une légende précisera le type de pôles.

Autres points d'attention en lien avec les politiques locales en matière de vélo

Le bureau d'études devra:

- Identifier les contraintes du territoire (reliefs, coupures naturelles, pluviométrie, climat, emprise foncière...)
- Identifier les points noirs (dangereux) en termes d'insécurité,
- Identifier les lieux dont l'accès cyclable doit être facilité,
- Identifier les possibilités d'intermodalité incluant l'usage du vélo,
- Identifier les opportunités de site propre,
- Évaluer les liaisons interurbaines du territoire (qualité, sécurité, attractivité, etc) et l'apaisement des centres-bourgs (qualité, sécurité, attractivité, etc).

Ces points devront être reportés sur le plan cartographique de l'existant avec une légende.

Le prestataire tiendra compte du caractère « bi-saisonnalité » très marqué à St Pierre et Miquelon. En effet, outre le climat rigoureux pendant l'hiver qui pèse sur la pratique du vélo, s'ajoutent également des contraintes liées au déneigement du réseau nécessitant une adaptation aux propositions d'aménagements cyclables (chasse-neige, salage, poids de la neige....)

Synthèse et analyse

A l'issue de l'analyse des données et du terrain, des cartes schématiques synthétiseront les informations recueillies afin d'illustrer d'une façon facilement identifiable les potentialités et les enjeux pour les circulations cyclables.

La formulation des enjeux sera réalisée à différentes échelles.

Le bureau d'études procédera à la hiérarchisation des enjeux sur le territoire en fonction de leur priorité.

La synthèse des éléments graphiques, complétée par des textes et tableaux explicatifs fournira le support nécessaire pour la détermination des liaisons cyclables envisageables.

Livrables (a minima)

Le prestataire fournira un rapport à l'issue de la phase d'analyse ainsi qu'une présentation à destination du COPIL.

Le livrable comprendra a minima :

- Un rapport d'inventaire et d'analyse sur les aménagements et services vélos existants,
- Un rapport sur les pratiques et attentes des usagers et le recueil des données,
- Un rapport de synthèse du diagnostic,
- Une ou plusieurs cartographies présentant la localisation des aménagements et services, les points forts/faibles en matière cyclable, les principaux flux, pôles générateurs de trafic.
- Un compte-rendu de chaque réunion avec feuilles d'émargement, ou des questionnaires réalisés,
- Plusieurs éléments d'infographies pour communiquer les résultats au grand public au format numérique,
- Une restitution publique avec support visuel

Les plans seront livrés au format DWG et géo-référencés dans le système de projection « RGF93 – Lambert 93 », le document de présentation aux formats PPT et PDF.

Phase 2 : Élaboration du schéma directeur cyclable territorial

Cette phase consiste à construire **un projet de schéma cyclable territorial**. Ce projet s'appuiera sur les enjeux identifiés dans le diagnostic, tout en prenant en considération les éventuels projets en cours de réalisation.

Le schéma directeur cyclable (SDC) définira **une stratégie de développement de l'usage du vélo**, visant un rééquilibrage modal. **Il visera à garantir la sécurité des cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les piétons et les véhicules individuels.**

Créer un maillage hiérarchisé du réseau cyclable

Le bureau d'études fera des propositions pour constituer un réseau cohérent et hiérarchisé de liaisons entre les pôles générateurs.

L'étude fera donc des propositions d'axes structurants ainsi que de maillage d'un réseau vélo en liaison avec les réseaux de loisirs culturels et sportifs existants ou en projet en justifiant chacune des variantes.

Le bureau d'études pourra proposer plusieurs scénarios en faisant varier des paramètres comme les coûts des aménagements et leurs niveaux de faisabilité.

Le dossier technique final présentera la morphologie du réseau et des parcours cyclables. L'arbitrage entre les différents parcours cyclables possibles sera effectué à partir de plusieurs critères (cohérence avec le réseau global, temps de parcours, attractivité de l'itinéraire pour les zones desservies, sécurité du parcours, confort pour l'utilisateur, configuration du site...).

Ce dossier précisera **un plan d'action à court, moyen et long termes**.

L'étude définira les différents types d'aménagements envisageables :

Bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones piétonnes (vélos tolérés), contresens cyclables, jalonnement, vélorues, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)... en fonction des opportunités et des besoins.

Le stationnement des cycles devra faire l'objet d'une attention toute particulière. L'étude signalera les points de stationnement recommandés et le type d'équipements nécessaires. Il est en effet important pour le cycliste de pouvoir stationner son vélo à proximité immédiate de sa destination.

Le prestataire pourra s'appuyer sur l'avis des différents partenaires : Associatifs, Collectifs, Commerces et Usagers.

La hiérarchisation du réseau cyclable étant indispensable, il faudra bien distinguer les voiries par gestionnaire de voirie.

Intégrer la politique vélo dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme

Ces aménagements pourront éventuellement être complétés par une proposition de politique de mise en place de services aux cyclistes, adaptée au contexte local, comme :

- L'expérimentation de la mise en place d'un système de location vélos,
- La mise en place d'ateliers d'assistance et de réparation,
- L'entretien des aménagements cyclables (balayage des feuilles mortes, entretien du marquage au sol, signalétique, etc),
- La mise en place de points d'informations pour les cyclistes (carte du réseau et des points de stationnement, présentation des services existants, conseils sur les itinéraires les plus adaptés, signalétique, etc),
- La mise en place de stations de gonflage de pneus...

Pour résumer, cette phase doit permettre de :

- Proposer des itinéraires afin de créer un réseau cyclable cohérent, continu, sécurisé et hiérarchisé, et ceci sur l'ensemble du territoire,
- Développer la pratique cyclable, notamment auprès des actifs qui résident à proximité de leur lieu de travail, mais également des itinéraires cyclables touristiques
- Assurer l'intermodalité vélo/piéton/voiture pour favoriser un report modal,
- Proposer la mise en place de services donnant du confort aux usagers,
- Identifier les points susceptibles de recevoir des parcs à vélos.
- Développer une information et communication permettant de répondre aux attentes des usagers et des aménageurs
- Différencier les circuits selon les usages : quotidien, loisirs, etc.

De plus, le schéma cyclable devra être en cohérence avec les projets structurants du territoire.

L'objectif de cette stratégie opérationnelle est de pouvoir d'une part, cibler les aménagements ne nécessitant pas de travaux importants et coûteux, et d'autre part, définir les axes cyclables prioritaires nécessitant des études détaillées et un investissement important à répartir dans le cadre d'un programme pluriannuel. La réflexion tiendra compte des contraintes liées aux pratiques de déneigement (passage des chasses-neige sur les chaussées, salage, poids de la neige ...) sur les infrastructures et les équipements proposées, et des futurs projets type « déplacement du village de Miquelon » prévoyant une piste cyclable entre ce futur emplacement et la RN3.

Définition du plan d'actions

Cette phase devra correspondre à la déclinaison opérationnelle et phasée du scénario d'aménagement retenu par le comité de pilotage.

Ce plan d'actions sera composé de propositions concrètes qui permettront d'atteindre les objectifs définis.

Le prestataire devra rédiger ces propositions sous forme de **fiches opérationnelles dans le cadre d'un programme pluriannuel**. Ces fiches devront donc être priorisées, afin de dégager des opérations à réalisation à court terme (de 0 à 5 ans) et à moyen terme (de 5 à 10 ans). Il précisera les actions faciles et peu coûteuses à gain rapide escompté.

Les opérations de long terme pourront être identifiées, mais ne feront pas l'objet d'un traitement et d'une instruction détaillée, comme il sera fait pour les opérations de court et de moyen terme.

En supplément de ce programme pluriannuel, le candidat devra indiquer les subventions pouvant être mobilisées par les différents gestionnaires de voirie.

Des cartes et des fiches opérationnelles indiqueront le type d'aménagement proposé ainsi qu'éventuellement les dysfonctionnements (techniques ou réglementaires) rencontrés sur le parcours

Les fiches opérationnelles permettront de détailler de façon explicite les modalités d'opération. Elles pourront notamment renseigner :

- le nom et la localisation de l'opération (plan),
- La maîtrise d'ouvrage de l'opération en fonction des critères définis et du gestionnaire de voirie,
- le contexte de l'opération (identification des points durs, etc...),
- la description de l'opération et ses propositions d'aménagement (coupe de la voirie envisagée, type d'aménagement à mettre en place),
- les problématiques foncières,
- l'estimation du coût de l'opération (coût Saint-Pierre et Miquelon),
- les partenaires techniques et financiers de l'opération,
- le financement de l'opération, le phasage proposé,
- les indicateurs d'évaluation et de résultats de l'opération,
- Le cas échéant les études spécifiques complémentaires à mener.

Ces fiches devront permettre ensuite d'entreprendre les études de faisabilité par opération.

Les fiches seront remises sous forme de rapport et sur support informatique modifiable. (.DOC et .PDF)

Une présentation complémentaire synthétique sous format PowerPoint sera appréciée.

Livrables (a minima)

- une cartographie au 1/5000ème (fond cadastral) présentant le Schéma Directeur Cyclable,
- un argumentaire détaillé des partis pris proposés sur la hiérarchisation du réseau, les types d'aménagements par rue, le choix des lieux desservis, la sécurisation des déplacements vélo, le développement du transfert modal, l'amélioration de l'accessibilité des pôles d'activités générateurs de déplacements vélo,
- La cohérence et l'adaptation au vu des règles d'urbanisme en place,
- une cartographie au 1/5000ème (fond cadastral) de jalonnement et de la signalisation à mettre en place,
- Un argumentaire détaillé des partis pris proposés dans le positionnement et les types de jalonnement et de signalétique,
- Une description des principes d'aménagements proposés par voies (sous forme de fiche opérationnelle),
- Une cartographie au 1/5000ème (fond cadastral) des installations de stationnement vélo,
- Un argumentaire détaillé des partis pris proposés dans le positionnement et les types d'installation de stationnement vélo,
- Une évaluation des coûts d'investissements globaux pour la mise en œuvre du schéma directeur cyclable et un chiffrage des coûts pour chaque aménagement, avec un phasage.

Phase 3: Proposition d'un plan de communication

Un plan de communication adapté au contexte local devra être proposé par le prestataire pour informer et sensibiliser:

- les différents publics aux avantages qu'offre la pratique du vélo et enlever les obstacles identifiés à l'usage du vélo,
- les dirigeants des pôles d'activités générateurs de flux à l'usage du vélo,
- les usagers du vélo aux bons comportements nécessaires et aux équipements de sécurité,
- Les autres usagers de la route au bon comportement à adopter face au développement du vélo et d'aménagements sur le territoire.

Le plan de communication sera présenté avec les éléments suivants :

- une présentation d'outils de communication adaptés aux différents besoins et publics cibles énoncés ci-dessus, en lien avec des grands événements (fête du vélo, semaine du développement durable, journée sans voiture ...).
- une planification des campagnes de communication à réaliser parallèlement à la mise en œuvre du schéma directeur cyclable,

Livrables (a minima)

Rapport reprenant le plan de communication définitif

Document final :

Le titulaire remettra, sous la forme de documents reliés :

- un rapport final contenant l'ensemble des documents d'étape dans leur version définitive.
- Le même rapport sous une forme synthétique et non technique destiné à une diffusion plus large à l'information de la population.

Chacun de ces documents devra être illustré par des représentations graphiques (plans, cartes, schémas, photos) nécessaires à une bonne compréhension par le public auquel il est destiné.

Ces rapports seront fournis sur support numérique ainsi que papier au format A4, en 4 exemplaires dont un reproductible. Les documents cartographiques dont l'échelle nécessite un format supérieur au A4 seront pliés au format A4 et annexés dans une pochette. Le titulaire remettra également une copie de l'ensemble des documents sur CD-Rom ou clé USB.

Le Schéma Directeur Cyclable devra bien évidemment être intégré au SIG, sous format SHAPE (ESRI).

Associations, concertation et participation des acteurs du territoire

Pour que le diagnostic, le scénario et les actions soient adoptés, l'ensemble des acteurs devront être associés pour que tous se sentent impliqués par l'étude. Aussi bien les associations cyclistes, les usagers – non-usagers, les professionnels du vélo, les associations en lien avec le vélo et les mobilités douces devront être interrogés durant la phase de diagnostic.

Au cours de sa mission, le prestataire sera amené à rencontrer les différents acteurs de la vie associative et usagers des aménagements cyclables existants. Tout au long de la démarche, le prestataire devra donc s'impliquer dans la préparation des réunions et animer techniquement les principales rencontres. Il mettra des moyens techniques et intellectuels pour réaliser une approche pédagogique adaptée aux différents publics (élus, usagers, publics, partenaires, citoyens...).

L'organisation de la concertation reste sous l'entière responsabilité du maître d'ouvrage. Les rencontres effectuées au cours de la mission sont comprises dans l'offre remise par le titulaire (phase 1), elles ne pourront donner lieu à une rémunération supplémentaire.

Pour chacune de ces réunions, le prestataire préparera les supports de présentation adéquats et rédigera un compte-rendu de la réunion à soumettre à la validation du Maître d'Ouvrage.

Les documents devront être transmis, 8 jours avant les réunions, afin que les services aient le temps d'en prendre connaissance et de demander d'éventuelles modifications avant leurs présentations à des tiers.

Il est demandé de la part du prestataire :

- Une proposition de la méthodologie de travail pour l'organisation de l'élaboration du schéma directeur cyclable (réunions de travail, réunions élargies, réunions publiques, enquête publiques, sortie de terrain, ... etc.)

Le maître d'ouvrage se réserve la propriété intellectuelle de l'étude.

Documents et études mis à disposition du prestataire

- étude SETEC
- plan projet voie verte 2011
- plan des routes de l'archipel par gestionnaires
- STAU (lien internet)