

SYDEL PAYS CŒUR D'HERAULT

Siège administratif

18, avenue Raymond Lacombe
34 800 Clermont l'Hérault

Siège technique

1, rue du Moulin à huile
Ecoparc du Cœur d'Hérault -
La Garrigue - 34 725
St André de Sangonis

Marché public de prestations intellectuelles

ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DU PAYS CŒUR D'HERAULT

Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)

Décembre 2018

Sommaire du Cahier des Charges

Article 1/ Préambule du projet de schéma directeur cyclable

1. L'objet du schéma directeur cyclable du Pays Cœur d'Hérault
2. Travaux engagés sur la mobilité

Article 2/ Présentation du contexte général du projet

1. Le contexte territorial
2. Les études réalisées

Article 3/ Le contenu du schéma directeur cyclable

1. Phase 1 : réalisation du diagnostic stratégique
2. Phase 2 : réalisation de la stratégie du schéma directeur cyclable
3. Phase 3 : déclinaison opérationnelle des objectifs sous forme de fiches opérationnelles
4. Action transversale : animation, concertation et communication

Article 4/ Gouvernance décisionnelle, calendrier

1. Organisation de la gouvernance
2. Les réunions
3. L'échéancier

Article 5/ Modalités d'exercice de la mission, les rendus

1. Modalités de restitutions
2. Livrables
3. Modalités de présentation des documents
4. Modalité de préparation technique des réunions

Article 1/ Préambule du projet de schéma directeur cyclable

1. L'objet du schéma directeur cyclable du Pays Cœur d'Hérault

Le schéma directeur cyclable est élaboré par le Syndicat de Développement Local (SYDEL) du Pays Cœur d'Hérault, qui en est le maître d'ouvrage.

Ce schéma s'inscrit dans la Charte de développement du Cœur d'Hérault 2014-2025, défi 6 : « Urbanisme, logement, mobilité », objectif 6.4 « Structurer une mobilité interne au territoire, au service des citoyens ».

Il s'inscrit également dans la logique du Contrat de Plan Etat-Région volet Mobilité Multimodale, thématique 1.4 « Opérations vélo-routes – voies vertes », ainsi que dans le Contrat de Ruralité passé entre l'Etat, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et les trois communautés de communes constituantes du Pays Cœur d'Hérault le 5 janvier 2017, thématique 4 liée à la mobilité et l'accessibilité des habitants, objectif « améliorer les conditions de mobilité interne au territoire et pour tous types de déplacements ». Il s'inscrit enfin dans le plan départemental vélo de l'Hérault.

De part sa situation géographique, sa structuration territoriale et urbaine, et de sa croissance démographique, le Pays Cœur d'Hérault est un territoire aux nombreux enjeux de mobilité. Elle est appréhendée de manière transversale, et vue comme levier d'action et de développement au centre de plusieurs réflexions stratégiques :

- dans le **Schéma de Cohérence Territoriale** (SCoT) en cours d'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- dans le **Plan Climat-Air-Energie Territorial** (PCAET) approuvé en novembre 2018
- dans le **Schéma de mobilité 2015-2025** du Cœur d'Hérault approuvé en 2015

Les éléments ressortant du Schéma de mobilité ont mis en évidence que la mobilité douce, en particulier l'usage du vélo, présente des potentiels de développement réels. Les collectivités ont entrepris la réalisation de projets et d'autres sont prévus à court et moyen terme.

Il est maintenant impératif de se doter d'une vision cohérente globale sur le mode de mobilité cyclable en termes de continuité de réseau et d'infrastructures notamment.

Ainsi, les enjeux de la démarche sont les suivants :

1. Construire une stratégie d'aménagement du réseau cyclable pour le Cœur d'Hérault
2. Développer les aménagements cyclables sécurisés et continus (continuité à différentes échelles territoriales : Région, Département, Pays Cœur d'Hérault, Communautés de communes et communes.
3. Développer la pratique cyclable auprès des actifs résidents à proximité de leur lieu de travail ainsi que publics touristiques.
4. Assurer l'intermodalité vélo/transports collectifs afin de développer ces deux pratiques et assurer un report modal.
5. Développer l'information et la communication permettant de répondre aux attentes des usagers.

Notre objectif est donc de nous appuyer sur une étude précise adaptée et pertinente pour notre territoire.

2. Travaux engagés sur la mobilité

a. L'étude mobilité du Pays Cœur d'Hérault

Le SYDEL du Pays Cœur d'Hérault a décidé en 2014 d'élaborer une étude mobilité à l'échelle du territoire. Cette étude est composée d'un diagnostic, d'un plan d'action et d'un programme opérationnel.

Livret 1 : l'étude mobilité

La stratégie adoptée est organisée autour de 6 objectifs ;

1. Organiser le territoire, pour répondre aux besoins et pratiques de déplacement
2. Développer l'information, la communication et la gouvernance autour de la mobilité durable
3. S'appuyer sur le réseau viaire pour faciliter les autres modes de déplacements
4. Améliorer la desserte du territoire en transports Collectifs
5. Développer la pratique des modes actifs
6. Faire du stationnement un véritable levier en matière de mobilité durable ;

Ces 6 objectifs sont eux-mêmes déclinés en 22 actions (cf. annexe1), élaborées lors de réunions de concertation avec les acteurs et les habitants du territoire.

Livret 2 : le plan d'actions 2015-2025

Le plan d'actions recouvre donc les 22 actions présentées sous forme de fiches synthèses. Un indice de faisabilité permet également d'évaluer le degré de difficulté de mise en œuvre de chaque action. Cet indice est un outil stratégique. Il apporte une approche pré-opérationnelle au document. Le plan d'actions est ensuite décliné en 3 programmes opérationnels pluriannuels :

Le premier établit pour 4 ans (2016-2019), les deuxième et troisième sur les périodes 2020-2022 et 2023-2025.

Livret 3 : le programme opérationnel 2016-2019

Le livret 3 constitue la première tranche du programme opérationnel pour la période 2016-2019. Celui-ci répertorie les opérations actées et envisagées s'inscrivant dans le cadre des 22 actions. Ces projets sont détaillés par des fiches opérations co-rédigées avec les maîtres d'ouvrages concernés.

Le programme opérationnel permet donc de visualiser les projets prévus en lien avec la mobilité sur le territoire aux différentes échelles d'intervention (Conseil Départemental de l'Hérault, communautés de communes et communes). Cette vision permet d'impulser d'autres projets en cohérence avec la stratégie menée et ainsi évoluer dans un processus d'amélioration continue.

Les résultats obtenus montrent que les enjeux liés au développement des modes actifs et doux sont prédominants. D'où la nécessité de se munir d'un schéma cyclable.

b. **L'insertion du schéma directeur cyclable dans la stratégie territoriale ; le cas du SCoT et du PCAET**

Le Pays Cœur d'Hérault est maître d'ouvrage de deux documents stratégiques de planification : le SCoT et le PCAET.

Le Schéma de Cohérence Territoriale Pays Cœur d'Hérault

Le plan de mobilité cyclable pourra enrichir le SCoT en proposant une structuration territoriale des liaisons cyclables. Il permettra une articulation claire entre urbanisme et déplacements doux, en intégrant les enjeux inhérents au SCoT, tels que :

- Une utilisation économe de l'espace
- La maîtrise des besoins de déplacements et de circulation automobile
- Le respect de l'environnement et notamment la préservation de la qualité de l'air
- La préservation de la richesse des paysages et de la qualité des espaces urbains.

En outre, le développement des mobilités actives (vélo, marche à pied) représente un **enjeu de santé publique**. En effet, la diminution de l'utilisation du véhicule personnel engendre une diminution de la pollution. Deuxièmement, le report modal vers des modes de déplacements actifs amène à l'augmentation de l'activité physique/sportive des usagers.

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial du Pays Cœur d'Hérault

Le PCAET est un document de planification stratégique de développement durable qui a pour finalité la lutte contre le dérèglement climatique. Le Plan Climat comporte des objectifs chiffrés :

- Pour 2020 : les « 3x20 » de l'Union Européenne ; réduire de 20% les émissions de GES, réduire de 20% les consommations d'énergie et augmenter de 20% la part des énergies renouvelables dans l'énergie finale consommée.
- Pour 2050 : le facteur 4 ; diviser par 4 les émissions de GES du territoire (sur la base de 1990).

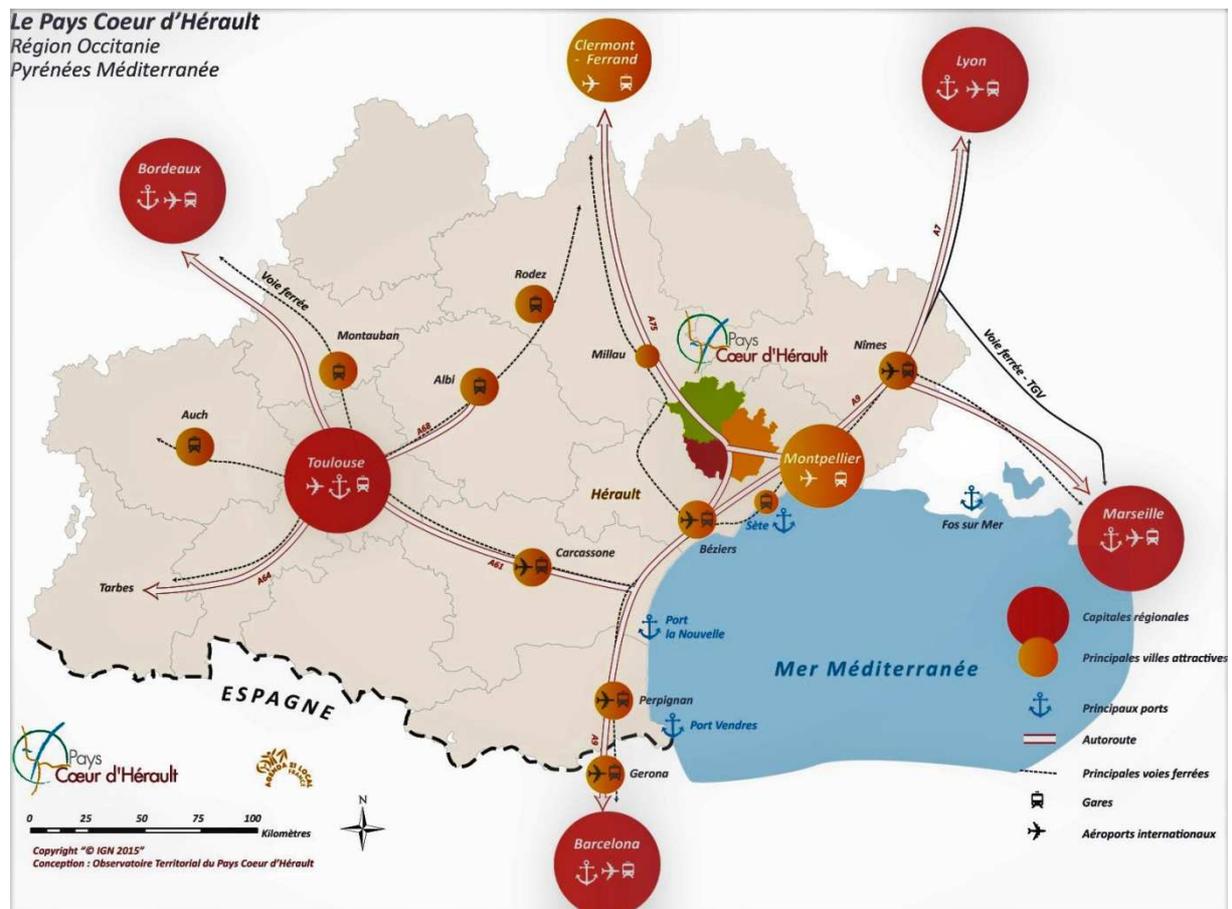
En 2015, la part du secteur du transport représente 43% de la consommation en énergie finale du territoire.

Un cadre stratégique développant le mode de déplacement cyclable est primordial pour le territoire afin de répondre aux problématiques de mobilité mais aussi d'environnement et de santé.

Article 2/ Présentation du contexte général du projet

1. Le contexte territorial

Le SYDEL du Pays Cœur d'Hérault est un territoire rural aux influences périurbaines marquées, mis en tension par de nouvelles proximités depuis l'ouverture de l'A75 vers Béziers (35 min) et de l'A750 vers Montpellier (25 min) (cf. carte ci-dessous).



Le SYDEL Pays Cœur d'Hérault englobe une population totale d'environ 78 875 habitants en 2015 pour 77 communes et une dynamique démographique de 2.3%/an entre 1999 et 2014.

Le territoire connaît une période de changement intense depuis quelques années. Ce changement se caractérise par le développement pavillonnaire des villages, des infrastructures qui traversent le territoire, des zones commerciales, et des zones artisanales qui se développent. Ce changement modifie la structure rurale paysagère de périurbanisation, favorisé par le rapprochement des agglomérations de Montpellier et Béziers depuis la création des autoroutes A75/A750. Le foncier disponible et moins coûteux que dans les agglomérations, a particulièrement accentué le phénomène de croissance.

Le territoire connaît également un profond changement démographique depuis les 30 dernières années. La population du Pays Cœur d'Hérault comptait 50 383 habitants en 1990, pour atteindre 69 277 habitants en 2008. En 2014, nous comptons près de 77 719 habitants.

Le territoire se structure autour de trois bourgs-centres :

- Clermont l'Hérault
- Gignac – Saint-André-de-Sangonis
- Lodève

Géographiquement, l'essentiel de la population du Pays, plus de 50.000 hab. sur 75.000, se concentre sur la moyenne vallée de l'Hérault, autour de Aniane-Gignac-St André de Sangonis, le Pouget, Canet, Paulhan et Clermont l'Hérault. Dans ce secteur, les petits villages n'existent presque plus. Cependant la dynamique démographique des pôles majeurs de Clermont l'Hérault et de Lodève est plus faible que celui de Gignac / Saint André de Sangonis.

La démographie continuera probablement de croître avec le développement de l'agglomération montpelliéraine au cours des prochaines années. Selon les différentes tendances, la population du Pays Cœur d'Hérault devrait même osciller entre 90 000 et 110 000 habitants vers 2030-2035.

La transformation du tissu urbain et la croissance démographique (tous deux liées au phénomène de périurbanisation) se sont traduites par une dépendance automobile forte.

Les enjeux économique, sociaux et environnementaux actuels (coût du carburant ; problématique de stationnement ; engorgement du réseau routier sur les déplacements pendulaires ; pollutions atmosphérique, sonore, visuelle...) nécessitent une réelle stratégie politique et opérationnelle à l'échelle du territoire.

La stratégie mobilité débutée en 2014 doit aujourd'hui se développer et apporter une analyse et des objectifs précis sur une alternative fondamentale : le développement des déplacements cyclables.

2. Les études déjà réalisées

Différentes études et documents ont été réalisés sur le territoire à l'échelle communale, supra communale, départementale ou régionale. Ces documents seront donc à prendre en compte dans l'élaboration du schéma cyclable.

a. Les documents à l'échelle du Pays Cœur d'Hérault

Le Schéma cyclable s'inscrit pleinement dans les cadres suivants :

- Les PLU des communes (dont certains sont en cours de révision)
- Les Plans de Gestion des Grands Sites (Salagou-Mourèze, Vallée du Salagou, Cirque de Navacelles, Saint Guilhem le Désert, gorge de l'Hérault) ayant réalisés des diagnostics mobilité et circulation douces ; le projet « escapades nature sans voiture » mettant en lien les 3 Grands Sites de France du Pays.
- Les études et contrats Bourgs Centres des communes de Gignac, St André de Sangonis, Clermont l'Hérault, Aniane, Le Pouget, Montarnaud, Canet, Paulhan, Lodeve, Aspiran et Saint Pargoire
- La Charte Agenda 21 de Pays (« Le Pays rêvé »)
- Le PCAET du Pays Cœur d'Hérault (2018)
- Le SCoT du Pays Cœur d'Hérault (diagnostic validé en mars 2018)

- Le Schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault
- Le diagnostic stratégique du devenir des anciennes voies ferrées du Pays cœur d'Hérault
- Le projet Valcordia du Conseil Départemental de l'Hérault (vision prospective du développement du Cœur d'Hérault).

b. Les documents à l'échelle départementale et régionale

Cette politique sera également élaborée dans le cadre de documents à plus grandes échelles tels que :

- Enquête « tronçon » réalisé par le Conseil Départemental ;
- Le Schéma Départemental Cyclable (2013-2018)
- Le Schéma Départemental de la Mobilité et des Déplacements
- Les documents régionaux en cours d'harmonisation : le Schéma Régional des Transports et des Communications (SRTC) ou le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable Equilibré du Territoire (SRADDET).
- Le label Accueil Vélo – Hérault tourisme

c. Les résultats de l'étude du schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault (livret 1)

Le diagnostic territorial révèle différents points importants à améliorer sur le territoire. Cependant, le Cœur d'Hérault dispose de nombreux avantages pouvant servir de leviers d'action à la pratique cyclable.

Synthèse :

Les points positifs sur le Cœur d'Hérault :

- Un Schéma Modes Doux du Conseil Départemental qui prévoit la réalisation d'itinéraires autour des collèges dans un périmètre de 3 km
- Un réseau viaire secondaire moins fréquenté qui pourrait servir de support au développement des modes doux
- Des délaissés ferroviaires qui représentent des potentialités de développement
- Une prise en compte des modes doux sur les sites touristiques au travers de chemins de randonnées et de promenade

Les points de dysfonctionnement à soulever pour limiter la trop grande dépendance du territoire à l'automobile :

- Un réseau modes doux trop orienté sur les déplacements des touristes et pas assez sur ceux des actifs
- Des itinéraires cyclables encore trop peu développés sur le territoire
- Des coupures naturelles et anthropiques qui complexifient les liaisons entre communes
- Un manque de stationnement et de jalonnement vélos notamment autour des pôles générateurs de déplacements
- Une absence de liaisons douces entre les sites touristiques
- Des problèmes de sécurité (réseaux existants et usages peu intégrés)
- Trop de connexion entre réseaux

D'autres points importants sont mis en exergue par l'étude mobilité :

- Le contexte géographique est très différent selon les secteurs du Pays Cœur d'Hérault. Au Nord, le territoire est particulièrement contraint par la topologie, ce qui peut freiner le développement des déplacements cyclables. A l'inverse, la topologie et la démographie sont favorables au développement cyclable dans la vallée de l'Hérault.
- L'étude mobilité fait ressortir que 8 500 actifs (26% des actifs du Cœur d'Hérault) principalement localisés au Sud du territoire résident à moins de 5 km de leur lieu de travail. Cela représente un bon potentiel de développement de l'usage du vélo.
- L'augmentation de la pratique cyclable est un levier d'action contre les problématiques du stationnement automobile identifiées sur notre territoire : saturation des espaces de stationnement en hyper-centre sur les trois pôles (Lodève, Clermont l'Hérault, Gignac/St André de Sangonis), conflits d'usage entre actifs et résidents, dispersion des aires de stationnements qui dégradent les sites touristiques.

La nécessité d'adopter un schéma directeur cyclable permettra aussi d'impliquer les acteurs du Cœur d'Hérault autour d'une approche commune et cohérente.

Article 3/ Le contenu du schéma directeur cyclable

Le schéma directeur cyclable se déclinera en trois grandes phases, auxquelles se rajoute une action transversale.

1. **Le diagnostic du territoire** comprenant l'étude technique du réseau cyclable actuel et l'identification des enjeux
2. **La stratégie pré-opérationnelle** de construction du schéma directeur cyclable
3. Réalisation d'un **programme pluriannuel partenarial d'investissement**.

L'action transversale concerne l'animation, la concertation et la communication menées tout au long de l'élaboration de l'étude. Se doter d'outils permettant de continuer cette action au-delà de l'élaboration du schéma et essentiel.

Phase 1 : réalisation du diagnostic stratégique

a. Elaboration du diagnostic

La première phase concernera la réalisation d'un diagnostic des infrastructures et pratiques cyclables sur le Pays Cœur d'Hérault.

Ce diagnostic s'appuiera sur l'intégration, la synthétisation et l'analyse de l'étude mobilité du Pays Cœur d'Hérault permettant de soulever les différents enjeux sur la pratique cyclable au sein du territoire, ainsi que des autres documents stratégiques cités précédemment.

Une enquête auprès des différents organismes associés sera également réalisée (auprès du Région, Conseil Départemental, collectivités voisines et membres du Pays, entreprises, associations, etc.). Afin de compléter ces travaux, il faut envisager un travail de terrain et d'observation.

Le diagnostic permettra d'établir un état des lieux de la situation actuelle du réseau cyclable, nécessairement à minima les éléments suivants :

- Une évaluation du territoire et de ses contraintes (reliefs, coupures naturelles) et un repérage des points dangereux et des potentiels (les points durs)
- Une évaluation des aménagements existants (offres d'itinéraires, possibilités de rabattement vers un autre moyen de transport, sécurité, continuités/coupures, intersections, qualité du revêtement, signalisation, jalonnement), ainsi que des projets futurs
- Une étude concernant l'accidentologie, l'insécurité et le sentiment d'insécurité des usagers
- Un inventaire des services dédiés aux modes doux : emplacements de stationnement, location (vélo, vélos à assistance électrique)
- Une analyse des pôles à desservir et / ou générateurs de trafic (administration et services, entreprises, centres commerciaux...)

Une enquête ou sondage sur les besoins des usagers (piétons et cyclistes) et leurs pratiques actuelles (différents types d'utilisateurs, itinéraires empruntés, difficultés rencontrées...) ainsi que sur le comportement des non-usagers pourra être envisagé pour compléter le diagnostic, avec un public cible.

b. Identification des enjeux

Le diagnostic permettra l'identification et la formulation d'enjeux à différentes échelles. Le bureau d'études procédera à la hiérarchisation des enjeux sur le territoire, en fonction de leur priorité.

Phase 2 : réalisation de la stratégie pré-opérationnelle du schéma directeur cyclable

Cette phase consiste à construire le projet de schéma directeur cyclable du Cœur d'Hérault à partir de plusieurs scénarii, décliné en fonction de plusieurs échelles (communale, intercommunale, Pays, continuité avec les réseaux des territoires voisins...). Ce projet s'appuiera sur les enjeux identifiés dans le diagnostic, tout en prenant en considération les projets en cours de réalisation.

Les élus seront concertés afin de se positionner sur les différentes propositions apportées pour répondre aux objectifs du projet cyclable.

Pour procéder à la réalisation du schéma directeur cyclable, le prestataire devra construire une stratégie pré-opérationnelle cyclable répondant aux objectifs suivants :

- Assurer des aménagements cyclables sécurisés et continus (continuité des projets cyclables à différentes échelles)
- Développer la pratique cyclable, notamment auprès des actifs résident à proximité de leur lieu de travail, mais également des itinéraires cyclables touristiques
- Assurer l'intermodalité vélo/transports collectifs/piéton/voiture pour favoriser un report modal
- Intégrer les nouvelles possibilités du Code de la route pour une intégration de la pratique des modes doux à l'intérieur des agglomérations (« Zone 30 »,...)
- Développer une information et communication permettant de répondre aux attentes des usagers et des aménageurs
- Différencier les circuits selon les usages : quotidien, loisirs, etc.

La stratégie pré-opérationnelle s'articulera avec le SCoT et le PLUi de la Communauté de communes du Lodévois et Larzac, ainsi qu'avec certains PLU et Contrats Bourgs Centres. De plus, le schéma directeur cyclable devra être en cohérence avec les grands projets structurants du territoire en matière d'économie et d'habitat.

Les phases 1 et 2 seront reportées sur des documents graphiques de synthèse dont voici ci-dessous une proposition :

- Cartes de réseau viaire et de sa hiérarchisation
- Cartes des aménagements cyclables et de tous autres éléments utiles à la circulation cyclable (projet du département, des communes, etc.) à l'échelle du Pays et en connexion avec les territoires limitrophes ;

- Carte des pôles générateurs de déplacement et de mobilité
- Carte du trafic cyclable et des infrastructures/équipements dédiés à cette pratique
- Carte des accidents de vélos, cyclomoteurs et piétons, mettant en relief les axes et localisations « dangereux » ou potentiellement zones de conflits entre les usagers.
- Carte de synthèse de dysfonctionnement (les discontinuités entre deux voies cyclables, carrefours complexes, stationnement manquant, etc.).
- Carte des projets à l'étude ou programmés
- Autres cartes en fonction des enjeux de l'étude

L'échelle de dessin se fera en fonction de l'objectif affirmé. Les échelles proposées sont les suivantes :

- **1/10 000ème commune**
- **1/25 000ème EPCI**
- **1/50 000ème Pays**

Phase 3 : Réalisation d'un programme pluriannuel partenarial d'investissement

L'objectif de la phase 3 du Schéma Directeur Cyclable est de décliner sous forme de fiches opérationnelles les orientations déterminées lors des deux phases précédentes. Le programme d'investissement est établi de manière triennale, afin de correspondre au PPI (Plan Prévisionnel d'Investissement) des collectivités partenaires engagées dans le schéma. Ces fiches devront être hiérarchisées avec les partenaires et priorisées, afin de dégager des opérations à réalisation à court terme (de 0 à 3 ans) et à moyen terme (de 3 à 6 ans). Des opérations de long terme pourront être identifiées, mais ne feront pas l'objet d'un traitement et d'une instruction fine comme il sera fait pour les opérations de courts et de moyens termes.

Les fiches opérationnelles permettront de détailler de façon explicite les modalités d'opération en renseignant notamment :

- Le nom de l'opération
- La localisation de l'opération
- Le contexte de l'opération (identification des points durs, etc.)
- Les objectifs
- La description de l'opération
- Le coût de l'opération
- Les partenaires techniques de l'opération
- Les partenaires financiers de l'opération
- Le financement de l'opération
- Le phasage proposé
- Les indicateurs d'évaluation et de résultat de l'opération

Nous attirons l'attention de prestataire retenu, afin que ces opérations soient phasées pour créer un programme opérationnel pluriannuel. Il s'agira pour les collectivités signataires d'un engagement de la collectivité Maître d'Ouvrage à réaliser ces travaux.

4. Action transversale : animation, concertation et communication

a. L'animation et la concertation

Tout au long de la démarche, le prestataire devra s'impliquer dans la préparation des réunions et animer techniquement les principales réunions, séminaires et les rencontres, et utiliser une approche pédagogique adaptée aux différents publics (élus, privés, publics, partenaires, citoyens...).

L'organisation de la concertation reste sous l'entière responsabilité du maître d'ouvrage qui pourra prendre toute initiative afin d'améliorer les modalités définies. Cependant, il est attendu 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, ateliers de production, etc.)
- Une proposition des modalités de concertation pour enrichir la réflexion et amener à la décision, sous forme par exemple d'ateliers participatifs.

b. La communication

Afin de pouvoir mettre en œuvre pleinement le plan de mobilité cyclable, il est attendu du prestataire l'élaboration d'un plan de communication qui sera présenté au comité de pilotage de l'étude.

Il s'agira de communiquer sur les actions opérationnelles du plan de mobilité cyclable mais également d'encourager et favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement. Ainsi, il faut que les citoyens et usagers (avérés ou potentiels) puissent prendre connaissance des infrastructures et des moyens mis à leur disposition. Le Conseil de Développement du Pays Cœur d'Hérault pourra être sollicité pour cette partie de l'étude.

La maîtrise d'ouvrage se chargera de la mise en œuvre du plan de communication (outils, supports, démarches, etc.). Le prestataire apportera son concours sur les contenus (cartographie, photos, données, commentaires, etc.).

Article 4/ Gouvernance décisionnelle, calendrier

1. Organisation de la gouvernance

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le SYDEL du Pays Cœur d'Hérault. La maîtrise d'œuvre de la réalisation de l'étude sera prise en charge par un prestataire mandaté.

a. La maîtrise d'ouvrage

Les élus référents sont :

Louis Villaret, Président du SYDEL du Pays Cœur d'Hérault et de la Communauté de commune de la Vallée de l'Hérault

Nicole Morere, Présidente de la Commission « Aménagement » du Pays

Les référents techniques sont :

Thierry Laniesse, directeur du SYDEL Pays Cœur d'Hérault

Vincent Salignac, responsable du pôle aménagement du territoire, chef de projet SCoT

Candice Hilbert, assistante d'étude aménagement et urbanisme, chargée du suivi du schéma directeur cyclable.

b. Les instances de pilotage

Le Comité technique se compose des techniciens du Pays en charge de l'aménagement, d'un référent mobilité par communauté de communes et communes le cas échéant. Il sera chargé d'examiner les rapports et documents en amont des comités de pilotage.

Le Comité de pilotage se compose des élus membres de la commission aménagement du territoire et du SCoT (bureau), ainsi que des référents du comité technique. Les partenaires suivants seront également conviés :

- Conseil de développement du Pays Cœur d'Hérault
- Conseil Départemental (Direction de l'Aménagement du Territoire, Pôle Mobilité)
- Conseil Régional
- Etat (DDTM)
- ADEME - CEREMA
- Chambres consulaires (CCI, CM)
- CAUE
- SMGS et Grand Site de Navacelles
- Associations locales impliquées
- Structures en charge de publics spécifiques

Le Comité de pilotage assurera la validation de chaque phase de l'étude.

Le Comité syndical du SYDEL Pays Cœur d'Hérault assurera la validation finale de l'étude.

La composition des différents comités techniques et de pilotage est susceptible d'évoluer pour s'adapter au mieux au déroulement de l'étude.

Le prestataire pourra émettre un avis sur l'organisation de ces comités, leur implication et leur composition pour chaque phase du projet.

Il est important de noter que les modalités d'exercice de cette gouvernance « Mobilité Cyclable » seront prolongées au-delà de la réalisation de ce schéma, avec pour ambition de mettre en œuvre le schéma, d'accompagner les collectivités, de sensibiliser les citoyens et usagers, et d'évaluer les résultats tous les 3 ans.

2. Les réunions

Ces éléments devront être précisés dans la méthodologie proposée par le candidat. Chaque phase fera l'objet d'une réunion de validation du comité technique et du comité de pilotage.

Des ateliers de productions devront être réalisés à partir des études, schémas et bases de données fournis par la maîtrise d'ouvrage, et des travaux effectués par le bureau d'étude.

Les invités de ces ateliers seront des élus, des membres du conseil de développement, des techniciens des Communautés de communes et des collectivités extérieures au territoire, des partenaires institutionnels et des associations.

3. L'échéancier proposé

Phase 1 : diagnostic

Phase 2 : élaboration du Schéma cyclable

⇒ entre 2 et 3 mois pour la phase 1 et 2

Phase 3 : réalisation d'un programme opérationnel

⇒ entre 3 à 4 mois /

Validation du Schéma pour Juin 2019

Nombres de réunions demandées par la maîtrise d'ouvrage pour chaque phase de réalisation de l'étude :

Le nombre de réunions indiqué représente le seuil minimal de réunions en matière d'instances de validation, d'ateliers de concertation et de réunions publiques. La maîtrise d'ouvrage attend du prestataire qu'il s'appuie sur ce chiffre global pour proposer sa méthodologie de réalisation de l'étude.

Il est à noter que le chiffre ci-dessous ne précise pas les rencontres bilatérales entre prestataire et chef de projet du Pays, qui se feront autant que de besoin.

Ainsi, la maîtrise d'ouvrage attend à minima 15 réunions :

- 1 comité technique et 1 comité de pilotage par phase
- 6 ateliers de production durant l'élaboration du schéma cyclable
- 2 ateliers participatifs avec la population et le Conseil de Développement du Pays Cœur d'Hérault
- 1 validation en comité syndical

Article 5/ Modalités d'exercice de la mission, les rendus

1. Modalité de restitution

La nature des modes de restitution intermédiaires et finaux seront à définir en concertation avec le comité de pilotage. Le prestataire rédigera et transmettra les comptes rendus et procès verbaux des réunions et groupes de travail auxquels il aura participé.

Pour le bon déroulement des réunions et séances de travail, le prestataire sera chargé de transmettre à la maîtrise d'ouvrage, dans les délais nécessaires à leur diffusion auprès des élus et partenaires :

- Au préalable un document de séance présentant les points qui seront évoqués en réunion et /ou les projets de rendus, au moins 10 jours avant la séance.
- A l'issue, le compte rendu / procès verbal de la réunion où il figurera une synthèse des éléments présentés (sous huitaine).

La maîtrise d'ouvrage diffusera ces éléments auprès des personnes concernées après chaque réunion. Leur reproduction et diffusion seront assurées par le maître d'ouvrage ainsi que les convocations aux réunions. Dès lors, le prestataire devra s'assurer du format du fichier transmis, afin que ce dernier soit aisément utilisé.

2. Livrables

Les documents (sous support informatique) seront propriété du maître d'ouvrage. Le prestataire remettra pour chaque phase, conformément aux étapes d'élaboration, les documents au format numérique au plus tard 10 jours avant la présentation en comité de pilotage et comité syndical. La maîtrise d'ouvrage sera exigeante quant à la qualité des rendus.

3. Modalité de présentation des documents

Les documents et autres supports de présentation (diaporama, cartes, schémas, blocs diagrammes, panneaux, livrets, vidéo-projection, etc.) devront être dynamiques, pédagogiques afin d'alimenter les échanges et travaux des réunions. Dès lors, ceux-ci devront être lisibles, synthétiques et illustrés.

La maîtrise d'ouvrage apportera une attention particulière à la qualité du rendu cartographique produit par le prestataire, tant au niveau thématique, opérationnel que stratégique.

4. Modalité de préparation technique des réunions

a. Les données et couches SIG

Grâce à l'observatoire territorial du Pays Cœur d'Hérault et aux relations partenariales de ce dernier avec les services SIG des Communautés de communes le composant, le Pays a capitalisé de la donnée et des couches SIG qui seront remises au prestataire retenu.

Parmi lesquelles :

- Le RGE : BDTopo, BDParcellaire, BDAadresse et BDOrtho (2009)
- Orthophotographie de 2015
- Photo aérienne ancienne ortho-rectifiée de 1946 et 1996
- La couche Potentiel Agronomique des Sols 2014
- Le Scan 25
- BD Occsol 1996, 2009 et diachronique
- La couche Occsol 2015 (SCoT)
- Autres bases de données en fonction des besoins et des disponibilités

b. Les données et couches SIG qui seront produites

Les documents et cartes devront permettre la superposition des couches d'information thématiques sur les mêmes fonds. Ils devront être reproductibles et compatibles avec les outils informatiques du maître d'ouvrage. Pour les secteurs et thématiques à enjeux, les données produites le seront sur la base de la BD Parcellaire ou à défaut de l'orthophotographie la plus récente et la plus précise.

La maîtrise d'ouvrage attend du prestataire une restitution des données et de la cartographie sous les formats suivants :

- Les données d'informations géographiques : la restitution se fera sous un format d'échange courant (SHAPE). Les données devront être livrées dans un système de projection unique, identique à celui du maître d'ouvrage à savoir en RGF93-Lamber93 (code epsg : 2154). Le prestataire devra détailler le niveau de précision de la donnée ainsi que sa généalogie (numérisation sur la BD Parcellaire, le Scan 25, levé GPS...).
- Les données alphanumériques seront livrées dans un format structuré et de type Access, Excel ou csv.
- Cartographie : restitution des images sous un format courant (ex : PDF, JPG) + DAO (format illustrator compatible avec la version du maître d'ouvrage). L'intégralité des données traitées DAO devra avoir son équivalent au format SIG
- Données bureautiques : format Word et Powerpoint, ou libre office.
- Les métadonnées devront être conformes aux exigences de la Directive Européenne INSPIRE (ISO 19115). Elles seront fournies au format XML.

Le prestataire remettra en fin de mission la photothèque du schéma ayant été produite dans le cadre du présent marché. Le format des photos est de préférence JPG ou TIFF.

c. Utilisation des résultats – confidentialité

Le prestataire se reconnaît tenu au secret et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations, études et décisions dont il aura connaissance au cours de l'exécution de la mission. Il s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documentation à des tiers sans l'accord préalable du maître d'ouvrage. Toutes les études et documents produits en exécution de la présente mission seront propriété exclusive du maître d'ouvrage.

Les couches SIG et données remises au prestataire pour la bonne exécution de la mission de réalisation du schéma cyclable ne pourront être utilisées à d'autres fins.