

Marché public de service

Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)

Objet du marché

Assistance à maîtrise d’ouvrage pour l’élaboration du schéma directeur « vélo » de la Communauté de Communes du Plateau Picard

*Pouvoir adjudicateur*

Communauté de Communes du Plateau picard

*Titulaire*

*Date du marché*

*Montant du marché*

*Imputation budgétaire*

*Opération N°*

*Ordonnateur*

M. le président de la Communauté de Communes du Plateau picard

*Comptable public signataire des paiements :*

Mme la trésorière de Saint-Just-en-Chaussée

*Personne habilitée à donner les renseignements*

Olivier Juchtzer, directeur général adjoint en charge de la mobilité  
o.juchtzer@cc-plateaupicard.fr

*Le présent CCTP comporte 10 feuillets numérotés de 1 à 10.*

# CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET CONTEXTE

* 1. **OBJET DU MARCHÉ**

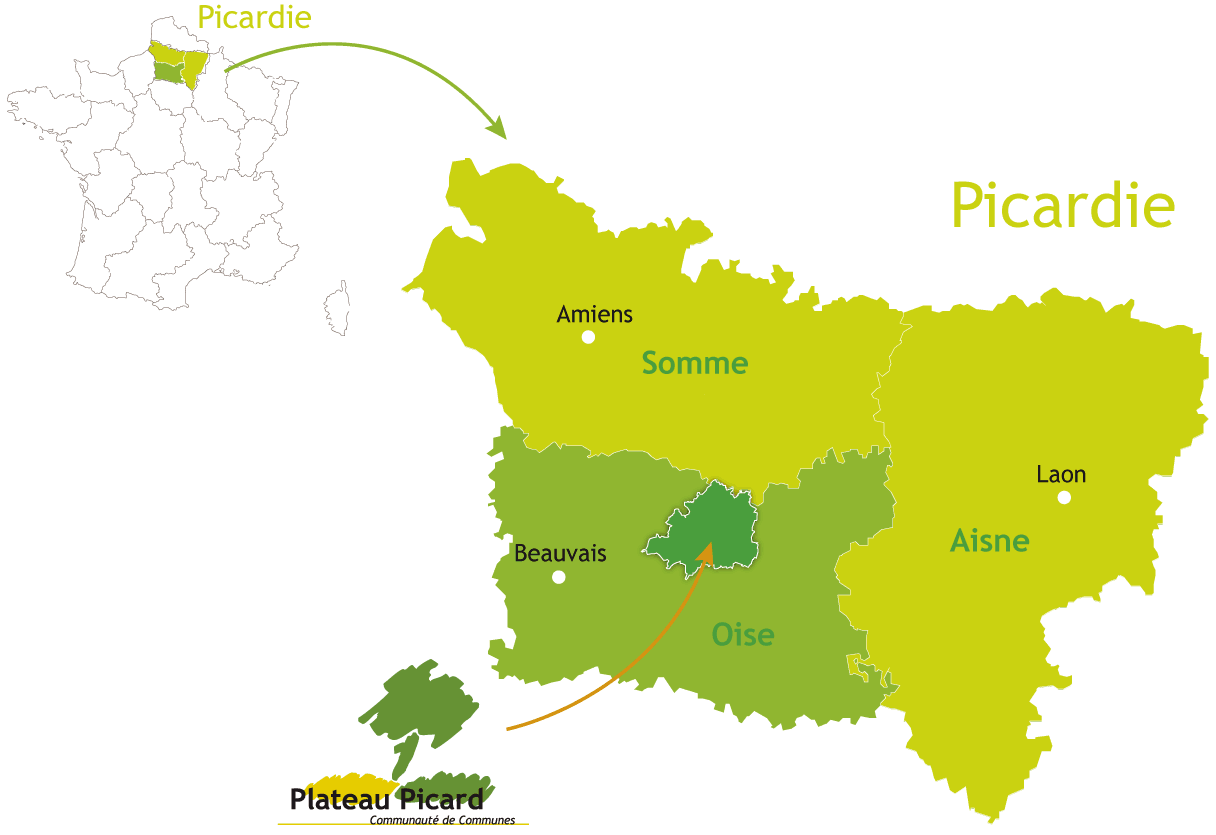
Le présent marché a pour objet la réalisation d'une étude globale sur la pratique actuelle et potentielle du vélo dans le territoire du Plateau Picard. Sa finalité est l'élaboration d'un schéma directeur intégrant l’ensemble des actions à réaliser pour développer l’usage du vélo. Il comprendra notamment un diagnostic initial, un programme pluriannuel d'investissement et un programme d’animations visant à favoriser l’usage du vélo. Ce document servira de socle à l'action de la collectivité pour le déploiement d'un réseau de pistes et d'aménagements cyclables à l'échelle du Plateau Picard. Des interconnexions avec les territoires voisins seront envisagées en fonction des opportunités.

Ce marché intervient dans le cadre d'une impulsion politique locale en faveur de cette pratique sur le territoire. Le schéma directeur vise à favoriser son usage, d'un point de vue utilitaire et d'y développer une « culture vélo».

Cette démarche s’inscrit plus globalement dans le cadre des incitations à développer la pratique des mobilités actives au niveau national, la Communauté de communes du Plateau Picard ayant candidaté avec succès à l’appel à projets AVELO 2 pour « développer le système vélo dans les territoires ».

* 1. **PÉRIMÈTRE DE L’ETUDE**

Le présent marché porte sur le territoire administratif de la communauté de communes du Plateau Picard, composée de 52 communes.



Bien que ce territoire soit précisément délimité, l'étude intégrera au mieux les réflexions et programmes existants ou en cours à des échelles plus larges (Syndicat Mixte Oise Plateau Picard, Département de l’Oise et Région Hauts de France)

* 1. **CONTEXTE GENERAL DU PROJET**

Avec une population de 30 000 habitants dans un territoire totalisant 430 km², le Plateau Picard se caractérise par son caractère peu dense, l’habitat étant essentiellement regroupé dans des bourgs souvent distants de plusieurs kilomètres les uns des autres. Le maillage territorial est principalement assuré par le réseau routier constitué de voies départementales et communales. La voiture individuelle est le mode de transport largement prédominant et 81,9% de la population de déplace en voiture pour se déplacer entre le domicile et le travail. Les déplacements domicile-travail à vélo roues ne représentent qu’une part de 1,4% contre 4% au niveau national.

Quelques lignes routières, régionales et départementales, desservent une partie des communes avec un rabattement vers Saint-Just-en-Chaussée et les villes voisines (Beauvais et Compiègne). Les temps de parcours et le cadencement limitent cependant fortement leur efficacité et leur fréquentation reste en conséquence très limitée.

Au centre du territoire, la ville de St Just-en-Chaussée, qui compte 6 000 habitants, est desservie par la voie ferrée Paris-Amiens qui connaît une fréquentation remarquable, particulièrement en direction de Paris, avec quelques 1400 voyageurs quotidiens.

Les commerces et services du territoire, ainsi qu’une bonne part des emplois, sont principalement concentrés à Saint-Just-en-Chaussée et en second lieu, à Maignelay-Montigny qui regroupe 2 700 habitants. Chacune de ces communes accueille un collège, un lycée agricole étant par ailleurs implanté dans la petite commune d’Airion, au sud du territoire.

En première intention, ces deux communes disposent d’une configuration favorable au développement des mobilités actives, tant pour les résidents locaux que pour les habitants des communes voisines pour les déplacements d’usage quotidien : travail, scolarité, commerces, services divers et intermodalité.

Les voies reliant les communes entre elles sont quasi-exclusivement utilisées par les véhicules motorisés et l’absence d’aménagement cyclables ne facilite pas leur usage par les vélos.

En dehors des pratiques sportives (vélo route, randonnée et VTT), l’usage du vélo est aujourd’hui principalement cantonné à de courtes distances, *intra-muros*, sur les voies destinées aux véhicules à moteur et sans aménagement particulier. Seules quelques voies de mobilités actives, à destination partagée entre les vélos et les piétons, ont été aménagées ponctuellement, sans connexion entre elles.

Au titre des projets, la communauté de communes a fait l’acquisition d’un ancien délaissé de voie ferrée traversant 8 communes, entre Dompierre, au nord du territoire, à Saint-Just en Chaussée, sur un linéaire de14 km. Cette acquisition sera suivie d’un aménagement en « voie verte » dédiée aux vélos et aux piétons. Cette voie constituera le socle d’une promotion touristique du territoire en organisant des cheminements et une orientation des usagers vers les sites et bâtiments remarquables du territoire.

**LA POLITIQUE DE MOBILITE**

La communauté de communes du Plateau Picard a engagé une politique volontariste pour faciliter la mobilité de ses habitants non motorisés, lutter contre l’autosolisme et favoriser l’usage des transports collectifs.

En 2012, un service de transport collectif à la demande, le TADAM! a été mis en place sur l’ensemble du territoire pour desservir toutes les communes en point d’origine, la ville de St Just et Maignelay Montigny, ainsi que les gares en service, en point de destination. Ce service a connu un succès relatif mais la configuration du territoire et la dispersion des besoins exprimés n’a pas permis l’efficience attendue.

Pour remplacer le service de transport collectif à la demande, le dispositif d’autostop à la demande, REZO POUCE, a été inauguré dans le territoire en 2018 et complété d’un service complémentaire expérimental, REZO SENIORS, un service de covoiturage solidaire et bénévole à destination des personnes de plus de 65 ans. Pour animer ce dispositif et renseigner les usagers et, plus largement, les habitants sur toute question relative à la mobilité, une référente mobilité est joignable aux heures de bureau par un numéro vert et par courriel. L’expérimentation ayant porté ses fruits, le service REZO SENIORS a été depuis adopté par d’autres territoires. Son succès incontestable, le nombre de passagers inscrits augmente constamment, demeure suspendu au volontarisme et au nombre des conducteurs solidaires que la communauté de communes peine à augmenter.

En 2021, dans le cadre de la Loi d’Orientation des Mobilités, la communauté de communes s’est positionnée comme Autorité Organisatrice de la Mobilité pour rester actrice dans ce domaine dans le ressort territorial et participer à la concertation que la Région Hauts-de-France organise pour réaliser le contrat opérationnel de mobilité. C’est dans cette dynamique que la communauté de communes du Plateau Picard a candidaté à l’appel à projets AVELO 2 pour stimuler et favoriser la pratique du vélo sur son territoire.

**LA FEUILLE DE ROUTE DU TERRITOIRE**

Pour formaliser les ambitions du territoire en début de mandat, une feuille de route est en cours d’élaboration. Elle s’appuie sur un diagnostic initial comportant les résultats d’une vaste enquête citoyenne, complétée d’un questionnaire à l’attention des élus, réalisés au printemps 2021. Au total, 630 citoyens ont répondu à la consultation et 79 élus au questionnaire.

Parmi les enseignements de cette démarche, il émerge une attente forte exprimée par les habitants d’avoir un territoire respectueux de l’environnement (niveau 2 sur le podium), aussi bien en termes de mobilité, de consommation ou encore de tourisme. En outre, 54,5% des habitants consultés aspirent à un mode de vie plus respectueux de l’environnement et 23% d’entre-deux déclarent se déplacer plus souvent à vélo depuis le début de la crise sanitaire et 60% associent les aménagements cyclables à leurs attentes en matière de mobilité, la desserte du territoire en offre de lignes routière apparaissant juste après, à hauteur de 46%.

**LE SCoT**

La communauté de communes du Plateau Picard est engagée depuis 2018 dans la réalisation d’un SCoT avec un territoire voisin, la communauté de communes de l’Oise Picarde.



Le territoire du SCoT couvre 104 communes et 51 000 habitants répartis sur une superficie de 835 km².

Le SCoT, en tant que document de planification à long terme en matière d’aménagement et d’urbanisme, vient accompagner les projets de développement portés par les collectivités du territoire, qu’il s’agisse de projets économiques, résidentiels, d’équipements, etc.

Porteur d’un projet de long terme pour le territoire de l’Oise Plateau Picard, il participe à l’atteinte des objectifs nationaux suivants :

1. Lutter contre le changement climatique et anticiper ses effets

La lutte contre les changements climatiques, par la limitation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), implique pour les territoires d’intégrer les critères de sobriété énergétique dans leurs choix de développement et d’aménagement. Ainsi, le SCoT contribue, par ses choix d’organisation spatiale, à la maîtrise de l’énergie, à la réduction des émissions de GES.

1. Enrayer la perte de biodiversité

La préservation de la biodiversité, qu’il s’agisse des espaces naturels remarquables (biotopes et espèces menacées), de la nature ordinaire, des espaces exploités par l’homme ou de la nature «en ville», implique dans le SCoT d’indentifier et de protéger durablement un réseau écologique intercommunal. Il est composé d’espaces de nature (réservoirs de biodiversité) reliés les uns aux autres par des connexions écologiques, constituant ainsi la Trame Verte et Bleue (TVB). Cette trame doit permettre d’offrir les conditions nécessaires à la pérennité de la biodiversité du territoire.

1. Limiter la consommation d’espace

L’espace constitue un bien commun et limité, une ressource pour la communauté, apportant des richesses économiques, des bénéfices écologiques et constitue le socle du cadre de vie (paysage, patrimoine, etc.). Les collectivités locales ont la pleine maîtrise de leur développement urbain. Lorsqu’un territoire fait le choix d’urbaniser les terres agricoles, il doit aujourd’hui être en mesure de le justifier et de démontrer que des alternatives ont été étudiées. Il s’agit en particulier d’intégrer des formes urbaines innovantes en matière de compacité, de densité, de matériaux, etc. et de privilégier la construction en renouvellement du tissu urbain existant (« construire la ville sur la ville »).

Le calendrier prévisionnel du SCoT prévoir l’élaboration du Projet d’Aménagement Stratégique et la définition de orientations et des objectifs au cours de l’année 2022.

Un **PCAET** est également en cours d’engagement dans le cadre du SMOPP.

**LE SCHEMA DEPARTEMENTAL DES CIRCULATIONS DOUCES DE L’OISE**

Réalisé par le Département en 2010, ce schéma vise à « favoriser le maillage concerté et cohérent de l’ensemble du territoire départemental tout en garantissant sa connexion avec les départements limitrophes. Le SDCD permet d’établir des priorités et dote le Département d’un outil d’ordonnancement des projets. La réalisation de ces projets repose en partie, sur la volonté et l’implication des collectivités locales. Aussi, le Département a souhaité mettre à leur disposition un outil technique : le guide technique des circulations douces, véritable référentiel des circulations douces. Cet outil est garant de la qualité des aménagements qui seront réalisés et doit permettre d’aider les porteurs de projet dans la définition et la concrétisation de leur projet ».

# CHAPITRE 2 – ÉLABORATION D’UN SCHÉMA DIRECTEUR « VELO »

* 1. **OBJECTIFS DE LA PRESTATION**

L'objet de l’étude est l'élaboration d'un schéma directeur couvrant l’ensemble des actions à mettre en œuvre pour faire émerger le « système vélo » propre au Plateau Picard : infrastructures, apaisement de la circulation, mise en place des services, stationnement vélos, apprentissage du vélo, incitation à la pratique, animation et communication, évaluation des politiques mises en œuvre, implication citoyenne, etc.

L’enjeu consistant, in fine, à augmenter la part modale du vélo.

**2.2 ORGANISATION DE LA GOUVERNANCE TERRITORIALE**

Le suivi de l’étude s'organisera à deux niveaux :

**1/** Le Comité de Pilotage, dont le rôle sera de porter la gouvernance stratégique du projet : il est constitué d’élus désignés au sein du conseil communautaire et assistés par les agents en charge du projet.

2/ Le Comité Technique, dont le rôle sera de préparer les réunions du Comité de Pilotage par l'examen de la faisabilité des actions à mettre en œuvre. La composition du Comité Technique pourra être à géométrie variable, en fonction des sujets à traiter.

La validation des différentes étapes de l’étude sera soumise à la Conférence des Maires, qui se réunit trois à quatre fois par an pour déterminer les orientations stratégiques du territoire.

**2.3 ÉTAT DES LIEUX/ DIAGNOSTIC TERRITORIAL**

La finalité de cette phase est l'établissement d'un diagnostic global des usages et de la politique cyclable sur le territoire du Plateau Picard. Ce diagnostic devra également mettre en lumière l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport et de mettre en cohérence ce schéma avec les projets cyclables existants ou prévus dans les territoires voisins : intercommunalités mais aussi liaisons potentielles avec le « schéma départemental des circulations douces ».

Pour ce faire, le prestataire devra :

* Prendre connaissance de la stratégie de planification territoriale (SRADDET, SCoT, PLU…) et de l'organisation du territoire en matière de mobilité, et y intégrer l’évolution des compétences suite à la loi d'orientation des mobilités.
* Établir un état des lieux des réflexions locales en matière de développement des mobilités actives, y compris en lien avec les territoires voisins,
* Recenser, identifier, cartographier et évaluer les aménagements cyclables existants ou à l’étude, selon les critères suivants :
* Les types d’aménagement (piste cyclable, bande cyclable, couloir bus-vélo, voie verte, double sens cyclable, zone 30, zone de rencontre, aire piétonne…,), définir pour chaque aménagement ses caractéristiques (largeur, type de séparateur, profil des voies…), la conformité avec les recommandations nationales, l’état (revêtement, marquage…) et leur kilométrage, les vitesses pratiquées, les trafics observés
* le traitement au niveau des intersections et des grands axes (visibilité, signalisation, vitesse pratiquée), les potentiels conflits d’usage
* Recenser et analyser les accidents impliquant des vélos survenus au cours des 5 dernières années sur l’ensemble du réseau,
* le confort des usagers : qualité des revêtements, signalétique, entretien
* les usages : rollers, piétons, 2 roues motorisés, VAE, circulation d’enfants, de groupes, fréquentation aux heures de pointe
* Réaliser l’état des coupures au déplacement à vélo (surfaciques et linéaires : voie ferrée, zone d’activités, voie à fort trafic, parcs et jardins interdits à la circulation des vélos…)
* Identifier et cartographier les points durs et les discontinuités du réseau actuel
* Localiser les équipements de stationnement de vélos
* Mener une enquête en ligne auprès des habitants et des usagers du vélo pour tirer parti de leurs retours d’expérience au regard des besoins, des équipements existants ou souhaités et des interactions avec les autres usagers de la voirie, complétée par des enquêtes « flash » sur le terrain
* Identifier, qualifier et estimer quantitativement les pôles à desservir et/ou générateurs de trafic (gares, centres commerciaux, équipements sportifs, établissements scolaires, zones d’activités…
* Une attention particulière sera portée aux établissements scolaires, le lycée et le centre de formation d’Airion, et les collèges de Maignelay-Montigny et Saint-Just-en-Chaussée, en particulier, qui présentent un enjeu spécifique d’usage du vélo.
* Hiérarchiser le réseau viaire territorial, en adéquation avec les fonctions que chaque voirie assure et identifier les potentiels d’aménagement et de mise en réseau :
* nouvelles zones à urbaniser
* chemins existants et à aménager
* travaux de voirie, sur l’espace public
* révision du schéma local/départemental/régional de véloroute – voie verte.

**Concertation**

Une phase de concertation avec la population permettra de présenter la démarche et les premiers éléments de diagnostic. Les attentes et les projections de la population seront pris en considération dans les différents scénarii proposés en phase d’élaboration du projet.

Durant cette phase de diagnostic et d’enjeux, un travail de concertation auprès des partenaires et des personnes ressources devra être mené sous la forme d’entretiens et de questionnaires, notamment auprès des acteurs locaux, des associations d’usagers, des gestionnaires et des services vélo.

**2.4 PRÉSENTATION DE *SCENARII* ET CHOIX STRATÉGIQUES**

La finalité de cette phase est de permettre aux élus de se positionner sur un scénario de schéma directeur sur la base de *scenarii* prenant en considération diverses dimensions à court, moyen et long terme.

**Créer un maillage hiérarchisé du réseau**

Le maillage pourra s'appuyer sur les différents types d’aménagements cyclables : piste cyclable, bande cyclable, Zone 30, zone de rencontre, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), double sens cyclables, chemins boisés, etc.

**Intégrer le jalonnement et la signalisation des aménagements :**

* *Le jalonnement permet de guider le cycliste vers des points importants du réseau (mairie, gare, quartiers …)*
* *la signalisation permet de mieux faire respecter les règles du code de la route (notamment en terme de priorité et de dépassement) et d'attirer l'attention de l'automobiliste.*

Le bureau d'études fera des propositions à ce niveau aussi bien sur les aménagements cyclables que les zones de circulation apaisée, les modifications éventuelles de plan de circulation.

**Le stationnement des cycles devra faire l'objet d'une attention toute particulière**. Il est en effet important pour le cycliste de pouvoir stationner son vélo à proximité immédiate de sa destination. Pour éviter le risque de vol, les équipements devront être le plus visible possible et le plus diversifié possible (arceaux, box, consigne…). Le bureau d’études identifiera donc, dans la proximité immédiate des axes cyclables proposés, des points de stationnement vélo (de préférence sur la chaussée en lieu et place de stationnement sur voirie), en visant les pôles stratégiques et les équipements importants susceptibles d’avoir une fréquentation à vélo élevée.

**Intégrer la politique des modes actifs dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme.**

Le schéma directeur définit une stratégie politique de développement de l’usage des modes actifs, visant un rééquilibrage modal en limitant l’usage de la voiture individuelle. Il ne doit pas se limiter à proposer des choses à faire « en plus » pour le vélo. Il doit également proposer des actions à mener pour réduire la priorité accordée à la voiture, notamment dans les lieux les plus sensibles (abords des établissements scolaires, centres-villes et centre-bourgs commerçants, zones accidentogènes…), notamment : réduction des vitesses, réduction du trafic, réduction du stationnement automobile ou du nombre de voies de circulations, ne plus « tolérer » le stationnement sur trottoirs, etc.

Il devra également faire des propositions pour intégrer la politique vélo dans les documents d'urbanisme, notamment à l'occasion de l’élaboration ou la révision d’un P.L.U. Le vélo doit être considéré comme des modes de déplacements alternatifs à la voiture et donc être pris en compte lors de tout nouveau projet d'urbanisme.

**Mettre en place des services vélos**

Plusieurs études ont confirmé l’intérêt des services vélos pour susciter rapidement et à moindre coût la pratique du vélo sur un territoire. Les services à étudier sont, notamment : les aides à l’achat, la location longue durée de vélos, le stationnement sécurisé intermodal, les ateliers d’autoréparation, les vélos-écoles, l’organisation d’une manifestation annelle type « Fête du vélo »…

Cette phase sera considérée comme finalisée par la remise d'une synthèse des différentes propositions de *scenarii.* Cette synthèse précisera également le scenario retenu, et les éléments qui auront motivé cette décision en comité de pilotage.

**2.5 FINALISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR ET DE L'ÉTUDE**

La finalité de cette phase est la rédaction du schéma directeur définitif des aménagements cyclables sur le territoire, véritable fil rouge de l'intervention de la collectivité à moyen terme, et la production d'un calendrier d'aménagements, d’interventions et d’animations.

**Inventorier et hiérarchiser les actions concrètes à mener**

Les orientations du schéma directeur cyclable fixeront un objectif de part modale du vélo à atteindre.

Un plan pluriannuelsera défini pour la mise en place de ces actions, avec les estimations de coûts et de planning correspondantes.

Le bureau d’études pourra accompagner la collectivité dans sa recherche de financements concernant la mise en œuvre opérationnelle du schéma cyclable.

Il est primordial d’aboutir à un schéma directeur le plus opérationnel possible. A cet effet, il peut être intéressant de déterminer les orientations générales à 10 ans mais également de disposer à court/moyen terme du plan d’actions à engager, avec les coûts précisés et la maîtrise d’ouvrage définie. Le vote par les élus du schéma et du plan pluriannuel d’investissement associé peut justement s’appuyer sur ce plan d’action de 3 à 5 années.

Ce schéma sera la déclinaison précise des choix stratégiques préalables, et intègrera :

* Des cartes synthétiques (permettant d'expliciter et de motiver le calendrier de travaux et aménagements),
* Des fiches-actions par maîtrise d'ouvrage et/ou par itinéraire et/ou par niveaux de difficultés,
* Des calendriers d'intervention
* Les coûts prévisionnels,
* Les éventuelles contraintes identifiées (nécessité d'une étude pré-opérationnelle, maîtrise d'ouvrage, évolutions possibles du schéma... )

L'organisation du stationnement pour les vélos dans les pôles qui auront été identifiés comme générateurs de flux devra faire l'objet d'un traitement particulier.

**Il** est également demandé au prestataire de définir des processus de suivi et d'évaluation de la politique publique.

Cette tranche sera considérée comme finalisée par la remise du schéma directeur et de l'étude programmatique pluriannuelle définitive intégrant les éventuelles remarques formulées lors du dernier comité de pilotage.

Le schéma sera décliné en une version synthétique, qui servira de support à la collectivité pour ses réponses lors d'appels à projets ou de demandes de subventions.

* 1. **ORGANISATION DE LA PRESTATION**

A titre indicatif, au moins 4 comités de pilotage sont à prévoir :

* Lancement et présentation de l'étude,
* Présentation du diagnostic territorial et définition des principes/ orientations
* Présentation des *scenarii* et choix stratégiques
* Restitution de l'étude

Chaque réunion du comité de pilotage fera l'objet d'une réunion préalable du comité technique. En fonction des besoins, des réunions supplémentaires du comité technique pourront être organisées.

Une réunion intermédiaire de présentation du scénario retenu par le comité de pilotage sera organisée devant la conférence des maires, avant l’élaboration du schéma directeur finalisé.

La communauté de communes se charge :

* De réunir le comité de pilotage et le comité technique (invitation, transmission de pièces jointes... )
* D'examiner, de valider et d'adresser les compte-rendu de réunions
* De faciliter les investigations (rôle d'interface) et de coordonner l'étude.

Le prestataire se charge :

* De préparer et de présenter les documents supports
* D'animer les réunions (ou de co-animer, si besoin, avec le pouvoir adjudicateur)
* De rédiger et de transmettre les compte-rendu dans un délai de 15 jours.

Le prestataire prend également toutes les dispositions nécessaires pour rencontrer individuellement (physiquement ou par téléphone) certaines structures, à chaque fois que nécessaire. Le pouvoir adjudicateur doit être tenu informé de ces rencontres.

**Communiquer et sensibiliser**

Le bureau d’études et la communauté de communes organiseront une réunion de restitution du projet.

Par ailleurs, un plan de communication grand public pourra utilement être proposé pour faire connaître à la population l’existence du schéma directeur vélo et l’avancement des actions.

Au-delà de cette communication, il s’agit également de définir des actions d’animation ou événementielles à mener afin de faire émerger une « culture vélo » sur le territoire ».

**Livrables**

* Schéma directeur final (dont version synthétique)
* Programmation pluriannuelle d'investissements
* Rapports intermédiaires (liés aux Comités de Pilotage) - version Word et PDF + version papier
* Compte-rendu et diaporama de chaque réunion - version Word/Powerpoint et PDF (uniquement dématérialisé)
* Base de données collectées dans le cadre de cette étude - version Excel
* Éléments cartographiques, sous forme de données SIG exploitables.

Il est par ailleurs demandé au prestataire de remettre à l’ADEME, financeur de l’étude, les livrables suivants :

* le schéma directeur final ;
* le plan pluriannuel d’Investissements afférent ;
* la ou les délibérations de la collectivité ;
* l’outil cycloscope de suivi des schémas directeurs renseigné ;
* Une note synthétique explicitant la gouvernance cyclable établi par la collectivité pour développer l’usage du vélo.