



[Modèle de Termes de Référence]

Plan de mobilité urbaine durable (PMUD)

[Nom de la Ville Partenaire]



Financé par



Implémenté par



Membre de



Pour plus d'information :

Secrétariat MobiliseYourCity, Bruxelles.

www.MobiliseYourCity.net

Courriel : Contact@MobiliseYourCity.net

Titre : MobiliseYourCity - Plan de mobilité urbaine durable (PMUD). Modèle de Termes de référence.

Edition : Avril 2020.

Auteurs : Partenariat **MobiliseYourCity**.

Contributeurs : Anne Chaussavoine, Julie Lucas, Sofia Martin-Puerta, Tristan Morel.

Droits d'auteur :

Cette publication est soumise au droit d'auteur du Partenariat **MobiliseYourCity** et de ses contributeurs et auteurs. La reproduction partielle ou totale de ce document est autorisée à des fins non lucratives, moyennant mention de la source.

Avertissement :

Le contenu présenté dans ce document représente l'opinion des auteurs et n'est pas nécessairement représentatif de la position des différents partenaires de **MobiliseYourCity** ou de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC).

Avril 2020

Contexte de la Publication

Ce document vise à fournir des lignes directrices pour la rédaction des termes de référence pour la sélection du Consultant responsable de la conception d'un Plan de mobilité urbaine durable (PMUD) dans le cadre de l'initiative **MobiliseYourCity**. Ce document doit être vu comme un modèle, à adapter au contexte local. Toutes les informations affichées [en gris] doivent être remplies lors de la finalisation des Termes de Référence.

Ce document est développé dans le cadre du partenariat **MobiliseYourCity** en collaboration avec le projet « Faire progresser les stratégies climatiques dans les pays à motorisation rapide », financé par le Ministère Fédéral Allemand de l'Environnement, de la Protection de la Nature et de la Sécurité Nucléaire.

MobiliseYourCity est une initiative pour la planification intégrée du développement urbain dans les pays émergents et en développement, dans le cadre du Partenariat des Nations Unies à Marrakech pour l'Action Mondiale pour le Climat.

MobiliseYourCity soutient et engage les gouvernements partenaires locaux et nationaux dans l'amélioration de la planification et du financement de la mobilité urbaine, en fournissant un cadre méthodologique et une assistance technique, par le renforcement des capacités, et en permettant l'accès au financement aux niveaux local et national. Une attention particulière a été accordée aux cadres méthodologiques et consultatifs liés aux Politiques et / ou Programmes Nationaux de Mobilité Urbaine (PNMUs) et aux Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUDs) qui servent de base à la promotion des investissements et au développement de services de mobilité attractifs.

Outre sa contribution au processus climatique international, **MobiliseYourCity** contribue également à l'Agenda 2030 de l'ONU, agissant spécifiquement sur le 11e objectif de développement durable (ODD): Rendre les villes « inclusives, sûres, résilientes et durables ».

Les objectifs de **MobiliseYourCity**:

- Permettre des changements transformationnels vers des villes plus inclusives, plus vivables et plus efficaces ;
- Encourager une planification de la mobilité urbaine plus complète, intégrée et participative (niveaux local et national) ;
- Cibler une réduction des émissions de GES liées aux transports dans les villes participantes (> 50% jusqu'en 2050);
- Faire le lien entre la planification et un accord sur les investissements et l'utilisation facultative de l'assistance financière;
- Utiliser des techniques de planification et de numérisation innovantes et promouvoir des technologies de pointe en matière de mobilité et de transport.

Table des Matières

Abréviations et acronymes	6
1. Aperçu général de la mobilité urbaine [à/en] [Ville]	7
1.1. Contexte national	7
1.2. Contexte local	7
1.3. Données disponibles	7
2. Le cadre de MobiliseYourCity	8
2.1. Objectifs et Principes de MobiliseYourCity	8
2.2. [Ville] et MobiliseYourCity	11
3. Description générale de la mission	12
3.1. Portée de la mission	12
3.2. Composantes principales et calendrier de la prestation	12
3.3. Gestion de la prestation	14
3.3.1. Validation de la prestation et cadre du suivi	14
3.3.2. Tâches de coordination et de gestion	14
3.3.3. Renforcement des capacités	16
4. Activités attendues	17
4.1. Volet 1 : Initialisation du processus PMUD	17
4.1.1. Objectifs	17
4.1.2. Tâches	17
4.1.3. Livrables	20
4.2. Volet 2 : Diagnostic	21
4.2.1. Objectifs	21
4.2.2. Tâches	21
4.2.3. Livrables	26
4.3. Volet 3 : Définition d'une vision et des objectifs stratégiques, construction des scénarios, formulation des mesures prioritaires proposées par le PMUD	28
4.3.1. Objectifs	28
4.3.2. Tâches	28
4.3.3. Livrables	33
4.4. Volet 4 : Détailler le scénario choisi en un plan d'actions, incluant des indicateurs de suivi et évaluation, des modalités et des horizons de mise en œuvre, la budgétisation et le financement des mesures.	35
4.4.1. Objectifs	35
4.4.2. Tâches du Consultant	35
4.4.3. Livrables	38
4.5. Mission transversale : Processus participatif (concertation et consultation)	39
4.5.1. Objectifs	39
4.5.2. Tâches du Consultant	39
4.5.3. Livrables	42
4.6. Mission spécifique : Mise en place d'un observatoire des données de mobilité urbaine et des émissions de GES	43
4.6.1. Objectifs	43
4.6.2. Tâches du Consultant	44
4.6.3. Livrables	47
4.7. Rapport final PMUD	47
5. Organisation des Services	48

5.1.	Expertises attendues	48
5.2.	Contacts	49
5.3.	Format, soumission et validation des livrables	50
5.4.	Calendrier estimé	52
5.5.	Budget	52
5.6.	Méthode de paiement	53
5.7.	Responsabilité additionnelle du Consultant	53
5.8.	Devoirs du bénéficiaire	54
6.	Annexe	55
6.1.	Information générale sur l'initiative MobiliseYourCity	55
6.2.	Indicateurs de suivi de l'initiative MobiliseYourCity	57
6.3.	Table des matières standard d'un PMUD	58
6.4.	Information disponible	59
6.5.	Détails de soumission de la proposition	60
6.6.	Mode d'emploi de l'outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre	61

Abréviations et acronymes

ADEME	: Agence Française de la Transition Ecologique
AFD	: Agence Française de Développement
BAU	: Business as Usual
BMUB	: Ministère Fédéral Allemand de l'Environnement, la Conservation de la Nature, les Bâtiments et la Sûreté Nucléaire
CCNUCC	: Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques
CEREMA	: Agence Française pour la Transition Ecologique et la Cohésion Régionale
CODATU	: Coopération pour la Mobilité Urbaine dans les Pays en Développement
COP21	: 21 ^e Conférence des Parties à Paris
DG-DEVCO	: Direction Générale pour le Développement et la Coopération Internationale de la Commission Européenne
FFEM	: Fond Français pour l'Environnement Mondial
GCA	: Action Mondiale pour le Climat des Nations Unies
GES	: Gaz à Effet de Serre
GIZ	: Agence Allemande de Coopération Internationale
MRV	: Mesurer Reporter Vérifier
MTES	: Ministère Français de la Transition Ecologique et Solidaire
ODD	: Objectif de Développement Durable
OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
ONU	: Organisation des Nations Unies
PMUD	: Plan de Mobilité Urbaine Durable
PNMU	: Politique Nationale de Mobilité Urbaine
SIG	: Système d'Information Géographique
TNM	: Transport Non Motorisé

[Ajouter ici les autres abréviations et acronymes nécessaires]

1. Aperçu général de la mobilité urbaine [à/en] [Ville]

1.1. Contexte national

[Insérer une description du contexte national ici: développement urbain au niveau national, cadre réglementaire des politiques publiques nationales concernant la mobilité urbaine, principales parties prenantes, principaux faits saillants ou questions-clé concernant la mobilité urbaine à l'échelle nationale...].

1.2. Contexte local

[Insérer une description du contexte local ici : cadre institutionnel, offre et demande de mobilité urbaine, principaux enjeux...].

1.3. Données disponibles

[Insérer une description des données disponibles ici : documents de planification existants, projets en cours...].

2. Le cadre de MobiliseYourCity

2.1. Objectifs et Principes de MobiliseYourCity

MobiliseYourCity est une initiative multi-partenariale opérant à l'échelle mondiale lancée à la 21e Conférence des Parties à Paris (COP21) en décembre 2015 par les gouvernements français et allemands et par ses partenaires fondateurs ADEME, AFD, CEREMA, CODATU et GIZ, et soutenue par la Commission Européenne. Cette action multi donateurs est cofinancée conjointement par la Direction Générale de la Coopération internationale et du Développement (DG DEVCO) de la Commission Européenne, le ministère français de la Transition écologique et de la Solidarité (MTES), le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM), le Ministère fédéral allemand de l'environnement, de la conservation de la nature, de la construction et de la sûreté nucléaire (BMUB) et l'Agence française de développement (AFD).

Le partenariat vise à soutenir les gouvernements des pays émergents et en développement, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle locale, dans des actions de planification de la mobilité urbaine durable à vocation transformationnelle.

Le partenariat est une initiative climatique mondiale à forte dimension politique. Il fait partie des initiatives internationales pour le transport de l'Action Mondiale pour le Climat des Nations Unies (GCA). Par ses activités, **MobiliseYourCity** contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports urbains et à favoriser le développement de villes inclusives, vivables et économiquement efficaces.

■ L'initiative vise à atteindre les objectifs suivants :

- Au moins 20 pays s'engagent à mettre en œuvre une politique nationale (PNMU) ambitieuse encourageant la planification de la mobilité urbaine durable.
- Au moins 100 villes et gouvernements locaux se sont engagés à mettre en œuvre un Plan de mobilité urbaine durable (PMUD) ambitieux visant à réduire de 50% les émissions de la mobilité urbaine d'ici 2050.

■ Les objectifs généraux de **MobiliseYourCity** sont :

- Permettre des changements transformationnels vers des villes plus inclusives, plus vivables et plus efficaces.
- Encourager une planification de la mobilité urbaine plus complète, intégrée et participative aux échelles locale et nationale.
- Cibler une réduction des émissions de GES liées aux transports dans les villes participantes (> 50% en 2050).
- Lier planification et décisions sur les investissements, et l'utilisation de possibles autres options d'assistance financière.
- Utiliser des techniques de planification et de numérisation innovantes et promouvoir des technologies de pointe en matière de mobilité et de transport.

Une description complète de l'initiative **MobiliseYourCity** est présentée en [Annexe 6.1] et dans son site web, accessible ici : https://mobiliseyourcity.net/fr/about_the_partnership

De plus, **MobiliseYourCity** a défini des principes directeurs et techniques pour ses activités de planification liées à la mobilité urbaine durable.

■ **Principes directeurs pour les activités associées aux PNMU & PMUD :**

MobiliseYourCity soutient les gouvernements nationaux et locaux des pays émergents et en développement dans l'élaboration des Politiques Nationales de Mobilité Urbaine (PNMU) et des Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD). L'initiative établit les principes directeurs suivants pour développer de telles activités:

- S'appuyer sur des méthodologies éprouvées, des outils existants et des politiques internationales, comme par exemple les recommandations de l'Union Européenne en matière de planification de la mobilité urbaine durable.
- S'assurer que les PNMU et les PMUD sont conçus en cohérence avec les stratégies, plans et politiques locales existants, et qu'ils travaillent vers leur intégration.
- S'assurer qu'il existe un lien fort entre les PNMU et les PMUD pour garantir un cadre politique cohérent et un financement durable pour la mise en œuvre.
- Inclure l'évaluation des bénéfices climatiques dans les processus de développement et de mise en œuvre des PNMU et des PMUD via le système MRV, intégré dans les Observatoires Nationaux ou Locaux sur des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES.
- Coopérer avec les partenaires de « connaissance et réseau », comme moteur clé du changement transformationnel.
- Utiliser les services de conseil et de renforcement des capacités sur-mesure et les recommandations mises à disposition par l'initiative sur le développement des PNMU et des PMUD.

■ **Principes techniques pour la conception du PMUD :**

Les lignes directrices européennes du PMUD et le cadre méthodologique de l'initiative **MobiliseYourCity** fournissent des orientations sur la préparation d'un PMUD. Ils doivent être considérés par le Consultant comme des documents de référence lors de la préparation et de la mise en œuvre de sa mission.

Les partenaires développant des PMUDs dans le cadre de **MobiliseYourCity** adopteraient donc les principes techniques de mise en œuvre du PMUD :

■ **Sur le contenu :**

- Prioriser le concept de planification de la mobilité urbaine durable dans la zone urbaine fonctionnelle;
- Intégrer l'urbanisme, les politiques et plans de mobilité pour promouvoir des formes urbaines appropriées (compacité, mixité des sols, orienté vers les personnes) et réduire la demande de transport;
- Encourager un partage de l'espace public juste, inclusif et sûr;
- Encourager les modes de transport bas carbone notamment non-motorisés, pour des déplacements incontournables, et faciliter l'intermodalité.
- Inclure le fret urbain dans la planification urbaine et la mobilité.

- Profiter des nouvelles technologies pour améliorer les services de mobilité urbaine, notamment pour le transport adapté, artisanal ou tout autre service de transport urbain non réglementé.
- **Sur le processus :**
- Identifier des scénarios à long terme et à moyen terme et des mesures à court terme de « gain rapide »
 - Accélérer la mise en œuvre grâce à une meilleure planification et un meilleur financement.
 - Impliquer tous les acteurs, institutionnels, privés, société civile, pour définir localement la « vision » de la future mobilité urbaine.
 - Renforcer la coordination institutionnelle, par exemple en créant une autorité de transport urbain multimodal.
 - Établir des schémas de financement et d'accès aux fonds réalistes.
 - Mettre en place des systèmes de suivi durables pour mesurer / signaler / vérifier l'impact des politiques et mesures de mobilité urbaine, par le biais d'observatoires de la mobilité persistants.

Encadré 1 : Le concept du Plan de mobilité urbaine durable (PMUD).

La Commission Européenne – un fort soutien de l'initiative **MobiliseYourCity** – a ouvert la voie à l'élaboration du concept de PMUD. **MobiliseYourCity** base son travail sur ce concept et sur les « Principes Directeurs pour l'Elaboration et la Mise en Œuvre d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable » (Directives PMUD ou « SUMP Guidelines » en anglais)¹. Les lignes directrices PMUD en donnent la **définition** suivante :

Un **plan de mobilité urbaine durable** est un plan stratégique conçu pour satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des entreprises dans les villes et leurs environnements pour une meilleure qualité de vie. Il s'appuie sur les pratiques de planification existantes et prend fortement en considération les principes d'intégration, de participation et d'évaluation.

Les Directives PMUD indiquent en outre qu'un PMUD « doit poursuivre l'objectif général d'améliorer l'accessibilité et de fournir une mobilité durable de haute qualité pour l'ensemble de la **zone urbaine fonctionnelle** », un concept qui se réfère à « la zone géographique qui devrait être couverte par le plan (...) [elle] est déterminée en fonction des schémas de déplacement domicile-travail des personnes voyageant vers et depuis la ville depuis les environs ». Voir (en anglais) : <https://www.eltis.org/glossary/functioning-area>

¹¹ Le concept de plan de mobilité urbaine durable et les « Lignes Directrices pour l'Elaboration et la Mise en Œuvre d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable » ont été élaborés dans le cadre d'un vaste processus de consultation d'experts entre 2010 et 2013. Les Lignes Directrices ont été révisées et republiées en février 2020. Avec le lancement du « Paquet Mobilité Urbaine » de l'Union Européenne en décembre 2013, le concept de Plan de Mobilité Urbaine Durable est devenu une politique européenne (https://ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_fr) Pour accéder aux Guidelines SUMP : <http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

2.2. [Ville] et MobiliseYourCity

Les pays et les villes partenaires de **MobiliseYourCity** reconnaissent les défis mondiaux liés à la mobilité urbaine et s'engagent à les relever en adoptant des principes communs de planification de la mobilité urbaine durable dans leur planification du développement aux échelles nationale et locale. Les pays partenaires et les villes partenaires participent à la Communauté de Pratique **MobiliseYourCity** et peuvent recevoir une assistance technique et participer à des activités de renforcement des capacités.

La Municipalité de [Ville] a fait acte de candidature à l'initiative **MobiliseYourCity** en [année] et a exprimé son intérêt pour la conception d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable. Le Comité de pilotage de **MobiliseYourCity** a approuvé la demande en [Date]. [Agence] a ensuite proposé à [Ville] de financer l'élaboration d'un PMUD, en tant que mesure concrète entreprise dans [Pays] dans le cadre de l'initiative **MobiliseYourCity**. Cette étude sera financée par une subvention mise à disposition par [Agence] pour soutenir les programmes **MobiliseYourCity** en [Continent]. [Agence] sera en charge de la passation des marchés et du suivi des contrats nécessaires à la mise en place d'un PMUD dans [Ville].

3. Description générale de la mission

3.1. Portée de la mission

Etant une étape importante pour l'initiative dans [Pays], [Agence], au nom de [Ville], fait appel à des services de conseil pour coordonner et gérer le développement d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) dans la zone métropolitaine de [Ville], dans le but de réduire les émissions de GES et améliorer la qualité de vie urbaine.

Le résultat global escompté de la mission est un Plan de Mobilité Urbaine Durable, dont la qualité a été contrôlée et prêt à être approuvé officiellement par le gouvernement de la [Ville].

Le périmètre géographique de la mission couvrira au moins la zone de [Ville]. Pendant la phase de démarrage du processus PMUD, le Consultant devra examiner plus précisément le périmètre géographique de la mission, en distinguant la zone d'étude PMUD de la zone d'action PMUD.

Les horizons temporels du PMUD sont :

- 1 à 2 ans pour les mesures à court terme;
- 5 ans pour le moyen terme;
- 15 ans pour les mesures à long terme.

[Ces horizons temporels pourront être ajustés au début de la mission en fonction du contexte local, par exemple pour assurer la cohérence avec le plan de développement urbain multisectoriel de la Ville].

Le plan doit être établi en cohérence avec les plans sectoriels correspondants. Il abordera les problèmes de mobilité urbaine de [Ville], identifiés par consultation de tous les décideurs politiques locaux concernés et des acteurs de la mobilité urbaine ainsi que des citoyens de [Ville]. La dimension participative est centrale et à ce titre, une place particulière lui est réservée dans l'évaluation des offres techniques reçues. Le PMUD doit être conforme aux priorités nationales pour une mobilité urbaine durable. Il doit inclure un plan d'action concret pour la transformation durable de la mobilité urbaine. Le PMUD proposé devra être financièrement viable et les mesure à mettre en œuvre proposées en ligne avec les ressources financières attendues. [Le cas échéant, ajoutez d'autres objectifs, spécifiques au contexte local].

3.2. Composantes principales et calendrier de la prestation

Sur la base des directrices européennes du PMUD, MobiliseYourCity a élaboré une **approche PMUD en quatre volets**, qui sert de base de travail aux agences techniques et aux Consultants pour la définition ou la révision des PMUD, et doit être accompagnée **d'une mission transversale et d'une mission spécifique**.

Les quatre volets et deux missions sont détaillées ci-après :

■ **Volet 1 : Démarrage du processus PMUD.**

Ce volet comprend les activités de démarrage, y compris l'examen du plan de travail initial. [A ajouter si les MobiliseDays sont inclus dans la mission : En outre, les premières journées de mobilisation, les MobiliseDays, réuniront les principales parties prenantes locales et permettront une compréhension commune du processus de développement du PMUD].

■ **Volet 2 : Diagnostic (collecte de données, entretiens et analyse).**

Un diagnostic approfondi de la **situation actuelle** de la mobilité urbaine permettra de mettre en lumière les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces. Le soutien politique et organisationnel du processus PMUD sera reconfirmé.

■ **Volet 3 : Définition d'une vision et des objectifs stratégiques, construction de scénarios, formulation des mesures prioritaires proposées par le PMUD.**

Dans la phase de **définition de la vision et des objectifs**, la ville développera une vision commune de la mobilité urbaine et établira des objectifs et des indicateurs pour mesurer le succès du PMUD pendant sa mise en œuvre. Des **scénarios de développement futurs** seront élaborés. La partie centrale du PMUD consiste à mettre en place des **ensembles de mesures intégrés** conformément à la vision et aux objectifs identifiés. Les impacts positifs et négatifs seront discutés et les mesures adaptées en conséquence. Il sera également nécessaire d'identifier et de lever au plus tôt les obstacles possibles à la mise en œuvre future du plan (tels que les capacités limitées du personnel ou le manque de financement).

■ **Volet 4 : Détailler le scénario sélectionné dans un plan d'action, comprenant les indicateurs de suivi et d'évaluation, les modalités et horizons de mise en œuvre, la budgétisation et le financement des mesures.**

Les mesures définies et évaluées alimenteront une feuille de route et un plan budgétaire et financier, qui reflèteront différents scénarios budgétaires et identifieront en particulier les mesures hautement prioritaires ainsi que des mesures de court terme (« quick wins ») à effet bénéfique rapide.

■ **Mission transversale : Processus participatif (concertation et consultation).**

Dans le cadre de cette mission transversale, le Consultant soutiendra [Ville] dans tous les aspects visant à favoriser la participation des citoyens et des parties prenantes ainsi que dans la communication et la sensibilisation pendant la définition du PMUD.

■ **Mission spécifique : Mise en place d'un observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES (état actuel et suivi des mesures PMUD).**

Cette mission concerne le processus de collecte, d'analyse et de suivi de toutes les données nécessaires pour évaluer les progrès et les résultats du développement du PMUD.

Ces activités doivent être menées sur une période de [X] mois, avec un démarrage des services prévu en [mois] [année].

Diagramme 1 : Développement du PMUD - Composants et calendrier des missions.

[Insérez ici le diagramme de Gantt du projet].

3.3. Gestion de la prestation

3.3.1. Validation de la prestation et cadre du suivi

Le suivi et la validation de la prestation seront assurés à **trois niveaux** :

- Un **Comité de pilotage (COPIL)**, en charge de la validation politique du PMUD. Il valide les principales orientations et décisions du PMUD, en étroite coordination avec le Comité technique qui rend compte des recommandations du Consultant. Il assure le pilotage politique du projet et est composé de [participants au Comité de pilotage]. Le Comité de pilotage examinera et validera officiellement les livrables soumis par le Consultant au travers du Comité technique.
- Un **Comité technique (COTECH)** sera l'interlocuteur direct du Consultant pour le suivi technique de la définition du PMUD. Le Comité Technique procède à une pré-approbation des recommandations et livrables du Consultant, en amont du Comité de Pilotage. Le Comité Technique se compose principalement de l'équipe de [Ville] en charge de la planification de la mobilité urbaine [Représentant du ministère ou autre acteur concerné]. Le Comité technique devra désigner une personne qui sera l'interlocuteur principal du Consultant sur l'ensemble de la mission. Le Comité technique peut décider d'associer régulièrement des représentants d'autres administrations, des experts locaux dans le domaine de la mobilité, des forces de sécurité, du monde universitaire, des professionnels du secteur ou de tout autre acteur jugé pertinent. Le Comité technique est nommé par l'autorité principale du gouvernement de la [Ville], lui fait rapport sur l'avancement du projet et consulte les parties prenantes concernées pour toutes les décisions et directives importantes.
- Le **Groupe de travail PMUD**, en charge du suivi quotidien du PMUD. Le groupe de travail est restreints à quelques personnes clés : l'interlocuteur principal missionné par [Ville], le chef de projet du Consultant, et toute autre personne clé, en charge du suivi de la conception du PMUD.

3.3.2. Tâches de coordination et de gestion

Le Consultant doit coordonner et gérer les différents volets et missions du processus PMUD de manière optimale.

Le Consultant nommera un **chef de projet** qui sera la personne référente pour la [Ville] et pour le responsable du sous-programme **MobiliseYourCity** pendant tout le processus PMUD. Il est attendu du chef de projet qu'il assure une liaison fréquente avec le responsable du sous-programme **MobiliseYourCity** [Pays]. Les réunions entre le chef de projet du Consultant et la personne référente pour [Ville] doivent avoir lieu au moins une fois par mois et toutes les conclusions des réunions doivent être enregistrées dans un procès-verbal. Le chef de projet doit également assurer une liaison fréquente avec le secrétariat de **MobiliseYourCity**.

Le chef de projet doit s'assurer de la qualité et de la cohérence de tous les résultats du projet avant leur soumission à [Ville] et leur transmission pour information au responsable du sous-programme **MobiliseYourCity**. Le chef de projet doit assurer l'exécution dans les délais des activités de la prestation, la validation et la livraison des résultats et des livrables. Le chef de projet doit en outre veiller au respect des principes du PMUD (voir [Sections 2.2 et 2.3] et [Annexe 6.1] du présent document), en particulier l'approche participative, dans le processus de définition du plan et dans le plan lui-même.

Les principales tâches de coordination du chef de projet comprennent :

- **Accompagner la [Ville] dans la mise en place du Groupe de travail du PMUD.**
- **Evaluer la composition du Comité technique** et faire les recommandations, si nécessaire, en terme de développement des compétences et de besoins en ressources humaines additionnelles.
- Tout au long du processus de conception du PMUD, coordonner et mener des entretiens avec un large éventail de parties prenantes et d'experts locaux pour recueillir des commentaires, des opinions, des suggestions et, le cas échéant, obtenir des commentaires sur les résultats / documents du projet.
- **Assurer une excellente coopération entre les principales parties prenantes** dans la conception du PMUD de la [Ville].
- **Fournir des informations et des conseils aux parties prenantes** de la [Ville] sur l'élaboration du Plan de mobilité urbaine durable et le concept PMUD. Les partenaires de l'initiative **MobiliseYourCity** seront en mesure de fournir des apports techniques et des modèles au Consultant.
- **Etre à jour des nouveaux développements méthodologiques** et autres innovations dans le domaine de la mobilité urbaine durable, et accompagner la révision des documents clés du projet en conséquence.
- **Organiser, modérer et suivre le projet** - réunions internes, ateliers avec les parties prenantes et réunions du Groupe de travail PMUD.
- **Présenter les livrables et autres résultats du projet** lors d'ateliers et de conférences nationales et internationales à la demande de la [Ville].
- **Aider le Groupe de travail PMUD** dans les discussions et négociations avec des partenaires potentiels et les partenaires du secteur privé (en vue de possibles partenariats public-privé) et dans la recherche d'options de financement pour la mise en œuvre du PMUD.
- Sur demande, **fournir au Groupe de travail PMUD** les supports documentaires et les présentations pour la communication interne et externe du projet PMUD.
- **Encourager et coordonner la participation du Groupe de travail PMUD** à la Communauté de Pratique **MobiliseYourCity**, qui fournit un forum pour l'échange de bonnes pratiques et les retours d'expérience des pays et villes partenaires de **MobiliseYourCity**.

Dans le cadre de ces tâches de coordination et de gestion, il est attendu du Consultant qu'il organise, en plus des réunions de suivi régulières, au moins **[2 à 3] réunions d'une demi-journée du Groupe de travail PMUD** afin d'examiner et de valider les principales conclusions aux différentes étapes de l'étude. Les thèmes de ces réunions devront être proposés par le Consultant et pourraient être, par exemple :

- La vision de la ville pour une mobilité urbaine durable ;
- Les objectifs, cibles et indicateurs identifiés ;
- La liste des priorités pour les mesures PMUD ;
- Le projet de rapport final.

3.3.3. Renforcement des capacités

Les compétences des parties prenantes au niveau local seront renforcées pendant le processus de développement du PMUD pour permettre une mise en œuvre adéquate des actions planifiées, de suivre les progrès de la mise en œuvre, de mener une évaluation pertinente et de partager les connaissances et les résultats avec d'autres villes du [pays et de la région].

Le Consultant proposera des activités spécifiques concernant le renforcement des capacités des parties prenantes et les ajoutera au plan de travail inclus dans l'offre méthodologique. La proposition devra au moins contenir des sessions de formations thématiques.

Ces activités seront ensuite affinées et confirmées lors de la phase de démarrage de la mission. Le Consultant peut se référer à la Stratégie **MobiliseYourCity** pour le renforcement des capacités [NDE: la publication de ce document stratégique est imminente. Veuillez vérifier le statut de la publication si vous souhaitez y faire référence].

Toutes les activités de renforcement des capacités réalisées dans le cadre de cette mission doivent être consignées dans des rapports spécifiques, à livrer à la fin de chaque volet de la mission.

4. Activités attendues

4.1. Volet 1 : Initialisation du processus PMUD

4.1.1. Objectifs

- Prise de contact avec les principales parties prenantes et réalisation d'une cartographie des parties prenantes.
- Définition du cadre de validation et de suivi du PMUD.
- Confirmation de la portée de la Prestation, du plan de travail et des méthodes de collecte de données.
- Début de la collecte et de la production des données.

4.1.2. Tâches

Au cours de la phase de démarrage, le Consultant devra lancer les premières activités PMUD, notamment :

- Entretiens avec les principales parties prenantes du PMUD, en commençant par les points focaux politiques et techniques de [Ville].
- Collecte et analyse préliminaire des données / rapports.
- Evaluation de la disponibilité des données / informations et identification des lacunes dans les données/informations.
- Visites sur site.

[En outre, les activités de démarrage peuvent inclure la mise en œuvre de Journées de Mobilisation ou « MobiliseDays » qui doivent être comprises comme une série d'actions de communication et techniques coordonnées, planifiées et engagées par la [Ville], destinées au grand public, aux habitants et à l'administration de la [Ville]. Ces actions sont concentrées sur une période de temps relativement limitée, permettant de générer un véritable effet de coup d'envoi du processus PMUD. Les Journées de Mobilisation sont une étape cruciale porteuse d'un message politique fort, et permettant notamment de lancer le processus participatif].

Dans le cadre de la phase de démarrage, le Consultant doit conduire les analyses suivantes :

- Accompagner [Ville] dans l'évaluation des compétences techniques, la disponibilité du personnel et des ressources financières pour développer le Plan de mobilité urbaine durable. Cet exercice vise à identifier d'éventuels besoins supplémentaires de soutien afin de mener à bien le processus du PMUD (collecte de données, modélisation, développement de scénarios, visualisation des mesures planifiées, etc.).
- Sur la base de cette évaluation, développer un **Plan de gestion des compétences** : ce type de plan est défini dans les lignes directrices européennes PMUD comme « une stratégie qui décrit et explique comment les compétences requises seront mises à disposition et maintenues tout au long du processus de planification de la mobilité ». Le plan doit identifier les personnes ou organisations internes ou externes qui peuvent être affectées à certaines tâches. Le plan de gestion des compétences doit également indiquer les compétences et les ressources supplémentaires nécessaires pour mener à bien le PMUD.

- Dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion des compétences, réaliser un exercice de cartographie des acteurs locaux. Cet exercice vise à identifier les principaux acteurs de la mobilité urbaine de [Ville] et à comprendre leurs objectifs et leurs points de vue. Le Consultant devra réaliser un rapport détaillé basé sur la cartographie des parties prenantes, facilitant l'engagement et l'appropriation du PMUD par les parties prenantes locales.
- Accompagner [Ville] dans la définition et la mise en place du cadre de validation et de suivi du processus du PMUD : Comité de pilotage, Comité technique, et le Groupe de travail PMUD.
- Accompagner [Ville] dans l'organisation d'une réunion de lancement du projet PMUD. Le Consultant proposera un ordre du jour, préparera une présentation et assurera l'organisation logistique de la réunion.
- Confirmer le périmètre du PMUD. Le Consultant proposera une **zone d'étude** PMUD qui comprendra au moins la zone de la ville de [Ville] et pourra également englober des communes voisines afin de définir une zone cohérente en termes de mobilité. Le Consultant proposera en outre un **zone d'action** PMUD, qui comprendra au moins la ville de [Ville] pouvant également englober des municipalités voisines si cela semble nécessaire et si celles-ci acceptent d'être incluses dans le périmètre du PMUD. Le Comité technique validera les zones d'étude et d'action à la fin de la phase d'initialisation.
- Mettre à jour le plan de travail détaillé du projet pour l'élaboration du Plan de mobilité urbaine durable, y compris :
 - Les tâches et responsabilités de chacun des membres de l'équipe impliqués dans la mise en œuvre de cette prestation.
 - Le calendrier et la portée des entretiens, des ateliers, des réunions des groupes de travail, des activités, des points d'étapes, des résultats attendus et des livrables dans les différents volets de la prestation.
 - Une note méthodologique décrivant les besoins en collecte de données et détaillant les activités proposées (y compris les enquêtes) pour combler les lacunes identifiées. En ce qui concerne les enquêtes, la note détaillera notamment la méthodologie proposée, le logiciel ou le format qui sera utilisé pour fournir les résultats, le calendrier.
 - Le programme de développement des capacités revu.

Encadré 2 : MobiliseDays.

Justification des MobiliseDays

Un pilier central de l'approche **MobiliseYourCity** est d'assurer la participation des citoyens et des parties prenantes. L'objectif est de saisir l'opportunité du PMUD pour impliquer la société civile dans la conception, le suivi et l'évaluation des politiques publiques liées à la mobilité urbaine durable. La participation créera des opportunités de dialogue entre divers acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux, représentant les divers groupes d'utilisateurs privés et commerciaux de la mobilité urbaine, et visant à construire un consensus sur une vision commune de la mobilité urbaine.

La participation renforce également la légitimité publique des politiques sectorielles et permet de confirmer l'intérêt du grand public dans le processus. Cet intérêt public peut ensuite se traduire par un soutien soutenu à la mise en œuvre d'une vision consensuelle y compris le soutien des autorités au déploiement des ressources nécessaires.

Les **MobiliseDays** peuvent également apporter une plus grande visibilité et une plus grande force à l'engagement de la [Ville] dans sa volonté d'agir concrètement, rapidement et en continu sur les grands enjeux du développement urbain durable.

Objectifs des MobiliseDays

- Engager simultanément des processus politiques et techniques et les ancrer dans la durée du projet.
- Afficher l'ambition politique de [Ville] d'intervenir sur les objectifs stratégiques initiaux (réduction des GES, qualité de vie).
- Impliquer les citoyens et les parties prenantes clés dans l'approche de [Ville].
- Initier la collaboration technique nécessaire entre les autorités institutionnelles et les services internes au sein de la [Ville].
- Commencer à collecter et à produire des données.

Les tâches du Consultant liées aux MobiliseDays

- **Proposer des actions participatives marquantes pour démarrer le processus de développement du PMUD.**

Le Consultant proposera et organisera un panel d'actions phares dès le début du processus du PMUD. Ces premières actions de communication et de sensibilisation seront alignées avec le plan de concertation et de communication à définir et à mettre en œuvre dans le cadre de la Mission transversale (Processus participatif).

- **Organiser et accompagner [Ville] dans la mise en œuvre de ces MobiliseDays.**

En étroite collaboration avec le Groupe de travail PMUD et le Comité technique, le Consultant dirigera la mise en œuvre des actions **MobiliseDays**, après avoir reçu la validation de la [Ville].

■ **Assurer la communication et la promotion autour des MobiliseDays et des autres actions menées.**

En étroite collaboration avec le Groupe de travail PMUD et le Comité technique, le Consultant assurera la valorisation des actions menées dans les médias locaux et nationaux.

■ [Ajoutez toute autre tâche spécifique au contexte local - cf. exemple d'activités MobiliseDays ci-dessous].

Exemple d'activités pour les MobiliseDays

- Organiser des séminaires de haut niveau pour ancrer le processus politique et impliquer les acteurs clés et cibles.
- Organiser des ateliers de sensibilisation pour les acteurs institutionnels.
- Conduire des débats publics sur la mobilité urbaine, l'urbanisme et les enjeux climatiques.
- Organiser une « Journée sans voiture » ou une « Semaine de la mobilité ».
- Conduire des entretiens de rue en amont du processus, collecter des témoignages d'habitants.
- Créer des groupes d'étudiants (journalistes) pour suivre le développement du processus PMUD.
- Lancer un concours de photographie (ou d'autres médias) sur « Se déplacer aujourd'hui dans ma ville ».
- Conduire des enquêtes sur les déplacements (démarrage de la production de données).
- Collecter des données utiles auprès des services de la ville.

Livrables des MobiliseDays

- Organisation de l'événement **MobiliseDays** et des autres activités, et de la communication interne et externe associée.
- Rapport **MobiliseDays**, détaillant les événements organisés, les actions mises en œuvre, les résultats éventuellement déjà obtenus.

4.1.3. Livrables

■ **Ateliers et réunions :**

- Réunion de lancement.

■ **Rapports :**

- **Rapport sur les entretiens et les réunions avec des parties prenantes** menés dans le cadre de cette mission et compilant les comptes rendus des réunions.
- **Rapport d'Initialisation** détaillant les activités mises en œuvre dans le cadre de la phase de démarrage et comprenant toutes les analyses attendues, y compris le plan de gestion des compétences, la cartographie des parties prenantes, le plan de travail ajusté.

■ [Si mis en œuvre, les livrables de **MobiliseDays**].

4.2. Volet 2 : Diagnostic

4.2.1. Objectifs

Recueillir et analyser toutes les données nécessaires et formuler un diagnostic de l'état actuel et des défis concernant la mobilité urbaine, principalement dans le but de définir et d'évaluer des options et les scénarios dans le volet suivant. Le diagnostic doit prendre en compte les aspects suivants :

- Structure urbaine et développement urbain.
- Aspects institutionnels et réglementaires.
- Infrastructure de transport et fourniture de services de transport.
- Demande de mobilité.
- Données et analyse des émissions de GES.

Les données doivent être collectées et analysées pour [l'année], qui servira **d'année de référence** pour les projections futures. Chaque fois que nécessaire, les tendances seront également analysées. Une description détaillée des études et enquêtes disponibles est mentionnée à l'[Annexe 6.4]. Si nécessaire, des enquêtes supplémentaires seront effectuées par le Consultant.

4.2.2. Tâches

Sur la base de la collecte et de l'analyse des données, le Consultant préparera un **diagnostic de la situation actuelle**, montrant les forces et les faiblesses et préparera des visions simples et contrastées sur le développement futur de la ville.

Tâche 1 : Collecte de données et analyses

- Collecte et analyse des **données et des rapports existants**.
- **Enquêtes** supplémentaires.

Pour compléter l'évaluation de la demande de transport, le Consultant réalisera les enquêtes nécessaires [A détailler en fonction des besoins locaux].

- **Analyse qualitative via des entretiens individuels avec les principales parties prenantes :**

Le Consultant analysera les informations obtenues lors des entretiens menés lors de la phase d'initialisation et les intégrera au diagnostic global. Le Consultant évaluera les lacunes en matière d'entretiens et d'informations et il réalisera les entretiens manquants en conséquence.

- **Analyse qualitative et interviews de groupes de discussion :**

Le Consultant organisera au moins **un atelier avec les parties prenantes** et **trois réunions de groupes de discussion** afin de mieux comprendre les principaux défis liés à la mobilité urbaine dans la ville tels qu'ils sont perçus par les parties prenantes et les usagers des transports, et leur vision pour un avenir durable de la mobilité dans la ville. Cela concernera notamment :

- **Une analyse qualitative** : interviews de groupes de discussion avec des groupes représentatifs de la population de la ville sur les pratiques et les besoins de mobilité dans la ville (fréquence des déplacements, motif des déplacements, spécificités hommes / femmes, budget transport, qualité des services de transport public, etc.).

- **Groupes thématiques** : tels que les opérateurs de transport (privés ou publics, formels ou informels), les entreprises et les acteurs du commerce, les utilisateurs des transports publics, etc. De plus, ou en remplacement, une enquête qualitative auprès des opérateurs de transport privés (formels et informels) pourra être menée.
- **Groupes géographiques** : représentatifs de chaque district ou zone importante.

Le Consultant devra utiliser des **méthodes innovantes de collecte et d'analyse de données** basées sur les technologies de l'information afin d'améliorer la qualité et l'efficacité de la planification des systèmes de transport. Ces méthodes innovantes incluent la collecte de données basée sur le système de positionnement GPS, les données de zonage des téléphones mobiles proposées par les opérateurs, les enquêtes sur Internet, ainsi que le recueil spontané et volontaire de données par les citoyens. Dans le cas où les méthodes de collecte de données innovantes ne peuvent pas être fournies par le Consultant, il est prévu qu'il organise un appel à propositions ouvert pendant les [X] mois du projet avec une évaluation et une sélection d'un prestataire de services au plus tard pendant le mois [X] du projet.

La collecte de données par le Consultant ira donc bien au-delà des approches classiques de collecte de données, telles que les enquêtes ménages déplacements. Cependant, il est prévu que le Consultant intègre les données de voyage existantes mises à disposition par la municipalité locale (itinéraires de transport, tarifs, arrêts, horaires, etc.) et mette à jour les informations, si nécessaire via une nouvelle collecte de données. Le Consultant devra, en particulier, rassembler et analyser des données sur le transport urbain informel correctement identifier la demande de déplacements sur de courtes distances qui pourraient avoir été sous-représentés dans les enquêtes classiques de déplacements.

Dans son offre technique pour la présente consultation, le Consultant fourni des pistes pour l'utilisation par la municipalité locale des données collectées dans le cadre du PMUD pour fournir des informations de transport ou voyage en temps réel, par exemple via des applications mobiles ou des sites Web dédiés.

Encadré 3 : Exemples d'enquêtes supplémentaires.

- Enquête ménages ou mise à jour des enquêtes existantes.
- Enquêtes sur les déplacements routiers en véhicule personnel (origine-destination, choix modal, consentement à payer, valeur monétaire du temps, etc.).
- Comptages du trafic routier le long des principaux corridors et aux principales intersections.
- Enquête sur les transports non-motorisés (y compris l'analyse de la demande historique et actuelle ainsi que le potentiel de demande de la marche et du vélo).
- Enquête voyageurs dans les transports publics aux principales gares de transport public (origine-destination, modes, motifs de déplacement).
- Comptage du nombre de passagers dans les transports publics aux heures de pointe dans les principales gares et pôles d'échange.
- Évaluation de la capacité du transport public sur les principaux corridors y compris le transport informel.
- Enquête auprès des opérateurs de transports publics.
- Enquête sur le transport de marchandises, fret.

- Relevé du bruit.
- Toutes les enquêtes nécessaires pour collecter les informations requises pour utiliser l'outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre (Voir Tâche 2 : Données et analyse des émissions de carbone).

Tâche 2 : Elaboration du Rapport de Diagnostic

Le Consultant produira toutes les analyses suivantes, qui doivent toutes être présentées dans le rapport de diagnostic.

■ Analyse de la structure et du développement urbains :

Y compris les données existantes sur la population (nombre d'habitants, taille des ménages, possession d'un véhicule, type de logement, emplois, etc.), les emplois, les principaux générateurs de trafic (hôpitaux, universités, etc.) et les projets (équipements, installations, infrastructures de santé, éducation, etc., en distinguant projets en cours de réalisation/approuvés/prévus mais non encore approuvés). Cette tâche comprendra également l'analyse des plans de développement urbain existants et des tendances de développement. Des données seront établies pour l'année de référence et estimées pour les différents horizons de planification ([5 et 15 ans]). [Le maître d'ouvrage peut préciser le type de zones pour lesquelles des données seront fournies (par exemple des quartiers ou des zones d'intérêt spécial pour le projet, comme des centres secondaires)]. [Décrivez ici le détail des estimations attendues du Consultant].

■ Analyse du cadre institutionnel, réglementaire et financier :

L'analyse comprendra à minima:

- Un inventaire de la législation, des règles, des régimes, des licences, des concessions, pertinents pour les transports publics et le trafic routier dans la zone d'étude, y compris la Politique Nationale de Mobilité Urbaine ([le cas échéant, le Consultant devra coopérer avec l'agence en charge de la Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU) dans le pays et mettre à profiter les analyses menées dans le cadre de la PNMU]).
- Évaluation des rôles et des mandats légaux des entités publiques et privées du système de transport public (dispositions institutionnelles), des relations entre les autorités de transport et les opérateurs ainsi qu'entre les différents niveaux de gouvernement. Évaluation des enjeux liés à la répartition des rôles liés à la mobilité urbaine, entre les différents niveaux de collectivités locales, et quant à la régulation des différents opérateurs de transport.
- Analyse des aspects budgétaires et financiers. Le Consultant collectera et analysera les données existantes sur la capacité financière des autorités locales, des autorités de transport et des opérateurs quant à la mobilité urbaine durable. Cela comprendra l'analyse des budgets (fonctionnement et investissement) passés (10 dernières années) et projetés ou prévus (3 à 5 prochaines années).

■ Inventaire des infrastructures de transport et de l'offre de services de transport :

Le Consultant devra dresser un inventaire et évaluer les tendances et les défis des différentes dimensions de l'offre de transport dans la zone d'étude, incluant :

- **Réseau routier** : inventaire et évaluation par rapport à tous les besoins de mobilité (transports non motorisés, transports publics et autres véhicules) en mettant l'accent sur les routes utilisées par les transports publics; examen des plans et projets. L'inventaire du réseau routier comprend :
 - Caractéristiques des routes dans le centre-ville et éventuellement d'autres centres de circulation secondaires [Préciser].
 - Caractéristiques viaires des principales routes.
 - Qualité et densité des réseaux de routes secondaires et de service.
 - Inventaire des principaux itinéraires et accès en relation avec les flux TNM.

Dans la mesure du possible, le Consultant mettra à jour les données du réseau routier sur OpenStreetMap.

- **Système de transport public (routier, ferroviaire, fluvial, transport formel et informel)** : extension et localisation des itinéraires, dépôts, garages, quantité et qualité du matériel roulant, en tenant compte des plans et projets en cours; le volume de l'offre de transports publics et la durée des déplacements en période de pointe. Le Consultant devra télécharger les données de transport public (itinéraires et arrêts) sur OpenStreetMap et fournir un ensemble de données au format GTFS avec une licence ouverte ODbL.
- **Accès aux transports publics** : Afin d'alimenter le travail de suivi d'impact de l'initiative **MobiliseYourCity**, le Consultant évaluera (de manière quantitative) la situation actuelle de l'accès de la population de la ville aux transports publics (c'est-à-dire le nombre de personnes vivant à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport en commun avec au moins un service toutes les 20 minutes aux heures de pointe).
- **Aspects financiers** : tarifs, subventions, politiques concernant les carburants.
- **Stationnement** : inventaire dans le centre-ville [ou dans d'autres zones spécifiques] et analyse des schémas de gestion et de tarification du stationnement.

■ Demande de mobilité et tendances attendues :

Le rapport final doit comprendre au moins :

- Analyse de diagnostic de la mobilité à **l'échelle de la ville**, caractéristiques et tendances actuelles : possession d'une voiture par le ménage, mobilité individuelle quotidienne (par type de ménage, sexe, âge, niveau de revenu, etc.), saisonnalité de la demande de mobilité.
- Analyse de diagnostic des caractéristiques et tendances actuelles de la **mobilité individuelle par mode et par axe de transport principal**.
- **Répartition modale** : Afin d'alimenter le travail de suivi d'impact de l'initiative **MobiliseYourCity**, le Consultant évaluera la répartition modale, c'est-à-dire la part des transports publics et des modes non motorisés en passager / km (et pas en nombre de voyages) en moyenne sur un an [à l'intérieur des limites de la ville].

- **Demande de transport public** : le Consultant examinera toutes les données existantes sur la mobilité, y compris les volumes de trafic existants par mode, aux heures de pointe et pour la journée entière et par sous-zones et pour chaque axe principal; l'objectif est d'identifier la demande de transport par mode sur les principaux corridors et pour les principales origines-destinations.
 - **Trafic routier** : le Consultant quantifiera entre autres, les flux de trafic routier sur les principaux corridors, en distinguant les flux journaliers et les flux de pointe. Le Consultant devra également analyser le trafic aux principales intersections de la zone PMUD. Le Consultant évaluera le niveau de congestion routière en période de pointe et évaluera la planification du trafic au niveau de la ville et la gestion du trafic à une échelle inférieure.
 - **Trafic de marchandises** : le Consultant examinera les réglementations relatives à la livraison et au transport des marchandises, élaborera un inventaire et évaluera les principales zones et itinéraires de livraison, ainsi que les principaux flux.
 - **Transports non-motorisés (piétons et cyclistes)** : le Consultant quantifiera les flux de cyclistes et piétons sur les principaux corridors et accès.
 - **Vitesse commerciale** : Afin d'alimenter le travail de suivi d'impact de l'initiative **MobiliseYourCity**, le Consultant évaluera la vitesse commerciale (c'est-à-dire la vitesse moyenne d'un mode de transport entre deux terminaux, en incluant tous les arrêts opérationnels).
 - **Sécurité routière** : causes, gravité et localisation des accidents. Le diagnostic couvrira au moins un inventaire des points noirs ainsi que, si disponible, le nombre de tués dus aux accidents (sur route, rail, etc.) au cours des 10 dernières années (c'est-à-dire tel que défini par l'OMS, un décès lié à un accident et survenant jusqu'à 30 jours après l'accident).
 - **Genre** : le Consultant examinera les questions liées au genre et fournira une perspective de genre sur la mobilité urbaine, y compris les habitudes de déplacement spécifiques aux femmes et comment ils diffèrent des hommes, les inégalités liées au genre en termes d'accès i) aux transports publics et ii) aux services et opportunités offertes dans la zone urbaine (soins, éducation, emplois, etc.). Le Consultant devra de plus produire une analyse diagnostique quant au harcèlement lié au genre subi par les femmes quand elle se déplaçant dans l'aire urbaine ainsi que sur les opportunités d'emplois pour les femmes dans le secteur des transports. Sur cette question spécifique, le Consultant devra organiser un atelier d'une journée pendant la phase de diagnostic pour sensibiliser et recueillir les commentaires des principales parties prenantes.
 - **Habitabilité** : le Consultant analysera les critères d'habitabilité liés au transport et à la mobilité urbaine pour la ville, y compris la fréquence des transports publics, qu'ils soient à prix abordable, la sécurité des transports, la sûreté, la pollution de l'air et la pollution sonore.
- **Données et analyse des émissions de gaz à effet de serre :**
- Le Consultant examinera et analysera :
- Toutes les données existantes sur les émissions de GES des transports urbains.
 - Systèmes de mobilité actuels et projets en cours au niveau de la ville pour leur impact sur le trafic et la réduction des émissions de GES.
 - Capacité actuelle et difficultés pour mesurer et évaluer les émissions GES.

- Politiques et programmes existants et à venir du secteur des transports pour mieux comprendre la situation actuelle en matière d'émissions de GES et servir de base au plan d'action d'atténuation des émissions de GES au niveau de la ville.
- Le contexte international pour mettre en évidence les opportunités provenant de la CCNUCC et aider la ville à apprendre des expériences pertinentes à l'étranger.

NOTE IMPORTANTE :

MobiliseYourCity a développé son propre outil pour estimer les réductions d'émissions de GES attendues avec la mise en œuvre du PMUD. **L'utilisation de cet outil est obligatoire dans le cadre du processus d'élaboration du PMUD.** L'outil et le manuel d'utilisation sont annexés aux Termes de Référence.

Le Consultant doit accorder une attention particulière à l'identification de toutes les données nécessaires à l'utilisation de l'outil, et à la définition et à la réalisation des enquêtes nécessaires à leur collecte.

[Cette exigence peut être adaptée pour permettre une utilisation simplifiée de l'outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre avec la collecte d'une partie seulement des données requises pour l'outil et l'utilisation d'hypothèses pour les données restantes].

■ **Suivi-et reporting du volet diagnostic**

Plus de détails et des tâches supplémentaires spécifiques concernant le suivi et l'évaluation des PMUD sont décrits dans le cadre de la Mission spécifique : Mise en place d'un observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES.

Tâche 3 : Renforcement des capacités

Le Consultant mettra en œuvre des activités de renforcement des capacités conformément au programme de renforcement des capacités approuvé lors de la phase de démarrage.

4.2.3. Livrables

■ **Ateliers :**

- Un atelier avec les parties prenantes, trois réunions de groupes de discussion, un atelier spécifique sur le genre d'une journée.
- Atelier de présentation du Diagnostic.

■ **Rapports :**

- **Rapport sur les mesures et ateliers de renforcement des capacités** : y compris les contributions et les conclusions.
- **Rapport sur les entretiens et les réunions des parties prenantes** menés dans le cadre de cette mission et compilant les comptes rendus des réunions.

- **Le Rapport d'enquêtes doit détailler pour chaque enquête menée :**
 - Méthodologie d'enquête (pour la mise en œuvre de l'enquête et le traitement et l'analyse des données).
 - Principaux résultats.
 - [Compléter conformément aux demandes d'études spécifiques concernant la collecte de données et les enquêtes].
 - Pour chaque enquête, le Consultant doit fournir l'ensemble complet des données brutes et traitées.
- **Rapport de diagnostic**

Le rapport de diagnostic doit inclure toutes les analyses de diagnostic décrites ci-dessus ainsi que, en outre, les conclusions du volet diagnostic. Le Consultant doit utiliser des visualisations appropriées dans son rapport de diagnostic pour illustrer et compléter les résultats et les analyses de données d'une manière visuellement attrayante et intuitive. Au moins [20] éléments de visualisation tels que des tableaux, des graphiques, des diagrammes, des infographies, des nuages de mots et des cartes doivent être inclus dans le rapport de diagnostic, y compris au moins les cartes SIG suivantes à fournir à une échelle adéquate : Carte de situation avec les zones d'étude, Principales caractéristiques géographiques, Localisation et densité de population, Emplois (sur le site de l'employeur) si possible, Localisation des principaux services et activités économiques, Réseau routier (situation actuelle), Trafic, Réseaux de transports publics (situation actuelle).

4.3. Volet 3 : Définition d'une vision et des objectifs stratégiques, construction des scénarios, formulation des mesures prioritaires proposées par le PMUD

4.3.1. Objectifs

Le volet vision, établissement d'objectifs et planification des mesures s'appuie sur le travail de diagnostic effectué dans le volet 2 « Diagnostic ». Les principaux résultats de ce volet sont la vision stratégique et l'orientation stratégique pour de la mobilité urbaine dans [Ville]. Ces résultats contribueront en suite aux processus de validation du PMUD. Les **objectifs spécifiques de ce volet** sont les suivants :

- Confirmer une vision stratégique de la mobilité urbaine et un cadre stratégique pour la direction du PMUD.
- Formaliser les objectifs du PMUD.
- Élaborer des scénarios à court et à long terme.
- Définir et développer des paquets cohérents de mesures.
- Comparer les scénarios et sélectionner le scénario préféré.
- Identifier l'orientation stratégique pour une mobilité urbaine durable dans [Ville].

4.3.2. Tâches

■ Formaliser la méthodologie et l'ambition du PMUD :

- **Organisation d'un atelier avec les parties prenantes** : le Consultant organisera un atelier de lancement du volet 3 (Atelier n° 3.1) avec le Groupe de travail PMUD et d'autres acteurs clés, afin de présenter et valider les résultats du travail de diagnostic (situation et tendances actuelles, forces et défis). L'atelier permettra également d'identifier les premières actions et mesures envisagées ou proposées par les parties prenantes.
Il est prévu que, sur la base de cet atelier, le maître d'ouvrage parvienne à un consensus sur le diagnostic et la vision de la mobilité urbaine dans [Ville].
La liste des parties prenantes comprendra au moins [Liste complète ou l'inclura dans l'annexe].
- **Fixation d'objectifs et priorisation** : le Consultant assistera le maître d'ouvrage dans la formalisation et la priorisation des objectifs de mobilité urbaine. Ces objectifs doivent être alignés sur la vision de [Ville] en matière de mobilité urbaine [et sont spécifiques à la ville]. Le Consultant organisera un atelier de définition d'objectifs et de priorisation (Atelier N° 3.2) avec le Groupe de travail PMUD pour accomplir cette tâche.
- **Définition des critères et indicateurs** : définir des indicateurs relatifs à la mise en œuvre de PMUD, la mobilité urbaine durable et les émissions de GES pour permettre d'effectuer la comparaison multicritère des scénarios. Les indicateurs sélectionnés devront comprendre les indicateurs d'impact et les indicateurs d'investissement adoptés par le partenariat **MobiliseYourCity** ([cf. Annexe 6.2]). Plus de détails et des tâches supplémentaires spécifiques concernant le suivi et l'évaluation du PMUD sont décrits dans le cadre de la mission spécifique: mise en place d'un observatoire des données de mobilité urbaine et des émissions de GES.
- **Identifier et évaluer l'efficacité attendue des mesures** : en ce qui concerne l'atteinte des objectifs, notamment par rapport à leur impact sur la réduction des GES.

- Définir la collecte de données complémentaires **selon les besoins** : si une collecte de données complémentaires limitée est nécessaire pour la définition et la comparaison des scénarios, le Consultant en définira les contours et la réalisera dans le cadre de cette activité.

■ **Élaborer des scénarios de mobilité à court, moyen et long terme :**

- **Construction de scénarios** : le Consultant construira le scénario de maintien du statu quo (BAU) et au moins [2] scénarios alternatifs bas carbone avec les actions associées à entreprendre à court et à long terme. L'année cible du scénario à long terme est [2050]. De plus, [au moins un scénario sur 10 ans] à partir de l'année de base doit être calculé (pour les rapports harmonisés).

Le Consultant évaluera le volume des dépenses nécessaires pour chaque scénario (pour l'investissement ainsi que pour les subventions de fonctionnement, le cas échéant) et s'assurera que ce volume est cohérent avec la capacité de la ville à mobiliser des financements [en prenant comme référence les 10 dernières années].

Le Consultant doit également évaluer ex ante en détail les implications en matière d'émissions de GES de tous les scénarios (pour plus de détails, veuillez-vous référer au chapitre relatif à la Mission spécifique: Mise en place d'un observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES).

Pour chaque scénario, le Consultant proposera un calendrier de mise en œuvre détaillé.

Le Consultant construira les scénarios en étroite coordination avec les parties prenantes et organisera un atelier (Atelier N ° 3.3) pour valider l'ensemble des scénarios à tester avec le Groupe de travail PMUD.

[La description des scénarios variera en fonction des spécificités locales. Le mandat ne doit pas être trop normatif, mais pourrait mentionner plusieurs éléments jugés importants par le client, afin de donner au Consultant une idée du niveau de détail attendu par la tâche].

- **Définition des actions et paquets cohérents de mesures** : Le Consultant assistera le maître d'ouvrage afin de définir les actions à entreprendre et les paquets cohérents de mesures à mettre en œuvre à court et à long terme pour chaque scénario ([Encadré 5]). Le Consultant fournira des descriptions de chaque action ainsi qu'un ensemble intégré de mesures en accordant une attention particulière à la conception technique, au coût, au calendrier, aux exigences d'engagement du public, aux impacts prévus et aux risques potentiels. Ces actions et ensembles de mesures seront les éléments constitutifs des scénarios à définir. Le Consultant organisera un atelier d'identification et de sélection des mesures (Atelier N° 3.4) avec le Groupe de travail PMUD pour accomplir cette tâche.

■ **Modélisation des prévisions de trafic :**

[L'utilisation d'un modèle de prévision de trafic spécifique est facultative et correspond au cas où la ville partenaire souhaite inclure le développement d'un modèle de transport dans le cadre de son développement PMUD. Dans certains cas très simples où les données sont rares, une simple analyse experte des données disponibles collectées lors du volet précédent, pourrait suffire].

Le Consultant élaborera et calibrera un modèle de prévision du trafic simple pouvant évaluer différents scénarios définis à différents horizons. Le modèle utilisé doit être adapté aux besoins de [Ville] et facile à prendre en main, par exemple par le personnel de la municipalité. Le Consultant formera le personnel clé du Comité technique pour utiliser le modèle de manière autonome et indépendante.

De plus, l'outil / logiciel de modélisation doit être financièrement accessible pour que [Ville] puisse l'utiliser à long terme à un coût raisonnable. Son choix doit être bien argumenté et sera soumis à la validation de [Ville].

Le modèle sera calibré pour l'année de base, et devra sensible aux principaux paramètres expliquant le comportement des voyageurs, et la spatialisation de la demande de transport (localisation des zones résidentielles, des activités humaines et des principaux générateurs de déplacements, formes urbaines et densités, coûts et temps de déplacement, niveau de motorisation des ménages, revenus des ménages, zones de congestion routière importante, etc.).

Une fois calibré, le modèle doit pouvoir fournir au moins, pour l'année de base, et pour les horizons définis ([X]) à court et long terme, les résultats suivants :

- Structure typique d'une matrice origine-destination des mouvements de déplacement (matrice de demande pour tous les modes et tous les motifs de déplacements) et représentations graphiques associées (lignes de désir).
- Répartition modale entre transports privés et transports publics (le Consultant précisera les catégories qui lui paraissent valables : voitures particulières, taxis collectifs, services de taxis publics, bus, motos...).
- Distance de déplacement moyenne et volumes globaux de véhicule / kilomètres par mode.
- Ordres de grandeur de trafic aux heures de pointe, de par jour, sur un nombre limité de corridors principaux (ces résultats peuvent être obtenus par une simple exploitation des lignes de désir, mais les incertitudes devront être mises en évidence).

Le Consultant expliquera dans son offre technique une méthodologie préliminaire pour le processus de modélisation des prévisions de trafic, et la méthodologie détaillée, ainsi que le choix du modèle et du logiciel seront discutés au début de la prestation, et développés dans les premiers livrables de l'étude. Le rapport sur les prévisions de trafic comprendra [le cas échéant] :

- Caractéristiques du modèle montrant les formules utilisées pour le calcul.
- Données socio-économiques et de trafic par zone dans la situation actuelle, montrant les résultats de l'étalonnage.
- Résultats par zone à court et à long terme (données socio-économiques et volume de trafic par groupe social, motif de voyage et mode).
- Un dossier contenant le manuel d'utilisation du logiciel acquis et dont la licence sera remise au Comité technique à l'issue des prestations avec la description du modèle, son manuel d'utilisation, les données de base et les données utilisées lors de l'étude ainsi que les modalités de modifications.

■ Comparaison multicritère des scénarios :

- [À court et à long terme], les différents scénarios seront comparés au scénario BAU. L'analyse comparative des mesures proposées dans les différents scénarios devrait permettre de choisir les plus efficaces et, sur cette base, de formuler un scénario optimal pour atteindre les objectifs PMUD et la vision souhaitée pour la future mobilité dans [Ville].
- La comparaison des scénarios prendra en considération les aspects suivants :
 - **Faisabilité technique** : choix technique, disponibilité de la technologie, risque (acquisition de terrain, acceptabilité sociale, risques liés à des découvertes archéologiques, impacts environnementaux et sociaux), opérabilité, promotion d'outils innovants...

- **Faisabilité économique** : coût, rentabilité financière, rentabilité socio-économique, y compris réduction des émissions de GES, gain de temps, impact sur la sécurité...
 - **Faisabilité institutionnelle** : cadres réglementaires et institutionnels avec une définition claire des rôles et des acteurs (y compris le niveau de participation des parties prenantes), adéquation du scénario proposé avec les politiques / stratégies existantes...
 - **Avantages attendus** : accessibilité des transports, demande, répartition modale, gains de vitesse, impact sur la congestion, sécurité routière, meilleure intégration des opérateurs informels, amélioration de la qualité...
 - **Impacts environnementaux et sociaux** : impact environnemental, impact sur l'acquisition foncière des terres et le déplacement de population, impact sur l'usage des sols, le développement urbain et le développement économique induit, amélioration de l'inclusion sociale et promotion de l'égalité des chances entre les citoyens (quelque soit leur sexe), accessibilité vers / depuis les zones / populations pauvres ou vulnérables, développement axé sur les transports en commun (« Transit Oriented Development ») et densification urbaine...
- De plus, le Consultant doit quantifier les impacts des différents scénarios par rapport aux indicateurs sélectionnés (y compris les indicateurs standard d'impact et d'investissement de **MobiliseYourCity**). Les réductions d'émissions estimées doivent être déclarées pour chaque [10e] année, sous forme cumulée pour chaque période de [10] ans, ainsi que la réduction annuelle moyenne sur une période de [10] ans (pour harmoniser le reporting). Plus de détails et des tâches supplémentaires spécifiques concernant le suivi et l'évaluation des PMUD sont décrits dans le cadre de la Mission spécifique : Mise en place d'un observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES.

■ Ateliers de comparaison et de sélection de scénarios et réunions publiques :

Le Consultant présentera une description synthétique des différents scénarios et de l'analyse multicritères au Groupe de travail PMUD lors d'un premier atelier de comparaison de scénarios d'une journée (Atelier N ° 3.5). Sur la base des commentaires du Groupe de travail PMUD, le Consultant ajustera les scénarios proposés (éventuellement par une combinaison d'actions et de mesures) et révisera l'analyse multicritère.

L'analyse révisée sera ensuite présentée au grand public lors d'une réunion publique présidée par les autorités des transports de [Ville]. [Si cela est possible et cohérent avec les pratiques de la [Ville] en matière de participation citoyenne, une exposition de deux semaines à l'hôtel de ville sera également organisée afin de recueillir les réactions spécifiques du public aux propositions des scénarios].

Enfin, en tenant compte de tous les commentaires du public, le Consultant organisera un deuxième atelier de comparaison de scénarios (Atelier N° 3.6), cette fois avec les décideurs (politiques, financiers et techniques) de la Ville, en plus du Groupe de travail PMUD. Le but de ce deuxième atelier sera que les décideurs et les membres du Groupe de travail PMUD choisissent un scénario préféré pour le PMUD.

■ Développement des capacités :

Le Consultant mettra en œuvre des activités de renforcement des capacités conformément au Plan de renforcement des capacités approuvé lors de la phase d'Initialisation. Les activités comprendront un programme de formation couvrant les outils et instruments permettant la

formulation d'un PMUD et le calcul des émissions de GES. La formation concernera [les membres des unités gouvernementales en charge de la planification et de la régulation des transports et du changement climatique pour la ville et les autres professionnels impliqués dans l'étude].

Encadré 4 : Exemples d'objectifs stratégiques pour un PMUD.

- Limiter le recours à la voiture privée comme mode de transport.
- Atteindre un objectif cible pour la part modale des transports publics.
- Renforcer la croissance économique de certains modes.
- Limiter l'investissement et le coût d'exploitation de certains programmes de transport.
- Se concentrer sur l'amélioration de la mobilité urbaine en centre-ville ou d'autres zones spécifiquement définies.

Encadré 5 : Exemples d'actions et de mesures pouvant être proposés dans les scénarios.

Court terme

- Création de nouvelles voiries pour compléter le réseau, réhabilitation du réseau routier en situation post conflit (défini au niveau conceptuel).
- Mesures de gestion du trafic pour l'amélioration des flux de circulation, la sécurité routière, la priorité aux transports publics, aux piétons, la politique de stationnement, etc.
- Amélioration de l'efficacité du réseau de transports publics, par exemple, via la restructuration du réseau, la restructuration des entreprises de transport, la réalisation des voies de bus et d'autres mesures prioritaires pour les bus, une meilleure information des passagers.
- Amélioration de l'efficacité des opérateurs de transport artisanal, via par exemple la restructuration du réseau/des lignes de transport artisanal, la mise au rebut ou l'amélioration des véhicules, l'amélioration de la maintenance, l'amélioration de l'information voyageur, des mesures de priorité des véhicules.
- Mesures de sécurité routière via l'ingénierie et la conception de la circulation/de la voirie, des mesures de sensibilisation, des initiatives de type « itinéraires sûrs vers les écoles », ou encore « ne pas boire et conduire », etc.
- Mesures spécifiques au genre, par exemple pour améliorer l'accès des femmes aux transports publics ainsi qu'aux opportunités et services urbains.
- Mesures axées sur l'équité sociale, par exemple pour améliorer l'accès des communautés mal desservies aux transports publics ainsi qu'aux opportunités et services urbains.
- Mesures réglementaires pour soutenir les transports publics et le transport artisanal (le cas échéant).
- Mesures institutionnelles ou organisationnelles, telles que la création d'une Autorité Organisatrice des Transports.
- Mesures de développement des capacités (augmentation du personnel, formation professionnelle, etc.).
- Mécanismes de financement de la mobilité urbaine.

- Politiques de mobilité urbaine à court terme (incitations à la mise à la casse des véhicules, politique de mobilité numérique).

Long terme

- Planification des routes principales et des lignes de transport en commun rapide et capacitaire (métro, métro léger / variantes tramway / tram-train, bus en site propre / BHNS, téléphérique, train de banlieue) pour servir le développement de la ville conformément au plan de développement urbain.
- Recommandations sur les réformes institutionnelles et la viabilité financière du secteur.
- Lignes prioritaires de transport en commun capacitaire.
- Politiques de mobilité urbaine à long terme (gestion de la demande de transport, développement urbain orienté transit).
- Organisation d'un système Mesurer, Reporter, Vérifier (MRV).

4.3.3. Livrables

Les résultats globaux attendus du volet sont une vision stratégique de la mobilité urbaine pour la ville ainsi qu'un cadre stratégique pour la direction du PMUD, comprenant des objectifs de mobilité urbaine définis et un ensemble de mesures cohérentes. Ces résultats serviront de contribution au volet suivant. Les livrables suivants sont attendus dans le cadre de la mission :

■ Ateliers et réunions :

- Atelier de lancement du volet 3, avec le Groupe de travail PMUD et d'autres acteurs urbains clés afin de parvenir à un consensus sur le diagnostic et la vision de la mobilité urbaine dans [Ville]. (Atelier n° 3.1).
- Atelier de définition des objectifs et leur priorisation, avec le Groupe de travail PMUD. (Atelier n° 3.2).
- Atelier de validation de scénario avec le Groupe de travail PMUD. (Atelier n° 3.3).
- Atelier d'identification et de sélection de mesures avec le Groupe de travail PMUD. (Atelier n° 3.4).
- Atelier de comparaison de scénarios avec le Groupe de travail PMUD. (Atelier n° 3.5).
- Ateliers de comparaison et de sélection de scénarios avec les décideurs et le Groupe de travail PMUD. (Atelier n° 3.6).

■ Rapports :

- **Rapport sur les mesures et les ateliers de renforcement des capacités** : y compris les contributions et les conclusions.
- **Rapport sur les entretiens et les réunions des parties prenantes** réalisés dans le cadre de cette mission et compilant les comptes rendus des réunions.
- **Rapport sur les prévisions de trafic.**

- **Rapport sur l'élaboration et la comparaison des scénarios**, comprenant (dans la situation actuelle, à court terme et à long terme) au moins les éléments suivants :
 - Description du scénario BAU et des scénarios alternatifs, y compris les investissements physiques. Descriptions de chaque action, mesure ainsi que des ensembles cohérents de mesures, y compris des précisions sur la conception technique, le coût, le calendrier, les exigences d'engagement du public, les impacts prévus et les risques potentiels.
 - Évaluation et comparaison des scénarios relativement aux différents critères et indicateurs définis.
 - Une note présentant les mesures politiques, institutionnelles, réglementaires et financières.
 - Fiches techniques de présentation utilisées lors de l'atelier et de la consultation pour l'information des parties prenantes.
 - Le rapport doit inclure des cartes SIG à une échelle adéquate et complémentaires aux cartes développées pour la partie inventaire et évaluation, au moins pour les zones de circulation, le réseau routier (situation actuelle, à court terme et à long terme pour chaque scénario), le réseau public de transport (situation actuelle, court terme et long terme pour chaque scénario), volumes de trafic futurs des modes motorisés (matrice de distribution), volume de trafic aux heures de pointe par mode (à court et long terme).

4.4. Volet 4 : Détailler le scénario choisi en un plan d'actions, incluant des indicateurs de suivi et évaluation, des modalités et des horizons de mise en œuvre, la budgétisation et le financement des mesures.

4.4.1. Objectifs

- Approfondissement et coordination des mesures et des paquets intégrés de mesures, sélectionnés dans le contexte du volet vision et établissement d'objectifs.
- Identification des contraintes de mise en œuvre, notamment financières, et des responsabilités institutionnelles, et détermination de toutes les actions nécessaires à une mise en œuvre efficace, y compris l'attribution des responsabilités et la proposition d'allocation budgétaire pour la mise en œuvre des mesures.
- Identification des mesures et des paquets intégrés de mesures financièrement réalisables et, sur cette base, priorisation des mesures.
- Élaboration d'un cadre budgétaire et d'un plan d'action financièrement solide et validé.

4.4.2. Tâches du Consultant

■ Description détaillée des mesures d'amélioration de la mobilité et de l'accessibilité du PMUD :

Les mesures du PMUD seront décrites avec autant de spécificité que possible à ce stade. L'intention est de s'assurer que les mesures sont clairement définies, complètes et cohérentes à l'échelle du PMUD. Cette description fournira la base pour préparer des estimations de coûts plus détaillées et définir la portée des études de faisabilité qui seront ultérieurement nécessaires à la mise en œuvre. Une attention particulière sera accordée aux principaux hub ou nœuds du système de transport de la ville où la coordination des parties prenantes peut être particulièrement importante.

Une attention sera également accordée à l'impact environnemental et social des mesures et, en particulier, à la nécessité d'acquiescer du foncier. Dans la description des mesures de mise en œuvre, il est attendu du Consultant qu'il les regroupe par modes ou types de transport (transports publics, transports non-motorisés, trafic, sécurité routière, émissions de GES, résilience aux événements climatiques, etc.) afin de soutenir l'identification des paquets intégrés de mesures financièrement réalisables. Dans certains cas, par exemple pour le centre-ville et éventuellement certains centres secondaires ou corridors de développement importants, les mesures peuvent également être présentées par zones géographiques.

■ Évaluation des priorités :

Le PMUD devrait être un ensemble complet de mesures complémentaires et interdépendantes. Il peut comprendre des mesures de large ampleur et relativement coûteuses comme le développement d'infrastructures ainsi que des paquets de mesures « douces », plus limitées et moins coûteuses, telles que : la gestion de la demande de transport, des mesures éducatives, promotionnelles ou de sensibilisation. **Trois niveaux de priorité** au maximum devront être considérés.

Cette évaluation des priorités doit se baser sur une estimation approximative des ratios avantages-coûts [si le modèle de trafic permet de le faire]. Elle peut également se baser sur le jugement d'experts, les leçons tirées d'expériences internationales et des meilleures pratiques, et doit

prendre en compte les points de vue des parties prenantes tels qu'exprimés lors des ateliers de comparaison des scénarios (volet 3) et des réunions publiques. Il est aussi recommandé de prendre en compte d'autres facteurs, tels que la nécessité d'améliorer l'inclusion sociale et de promouvoir l'égalité des chances entre les citoyens, la facilité de mise en œuvre, l'évaluation des risques et le degré de préparation/avancement des mesures.

■ **Affinement des estimations de coûts :**

Les estimations utilisées dans la comparaison des scénarios seront affinées, si nécessaire. Par exemple, les coûts qui auraient été estimés en volet 3 sur la base du coût / km pour une nouvelle infrastructure majeure ou un projet de modernisation peuvent être révisés grâce à une meilleure analyse du coût des composantes clés dans des projets similaires (pour un projet BRT par exemple: la plateforme, les gares de voyageurs et les installations de correspondance, l'amélioration des intersections et la régulation du trafic, etc.). Chaque fois que cela est nécessaire, les coûts opérationnels doivent être affinés. Si des études de faisabilité ont déjà été réalisées pour certains projets, les estimations de coûts de ces études seront mises à jour.

[Ce texte devra peut-être être ajusté s'il s'avère nécessaire de préparer des études préliminaires/de préfaisabilité pour certains projets majeurs et probablement coûteux qui n'ont pas été étudiés auparavant (lignes de transport en commun, autoroutes ou nœuds principaux du système de transport) ou pour lesquels le coût peut varier considérablement en fonction des alternatives techniques.]

■ **Évaluation du financement disponible :**

Le Consultant affinera l'analyse des financements disponibles réalisée lors de l'élaboration des différents scénarios. L'objectif sera d'inventorier toutes les sources de financement potentielles (ressources fiscales existantes et nouvelles du gouvernement local, revenus d'opération, subventions du gouvernement central, investisseurs privés ou publics, prêts qui pourraient provenir d'institutions locales ou internationales, en tenant compte de la solvabilité des gouvernements locaux, etc.) et des besoins budgétaires concurrents (d'autres secteurs et / ou d'autres villes) afin de déduire les montants qui seraient réellement disponibles pour le secteur de la mobilité urbaine à la fois pour les investissements et les dépenses opérationnelles. Il est possible de conclure avec seulement deux options, prudentes ou optimistes. Deux hypothèses, « prudente » et « optimiste » pourront être prises pour cette évaluation

[Ce texte devra peut-être être ajusté pour tenir compte du contexte particulier du pays et de la ville pour lesquels le PMUD est en cours de préparation. Cela est particulièrement pertinent pour les villes de niveau 1, où le gouvernement central est susceptible d'avoir plus de contrôle sur les finances de la ville et le financement des donateurs pourrait être à la fois plus important et plus incertain. Dans ce cas, trois options de financement peuvent être formulées. La disponibilité du financement peut également dépendre de la possibilité ou non que certaines des principales infrastructures de transport urbain soient financées par le gouvernement central dans le cadre d'un projet national de transport interurbain].

■ **Analyse du processus de mise en œuvre :**

Le Consultant devra élaborer des recommandations concernant la mise en œuvre du PMUD. Le Consultant identifiera les études à mener en aval pour préparer la mise en œuvre du PMUD. Il s'agira essentiellement d'études de faisabilité et d'ingénierie pour les mesures d'amélioration, mais

elles pourront couvrir un très large éventail de sujets tels que l'amélioration et le développement des infrastructures, la réglementation de la circulation, les études tarifaires et de billettique, la restructuration des transports publics et l'intégration des tarifs, le développement institutionnel, l'introduction de nouvelles technologies, etc. Le temps nécessaire pour réaliser ces études sera soigneusement estimé.

Le Consultant vérifiera également quelles entités seront responsables de la mise en œuvre des différentes mesures du PMUD (y compris les études préparatoires). Le Consultant évaluera les capacités des entités à mettre en œuvre le PMUD et proposera des mesures en fonction des lacunes identifiées (renforcement des capacités, dotation en personnel, mesures institutionnelles...).

[Dans certaines villes, la préparation d'un plan de développement des capacités peut être nécessaire. Dans ce cas, il doit être explicitement mentionné dans ces Termes de Référence].

■ **Préparation d'un calendrier de mise en œuvre :**

Le Consultant préparera un calendrier de mise en œuvre optimale du PMUD sur une durée prévue de [15] années, tenant compte de la disponibilité des fonds (en volume et dans le temps), de la priorisation des mesures, de leurs coûts, de la durée et des contraintes de leur mise en œuvre. Il sera essentiel que ce calendrier soit réaliste et prenne systématiquement en compte toutes les étapes séquentielles de mise en œuvre, notamment : le temps requis pour les études de faisabilité, les évaluations environnementales et sociales, la revue et l'approbation de toutes les parties prenantes, la mobilisation des ressources, la mise en place d'institutions spécifiques et les dispositions juridiques si nécessaire (comme dans le cas des partenariats public-privé), la préparation d'ingénierie détaillée chaque fois que nécessaire, la sélection des fournisseurs et entrepreneurs, etc. Toutes les activités nécessaires pour mener à bien ces étapes seront également clairement identifiées et présentées dans un plan d'action défini dans le temps. Bien que ce plan doive couvrir toute la période du PMUD, il doit être plus particulièrement détaillé et soigneusement pensé pour toutes les actions nécessaires au cours des [5] premières années.

■ **Affinement de l'analyse d'impact du PMUD et du plan de suivi et d'évaluation :**

Le Consultant doit quantifier les impacts attendus du scénario sélectionné par rapport au scénario au fil de l'eau, en fonction des indicateurs d'impact et d'investissement sélectionnés. Le Consultant élaborera également un plan de suivi et d'évaluation.

Plus de détails et des tâches supplémentaires spécifiques concernant le suivi et l'évaluation des PMUD sont décrits dans le cadre de la Mission spécifique : **Mise en place d'un observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES.**

■ **Synthèse du plan d'action PMUD :**

Le Consultant résumera les actions du PMUD dans un plan d'action synthétique (tableau). Le Consultant fournira également une (ou plusieurs) carte résumant le plan d'action du PMUD au format [A0]. La carte fournie doit être conçue comme un outil de communication et facilement lisible pour les non-spécialistes du transport. Le Consultant doit fournir [10] copies papier de la carte.

Pour chaque action, le Consultant fournira en outre une fiche action comprenant une brève description de l'action, la mention des partenaires en charge de la mise en œuvre, du coût estimé, de la priorisation, et du calendrier de mise en œuvre.

■ Examen par les parties prenantes et validation par les décideurs :

Pour s'assurer que les tâches ci-dessus sont exécutées avec la pleine compréhension et le soutien des principales parties prenantes, le Consultant consultera fréquemment le Comité technique du PMUD pendant la mission. Le Consultant présentera également des propositions au Comité de pilotage du PMUD pour validation. Cela devra être fait au moins deux fois, après l'évaluation des priorités et après la préparation du projet de calendrier de mise en œuvre et de plan d'action. Un atelier d'une journée devrait être envisagé dans chaque cas pour ces présentations. [Si les plus hautes autorités de la ville (comme le maire) ne font pas partie du Comité de pilotage, le Consultant devrait les assister dans leur examen et approbation du calendrier final de mise en œuvre].

■ Développement des capacités :

Le Consultant mettra en œuvre des activités de renforcement des capacités conformément au programme de renforcement des capacités approuvé lors de la phase de démarrage.

4.4.3. Livrables

Le principal résultat de ce volet est un cadre budgétaire et un plan d'action pour des mesures hiérarchisées et validées financièrement et des paquets intégrés de mesures. Les livrables suivants sont attendus :

■ Ateliers et développement des capacités :

- 1-2 ateliers avec le Comité de pilotage pour présenter et examiner les propositions du Consultant concernant la hiérarchisation des mesures d'amélioration de la mobilité et le calendrier de mise en œuvre et le plan d'action.
- Contribution (au besoin) à la présentation officielle du PMUD au public et aux intervenants.

■ Documents et rapports :

- **Rapport sur les mesures et ateliers de renforcement des capacités** : y compris les contributions et les conclusions.
- **Rapport sur les entretiens et les réunions des parties prenantes** menés dans le cadre de cette mission et compilant les comptes rendus des réunions.
- **Plan d'action PMUD** comprenant toutes les analyses décrites ci-dessus.

■ [Livrables optionnels :

- [Projet de note conceptuelle / requête de financement à destination de partenaires techniques et financiers].

4.5. Mission transversale : Processus participatif (concertation et consultation)

4.5.1. Objectifs

L'objectif du processus participatif est de soutenir et de conseiller le Comité technique dans tous les aspects de la participation des citoyens et des parties prenantes ainsi que de la communication et de la sensibilisation lors de l'élaboration du PMUD. Dans un premier temps, l'implication des différents groupes de parties prenantes est essentielle au succès du développement du PMUD et, dans un second temps, au succès de sa mise en œuvre. En effet, pour assurer le succès du PMUD, il est essentiel de consulter un large éventail d'acteurs afin de recueillir leur vision, leurs attentes et leurs perspectives. D'autre part, pour accompagner l'évolution des pratiques de mobilité, il est important d'organiser des séances d'information et de concertation avec la population afin qu'elle soit impliquée, comprenne les enjeux, apporte sa contribution et soit un moteur de la transformation de la mobilité.

La démarche participative comprend des activités telles que le développement d'outils de participation en ligne axés sur des groupes cibles (par exemple, les utilisateurs d'OpenStreetMap, ou les étudiants dans le cadre d'une coopération avec le monde universitaire local de préférence), consultations pour la négociation de réformes globales dans le secteur des transports (par exemple, réformes des transports publics ou artisanaux, mise en œuvre de mesures spécifiques sur les véhicules, etc.) et médiation des conflits entre les différents groupes d'intérêt.

Les objectifs de cette Mission transversale, complémentaire aux autres volets de la prestation, sont les suivants :

- Identification et implication de toutes les parties prenantes concernées par l'élaboration du PMUD.
- Encouragement à la participation, au recueil des contributions des citoyens et des parties prenantes, et assurance de leur engagement dans le développement du PMUD.
- Soutien au Comité technique par des conseils et une assistance appropriée afin d'assurer l'engagement des citoyens et des parties prenantes.
- En collaboration avec l'équipe de [Ville] en charge de la communication, développer une stratégie de communication et de sensibilisation claire pour les groupes suivants: les acteurs impliqués dans le processus PMUD, la population, les médias, etc.
- Évaluer le processus participatif à la fin de la mission : partager les retours d'expérience et les enseignements tirés dans le cadre du PMUD.

4.5.2. Tâches du Consultant

Le Consultant doit réaliser à minima les activités suivantes. Dans sa proposition technique, le Consultant peut envisager et proposer des activités participatives supplémentaires ou alternatives.

■ Évaluer le besoin de participation :

- Identifier les parties prenantes et les groupes d'intérêt pertinents.
- Mener une analyse complète des parties prenantes décrivant les intérêts particuliers, la participation aux projets de mobilité et de développement urbain en cours, les risques potentiels et les contributions au processus de développement du PMUD.
- Recueillir et fournir à la demande les meilleures pratiques et les enseignements tirés de la participation du public dans d'autres pays dans le domaine de la mobilité urbaine et du développement urbain.

- Fournir des services de conseil à la conception et la promotion d'outils participatifs en ligne, également pendant le processus de collecte de données (type de communauté OpenStreetMap). Pour ce faire, le Consultant s'appuiera sur l'expérience d'organisations telles que la Fabrique des Mobilités soutenue par l'ADEME, également partenaire de **MobiliseYourCity**.

■ Développer un processus participatif au niveau des acteurs institutionnels :

- **Accompagner le Comité technique dans l'organisation de consultations élargies et de retour d'expérience au niveau local ou national** : Le Consultant devra, à la demande du Comité technique, aider ce dernier à organiser des réunions et des ateliers pour faire le point sur l'avancement des travaux, invitant les acteurs concernés par les questions de mobilité urbaine, notamment :
 - Au niveau local : district, région, forces de sécurité.
 - Au niveau national : ministères sectoriels concernés, bailleurs internationaux.
- **Outils de participation** : Le Consultant assurera la sélection et la mise en œuvre des outils de participation, présentant le potentiel et les risques de chacun et s'assurant que les résultats sont pris en compte dans le processus PMUD. Les outils et instruments de participation doivent être conçus dans la langue nationale du [Pays / Ville et en Français].
- **Coordination** : le cas échéant, le Consultant conseillera et facilitera la coordination et les échanges réguliers avec d'autres entités administratives, départements et équipes d'experts potentiellement pertinents pour garantir la bonne appropriation des résultats.
- **Médiation** : Le Consultant assurera la médiation ou fournira des services consultatifs au Comité technique expliquant comment arbitrer dans les conflits complexes possibles, négociera avec les groupes d'intérêt et les parties prenantes spécifiques (syndicats professionnels, opérateurs, etc.) et proposera des solutions pour la gestion de problèmes majeurs du processus PMUD (protestations contre la hausse des prix des transports publics, etc.).

■ Développer un processus de participation citoyenne :

Le Consultant assurera la sélection et la mise en œuvre des outils de participation citoyenne, présentant le potentiel et les risques de chacun et s'assurant que les résultats sont pris en compte dans le processus PMUD. Le Consultant élaborera une stratégie de participation qui engage les citoyens et les autres parties prenantes à générer des remarques tout au long des différentes phases du PMUD afin d'assurer une large appropriation et un solide soutien à cette stratégie. Lors de la mise en place du PMUD, le Consultant (ré)évaluera et assurera l'inclusion de toutes les parties prenantes concernées en étroite coordination avec le Comité technique.

■ Retour d'expérience :

Dans le cadre de ce processus participatif, à des fins d'analyse critique et de capitalisation, le Consultant devra :

- Examiner le processus de participation des citoyens mise en œuvre dans le cadre du PMUD, en tenant compte des commentaires et des contributions des parties prenantes concernées.
- Formuler des recommandations concernant les futures mises à jour du PMUD en termes de participation des citoyens et des parties prenantes.

- Proposer des moyens d'améliorer les normes locales de participation des citoyens et des parties prenantes pour l'élaboration des politiques de mobilité urbaine, notamment en vue de réformer les cadres réglementaires et administratifs pour la participation des citoyens et des parties prenantes aux niveaux national et local : identification des obstacles, formulation de recommandations pour l'amélioration.

■ Plan de communication :

En matière de communication, le Consultant devra :

- Développer une stratégie de communication sur la façon d'approcher des groupes cibles spécifiques, les citoyens, les médias, pour soutenir et favoriser la discussion locale sur l'élaboration du PMUD. Cela inclut la communication pour stimuler la participation de la population. Discuter et convenir de la stratégie de communication avec le Comité technique et les services de communication ou de relations publiques.
- En partenariat avec l'équipe de communication du partenaire [Ville], concevoir un plan de communication pour l'ensemble du processus de développement du PMUD à adopter par le Comité technique : identité et logos, messages clés, calendrier des conférences de presse et sensibilisation des médias à chaque étape du processus.
- Mettre en œuvre le plan de communication. Les activités de communication à mettre en œuvre durant la Prestation comporteront à minima: [à adapter en fonction du contexte local. Les activités peuvent comprendre par exemple: réalisation d'un site Internet, d'une vidéo, d'une newsletter, de bannières, de dépliants, rédaction d'articles de presse, communication sur les réseaux sociaux, organisation de conférences de presse...]. Les activités et les détails de mise en œuvre seront examinés et confirmés avec le Comité technique au cours du volet 1 - Initialisation du processus PMUD. Les coûts de mise en œuvre des activités de communication seront couverts par une provision forfaitaire spécifique.
- Assurer la facilitation des événements participatifs avec les citoyens et les parties prenantes.
- Faciliter les réunions institutionnelles, y compris la préparation des réunions, synthétiser et diffuser les résultats de chaque réunion.

Encadré 6: Sources documentaires à prendre en compte pour la mission transversale participation du PMUD.

Les lignes directrices européennes PMUD et **MobiliseYourCity** fournissent des recommandations quant au volet participation lors de l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable. Le Consultant se référera également aux documents suivants :

- « La concertation citoyenne dans l'élaboration des PDU. Principaux enjeux et tendances récentes en France ». (Cerema, juin 2015), voir : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/concertation-citoyenne-elaboration-pdu> ou https://cartcipe.files.wordpress.com/2017/07/fiche-cerema-concertation_pdu.pdf
- « Lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable, 2e édition ». (Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, Décembre 2019).

4.5.3. Livrables

■ A livrer à la fin du volet 2- Diagnostic :

- La cartographie des parties prenantes avec identification préliminaire des parties prenantes pertinentes (préparation pour une analyse plus approfondie des parties prenantes).
- Une stratégie de communication sur la façon d'approcher des groupes cibles spécifiques, les citoyens, les médias pour soutenir et améliorer la discussion locale sur le développement du PMUD. Cela comprend la communication sur la participation attendue de la population.
- En collaboration avec l'équipe de communication de [Ville], un plan de communication pour l'ensemble du processus PMUD, adopté par le Comité technique : identité et logos, messages clés, calendrier des actions à chaque étape du processus.
- Les activités de communication conformément à l'offre méthodologique du Consultant ont été examinées et confirmées au stade d'initialisation du PMDU.
- Un Plan d'Engagement des Parties Prenantes.
- Une note conceptuelle sur l'appropriation des différentes parties prenantes dans l'élaboration du PMUD.

■ A livrer avec le rapport final du PDMU :

- Documentation de toutes les mesures de communication et de consultation livrées dans le cadre de cette mission, y compris une documentation détaillée sur la participation, les résultats, les conclusions et les amendements.

■ A livrer à chaque étape principale du PMUD (fin des volets 2, 3, 4 et rapport final) :

- Notes de synthèse du document validé à chaque étape du processus PMUD, destiné au grand public. Ces notes sont conçues comme des documents de communication, avec une grande attention aux graphiques.

4.6. Mission spécifique : Mise en place d'un observatoire des données de mobilité urbaine et des émissions de GES

4.6.1. Objectifs

Cette mission spécifique porte sur la mise en place d'un système de suivi des indicateurs de mobilité et d'émissions de GES permettant de couvrir tout le processus du PMUD, d'élaboration du document (suivi ex-ante) à sa mise en œuvre effective (suivi ex-post). La mise en place d'un tel système facilite (i) l'analyse des tendances existantes; (ii) la compréhension des impacts selon les scénarios, et (iii) le suivi de la mise en œuvre des mesures du PMUD et l'évaluation de leurs impacts. A plus long terme, il s'agit de faciliter l'accès à la donnée et la maintenance de la base de données.

Le système de surveillance et les ressources nécessaires devront être progressivement construits tout au long du processus d'élaboration du PMUD, et pourront devenir au terme du processus PMUD l'Observatoire officiel des données sur la mobilité urbaine de la [Ville] et l'**Observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES**.

L'objectif principal de cette Mission spécifique est d'accompagner [Ville] dans le processus de collecte, d'analyse et de suivi de toutes les données nécessaires pour évaluer les progrès et les résultats du développement du PMUD. Les objectifs spécifiques de cette mission sont les suivants :

- Mettre en place des mécanismes de suivi et d'évaluation des indicateurs de mobilité et de GES, y compris la définition et la saisie des données sur le périmètre du PMUD.
- Rendre ces mécanismes opérationnels; accompagner les services techniques dans leur utilisation, leur mise à jour et dans le processus d'analyse.
- Fournir à la ville des outils de modélisation, d'aide à la décision et d'évaluation, associés à un système d'information géographique (fortement recommandé).

Cette mission est basée sur les principes définis dans l'**approche de suivi et de reporting de MobiliseYourCity pour les émissions de GES** (<https://mobiliseyourcity.net/fr/approche-monitoring-reporting-des-emissions-gef-myc>). Couvre plusieurs actions, menées à différents intervalles de temps et qui doivent être conçues afin de correspondre aux spécificités du PMUD. Toutes les villes partenaires de **MobiliseYourCity** sont tenues de suivre à minima les indicateurs d'impact et d'investissement standards détaillés dans [Annexe 6.2].

Les indicateurs spécifiques de mise en œuvre du PMUD doivent être identifiés par le Consultant avec le Comité technique du PMUD et en accord avec le Responsable du Sous-programme **MobiliseYourCity**. Les indicateurs doivent au moins inclure les indicateurs obligatoires détaillés dans [Annexe 6.2]. Les données devront être collectées en continu pendant la mise en œuvre du PMUD, ce qui nécessite la mise en place d'un système de suivi. Il appartient donc au Consultant de définir les responsabilités, le budget et le calendrier du processus de suivi, ce qui permettra à [Ville], à travers l'observatoire de la mobilité et le système MRV-GES, de suivre les résultats du PMUD et de mener à bien un reporting adéquat. Les données de base doivent avoir été collectées lors de l'achèvement des volets « Diagnostic » et « Définition d'une vision et des objectifs stratégiques, construction des scénarios ».

NOTE IMPORTANTE :

MobiliseYourCity a développé son propre outil pour estimer les réductions d'émissions de GES attendues avec la mise en œuvre du PMUD. **L'utilisation de cet outil dans le cadre du processus d'élaboration du PMUD est obligatoire.** L'outil et le manuel d'utilisation sont annexés aux Termes de Référence.

Le Consultant doit accorder une attention particulière à l'identification de toutes les données nécessaires à l'utilisation de l'outil, et à la définition et à la réalisation des enquêtes nécessaires à leur collecte.

[Cette exigence peut être adaptée pour permettre une utilisation simplifiée de l'outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre avec la collecte d'une partie seulement des données requises pour l'outil et l'utilisation d'hypothèses pour les données restantes].

4.6.2. Tâches du Consultant

■ Valider le périmètre spatial :

Le Consultant examinera et confirmera le périmètre des indicateurs de suivi, en fonction du périmètre du PMUD, du périmètre du scénario sélectionné et de la disponibilité des données. Afin d'évaluer les réductions d'émissions de GES, **MobiliseYourCity** suit une approche territoriale (voir l'approche **de suivi et de rapport de MobiliseYourCity pour les émissions de GES**). La définition du périmètre comprend la frontière « géographique » ou « administrative » du territoire. De plus, le « champ d'application » comprend :

- Les modes de transport couverts par le PMUD (par exemple, si le transport de marchandises n'est pas couvert, il peut être décidé que l'activité de transport de marchandises peut ne pas être suivie si les données sont difficiles à obtenir).
- Les émissions considérées (à savoir CO₂ direct, CH₄, NO_x de combustion et émissions en amont de la production de carburant).
- La période / l'intervalle de temps considéré.

■ Définition des indicateurs de mise en œuvre spécifiques au PMUD :

Pour chaque PMUD, les résultats de la mise en œuvre du PMUD doivent être contrôlés chaque année et présentés dans un rapport de suivi annuel, une fois que le PMUD est en phase de mise en œuvre. Les indicateurs de mise en œuvre spécifiques au PMUD doivent être identifiés par le Consultant conjointement avec le Comité technique du PMUD en liaison avec le gestionnaire du sous-programme **MobiliseYourCity**. Les indicateurs doivent couvrir à la fois :

- Données sur les infrastructures ou services proposés (km de nouvelles pistes cyclables...).
- Données sur l'utilisation de l'infrastructure ou des services offerts. Ces données pourraient être utilisées pour évaluer le succès de mesures PMUD simples (par exemple, le nombre de vélos ou le taux d'occupation des places de stationnement).

Les indicateurs sélectionnés doivent comprendre au moins les indicateurs d'investissement standard de **MobiliseYourCity** (cf. [Annexe 6.2]).

■ **Élaborer un modèle de rapport des données suivies :**

Afin de rendre le suivi et les rapports aussi fluides que possible et d'assurer la cohérence dans le temps, le Consultant est responsable de la préparation d'un modèle de rapport qui couvre les exigences en matière de données pour les indicateurs de base de **MobiliseYourCity** (cf. [Annexe 6.2]), ainsi que les indicateurs spécifiques de mise en œuvre du territoire. Les données à collecter comprennent (liste non-exhaustive) :

- Composition de la flotte.
- Kilométrage selon le type de véhicule.
- Données sur la fréquentation des transports publics.
- Données de consommation de carburant (par exemple, flottes de bus).
- Vitesses de circulation.
- Nombre de décès (par exemple, données fournies par la police).
- Autres données pertinentes d'exploitation des transports publics.

Dans la mesure du possible, les modalités de collecte des jeux de données effectuées pendant la phase de diagnostic doivent être utilisées comme point de départ. Le Consultant les examinera et les complètera afin de fournir un modèle de collecte de données robuste et applicable à un coût raisonnable pour le suivi des impacts du PMUD au fil du temps. Le modèle doit être fourni au format Excel associé à un SIG et inclure des informations spécifiques sur les données à collecter telles que le format de données, ainsi que des informations sur les intervalles de temps pour la collecte des données (dans une fiche d'information séparée). En fin de compte, le modèle doit permettre aux services techniques de la ville de mettre à jour, traiter et analyser les données.

■ **Élaborer une méthodologie pour calculer les émissions actuelles et le calcul de référence :**

Conformément à l'approche de **MobiliseYourCity** en matière de surveillance et de déclaration des émissions de GES (voir l'approche **de suivi et de rapport de MobiliseYourCity pour les émissions de GES**) et en tenant compte de l'utilisation obligatoire de l'outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre d'une part et de la disponibilité attendue des données d'autre part, le Consultant développera une méthodologie pratique pour calculer les émissions actuelles générées par la mobilité urbaine dans le périmètre du PMUD ainsi que les émissions attendues dans le scénario BAU et dans les scénarios du PMUD proposés.

Le scénario de référence - c'est-à-dire le niveau attendu des émissions sans la mise en œuvre du PMUD - doit être développé avec une approche dynamique et réaliste (applicable à l'environnement réel). Par exemple, l'évolution du PIB réel ou les prix réels du carburant doivent être pris en compte dans l'évaluation du nombre de voitures et du kilométrage dans le scénario de référence. Cela signifie que le scénario de référence doit être basé sur celui développé dans le volet « vision et des objectifs stratégiques, construction des scénarios », mais il peut être nécessaire de mettre à jour certains paramètres, par exemple, la croissance du PIB, etc., s'ils diffèrent des hypothèses initiales.

Si un système MRV GES et un système de surveillance de la mobilité urbaine sont déjà mis en place au niveau national, le Consultant devra télécharger des informations auprès du gouvernement national pour évaluer les études, les outils, les facteurs d'émission, etc., disponibles au niveau national afin d'articuler les mécanismes de suivi du PMUD.

Le Consultant soumettra sa méthodologie au Comité technique du PMUD pour validation.

■ Identifier le cadre institutionnel pertinent et les besoins budgétaires appropriés :

La mise en place d'un système de suivi continu nécessite une répartition claire des responsabilités. Le Consultant doit identifier une configuration institutionnelle ou encore une distribution appropriée des responsabilités des départements qui détiennent, collectent et traitent les données. Les responsabilités de suivi et de reporting doivent être convenues avec les autorités et le Comité technique de manière efficace et durable. Les responsabilités comprennent la collecte, l'analyse et la maintenance des données, ainsi que le suivi des résultats (indicateurs) avec la maîtrise d'ouvrage et le gestionnaire du sous-programme **MobiliseYourCity**.

La réalisation de cette tâche nécessitera d'identifier les besoins budgétaires nécessaires pour le suivi et les reporting, ainsi que l'allocation de ce budget.

■ Plan de suivi et de reporting :

Afin de fournir au Comité technique du PMUD et aux autres parties prenantes un guide facile à utiliser pour le suivi et le reporting, le Consultant devra résumer les exigences et les procédures de suivi et de reporting dans un seul document - le **Plan de suivi et de reporting**. Le plan résumera les indicateurs à suivre, les exigences méthodologiques pour la collecte, le traitement et l'évaluation des données, décrira les responsabilités et le budget nécessaire, ainsi qu'un calendrier pour le suivi des différents indicateurs et la collecte des données, y compris les délais de reporting. Le modèle de reporting des données sera fourni en annexe au plan.

■ Formation sur la collecte, le suivi et la communication des données :

Afin de permettre aux représentants de l'observatoire de la mobilité d'entreprendre ou de gérer eux-mêmes le suivi et le reporting, le Consultant devra effectuer les formations suivantes :

- Introduction et aperçu du Plan de suivi et de reporting (pourquoi faire des reporting, quoi et comment?).
- Exigences en matière de données et méthodologies pour la collecte de données.
- Contrôle qualité dans le traitement et la maintenance des données.
- Calcul des réductions d'émissions de GES.
- Le contenu de la formation doit être adapté au contexte spécifique du territoire.

Des intrants et du matériel de formation pour le calcul de la réduction des émissions de GES peuvent être fournis par le Secrétariat de **MobiliseYourCity**. D'autres documents seront élaborés par le Consultant, en utilisant le PowerPoint modèle de **MobiliseYourCity** (à demander par le Consultant au secrétariat de **MobiliseYourCity** au début de la mission) et conformément au contenu du Plan de suivi et de reporting.

Le Consultant proposera de plus un programme de formation (modules, nombre de sessions et durée) sur le long terme, au-delà du processus d'élaboration du PMUD, mais ne sera pas responsable de sa mise en œuvre

4.6.3. Livrables

■ Ateliers :

- Sessions de formation de 1 à 2 jours menées avec les services techniques de [Ville] et d'autres institutions pertinentes (cela comprend la documentation de toutes les mesures de renforcement des capacités et des ateliers proposés pour cette mission, y compris une documentation détaillée des contributions, des résultats et des conclusions, 1 semaine après achèvement de la formation.).

■ Rapports :

- Un rapport relatif aux activités de suivi et de reporting à la fin du volet 2 - Diagnostic, comprenant une brève description du périmètre de suivi et de reporting et une liste des institutions impliquées dans la collecte, le suivi et le reporting des données et leurs rôles spécifiques (système de gestion des données).
- Un rapport relatif aux activités de suivi et de reporting à la fin du volet 3 - Vision et scénarios, comprenant une liste des indicateurs d'impact et de mise en œuvre proposés pour le PMUD; la méthodologie proposée pour le calcul des émissions de GES actuelles et le calcul de référence pour le PMUD; la méthodologie d'estimation et des outils pertinents et un modèle de communication des données.
- Un rapport final relatif aux activités de suivi et de reporting, y compris le **Plan de suivi et de reporting** et les prévisions budgétaires pour le suivi et le reporting.
- Présentations PowerPoint pour la formation sur les exigences méthodologiques pour la collecte, le traitement et l'évaluation des données.

- **Un observatoire des données sur la mobilité et un système MRV-GES** opérationnel et exploitable (paramètres, données nécessaires saisies) au sein des services techniques de [Ville].

4.7. Rapport final PMUD

A la fin de la mission, le Consultant devra remettre un rapport final, qui constituera le PMUD de [Ville]. Le rapport final du PMUD résumera les principales analyses et conclusions développées tout au long du processus de conception du PMUD. Ce rapport final doit suivre la table des matières standard de **MobiliseYourCity** PMUD ([Annexe 6.3]).

De plus, le Consultant remettra à la fin de la mission une note décrivant les contributions apportées au cours de la mission aux activités de **MobiliseYourCity** en lien avec le Secrétariat de **MobiliseYourCity** ou le responsable du sous-programme **MobiliseYourCity**, en particulier tout élément lié au suivi et aux impacts du processus PMUD.

5. Organisation des Services

5.1. Expertises attendues

La composition d'une équipe d'experts appropriée est généralement de la responsabilité du Consultant. Cependant, **MobiliseYourCity** suggère que l'équipe d'experts assignée comprenne les profils d'experts suivants ou similaires : [Liste suggérée à modifier / compléter par le rédacteur].

■ **Expert / planificateur en transport urbain durable et en mobilité en tant que chef d'équipe (expert international à court terme ou éventuellement expert local à long terme résidant dans [Ville / Pays])**

Exigences minimales : Master en économie, planification des transports, ingénierie des transports, urbanisme, géographie, politique, administration publique ou similaire; 15 ans d'expérience professionnelle pertinente dans la planification de transports urbains durables ainsi que dans le développement de stratégies, de conseils politiques, de plans directeurs ou similaires; au moins 5 ans d'expérience professionnelle dans un rôle de supervision et en gestion de projet dans un cabinet de conseil ou d'administration publique / municipale; plusieurs expériences dans les pays en développement; capacité de déléguer le travail; maîtrise de la langue [française].

■ **Expert financier et institutionnel (expert international à court terme ou éventuellement expert local à long terme résidant dans [ville / pays])**

Exigences minimales : Master en économie, administration des affaires, génie des transports, science politique, géographie ou similaire; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente, dont 5 ans dans la planification de transports urbains durables, l'élaboration de stratégies, l'organisation institutionnelle, le conseil en politiques, la réglementation et les réformes sectorielles, ou similaire; maîtrise écrite et orale de la langue [française].

■ **Ingénieur trafic (expert court terme)**

Exigences minimales : Master en ingénierie des transports/trafic, ou similaire; 5 ans d'expérience professionnelle pertinente en modèles de trafic de transport modélisation du trafic urbain avec une bonne connaissance des différents modèles de trafic de transport; maîtrise écrite et orale de la langue [française].

■ **Expert en planification des transports urbains**

Exigences minimales: Master en économie, en génie des transports, en géographie ou similaire; 5 ans d'expérience professionnelle pertinente à la fois dans la planification du transport urbain durable ainsi que dans le conseil politique, la planification générale ou similaire; maîtrise écrite et orale de la langue [française].

■ **Environnementaliste (expert international à court terme ou éventuellement expert local à long terme résidant dans [ville / pays])**

Exigences minimales : Master en génie des transports ou similaire; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente à la fois dans la planification de transports urbains durables avec une expertise spécifique dans le domaine des politiques de réduction des GES, ou similaire; maîtrise écrite et orale de la langue [française].

■ **Expert en collecte, analyse et gestion des données, SIG et modélisation (expert international à court terme ou éventuellement expert local à long terme résidant dans [ville / pays])**

Exigences minimales : Master en économie des transports, ingénierie des transports, statistiques ou similaire; 5 ans d'expérience professionnelle pertinente dans la planification de transports urbains durables, les enquêtes sur les transports ou similaires; maîtrise écrite et orale de la langue [française].

■ **Urbaniste**

Exigences minimales : Master en urbanisme, géographie ou similaire; 5 ans d'expérience de travail pertinente à la fois dans la planification urbaine durable ainsi que dans le conseil politique, la planification générale ou similaire; maîtrise écrite et orale de la langue [française].

Généralement, une expérience régionale et une expérience technique spécifique dans les domaines les plus pertinents dans [Ville / Pays] sont considérées comme un atout. Les propositions techniques doivent inclure des CV informatifs des experts spécialement proposés. Tout échange ultérieur d'experts après l'attribution du projet peut entraîner l'annulation de la mission.

5.2. Contacts

La mission se déroule sous la responsabilité de [AFD / GIZ, e.g. Division régionale XXX / XXX (institution partenaire)] en tant qu'agence responsable soumissionnant pour cette mission, coordonnée par le responsable du sous-programme **MobiliseYourCity** responsable en étroite coopération avec le Secrétariat **MobiliseYourCity** à Bruxelles en Belgique ou l'un de ses bureaux régionaux.

Dans la mesure où cela n'est pas communiqué différemment par le gestionnaire de sous-programme **MobiliseYourCity** responsable, les approches de travail, l'organisation et les résultats du projet doivent être discutés et ajustés avec [Ville] et le gestionnaire de sous-programme **MobiliseYourCity** responsable. Tous les livrables doivent être soumis au responsable de **MobiliseYourCity** et au responsable du sous-programme, qui assure la distribution et les commentaires des parties prenantes concernées de **MobiliseYourCity** et des institutions partenaires.

Gestionnaire de sous-programme et personne de contact:

[Qui agit en tant que gestionnaire de contrat responsable et représentant du Client auprès des tiers et des institutions partenaires].

Nom :

Adresse complète :

Tél :

Email :

5.3. Format, soumission et validation des livrables

Les rapports trop longs doivent être évités. Tous les rapports doivent se concentrer sur le fond (par rapport à la portée des travaux et à la description des résultats) et éviter les déclarations génériques.

■ **Les éléments structurants des rapports comprennent généralement [le cas échéant] :**

- Titre de page.
- Résumé (contexte, objectif et portée, méthodologie, structure du document, principaux résultats, conclusions et recommandations).
- Table des matières.
- Introduction (Contexte, objectifs, portée, méthodologie, structure).
- Expériences (nationales / internationales).
- Méthodologie.
- Résultats (analyse détaillée et interprétation des résultats).
- Conclusions et Recommandations.
- Bibliographie.
- Annexes.

■ **Les livrables ne seront considérés comme achevés que lorsque les caractéristiques / éléments suivants sont fournis :**

- Les analyses/données mentionnées dans ces Termes de Référence.
- Toutes les figures et graphiques, formatés de manière à pouvoir être lus en noir et blanc (ceux-ci doivent être livrés dans un fichier séparé présentant une figure / graphique par page, en suivant la même numérotation et l'ordre dans lequel ils apparaissent dans le texte; si le graphique était fait à l'origine dans Excel, le fichier doit contenir tous les calculs et formules et une explication claire des méthodologies et des calculs effectués).
- Tous les tableaux (ceux-ci doivent être livrés dans un document Excel, contenant un tableau par feuille et en suivant la même numérotation et leur ordre d'apparition dans le texte. Le fichier doit également contenir tous les calculs et formules et une explication claire des méthodologies et calculs réalisée).
- Toutes les images (dans des fichiers séparés et suivant la même numérotation et ordre d'apparition dans le texte). La résolution minimale de l'image doit être 300 dpi (minimum 3 mégapixels, idéalement 7) avec mention des droits de distribution.
- Une présentation concise (30 diapositives maximum) qui doit permettre aux partenaires locaux de prendre rapidement connaissance du contenu.

■ **Visibilité des donateurs :**

Tous les rapports et documents produits dans le cadre de la mission mentionneront le soutien [Agence] et [autre donateur] au projet, qui sera également reconnu par l'équipe de Consultants lors de la communication publique, le cas échéant. Les représentants de [Agence] seront informés et invités à tout événement public lié à la mission.

■ **Examen et acceptation des résultats du projet :**

Les rapports soumis doivent être fournis pour examen à [Ville] et au responsable du sous-programme [Agence] **MobiliseYourCity**. Après la production de chaque version provisoire de

rapport, le gestionnaire de sous-programme responsable de **MobiliseYourCity** coordonnera les commentaires de [Ville] ou la validation, déterminera conjointement si tous les livrables clés ont été fournis comme convenu, examinera et discutera de la qualité des résultats soumis dans chaque rapport et attendra un consensus sur l'opportunité d'autoriser les paiements progressifs. Si les paiements progressifs ne sont pas autorisés, les Consultants recevront une liste écrite des lacunes à corriger et la date demandée pour une soumission révisée. Le Consultant aura la possibilité de clarifier la nature et l'étendue des lacunes et de convenir avec [Agence] et la municipalité de [Ville] des révisions nécessaires et de la date de nouvelle soumission. La nouvelle soumission sera ensuite réexaminée par les experts de [Agence] et de [Ville] pour déterminer si les lacunes ont été suffisamment corrigées.

Tous les livrables doivent généralement être fournis en français uniquement. De plus, les résumés de tous les livrables écrits doivent être fournis en [français].

Les versions provisoires de rapports finaux et les rapports finaux eux-mêmes doivent inclure des dessins d'ensemble ou des visualisations de concepts clés, rendus par des professionnels, (par exemple, des organigrammes, des graphiques, des cartes, des schémas de processus, etc.) afin d'améliorer la compréhension des résultats d'analyse et des recommandations.

Tous les livrables écrits doivent être soumis en format électronique uniquement sous forme de copies électroniques (.PDF et fichiers source tels que .DOC et .XLS ou .PNG ou son équivalent en licence libre). En outre, [5] copies papier de chaque projet de rapport final et de rapport final doivent être fournies.

À la fin de la mission, l'ensemble complet des données et informations brutes collectées et toutes les données traitées accumulées dans le cadre de la mission doivent être fournies sur un dispositif de stockage approprié et correctement structuré à [Ville] et au responsable du sous-programme **MobiliseYourCity**. Le Consultant doit en outre fournir des détails (par exemple des feuilles de calcul) de tous les calculs effectués pour le PMUD, y compris les calculs liés aux indicateurs (incluant les estimations d'émissions de GES) et les calculs économiques et financiers.

Toutes les données géographiques collectées doivent être intégrées dans un SIG ouvert. A cet effet, le Consultant proposera une base de données modifiable regroupant toutes les données géographiques ainsi que toutes les données relatives à l'offre de transport (itinéraires des transports publics, fréquence...) collectées, mises à jour ou collectées dans le cadre de l'étude du PMUD. La structure de base de données proposé sera soumise au chef de projet de la [Ville] pour approbation préalable. Le Consultant devra fournir au moins un fichier « .KMZ » avec toutes les données géographiques et un fichier « .GTFS » pour les données de l'offre de transport. La [Ville] pourra éventuellement diffuser les données fournies par le Consultant dans un format de données ouvert.

Les exigences susmentionnées concernant le contenu du ou des rapports doivent être considérées comme des exigences minimales. Cependant, la version finale des documents doit être approuvée par [Agence] et il est de la responsabilité du Consultant d'apporter les ajustements, les clarifications et de fournir les informations supplémentaires demandées par [Agence] et d'inclure toute information nécessaire pour remplir ces Termes de Référence.

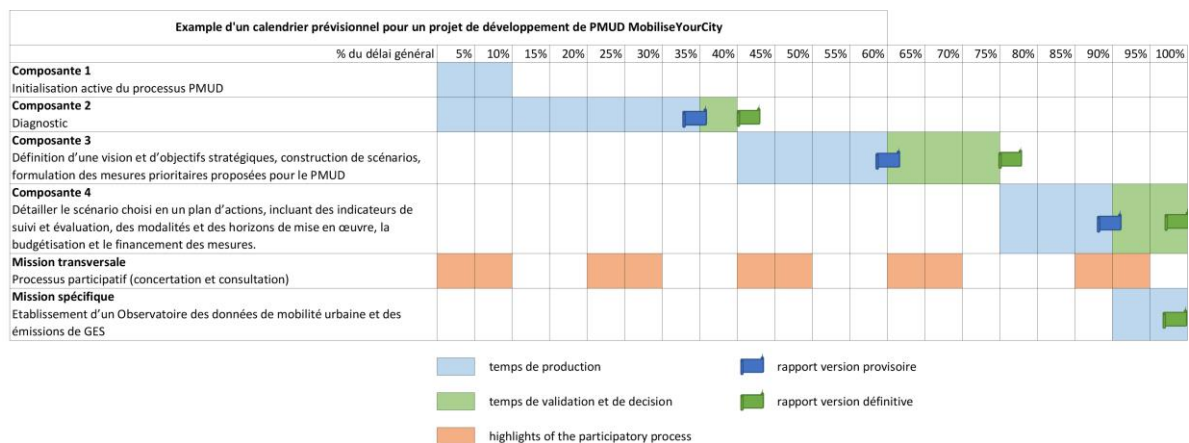
5.4. Calendrier estimé

L'achèvement des tâches des Services devrait prendre au maximum [X] mois à compter de la date de signature de l'acte d'engagement. Les services devraient commencer le [mois] [année].

Le Consultant préparera un programme d'étude qui détaille toutes les activités dans le cadre de la proposition. Des activités supplémentaires jugées nécessaires aux objectifs de l'étude de projet peuvent être proposées par le Consultant en fonction de sa propre compréhension du projet avec justification associée. Le Consultant optimisera le programme et notamment le nombre de missions dans [Ville].

Le Consultant identifiera les activités qui seront menées dans [Ville] et le calendrier de la présence sur place de tous les membres de l'équipe d'étude et proposera sa propre estimation des volumes pour compléter les services demandés

Diagramme 2 : Chronogramme indicatif des services attendus, y compris la validation des livrables.



5.5. Budget

Le budget maximum disponible pour l'élaboration du PMUD de [Ville] est de [X] €.

5.6. Méthode de paiement

La facturation sera traitée comme suit :

- **Facture 1:** [10%] du budget total (hors provision pour activités de communication) lors de l'acceptation finale des livrables du **Volet 1**.
- **Facture 2:** [30%] du budget total (hors provision pour activités de communication) lors de l'acceptation finale des livrables du **Volet 2**.
- **Facture 3:** [30%] du budget total (hors provision pour activités de communication) lors de l'acceptation finale des livrables du **Volet 3**.
- **Facture 4:** [20%] du budget total (hors provision pour activités de communication) lors de l'acceptation finale des livrables du **Volet 4**.
- **Facture 5:** [10%] du budget total (hors provision pour activités de communication) lors de l'acceptation finale du **Rapport final du PMUD**.

Les livrables de la Mission transversale (Processus participatif) et de la Mission spécifique (Création d'un observatoire) doivent être inclus dans le livrable susmentionné pour chaque volet et dans le rapport final du PMUD conformément aux exigences décrites dans les livrables des missions transversales et spécifiques.

Le remboursement des dépenses liées aux activités de communication peut être demandé par le Consultant contre remise des factures correspondantes effectivement payées par le Consultant à des tiers. La demande de remboursement doit être incluse dans l'une des 5 factures de Consultant énumérées ci-dessus.

Une **avance** de [20%] pourrait être envisagée sur demande du Consultant.

[Insérer ici un tableau récapitulatif avec tous les livrables attendus par Volet / Mission et la date estimée de soumission (en mois après le début des services)].

5.7. Responsabilité additionnelle du Consultant

Le Consultant sera responsable de l'exécution de l'ensemble des services décrits dans le présent appel à manifestation d'Intérêt et fournira les installations, le personnel et l'équipement qui lui permettront d'exécuter la mission en temps opportun.

■ Locaux.

Le Consultant sera responsable de l'organisation de ses locaux de travail, de son transport, de son équipement, de ses fournitures et de tous autres services nécessaires à la bonne exécution de la mission.

■ Information et documentation.

Le Consultant est responsable de la collecte et de l'analyse des données nécessaires à la réalisation des objectifs de l'étude. Toutes les enquêtes mentionnées dans ces termes de référence sont incluses dans les services attendus du Consultant et doivent être effectuées par le Consultant.

Toute information, donnée, document reçu des autorités ou de toute institution publique doit être étudié et évalué par le Consultant. La responsabilité de l'exactitude et de l'utilisation de ces données incombe au Consultant. Ces informations, données, rapports doivent être considérés comme confidentiels et ne doivent pas être utilisés à des fins non liées à l'étude.

5.8. Devoirs du bénéficiaire

■ Etudes, documents et données.

[Ville] fournira toutes les études, documents, données, dessins et autres documents pertinents disponibles dans le format et le niveau de contenu dans lesquels ils sont actuellement disponibles.

[Ville] aidera également le Consultant à établir des relations de travail avec les départements et équipes des ministères concernés, y compris les travaux publics et l'ingénierie, l'ingénierie de la circulation, l'urbanisme pour accéder aux plans, aux données et aux développements prévus.

■ Liaison.

[Ville] facilitera les consultations avec toutes les agences concernées et avec les parties prenantes et les décideurs concernés que le Consultant doit contacter pour la mise en œuvre de ce projet. Ils aideront également le Consultant à établir des contacts avec les groupes communautaires et le public pour les tâches où cela est nécessaire. Le Consultant sera entièrement responsable du suivi ultérieur.

■ Facilitation de l'accès.

[Ville] facilitera l'entrée et la sortie ainsi que la délivrance des permis statutaires dont le Consultant peut avoir besoin pour l'exécution de la mission. Ils délivreront une lettre de permis d'entrée au Consultant pour les emplacements du site. Des lettres introduisant le Consultant aux organisations gouvernementales compétentes seront également fournies par les municipalités.

Le paiement de tous les frais connexes sera la responsabilité du Consultant.

6. Annexe

6.1. Information générale sur l'initiative MobiliseYourCity

Les éléments suivants se rapportent à l'initiative dans son ensemble et présentent les principaux concepts méthodologiques pour le développement des PMUD et des PNMU.

MobiliseYourCity propose deux **lignes d'activités** complémentaires à ses pays et villes partenaires : La Politique Nationale de Mobilité Urbaine et les Programmes d'Investissement (PNMU) et le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD).

Il existe des différences essentielles dans les approches des politiques nationales de mobilité urbaine et des plans de mobilité urbaine durable par rapport aux approches d'élaboration de stratégies conventionnelles ou d'aménagement. Les caractéristiques distinctives des **Politiques Nationales de Mobilité Urbaine et des Plans de Mobilité Urbaine Durable** sont :

■ **Vision à long terme.**

Plan de livraison à court terme ancré dans une vision à long terme de la mobilité, développé pour toute la zone urbaine et impliquant les citoyens et les autres parties prenantes.

■ **Permettre l'accès.**

Approche pour permettre, faciliter et améliorer l'accès grâce aux transports (et non les transports en eux-mêmes) aux marchés, aux emplois, à l'éducation et aux autres services offerts dans les zones urbaines, priorisant ainsi les personnes et leur qualité de vie.

■ **Focus sur l'intégration.**

Intégration de plusieurs secteurs au lieu d'une approche de planification à un seul secteur (en plus de l'adhésion du Ministère des Transports, assurer l'adhésion des Ministères des Finances, de l'Energie, de l'Environnement, des Travaux Publics, de l'Aménagement du Territoire, de la Santé, de l'Education, etc.) ainsi que de l'équilibre et développement intégré de tous les modes de transport.

■ **Approche participative.**

Approche participative et multipartite impliquant des représentants du secteur public et du secteur privé, du monde universitaire, de la société civile, des ONG et d'autres acteurs de la mobilité urbaine afin d'établir une compréhension approfondie et un ancrage durable de leurs ambitions, de mobiliser un soutien pour la transformation de la mobilité urbaine, et justifier / légitimer des politiques de mobilité urbaine durable.

■ **Coopération institutionnelle.**

Mise en place de cadres appropriés, processus de coopération efficaces et efficaces et, si nécessaire, transformation des structures existantes pour permettre l'élaboration de politiques et de plans de mobilité urbaine durable. Cela concerne des domaines tels que les structures institutionnelles, les cadres de budgétisation et de financement, les choix technologiques, etc.

■ **Contribution aux engagements internationaux sur le changement climatique.**

Lien entre les mesures de planification de la mobilité urbaine durable et leur potentiel de réduction des émissions de GES et donc relier les stratégies de mobilité urbaine durable aux engagements internationaux.

■ **Mettre l'accent sur la mise en œuvre de mesures financièrement solides et bien contrôlées.**

Processus de planification axé sur l'action pour assurer la mise en œuvre des mesures prioritaires grâce à une budgétisation précise des actions et une identification des flux de financement, d'éventuels projets pilotes ou une étude de préfaisabilité sur la mise en œuvre du corridor prioritaire, et des outils de surveillance et de rapport pour assurer un suivi de la mise en œuvre.

6.2. Indicateurs de suivi de l'initiative MobiliseYourCity

[L'état des indicateurs standard de MobiliseYourCity doit être vérifié par le rédacteur avec le secrétariat de MobiliseYourCity lors de la finalisation des Termes de Référence].

MobiliseYourCity développe un ensemble d'indicateurs standards d'impact et d'investissement. Les indicateurs indicatifs sont les suivants :

Indicateurs d'impact standard **MobiliseYourCity**

- Indicateur d'impact standard no. 1 : Réduction des émissions de GES (en tCO2e) par opposition à un scénario «business as usual» sans PMUD.
- Indicateur d'impact standard no. 2 : Accès satisfaisant aux transports publics (pourcentage de la population vivant à moins de 500 mètres d'un arrêt de transports en commun avec un intervalle de desserte de moins de 20 minutes aux heures de pointe, ou ayant accès à des services de mobilité partagés avec un niveau de service et un coût équivalent).
- Indicateur d'impact standard no. 3 : Sécurité (routière, ferroviaire) (nombre de décès dus à des accidents de transport dans la zone PMUD pour 100 000 habitants. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, un décès est comptabilisé s'il survient dans les 30 jours suivant l'accident).
- Indicateur d'impact standard no. 4 : Pollution atmosphérique: niveau annuel moyen de pollution atmosphérique (PM2,5) dans la zone PMUD, mesuré dans un nombre défini de stations.
- Indicateur d'impact standard no. 5 : Parts modales (part des transports collectifs et des modes actifs en voyages).
- Indicateur d'impact standard no. 6 : Abordabilité des transports publics (440 x frais de transports publics moyens / revenu annuel moyen des ménages du 2e quintile).

Indicateurs d'investissement standard **MobiliseYourCity**

- Indicateur d'investissement standard n°1 : km de trottoirs aménagés ou réhabilités de manière significative.
- Indicateur d'investissement standard n°2 : km de pistes cyclables construites ou réhabilitées de manière significative.
- Indicateur d'investissement standard n°3 : km de réseau de transport en commun rapide de masse construit ou réhabilité de manière significative.
- Indicateur d'investissement standard n°4 : nombre de places de parking récemment soumises à une politique de stationnement actif (y compris les parcelles pour lesquelles la politique de stationnement est passée du stationnement gratuit au stationnement payant).

MobiliseYourCity révisé régulièrement ces indicateurs. Le Consultant est prié de confirmer auprès du Secrétariat de **MobiliseYourCity** les indicateurs à prendre en compte dans le PMUD au début de la mission. Le guide « MYC GHG Monitoring and Reporting approach » peut être téléchargé à cette adresse: <https://mobiliseyourcity.net/fr/approche-monitoring-reporting-des-emissions-gef-myc>

6.3. Table des matières standard d'un PMUD

Aperçu du contenu du modèle du rapport final du PMDU (**version indicative**):

1 Résumé

- 1.1 Contexte du PMUD
- 1.2 Objectif et portée
- 1.3 Méthodologie
- 1.4 Structure du document
- 1.5 Résultats clés
- 1.6 Conclusions et recommandations

2 Processus et structure de gestion

- 2.1 Contexte de développement du PMUD
- 2.2 Aperçu du processus
- 2.3 Implication des parties prenantes

3 Diagnostic

- 3.1 Usage des sols et développement urbain
- 3.2 Cadre institutionnel et réglementaire
- 3.3 Cadre financier
- 3.4 Transport et mobilité
 - 3.4.1 Infrastructure de transport et fourniture de services de transport
 - 3.4.2 Demande de mobilité et trafic
 - 3.4.3 Mobilité active
 - 3.4.4 Transports publics
- 3.5 Accessibilité
- 3.6 Sécurité routière
- 3.7 Fret urbain
- 3.8 Aspects sociaux de la mobilité
 - 3.8.1 Genre et mobilité
 - 3.8.2 Pauvreté dans les transports
 - 3.8.3 Habitabilité ("liveability")
- 3.9 Environnement
 - 3.9.1 Pollution atmosphérique et les émissions de GES
 - 3.9.2 Bruit
- 3.10 Nouvelles solutions pour la mobilité et les transports
- 3.11 Référence

4 Vision et objectifs

- 4.1 Vision stratégique
- 4.2 Buts, cibles et indicateurs du PMUD
- 4.3 Scénarios à court et à long terme
- 4.4 Longue liste de mesures potentielles

5 Scénario sélectionné, mesures et plan d'action

- 5.1 Présentation du scénario sélectionné et de ses résultats
- 5.2 Spécification des mesures sélectionnées
- 5.3 Estimation des coûts
- 5.4 Calendrier de mise en œuvre et plan d'action

6 Budgétisation et finances

- 6.1 Budgétisation future
- 6.2 Utilisation des financements externes
- 6.3 Mise en œuvre

7 Suivi et évaluation

8 Annexe

- 8.1 Liste des contributeurs au développement du PMUD
- 8.2 Calendrier de développement du PMUD
- 8.3 Méthodes de collecte des données
- 8.4 Résumé de participation
- 8.5 Description des scénarios
- 8.6 Longue liste de mesures potentielles
- 8.7 Rapport sur le modèle de trafic
- 8.8 Modèle de rapportage des données pour le suivi et l'évaluation
- 8.9 Références
- 8.10 Index des encarts
- 8.11 Index des schémas
- 8.12 Index des images
- 8.13 Index des tableaux
- 8.14 Glossaire
- 8.15 Plans de zones et tables des aménagements futurs

6.4. Information disponible

Le client fournira au Consultant les documents suivants :

[Insérer ici un tableau récapitulatif avec les données disponibles accessibles au Consultant pour fournir le service)].

Table 1 : Liste indicative des documents à fournir.

Document	Préparé par	Quand
Politique nationale de mobilité urbaine		
Autres documents politiques / juridiques nationaux		
Plan de développement régional		
Plan de développement urbain		
Ancien plan de développement de la mobilité urbaine		
Schémas directeurs / études et études et projets d'investissement		
Études de données sur le trafic routier (volume / congestion du trafic routier, accidents de la circulation)		

Études sur la pollution atmosphérique et les émissions de GES		
Etudes de pollution sonore		
Réglementation des transports publics		
Etudes de l'offre de transport public (structure des réseaux, structure tarifaire, parc de matériel roulant, dépôts, ateliers, performance) par opérateur ou groupe d'opérateurs informels		
Données sur la demande de transport public		

6.5. Détails de soumission de la proposition

[À adapter au contexte et aux exigences spécifiques]

Les propositions ne doivent pas dépasser 30 pages (à l'exclusion des CV en annexe et de tout document justificatif). Les propositions doivent être soumises en anglais.

Propositions visant à contenir un aperçu provisoire des interventions, des visites sur le terrain, des ateliers et des principales étapes prévues pour la mise en œuvre des volets, y compris l'attribution détaillée des responsabilités et des tâches au personnel proposé.

Les propositions précisent les jours d'expertise à livrer par chaque expert. Seuls les jours de travail réguliers dans le pays d'affectation doivent être comptés, alors qu'une semaine de travail compte pour un maximum de 5 jours et 8 heures de travail (les jours de voyage peuvent être effectués pendant les week-ends).

■ Les propositions doivent contenir :

- Une réflexion sur le projet et les objectifs des volets, la compréhension du Consultant de son rôle.
- Commentaires sur les Termes de Référence.
- Méthodologie pour la collecte de données, les enquêtes et les groupes de discussion.
- Méthodologie pour la mise en œuvre du volet et l'organisation des activités.
- Méthodologie pour les activités de renforcement des capacités, y compris les détails de la formation : nombre de modules, sessions et durée.
- Méthodologie du processus participatif.
- Calendrier d'affectation du personnel.
- Projets de référence pertinents au cours des 5 dernières années.
- CV des experts proposés (max. 3 pages par CV).

■ **Remarques supplémentaires sur la proposition financière :**

Le Consultant est responsable d'inclure dans sa proposition tous les frais de voyage internationaux et nationaux, d'hébergement, de séjour, de communication et autres pour la mise en œuvre de la mission. Il en va de même pour tout le matériel requis, y compris le matériel de formation, les technologies, l'équipement, etc.

Le Consultant n'a pas besoin d'allouer de budget pour les bureaux, les salles de réunion et de formation dans le pays d'affectation; ces installations seront fournies par les gouvernements partenaires de **MobiliseYourCity**.

Les propositions financières doivent être structurées selon les catégories suivantes :

- Frais.
- Budgets de soutien locaux (par exemple traduction, interprétation, assistance).
- Voyage, hébergement, séjour, communication.
- Autre coût (à préciser).

Les offres seront valables pendant 6 mois.

6.6. Mode d'emploi de l'outil de calcul des émissions de gaz à effet de serre

Manuel de l'utilisateur: <https://mobiliseyourcity.net/fr/node/469>

Outil de calcul: <https://mobiliseyourcity.net/fr/node/470>