

Modèle de Termes de Référence PNMU

Termes adaptables pour guider les consultants dans la préparation d'un Programme d'Investissement et d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU)

[Nom du Pays Partenaire]



Pour plus d'information :

Secrétariat MobiliseYourCity, Bruxelles.

www.MobiliseYourCity.net

Courriel : Contact@MobiliseYourCity.net

Titre : “Modèle de Termes de Référence PNMU - Termes adaptables pour guider les consultants dans la préparation d'un Programme d'Investissement et d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU)”

Édition : Juillet 2020

Auteur : Partenariat **MobiliseYourCity**

Contributeurs : Anne Chaussavoine (AFD), Benoît Desplanques (Artelia), Chris Blache (Genre et Ville), Dominik Viallon (Espelia), Dominique Breuil (Codatu), Jean-Charles Crochet, Jean-Pierre Lannes (Tecurbis), Mathilde Mouton (Espelia), Marie Colson (IFEU), Michael Engelskirchen (GIZ), Tristan Laurent Morel (Espelia).

Droits d'auteur :

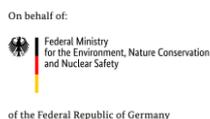
Cette publication est soumise au droit d'auteur du Partenariat MobiliseYourCity et de ses contributeurs et auteurs. La reproduction partielle ou totale de ce document est autorisée à des fins non lucratives, moyennant mention de la source.

Avertissement :

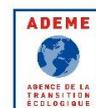
Le contenu présenté dans ce document représente l'opinion des auteurs et n'est pas nécessairement représentatif de la position des différents partenaires de **MobiliseYourCity** ou de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC).

Juillet 2020

Bailleurs de fonds



Partenaires de mise en œuvre



Partenaires de connaissance



Membre de:

Marrakech
Partnership



SUSTAINABLE
mobility
FOR ALL

Contexte de la publication

Ce document est un modèle. Il n'est pas un document final mais une référence sur la base de laquelle des termes de référence spécifiques, entièrement adaptés au pays concerné, seraient préparés.

Il vise à fournir des lignes directrices et des conseils pour la rédaction des termes de référence et la sélection du consultant responsable de l'élaboration d'un Programme National d'Investissement et d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU) dans le cadre du Partenariat

MobiliseYourCity.

Toutes les informations affichées [en gris] doivent être complétées lors de la finalisation des termes de référence.

Cette publication a été élaborée dans le cadre du Partenariat **MobiliseYourCity** en collaboration avec le projet "Advancing climate strategies in rapidly motorising countries", financé par le ministère fédéral allemand de l'environnement, de la protection de la nature, de la construction et de la sécurité nucléaire.

MobiliseYourCity est un partenariat pour la planification intégrée du développement urbain dans les pays émergents et en développement dans le cadre du Partenariat de Marrakech des Nations Unies pour l'action mondiale contre le changement climatique.

MobiliseYourCity soutient et engage les gouvernements partenaires locaux et nationaux à améliorer la planification et le financement de la mobilité urbaine en fournissant un cadre méthodologique et une assistance technique, en renforçant les 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 (PNMU) et aux Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) qui servent de base à la promotion des investissements et au développement de services de mobilité attractifs.

MobiliseYourCity est une action multi-bailleurs, cofinancée par la Direction générale de la coopération internationale et du développement (DG DEVCO) de la Commission européenne, le ministère français de la transition écologique (MTE), le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM), le ministère fédéral allemand de l'environnement, de la conservation de la nature, du bâtiment et de la sécurité nucléaire (BMU) et l'Agence française de développement (AFD). Ses partenaires fondateurs, l'ADEME, l'AFD, CEREMA, CODATU et GIZ, mettent en œuvre l'initiative. Outre sa contribution au processus climatique international, **MobiliseYourCity** contribue également à l'Agenda 2030 de l'ONU, agissant spécifiquement sur le 11^e objectif de développement durable (ODD): Rendre les villes « inclusives, sûres, résilientes et durables ».

Les objectifs généraux

- Permettre le changement vers des villes plus inclusives, plus vivables et plus efficaces.
- Favoriser une planification de la mobilité urbaine plus complète, intégrée et participative (niveaux local et national).
- Cibler la réduction des émissions de GES liées au transport dans les villes participantes (<50 % d'ici 2050).

- Lier la planification à un accord sur les investissements et à l'utilisation facultative de l'aide financière.
- Utiliser des techniques de planification innovantes et la numérisation, et promouvoir les technologies de pointe en matière de mobilité et de transport.

Table des Matières

Abréviations et acronymes	8
1. Aperçu général de la mobilité urbaine [à/en] [Pays]	9
1.1. Aperçu de la mobilité urbaine au niveau national	9
1.2. Raison principale pour le développement d'un Programme National d'Investissement et Politique Nationale de Mobilité Urbaine	9
1.3. Données disponibles	9
2. Le soutien de MobiliseYourCity pour l'élaboration des politiques	10
2.1. Principes et objectifs de MobiliseYourCity	10
2.2. Une Politique Nationale pour rendre possible la mobilité urbaine durable	12
2.3. [Pays] et MobiliseYourCity	14
3. Description générale de la mission	15
3.1. Objectif	15
3.2. Principales phases et calendrier	15
3.3. Cadre de gestion et de co-construction	16
3.4. Produits livrables de la mission	20
4. Activités prévues	21
4.1. Mission transversale : Processus participatif (concertation et consultation)	21
4.1.1. Objectifs	21
4.1.2. Tâches du consultant	21
Tâche 1 : Évaluer la nécessité de la participation	21
Tâche 2 : Développer un processus participatif au niveau des acteurs institutionnels*	21
Tâche 3 : Développer un processus de participation des citoyens	22
Tâche 4 : Partager les leçons apprises	22
Tâche 5 : Communication	22
4.1.3. Produits livrables	23
4.2. Mission transversale : Renforcement des capacités de [Pays] pour mettre en œuvre les mesures PNMU	24
4.2.1. Objectifs	24
4.2.2. Tâches du consultant	24
Tâche 1: Évaluation	24
Tâche 2: Proposer un plan de renforcement des capacités sur dix ans	25
4.2.3. Produits livrables	26
4.3. Phase 1: Lancement du processus PNMU	27
4.3.1. Objectifs	27
4.3.2. Tâche du consultant	27
Tâche 1: Lancement de la mission	27
Tâche 2: Soutenir le [Pays] dans l'organisation d'un événement de lancement	27
4.3.3. Produits livrables de la Phase 1	29
4.4. Phase 2: Préparation d'un diagnostic détaillé des problèmes de performance	31
4.4.1. Objectifs	31
4.4.2. Tâche du consultant	31
Tâche 1: Analyser les moyens d'action de base pour mettre en œuvre le PNMU	31
Tâche 2: Diagnostic de la planification de la mobilité urbaine existante au niveau national et au niveau local	35
Tâche 3: Calcul des émissions de GES liées à la mobilité urbaine dans le pays	37
Tâche 5: Diagnostic des documents et de la situation de la mobilité urbaine (passagers et marchandises)	38
Tâche 6: Susciter une large participation des parties prenantes	41
4.4.3. Produits livrables de la Phase 2	43

4.5.	Phase 3 : Vision, fixation d'objectifs et plan d'action co-construits	44
4.5.1.	Objectifs	44
4.5.2.	Tâche du consultant	44
	Tâche 1: Co-Construire la vision et les objectifs à long terme avec les parties prenantes	44
	Tâche 2: Se mettre d'accord sur les domaines et les mesures prioritaires	46
	Tâche 3: Analyse des scénarios climatiques et PNMU	47
	Tâche 4: Élaboration du "Plan d'action" et rédaction du document "Stratégie"	49
	Tâche 5: Soumission et approbation du PNMU en [Pays].	50
4.5.3.	Produits livrables de la Phase 3	50
4.6.	Phase 4: Préparer la mise en œuvre du PNMU	52
4.6.1.	Objectifs	52
4.6.2.	Tâches du Consultant	52
	Tâche 1: Élaborer et mettre en place le système PNMU (ex-post) de surveillance et de notification en tant qu'observatoire [national] des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES	52
	Tâche 2: Convenir d'une structure de pilotage pour le PNMU	55
	Tâche 3: Conception financière détaillée	56
	Tâche 4: Préciser les mesures avec des études techniques	58
4.6.3.	Produits livrables de la Phase 4	59
5.	Organisation des services	61
5.1.	Ressources d'experts attendues	61
5.2.	Détails de la soumission de la proposition	63
5.3.	Format, soumission et validation des produits livrables	64
5.4.	Calendrier prévisionnel	66
5.5.	Budget	66
5.6.	Méthodes de paiement	66
5.7.	Contacts	67
5.8.	Responsabilité supplémentaire du consultant	67
5.9.	Devoirs du bénéficiaire	68
6.	Annexe	69
6.1.	Information générales	69
6.2.	MobiliseDays	69
6.3.	Évaluation des capacités techniques	70
6.4.	Indicateurs de suivi du Partenariat MobiliseYourCity	72
6.5.	Informations disponibles	73
6.6.	Détails de la soumission de la proposition	73
6.7.	Calculateur d'Emissions de GES de MobiliseYourCity & Manuel d'utilisation	73
6.8.	Liste des données requises pour les indicateurs de MobiliseYourCity	73

Abréviations et acronymes

ADEME	: Agence Française de la Transition Ecologique
AFD	: Agence Française de Développement
BAU	: Business as Usual
BMU	: 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
CDN	: Contribution Déterminée au Niveau National
CEREMA	: Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
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	: Mesure, rapportage et vérification
MTE	: Ministère Français de la Transition Ecologique
ODD	: Objectif de Développement Durable
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
PNMU	: Programme d'Investissement National et Politique Nationale de Mobilité Urbaine
PMUD	: Plan de Mobilité Urbaine Durable
PNMU	: Programme National d'Investissement et Politique Nationale de Mobilité Urbaine
ONU	: Organisation des Nations Unies
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] [Pays]

1.1. Aperçu de la mobilité urbaine au niveau national

[Insérer la description ici : développement urbain national, cadre juridique, politique et institutionnel national concernant la mobilité urbaine, principales parties prenantes, principaux faits marquants/questions concernant la mobilité urbaine au niveau national...]

1.2. Raison principale pour le développement d'un Programme National d'Investissement et Politique Nationale de Mobilité Urbaine

[Insérer une description ici : principaux problèmes ou défis institutionnels et nécessité d'agir ; expression de la volonté politique et niveau de soutien à l'approche et au projet PNMU ; informations préliminaires pouvant enrichir le plan de travail pour l'élaboration du PNMU...].

1.3. Données disponibles

[Insérer la description ici : documents existants, projets en cours...].

[Exemple :]

Titre	Source	Année	Référentiel	Disponibilité
Titre complet du document	Nom complet de l'auteur ou de l'organisation qui a publié le document	YYYY	Organisation dépositaire actuelle ou emplacement ou contact	- Document à fournir par MobiliseYourCity ou - Document à obtenir par le consultant
...XXX...	...XXX...	...XXX...	...XXX...	...XXX...]

2. Le soutien de MobiliseYourCity pour l'élaboration des politiques

2.1. Principes et objectifs de MobiliseYourCity

MobiliseYourCity est une initiative multi-partenariale opérant à l'échelle mondiale lancée lors de la 21^e Conférence des parties (COP21) à Paris en décembre 2015 par les gouvernements français et allemand et par ses partenaires fondateurs, l'ADEME, l'AFD, CEREMA, CODATU et GIZ, et soutenue par la Commission européenne. Cette action multi-bailleurs est cofinancée par la Direction générale de la coopération internationale et du développement (DG DEVCO) de la Commission européenne, le ministère français de la transition et de la solidarité écologique (MTES), le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM), le ministère fédéral allemand de l'environnement, de la protection de la nature, du bâtiment et de la sécurité nucléaire (BMU) et l'Agence française de développement (AFD).

Le Partenariat est une initiative mondiale sur le climat qui comporte une forte dimension politique. Il fait partie des initiatives internationales pour le transport de l'Action mondiale pour le climat (GCA) des Nations Unies. 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. Par conséquent, elle soutient activement les efforts de transformation des gouvernements des économies émergentes et en développement, tant au niveau national que local, pour développer une mobilité urbaine durable et améliorer la qualité de vie des citoyens.

■ L'initiative vise à atteindre les objectifs suivants :

- Au moins 20 pays se sont engagés à mettre en œuvre des plans nationaux de gestion urbaine (PNMU) ambitieux qui favorisent la planification de la mobilité urbaine durable ;
- Au moins 100 villes et gouvernements locaux se sont engagés à mettre en œuvre des PMUD ambitieux visant à réduire les émissions liées à la mobilité urbaine de 50 % d'ici 2050.

■ Objectifs généraux de MobiliseYourCity :

- Favoriser le changement vers des villes plus inclusives, plus vivables et plus efficaces.
- Favoriser une planification de la mobilité urbaine plus complète, intégrée et participative (niveaux local et national).
- Cibler la réduction des émissions de GES liées au transport dans les villes partenaires (50 % d'ici 2050).
- Lier la planification à un accord sur les investissements et l'utilisation facultative de l'aide financière.
- Utiliser des techniques de planification innovantes et la numérisation et promouvoir les technologies de pointe en matière de mobilité et de transport.

Une description complète du Partenariat MobiliseYourCity est présentée dans [l'annexe 6.7] et en ligne : https://mobiliseyourcity.net/about_the_partnership

■ Principaux outils d'action

Les principaux outils promus par **MobiliseYourCity** pour améliorer la qualité de vie au niveau local et réduire les émissions de GES dans les villes et pays partenaires sont les **Plans de Mobilité Urbaine Durable** (PMUD) au niveau de la ville, et les **Programmes d'Investissement et Politiques Nationaux de Mobilité Urbaine** (PNMU) au niveau national. Les deux outils comprennent des programmes de financement pour la mobilité urbaine, ainsi que des systèmes de suivi et de rapport.

La **fiche d'information PNMU de MobiliseYourCity** fournit des informations générales sur la ligne d'activité d'un PNMU. Ce document est disponible en ligne : <https://mobiliseyourcity.net/myc-factsheet-nump>

Le **guide PNMU de MobiliseYourCity** fournit des conseils sur la préparation d'un PNMU et doit être considéré par le consultant comme un document de référence pendant la mise en œuvre de la mission. Ce document est disponible en ligne : <http://www.mobiliseyourcity.net/>.

La publication « **Indicateurs fondamentaux et système de suivi-évaluation** » de **MobiliseYourCity** fournit les informations nécessaires relatives aux indicateurs clés développés pour les activités du partenariat. Ce document est disponible en ligne : <https://mobiliseyourcity.net/core-indicator-and-monitoring-framework>.

Le **guide de MobiliseYourCity pour mesurer et rapporter les émissions de GES** fournit les informations nécessaires liées aux indicateurs clés élaborés pour les activités du partenariat. Ce document est disponible en ligne : <https://mobiliseyourcity.net/knowledge-products>

■ Principes directeurs pour les activités PNMU et PMUD

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

- S'appuyer sur des méthodologies éprouvées, des outils existants et des politiques internationales, par exemple les recommandations et les lignes directrices de l'Union européenne sur la planification de la mobilité urbaine durable.
- S'appuyer sur les stratégies, plans et politiques locaux existants, et travailler à leur intégration.
- Relier les politiques nationales de mobilité urbaine et les plans de mobilité urbaine durable afin de garantir un cadre politique cohérent et un financement durable pour la mise en œuvre.
- Inclure l'évaluation des avantages climatiques dans les processus d'élaboration et de mise en œuvre des PMUD et des PNMU via le système de mesure, de rapportage et de vérification, intégré dans les observatoires nationaux ou locaux sur les données de mobilité urbaine et les émissions de GES.
- Coopérer avec des partenaires expérimentés en matière de connaissances et de réseaux, ce qui constitue un moteur essentiel du changement transformationnel.
- Utiliser les services de conseil et de renforcement des capacités sur mesure, ainsi que les conseils de l'initiative sur le développement des PMUD et des PNMU.

2.2. Une Politique Nationale pour rendre possible la mobilité urbaine durable

La plupart des pays ont historiquement développé des réglementations sur la planification de la mobilité urbaine ainsi que sur les mesures de mobilité urbaine et les différents modes de transport. Toutefois, ces réglementations ne sont souvent pas intégrées dans les objectifs généraux de développement durable et les besoins particuliers des villes. Pour répondre à ces besoins, des pays comme le Brésil, l'Inde, le Mexique, le Maroc, le Cameroun, les Philippines et la Tunisie, entre autres, ont élaboré des **Programmes d'Investissement et Politiques Nationaux de Mobilité Urbaine (PNMU)** spécifiques. Pour planifier et diriger efficacement la transformation vers une mobilité urbaine durable, les villes ont **besoin** :

Ressources

- Des capacités de personnel et des offres de formation professionnelle suffisantes pour maintenir le personnel spécialisé à jour ;
- L'accès au financement et au financement des projets de mobilité ;
- L'accès à des outils de planification et à des équipements de pointe ;
- L'accès aux meilleures pratiques nationales et internationales.

Un cadre juridique approprié

- Mandat pour la mise en œuvre de politiques et de projets de mobilité ;
- L'éligibilité à coopérer avec les parties prenantes à l'intérieur et au-delà des frontières administratives ;
- Mandat d'organisation des transports publics ;
- Mécanismes réglementaires de soutien pour la planification de la mobilité urbaine, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation de solutions de systèmes de transport.

Pour parvenir à une transformation durable de la mobilité urbaine, les villes ont besoin du soutien des gouvernements nationaux, qui peuvent activer les leviers suivants :

- Mise en place de mécanismes de soutien globaux.
- Fournir des conseils techniques et des offres professionnelles sur la planification de la mobilité urbaine.
- Encourager les investissements dans des projets de mobilité durable (par exemple, par des programmes de cofinancement).
- Créer des mécanismes réglementaires de soutien (y compris financiers).
- Garantir l'accès des collectivités locales à des ressources humaines et financières suffisantes.
- Fournir des recommandations, des lignes directrices ou des normes sur la conception des routes et des infrastructures, l'exploitation des transports publics, la gestion de la demande de transport, le cyclisme et la marche, la sécurité routière, etc.

Un PNMU s'attaque aux obstacles précités et fournit une vision claire pour le développement de la mobilité urbaine durable.

Encadré 1: le concept de Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU)

Le présent modèle de Termes de Référence découle du "Guide pour l'élaboration et la mise en œuvre d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine" de MobiliseYourCity. Ce "guide PNMU" fournit la **définition suivante d'un PNMU** :

« Une Politique Nationale et / ou Programme National de Mobilité Urbaine est un cadre stratégique orienté vers l'action en faveur de la mobilité urbaine, élaboré par les gouvernements nationaux. Il est promulgué pour renforcer la capacité des villes à planifier, financer et mettre en œuvre des projets et des mesures conçus pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et des entreprises dans les villes et leurs environs de manière durable. Il s'appuie sur les politiques et réglementations existantes et vise à harmoniser les lois, normes, stratégies sectorielles, programmes d'investissement et de soutien pertinents en vue d'une approche intégrée au profit des villes et de leurs habitants. Il tient dûment compte des principes de participation et d'évaluation ».

Ces principes s'entendent comme suit :

- **Principe de participation : au-delà du contenu de l'étude, la manière dont les informations sont partagées et dont les scénarios à long terme sont validés, est cruciale pour assurer la faisabilité de la planification.**
- **Principe d'évaluation : le PNMU fixe des objectifs et établit un mécanisme pour les atteindre, en particulier pour les émissions de GES**

Un PNMU vise à améliorer un système de mobilité urbaine en répondant - au minimum - aux **objectifs** suivants :

- Permettre, faciliter et améliorer l'accès par le transport (et non le transport) aux marchés, aux emplois, à l'éducation et aux autres services offerts dans les zones urbaines, en donnant la priorité aux personnes et à leur qualité de vie.
- Intégrer des secteurs multiples plutôt qu'une approche de planification mono-sectorielle (ministères des transports ainsi que ministères des finances, de l'énergie, de l'environnement, des travaux publics, de l'aménagement du territoire, de la santé, de l'éducation, etc.) et promouvoir un développement équilibré et intégré de tous les modes de transport.
- Promouvoir une approche participative et multipartite impliquant des représentants du secteur public et du secteur privé, des universités, de la société civile, des ONG et d'autres acteurs de la mobilité urbaine.
- Mettre en place des cadres appropriés, des processus (de coopération) efficaces et efficients et, si nécessaire, la transformation des structures existantes pour permettre le développement de politiques et de plans de mobilité urbaine durable.
- Établir un lien entre les mesures de planification de la mobilité urbaine durable et leur potentiel de réduction des émissions de GES.
- Assurer la mise en œuvre des mesures prioritaires par une budgétisation précise des actions et l'identification des flux de financement, d'éventuels projets pilotes ou une étude de pré-faisabilité sur les corridors prioritaires ; et l'utilisation d'outils de contrôle et de compte rendu pour assurer un suivi de la mise en œuvre.

Les PNMU de MobiliseYourCity se concentrent sur deux domaines principaux de recommandations : une politique sectorielle qui fournit des lois et des règlements harmonisés et incitatifs ; et un vaste programme d'investissement qui peut être réalisé dans un ensemble de villes d'un pays et qui comprend ou consiste en des interventions spécifiques sur un aspect de la mobilité urbaine durable (par exemple : un programme de mise à la casse).

2.3. [Pays] et MobiliseYourCity

Les pays et les villes partenaires de **MobiliseYourCity** reconnaissent les défis mondiaux en matière de transport urbain et s'engagent à les relever en adoptant des principes communs de planification de la mobilité urbaine durable dans leur planification du développement national et local. Les pays et les villes partenaires participent à la Communauté de Pratique de **MobiliseYourCity** et peuvent recevoir une assistance technique tout en participant à des activités de renforcement des capacités.

[Pays] a posé sa candidature au Partenariat **MobiliseYourCity** en [année] et a exprimé un intérêt pour la préparation et l'adoption d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine. Le comité de pilotage du partenariat **MobiliseYourCity** a approuvé la candidature le [date]. Le [partenaire de mise en œuvre] a ensuite proposé à [Pays] de financer l'élaboration d'un PNMU, en tant que mesure entreprise dans le pays dans le cadre de l'initiative **MobiliseYourCity**. Cette étude sera financée par une subvention mise à disposition par [Partenaire de mise en œuvre] pour soutenir les programmes **MobiliseYourCity** en [Continent]. Le [Partenaire de mise en œuvre] sera chargé de la passation et du suivi des contrats nécessaires à l'élaboration d'un PNMU en [Pays].

3. Description générale de la mission

3.1. Objectif

Comme étape importante pour l'initiative en [Pays], [Partenaire de mise en œuvre], au nom du gouvernement de [Pays], demande des services de conseil pour soutenir l'ensemble des processus de préparation et d'élaboration et l'adoption d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine (PNMU) s'appliquant à toute la région du pays, dont l'objectif global est de mettre en place un cadre sur mesure permettant la transformation en mobilité urbaine durable.

[Le cas échéant, ajouter d'autres objectifs pour la NUMP en fonction du contexte spécifique]

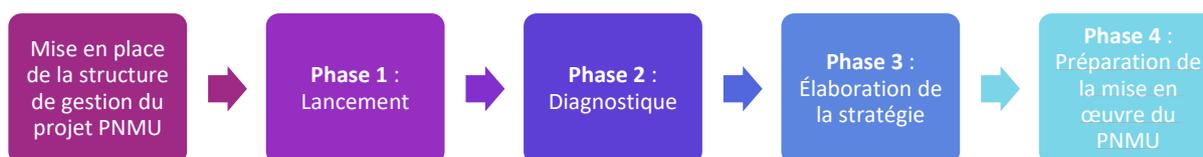
Le principal résultat attendu de cette mission est un projet de Programme National de Mobilité Urbaine [politique et/ou investissement] (PNMU) comprenant un système de suivi et de rapport, et qui devrait être prêt pour adoption par le gouvernement de [Pays]. Le plan est le fruit d'une approche de co-construction impliquant les décideurs politiques, les acteurs de la mobilité urbaine, ainsi que les citoyens de [Pays]. Le projet de PNMU s'appuiera sur un diagnostic des problèmes de mobilité urbaine de [Pays] identifiés et convenus conjointement, et proposera des mesures sélectionnées conjointement pour y remédier. Cette dimension participative est très centrale, elle aura donc un poids particulier dans l'évaluation des offres techniques du consultant. Le projet de PNMU doit être conforme aux **priorités nationales** en matière de mobilité urbaine durable, et être établi en cohérence avec d'autres **politiques** sectorielles reliées, en particulier le développement spatial et l'énergie. Il doit comprendre un **plan d'action** concret et efficace dans le temps pour la mise en œuvre des mesures recommandées sur un horizon à long terme (dix à vingt ans), et être **financièrement viable** : les mesures proposées doivent être alignées sur les ressources financières prévues.

La portée géographique de la mission couvrira toute la zone de [Pays].

Les principales années de référence pour l'ensemble du processus seront 2030 et 2050.

3.2. Principales phases et calendrier

Le cycle PNMU se compose de 4 phases et de 15 étapes clés mentionnées dans le guide PNMU de MobiliseYourCity (publié en 2020). Il est important de noter que plusieurs des étapes sont liées et s'influencent mutuellement, c'est-à-dire que **la préparation d'un PNMU n'est pas un processus de routine qui commence par une étape et se poursuit dans une séquence fixe à travers les autres**. Toujours pour faciliter l'appropriation, le développement opérationnel des projets PNMU peut être présenté schématiquement comme suit :



Plus précisément, les quatre phases sont les suivantes :

■ Phase 1 : Lancement du processus PNMU

Cette phase comprend un engagement à haut niveau, une évaluation initiale et la mise en place d'un comité de pilotage des PNMU.

[A conserver si des MobiliseDays sont envisagés : En outre, les premiers **MobiliseDays** rassembleront les principales parties prenantes locales et une compréhension commune du processus d'élaboration du PNMU sera formée].

■ Phase 2 : Préparation d'un diagnostic détaillé des problèmes de performance

Un diagnostic approfondi s'appuiera sur les données collectées et d'autres informations, et mettra en lumière les forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) de la mobilité urbaine à l'échelle nationale. La consultation initiale des parties prenantes et le plan de communication, ainsi que d'autres activités, contribueront à renforcer le soutien politique et organisationnel du processus PNMU.

■ Phase 3 : Vision, définition des objectifs et plan d'action co-construits ("Vision" & "Stratégie")

Cette phase développe une vision commune de la mobilité urbaine à l'échelle nationale et établit des objectifs et des indicateurs pour mesurer le succès de la mise en œuvre (large consultation des parties prenantes). Des scénarios de développement futur seront élaborés. La partie centrale du PNMU est la mise en place de paquets de mesures intégrés en accord avec les objectifs stratégiques. Les impacts positifs et négatifs seront examinés et les mesures seront adaptées en conséquence. Il est également nécessaire de s'attaquer très tôt aux obstacles de mise en œuvre (tels que les capacités limitées du personnel ou le manque de financement). Une feuille de route pour le développement des PNMU sera établie dans un document stratégique.

■ Phase 4 : Préparation de la mise en œuvre des PNMU

Les mesures, élaborées et évaluées au cours de la phase 3, seront intégrées dans un plan budgétaire et financier qui reflète différents scénarios budgétaires et identifie les priorités et les gains rapides. Cette phase 4 met en place une structure de pilotage et un mécanisme de mise en œuvre, un cadre de suivi et de rapport [et élabore des études techniques et financières détaillées].

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

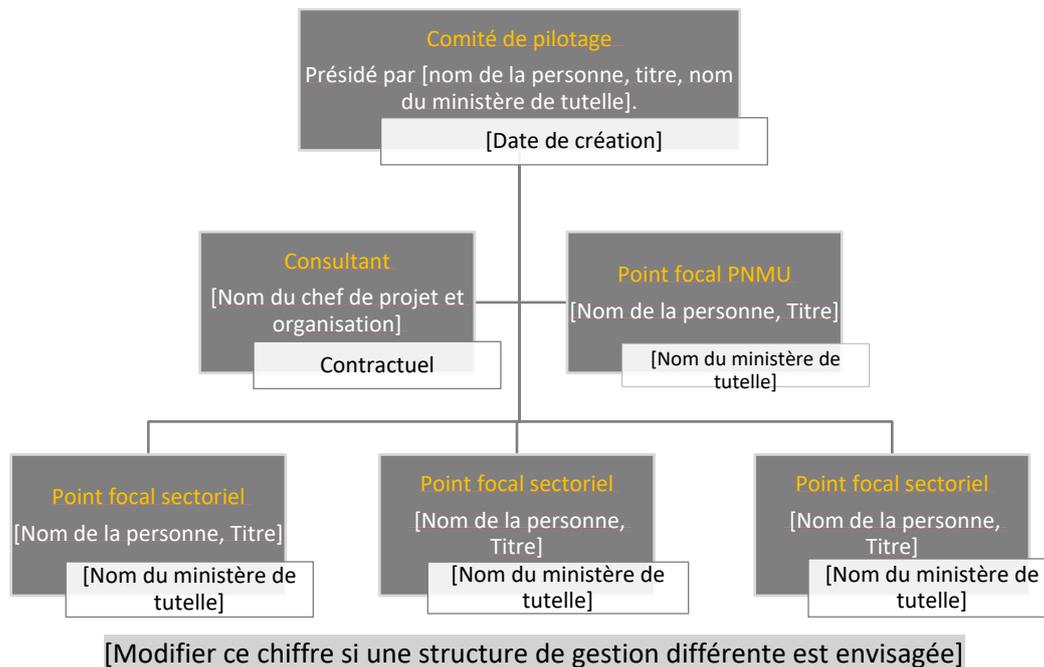
3.3. Cadre de gestion et de co-construction

L'élaboration du PNMU soulève généralement des questions essentielles qui préoccupent plusieurs ministères et politiques déjà en place. Cela justifie l'accent particulier mis par MobiliseYourCity sur une approche de co-construction d'un processus PNMU. **La structure de gestion du PNMU doit être organisée avant le début de la phase 1.** Cette structure se présente comme suit :

■ **Point focal clé du PNMU** : le gouvernement de [Pays] désigne [nom et poste de la personne] du ministère [des transports] comme chef de file du côté du gouvernement pour l'élaboration du PNMU. Le [nom ou dénomination de la personne] est le point focal clé du consultant pour la durée du projet, il validera au préalable les produits du consultant et fournira les informations, mandats et contacts nécessaires à la mise en œuvre des activités dans le cadre du présent contrat.

- **Points focaux sectoriels** : le gouvernement de [Pays] désigne les points focaux sectoriels qui soutiendront la tâche du consultant et engageront les parties prenantes dans les ministères respectifs. Les points focaux désignés sont les suivants :
 - [nom et poste de la personne] pour le ministère du [développement urbain].
 - [nom et poste de la personne] pour le ministère de [l'énergie].
 - [nom et poste de la personne] pour le ministère [de l'environnement].
 - [nom et poste de la personne] pour le ministère des [municipalités ou gouvernements locaux].
 - [Etc... Liste de tous les points focaux sectoriels].
 - **Un comité de pilotage** : auquel participent des cadres supérieurs des principaux ministères et organismes publics concernés par la mobilité urbaine, des élus, des partenaires financiers et techniques et des experts qualifiés. Il est chargé du pilotage politique du PNMU. Il discute et approuve les décisions politiques liées à l'élaboration du PNMU et soumet le projet de Politique Nationale de Mobilité Urbaine au gouvernement, comme le reflètent les résultats finaux soumis par le consultant. Le comité de pilotage est présidé par [nom de la personne, de préférence un représentant élu] et composé de :
 - [Développer ici la liste des participants au Comité de pilotage].
- Après validation politique et soumission par le Comité de pilotage, les principaux éléments constitutifs du PNMU doivent être approuvés au niveau du gouvernement. Ceci est prévu par un [Conseil ministériel restreint] [Commission nationale pour la mobilité urbaine envisagée comme une commission interministérielle permanente] qui réunit, au plus haut niveau, les principaux ministères concernés par la mobilité urbaine, et qui peut assurer le soutien politique à la fois pour l'adoption du PNMU et sa future mise en œuvre. Le consultant peut aider le comité de pilotage à envisager la création d'un [conseil ministériel restreint] [commission nationale].
- **Le gestionnaire de projet du consultant**, de [consultant] et situé en [Pays], assistera le point focal PNMU pour la coordination technique du projet et la bonne exécution, la validation et la communication de tous les produits livrables, en maintenant des liens adéquats avec [partenaire de mise en œuvre] et le **secrétariat de MobiliseYourCity**. [Voir les informations supplémentaires dans l'encadré ci-dessous].

Schéma 2: Structure de gestion de [Pays] pour le projet PNMU



[Encadré 2: Tâches détaillées du chef de projet du consultant]

Le gestionnaire de projet du consultant est responsable de l'exécution en temps voulu des processus de travail, de la qualité et de la cohérence de tous les résultats du projet, et de la livraison des produits livrables. Il veille en outre à ce que les principes du concept PNMU, l'approche participative et le système de suivi soient pris en compte dans le processus d'élaboration du projet et dans le plan lui-même. Il co-construira avec et soumettra les résultats au [Comité de pilotage], soumettra les versions préliminaires et finales des produits livrables au [Partenaire de mise en œuvre] et transmettra la version finale du rapport PNMU et des autres produits livrables énumérés au Secrétariat de MobiliseYourCity par le biais de la plateforme de connaissances en ligne : <https://mobiliseyourcity.net/>

Principales tâches génériques du chef de projet :

- **Évaluer la composition du comité de pilotage** et faire des recommandations si nécessaire, en termes de renforcement des capacités ou de besoins en ressources humaines supplémentaires.
- **Assurer une excellente coopération entre les principales parties prenantes** dans l'élaboration du PNMU de [Pays].
- **Organiser, animer et suivre le projet** - réunions internes, ateliers des parties prenantes et réunions des groupes de travail de l'équipe centrale du PNMU.
- **Aider le comité de pilotage du PNMU** dans les discussions et les négociations avec les partenaires internationaux, nationaux et sous-nationaux potentiels, les partenaires du secteur privé également (partenariat public-privé potentiel) et dans les options de financement pour la mise en œuvre du PNMU.
- **Fournir des informations, faire des rapports et conseiller les parties prenantes** de [Pays] sur le développement et la conduite du Programme d'Investissement National et de la Politique

Nationale de Mobilité Urbaine ainsi que sur le concept PNMU. Les membres du Partenariat MobiliseYourCity fournissent des contributions techniques et quelques modèles au consultant.

- **Encourager et coordonner la participation des membres du comité de pilotage du PNMU** à la Communauté de Pratique de **MobiliseYourCity**, qui offre un forum pour l'échange de bonnes pratiques et le retour d'informations des pays et villes partenaires de **MobiliseYourCity**.
- **Faire le point sur les nouveaux développements méthodologiques** et autres innovations dans le domaine des Politiques et Programmes de Mobilité Urbaine, et soutenir la révision des documents clés du projet en conséquence.
- Tout au long du processus d'élaboration des PNMU, **coordonner et mener des entretiens** avec un large éventail de parties prenantes et d'experts locaux pour recueillir des commentaires, des opinions et des suggestions et, le cas échéant, obtenir un retour d'information sur les résultats ou les documents du projet.
- **Engager le comité de pilotage dans le processus d'élaboration des produits livrables énumérés et des autres résultats du projet** ; compléter, formater et finaliser tous ces produits avant leur livraison officielle.
- Sur demande, **fournir au Comité de pilotage PNMU** les documents et présentations nécessaires à la communication interne et externe du projet PNMU.
- **Présenter les produits livrables et autres résultats du projet** lors d'ateliers nationaux et internationaux, de conférences et de tout événement important ayant un impact sur le projet PNMU, à la demande de [Pays].

Dans le cadre de ces tâches de coordination et de gestion, le consultant doit organiser, en plus des réunions de suivi régulières, au moins **<2-3> réunions d'une demi-journée du comité de pilotage du projet PNMU** pour examiner et valider les principales conclusions des différentes étapes de l'étude. Les thèmes doivent être définis par le consultant et pourraient être, par exemple :

- La vision du pays en matière de mobilité urbaine durable ;
- Les objectifs, cibles et indicateurs identifiés ;
- La liste des priorités pour les mesures PNMU ;
- Le projet de rapport final.

[Encadré 3: Organes de gestion supplémentaires facultatifs]

Si les circonstances exigent de renforcer l'organisation de gestion du projet PNMU, il est possible d'envisager la création d'une **équipe centrale PNMU** et d'un **comité technique PNMU**.

L'équipe centrale PNMU

Le consultant doit coordonner et gérer de manière optimale toutes les composantes et missions du processus PNMU. La gestion opérationnelle du processus PNMU implique au moins les deux postes suivants [ceci peut être ajusté en fonction des besoins] :

- i. Le **gestionnaire de projet du consultant**, de [consultant] et situé en [Pays], aidera le gestionnaire de programme local à assurer la coordination technique du projet et la bonne exécution de tous les produits livrables, en maintenant des liens adéquats avec [partenaire de mise en œuvre] et le secrétariat de **MobiliseYourCity**.

- ii. Le **gestionnaire de projet local**, basé en [Pays] et placé sous la responsabilité du point focal PNMU du ministère des [transports] de [Pays], sera chargé de la gestion opérationnelle générale.

L'équipe centrale est chargée de tâches de deux ordres :

■ La gestion générale

- Planifier les activités et garantir le suivi du calendrier ;
- Contribuer à la coordination du Comité de pilotage ;
- Rédiger les procès-verbaux des réunions du Comité de pilotage.
- Gérer les relations avec les organes de gouvernance ;
- Assurer le suivi du budget ;
- Assurer la communication autour du projet PNMU ;
- Assurer le rapportage du projet à [partenaire de mise en œuvre] et au secrétariat de **MobiliseYourCity** ;

■ La gestion technique

- Assurer la livraison des produits livrables, la mise en œuvre de toutes les activités prévues et convenues ;
- Assurer la cohérence des produits et des propositions finales faites dans le cadre des différentes activités ;
- Assurer la distribution des produits livrables aux parties prenantes et consolider les commentaires des parties prenantes et des institutions partenaires du programme
- Aider les autorités dans le processus de validation.

3.4. Produits livrables de la mission

Pour chaque activité, les produits livrables sont décrits dans les sections spécifiques.

Les informations à soumettre par le consultant comprennent :

- Les **procès-verbaux des entretiens et des réunions** (deux semaines après leur achèvement), ainsi que les présentations PowerPoint et autres documents détaillés utilisés ou distribués pour toutes les réunions ;
- Les **rapports des ateliers** (deux semaines après leur achèvement), y compris le résumé des discussions et les principaux résultats et conclusions, la liste des participants, les présentations PowerPoint et autres documents détaillés utilisés ou distribués pendant l'atelier.
- **Copie de tout autre document ou information disponible** pour rendre compte de l'avancement du programme à [partenaire de mise en œuvre] et au secrétariat de **MobiliseYourCity**.

Le consultant doit également lire les spécifications connexes mentionnées au Chapitre 5 de ce document.

4. Activités prévues

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

4.1.1. Objectifs

Les objectifs de cette mission transversale, complémentaire aux autres phases de la consultance, sont les suivants :

- Identifier et impliquer tous les acteurs concernés par le développement du PNMU
- Soutenir le comité de pilotage avec des conseils et une assistance appropriée, afin de garantir l'engagement approprié des groupes cibles
- Soutenir le comité de pilotage dans tous les aspects de la participation des citoyens et des parties prenantes ainsi que dans la communication et la sensibilisation pendant l'élaboration du PNMU
- Anticiper et gérer la médiation des conflits entre les différents groupes d'intérêt
- Organiser des sessions d'information et de consultation
- Évaluer le processus participatif à la fin de la mission : partager les retours d'information et les leçons apprises dans le cadre du PNMU.

4.1.2. Tâches du consultant

Le consultant doit mener au moins les activités suivantes. Dans sa proposition technique, le consultant peut envisager et proposer des activités participatives supplémentaires ou alternatives.

Tâche 1 : Évaluer la nécessité de la 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 programmes de mobilité et de développement urbain en cours, les risques potentiels et les contributions au processus d'élaboration du PNMU.
- Recueillir et fournir à la demande les meilleures pratiques et les enseignements tirés de la participation publique dans d'autres pays dans le domaine de la mobilité et du développement urbain.
- Fournir une assistance pour la conception et la promotion d'outils participatifs en ligne, également pendant le processus de collecte des données (type de communauté OpenStreetMap).

Tâche 2 : Développer un processus participatif au niveau des acteurs institutionnels*

Accompagner le comité de pilotage dans l'organisation de consultations élargies et de retours d'information au niveau local ou national : Le consultant aide, à la demande du comité de pilotage, ce dernier à organiser des réunions et/ou des ateliers pour faire le point sur l'avancement des travaux, en invitant notamment les parties prenantes concernées par les questions de mobilité urbaine :

- Au niveau national : les ministères sectoriels concernés, les bailleurs de fonds internationaux.
- Au niveau local : Les autorités régionales et municipales, les forces de sécurité.

Outils de participation : Le consultant assurera la sélection et la mise en œuvre d'outils de participation ciblant les acteurs institutionnels, présentant le potentiel et les risques de chacun d'entre eux et s'assurant que les résultats sont pris en compte dans le processus PNMU. Les outils et instruments de participation doivent être conçus dans la langue nationale du [Pays].

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 concernés afin de garantir une bonne appropriation des résultats.

Médiation : Le consultant assurera la médiation ou fournira des conseils au comité directeur, en expliquant comment assurer la médiation dans d'éventuels conflits complexes, aidera à négocier avec les groupes d'intérêt et les parties prenantes spécifiques (syndicats professionnels, opérateurs, etc.) et aidera à gérer les problèmes majeurs du processus PNMU (protestations contre la hausse des prix des transports publics, etc.)

Tâche 3 : Développer un processus de participation des citoyens

Le consultant assurera la sélection et la mise en œuvre d'outils de participation ciblant les citoyens, présentant le potentiel et les risques de chacun d'entre eux et garantissant que les résultats soient pris en compte dans le processus PNMU. Le consultant élaborera une stratégie de participation qui engage les citoyens et les autres parties prenantes tout au long des différentes phases du PNMU afin de garantir une large appropriation et un soutien fort à cette stratégie. Au cours de la phase d'élaboration du PNMU, le consultant (ré)évaluera et assurera l'inclusion de toutes les parties prenantes concernées en étroite coordination avec le comité de pilotage.

Tâche 4 : Partager les leçons apprises

Dans le cadre de ce processus participatif, pour l'analyse critique et la capitalisation, le consultant s'occupera de :

- Examiner le processus de participation des citoyens suite à la mise en place du PNMU, en tenant compte des réactions et des contributions des parties prenantes concernées.
- Informer sur les lignes directrices concernant les futures mises à jour du PNMU en termes de participation des citoyens et des parties prenantes.
- Proposera des moyens d'améliorer les normes locales sur la participation des citoyens et des parties prenantes à 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 d'amélioration.

Tâche 5 : Communication

Le consultant soutiendra l'élaboration d'une stratégie de communication, afin de construire le bon récit et la bonne conception pour que les gens puissent se sentir impliqués dans le processus.

Ainsi, le consultant s'occupera de :

- Identifier les groupes cibles pertinents (tous les groupes de personnes qui doivent être ou seront informés sur le PNMU ou qui sont essentiels à la réussite de la mise en œuvre du PNMU ;
- Identifier les points de vente uniques (objectifs, mission, vision du PNMU, etc.).
- Concevoir une stratégie de communication sur la manière d'approcher des groupes cibles spécifiques, des citoyens, des médias pour soutenir et renforcer le débat national sur le développement du PNMU. Cela inclut la communication sur la participation attendue de la population. Discuter et convenir de la stratégie de communication avec le comité de pilotage et les services de communication ou de relations publiques.
- Concevoir un plan de communication pour l'ensemble du processus de développement du PNMU, qui comprend une stratégie et un calendrier pour l'engagement interactif de toutes les parties prenantes concernées dans le développement du PNMU en [Pays] ainsi qu'une stratégie globale pour les relations publiques et les activités médiatiques. Il comprendra également une identité et des logos, des messages clés, un calendrier de conférences de presse et une sensibilisation des médias à chaque étape du processus en relation avec l'équipe de communication du partenaire [Pays]. Ce plan de communication doit être co-construit avec le comité de pilotage et adopté par celui-ci.
- Mettre en œuvre le plan de communication. Le consultant indiquera dans son offre méthodologique les activités de communication (événements, documents, vidéo, site web...) qu'il pourrait envisager de mettre en œuvre au cours du processus PNMU et un budget global pour ces activités. Les propositions seront examinées et confirmées par le Comité de pilotage lors de la phase de lancement du processus PNMU.
- Assurer la facilitation d'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.

4.1.3. Produits livrables

A livrer à la fin de la phase 1 (Lancement) :

- **Plan d'engagement des parties prenantes et processus participatifs** comprenant une cartographie des parties prenantes.
- Une **stratégie de communication** sur la façon d'approcher des groupes cibles spécifiques, les citoyens, les médias pour soutenir et améliorer le débat local sur le développement du PNMU. Cela inclut la communication sur la participation attendue de la population.
- Un **plan de communication** pour l'ensemble du processus PNMU, adopté par le Comité de pilotage : identité et logos, messages clés, calendrier des actions à chaque étape du processus en relation avec l'équipe de communication de [Pays].

A fournir à partir de la phase 2 :

- **Activités de communication** selon l'offre méthodologique du consultant, revues et confirmées lors de la phase initiale du PNMU.

- **Documentation** de toutes les mesures de communication et de consultation fournies dans le cadre de cette mission, y compris une documentation détaillée sur la participation, les résultats, les conclusions et les modifications ;
- **Notes de synthèse** du document validé à chaque étape du processus PNMU, destinées au grand public. Ces notes sont conçues comme des documents de communication, avec une grande attention portée aux graphiques.
- Une **note sur les enseignements tirés** du processus de participation des citoyens dans le cadre de l'élaboration du PNMU de [Pays], en tenant compte des réactions et des contributions des parties prenantes concernées.

4.2. Mission transversale : Renforcement des capacités de [Pays] pour mettre en œuvre les mesures PNMU

La promotion de la mobilité urbaine durable nécessite la mise en œuvre de mesures de soutien pour renforcer la capacité des acteurs publics et privés. Pour construire un tel programme, il est nécessaire d'avoir une image claire des capacités techniques existantes dans le pays et de ce qui a été réalisé ces dernières années en [Pays] en termes de renforcement des capacités et aussi de formation professionnelle dans le domaine de la mobilité (organismes existants, spécialités, cycles de formation, etc.).

4.2.1. Objectifs

- **Évaluer les systèmes et besoins existants**
- **Planifier les activités futures pendant la phase d'élaboration du PNMU (ex-post)**

4.2.2. Tâches du consultant

Tâche I: Évaluation

- Le consultant évaluera les programmes de formation, en fonction de leur existence et de l'accessibilité de l'information ; des normes existantes (guide méthodologique, normalisation des méthodes d'enquête, etc.) ; des secteurs de recherche et de coopération. Voir la liste des éléments pouvant servir d'exemple en **Annexe n°6.3**.
- Le consultant évaluera la disponibilité et la qualité des repères méthodologiques [Pays] et des outils essentiels à la mise en œuvre d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine. Ainsi, il présentera les actions déjà menées dans les domaines suivants :
 - Orientations méthodologiques,
 - Méthodes d'enquête et de collecte pour assurer la fiabilité et la comparabilité des données recueillies,
 - Bases de données et observatoires de la mobilité urbaine, (en tenant compte des données désagrégées si elles sont disponibles)
 - Modèles de prévision du trafic et de la demande / modèles d'urbanisme - transport,

- Des outils de suivi et d'évaluation permettant aux autorités locales de mesurer le degré de réalisation de leurs objectifs,
- Niveau d'éducation en matière de mobilité urbaine durable,
- Les ressources en personnel des services chargés de la mobilité au sein des collectivités locales,
- Les programmes de formation et les cours universitaires existants, et l'adéquation avec les besoins des acteurs locaux et nationaux en matière de mobilité urbaine durable,
- Programmes et centres de recherche,
- Existence de centre(s) de ressources et/ou d'expertise sur la mobilité urbaine,
- Existence de réseaux d'experts et analyse de l'état d'esprit et de la pratique de l'échange de connaissances et d'expériences,
- Programmes de coopération décentralisée au développement,
- Des campagnes de sensibilisation sur les principaux défis du développement durable et la promotion de comportements de mobilité plus respectueux de l'environnement auprès des acteurs publics et privés concernés, et de la population, en tenant compte des différences dans l'accès et la pratique de la mobilité (sexe, âge, culture, ...), et des avantages tant globaux que spécifiques que l'on peut attendre d'une approche durable.
- Existence et pertinence des sociétés de conseil locales.

Tâche 2: Proposer un plan de renforcement des capacités sur dix ans

Le renforcement des capacités devrait être un domaine central de tout PNMU. Une mise en œuvre efficace d'un PNMU exige généralement que le gouvernement national investisse dans le renforcement des capacités des acteurs municipaux. L'approche du renforcement des capacités correspond au type et à la portée du PNMU, mais devrait inclure au moins quelques phases de planification stratégique de la mobilité urbaine durable.

- Sur la base des activités menées au cours des **Phases 2 et 3**, le consultant identifiera les besoins en matière de renforcement des capacités pour la mise en œuvre du PNMU. Les lacunes en matière de compétences qui doivent être comblées sont généralement les suivantes :
 - **Compétences techniques** en matière d'évaluation de la demande de mobilité, d'offre de mobilité et d'élaboration et de mise en œuvre de la politique de mobilité urbaine ;
 - **Compétences juridiques**, notamment en termes de contrats entre les autorités publiques et les opérateurs privés ;
 - **Compétences financières** en matière d'élaboration et de mise en œuvre de projets de mobilité urbaine ; et
 - **Compétences de gestion** liées aux politiques et aux projets de mobilité urbaine, ainsi que les considérations de résilience qui concernent de nombreux acteurs, dont certains ne sont pas directement liés à la mobilité.

L'approche de renforcement des capacités devrait tirer parti d'autres acteurs tels que le ministère de l'éducation, les universités et les associations professionnelles. Le renforcement des capacités peut prendre différentes formes telles que l'éducation formelle ou la formation continue.

- Le consultant fournira au comité directeur un premier projet de **plan de renforcement des capacités**, qui devrait être particulièrement axé sur :

- La publication de lignes directrices, de recommandations et du recueil de bonnes pratiques pour **contribuer à la mise en œuvre de politiques et de projets de mobilité urbaine plus durables** ;
- Le développement d'outils et de méthodes spécifiques au niveau national pour **assurer la cohérence des politiques locales de mobilité urbaine** ;
- Le renforcement des capacités de tous les acteurs concernés, qu'ils soient nationaux ou locaux, publics ou privés, pour **la mise en œuvre efficace des PNMU** ;
- La sensibilisation aux grands défis de la mobilité urbaine durable et la **promotion de comportements de mobilité plus respectueux de l'environnement** ;
- Création d'un centre de ressources (centre de ressources et de formation en ligne), d'un centre d'expertise et de connaissances sur la mobilité urbaine, pour renforcer les capacités locales et **promouvoir le Programme National d'Investissement et la Politique Nationale de Mobilité Urbaine**.

La proposition d'un plan de renforcement des capacités doit préciser, pour chaque action envisagée :

- Calendrier d'exécution
- Plan de financement
- Ressources humaines et techniques à mobiliser

Sur la base de ce plan, le consultant et le comité de pilotage sélectionneront les mesures prioritaires qui constitueront le plan de renforcement des capacités, y compris les phases à court, moyen et long terme. Les mesures prioritaires seront ensuite formulées dans des termes de référence correspondants afin que le Comité de pilotage décide des mesures qu'il privilégiera dans le cadre de la phase de soutien opérationnel de **MobiliseYourCity**. Voir le **guide PNMU de MobiliseYourCity**, section 5.1 pour plus d'informations.

4.2.3. Produits livrables

Résultats spécifiques

- **Plan de renforcement des capacités** comprenant tous les résultats spécifiés
- **Centre de ressources** pour le renforcement des capacités

Ateliers et réunions de groupes de travail

- **2 sessions de formation** menées avec les organes administratifs compétents de [Pays] et d'autres institutions concernées (ceci comprend la documentation de toutes les mesures de renforcement des capacités et des ateliers proposés pour cette mission, y compris la documentation détaillée de la participation, des résultats et des conclusions, 1 semaine après la fin de la formation).

4.3. Phase 1: Lancement du processus PNMU

4.3.1. Objectifs

Au cours de la phase de lancement, le consultant devrait lancer les premières activités PNMU, notamment :

- Interviewer les principales parties prenantes du PNMU, en commençant par les membres du comité de pilotage du PNMU déjà désignés de [Pays] ;
- Effectuer des visites sur le terrain ;
- La collecte des données disponibles ;
- Confirmer la portée de la mission, le plan de travail et les méthodes de collecte de données pour l'ensemble de la mission.

4.3.2. Tâche du consultant

Tâche 1: Lancement de la mission

Le consultant identifiera et rencontrera la plupart des acteurs locaux clés de la mobilité urbaine. Cela sera fait dans la perspective d'établir des relations de travail avec l'équipe de l'homologue, et aussi de cartographier les parties prenantes, en décrivant le cadre institutionnel et les responsabilités.

Le consultant établira également une première liste de sites pertinents liés au projet à visiter dans le pays et planifiera les visites. Il effectuera ensuite les visites sur le terrain selon sa propre méthodologie et préparera un rapport correspondant.

Le consultant commencera à recueillir les données disponibles et toute autre information pertinente liée au projet. En les analysant, il préparera une liste de demandes pour la fourniture ou l'accès futur aux données, informations et études pertinentes.

Sur la base des informations disponibles et de sa propre analyse et perception, le consultant établira un rapport écrit sur la situation actuelle de la mobilité urbaine dans le pays. Le consultant préparera ensuite un plan de travail pour l'ensemble de la mission, y compris la méthodologie et le calendrier révisés, et en discutera, au moins avec le point focal principal et le [Partenaire de mise en œuvre]. Le plan sera enfin validé par le comité de pilotage.

Tâche 2: Soutenir le [Pays] dans l'organisation d'un événement de lancement

Cette réunion permettra d'entamer un premier dialogue avec les parties prenantes, de communiquer le programme de travail pour les phases à venir et d'aider à recueillir les contributions des principaux acteurs. À cette fin, le consultant s'entretiendra avec les principaux acteurs de la mobilité urbaine en [Pays], la priorité étant de s'entretenir avec des représentants de ces derniers :

- Villes et groupes de municipalités
- Autorités de transport (métropolitaines)
- Ministères concernés
- Opérateurs (passagers et logistique)

- Associations d'utilisateurs et ONG

Le consultant propose un ordre du jour, rédige une présentation et assure l'organisation logistique de la réunion.

L'événement de lancement peut être organisé sous la forme de "**MobiliseDays**", qui doivent être compris comme une série d'actions de communication et d'actions techniques coordonnées, engagées et planifiées par le [Pays], destinées au grand public, à la population et à l'administration du [Pays]. Ces actions sont concentrées dans une période de temps relativement limitée, ce qui permet de générer un véritable effet de lancement du processus PNMU. Les **MobiliseDays** sont une étape cruciale qui porte un message politique fort, mettant notamment en avant le processus participatif.

Encadré 4: MobiliseDays

Logique derrière les MobiliseDays

Un pilier central de l'approche de MobiliseYourCity est d'assurer la participation des citoyens et des parties prenantes. L'objectif est d'utiliser le processus PNMU comme élément de liaison pour impliquer tous les acteurs dans la conception, le suivi et l'évaluation des politiques publiques liées à la Politique Nationale et au Programme National d'Investissement de Mobilité Urbaine. La participation créera des opportunités de dialogue entre les différents acteurs gouvernementaux et non gouvernementaux, représentant tous les différents groupes d'utilisateurs privés et commerciaux de la mobilité urbaine, et visant à établir un consensus sur une vision commune de la mobilité urbaine.

La participation renforce également la légitimité publique des politiques sectorielles et confirme l'intérêt du grand public pour le processus. Cet intérêt peut ensuite se traduire par un soutien durable à la mise en œuvre d'une vision consensuelle reconnue, qui inclut le soutien des autorités pour le déploiement des ressources nécessaires.

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

Objectifs des MobiliseDays

- Sensibiliser les parties prenantes aux défis et aux priorités de la mobilité urbaine ;
- Engager simultanément des processus politiques et techniques et les ancrer pendant toute la durée du projet ;
- Afficher l'ambition politique de [Pays] d'intervenir sur ses objectifs stratégiques initiaux et de respecter ses engagements internationaux ;
- Engager les institutions et les principales parties prenantes dans l'approche PNMU de [Pays] ;
- Lancer les premières actions de communication et de relations publiques ;
- Engager la collaboration technique nécessaire entre les autorités institutionnelles et les acteurs concernés de [Pays].

- Commencer à collecter et à produire des données si nécessaire ;
- Si possible, préparer, présenter et valider un diagnostic de premier niveau sur la mobilité urbaine nationale.

Exemple d'activités des 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 ;
- Animer des débats publics sur la mobilité urbaine, l'urbanisme et les questions climatiques ;
- Organiser une journée sans voiture, des rues ouvertes aux piétons ou une semaine de la mobilité ;
- Mener des entretiens de rue en amont du processus, en recueillant les témoignages des habitants ;
- Créer des groupes d'étudiants (journalistes) pour suivre le développement du processus PNMU ;
- Lancer un concours de photographie (ou d'autres médias) sur le thème "Voyager aujourd'hui dans ma ville" ;
- Collecter des données utiles auprès des services de la ville ;
- Montrer le fonctionnement de nouveaux véhicules propres et proposer une conduite expérimentale.

Produits livrables des MobiliseDays

Ateliers/réunions

- Organisation de l'événement MobiliseDays et d'autres activités, ainsi que la communication interne et externe qui y est associée.

Rapports

- Le rapport des MobiliseDays, détaillant les événements/actions et les résultats mis en œuvre, la participation à la documentation détaillée, les présentations des intervenants, les résultats, les conclusions et les approbations.

4.3.3. Produits livrables de la Phase I

- **Rapport de lancement** énumérant toutes les activités menées pendant la phase de lancement, y compris :
 - Un rapport d'évaluation initiale sur la situation actuelle de la mobilité urbaine, comprenant une documentation complète de tous les entretiens et réunions des parties prenantes menés dans le cadre de cette phase ;
 - Une première carte des parties prenantes et une première description du cadre institutionnel et des responsabilités ;
 - Des rapports de visites sur place, comprenant les premières conclusions analytiques, observations et recommandations ;
 - Un plan de travail détaillé pour le développement du PNMU à affiner avec le point focal clé et [le partenaire de mise en œuvre] et à valider par le comité de pilotage ;

- Une demande détaillée de données, d'informations et d'études antérieures pertinentes.

Le rapport sera soumis au [partenaire de mise en œuvre] et au pays partenaire.

■ **Produits livrables des MobiliseDays** (si mis en œuvre)

4.4. Phase 2: Préparation d'un diagnostic détaillé des problèmes de performance

4.4.1. Objectifs

Cette phase permettra de déterminer dans quelle mesure les performances et les problèmes de mobilité urbaine peuvent différer en fonction de la taille de la ville et d'autres facteurs pertinents. Ceci est analysé à travers un diagnostic détaillé de la mobilité urbaine dans le pays. L'analyse sera effectuée sur la base de données et d'études existantes ainsi que d'entretiens avec les principaux acteurs et parties prenantes. Les visites dans les villes du pays sont des activités particulièrement importantes pour l'élaboration du diagnostic.

- **Collecte de données**
- **Diagnostic sur la situation de la mobilité urbaine, planification et données statistiques**
- **Définir les meilleures options pour la mise en œuvre du PNMU**
- **Lancer une large participation des parties prenantes**
- **Données et analyse des émissions de GES** (Les données doivent être collectées et analysées pour l'[année en cours], qui servira de référence pour les futures projections).

4.4.2. Tâche du consultant

Tâche 1: Analyser les moyens d'action de base pour mettre en œuvre le PNMU

La mise en œuvre d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine peut être réalisée en utilisant un certain nombre de moyens d'action de base tels que :

- Gouvernance et législation
- Financement et fiscalité
- Politique d'aménagement du territoire et de planification territoriale
- [Choix des priorités techniques ou technologiques]
- [Objectifs de résilience et gestion]

L'analyse fournie par cette première tâche, définira les moyens d'action de base en [Pays] et les résultats attendus. Elle visera, entre autres, à répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les liens entre la stratégie industrielle nationale et la mobilité urbaine (concernant la construction d'infrastructures par des entreprises locales, le transfert de technologie, le montage de véhicules locaux...) ?
- Des normes, standards et réglementations techniques ou technologiques ont-ils été mis en place dans le pays afin de favoriser une Politique Nationale de Mobilité Urbaine ?
- Comment les systèmes de transport intelligents sont-ils développés dans le pays ? En particulier en ce qui concerne les phases de billetterie, le système d'aide à l'exploitation et l'information des passagers, etc.
- Quels sont les liens entre la stratégie numérique nationale et la mobilité urbaine (place faite à l'innovation dans le domaine des émissions, des données, de la billetterie, en favorisant la connectivité, etc.)

- Comment la stratégie de mobilité peut-elle améliorer la résilience des systèmes urbains et territoriaux du pays ?

Le consultant produira une synthèse présentant au moins les moyens d'action de base énumérés ci-dessous, ainsi que d'autres moyens d'action potentiels, le cas échéant. Cette synthèse comprendra une analyse FFOM pour chacun des moyens d'action de base.

■ Gouvernance & législation

Dans le cadre plus général de la gouvernance, le consultant analysera plusieurs moyens d'action constituant le cadre législatif, réglementaire et normatif qui facilite la mise en œuvre au niveau local de la Politique de Mobilité Urbaine Durable. Le consultant analysera également le cadre institutionnel, à savoir les entités et les administrations impliquées dans la définition et la mise en œuvre des politiques de mobilité, la répartition des responsabilités et des compétences, en droit et en pratique, etc. Le consultant analysera le cadre de gouvernance déjà en place et ses récents développements, afin d'établir de quelle manière ceux-ci ont servi la politique de mobilité du pays, et en particulier :

- La **loi sur l'organisation des transports (terrestres)** et décrets d'application : Le consultant analysera les raisons des éventuels blocages ; le processus de révision en cours de cette loi, ses acteurs, les obstacles à une telle révision, etc. ;
- La **gestion institutionnelle de l'organisation de la mobilité urbaine** et la définition du périmètre territorial correspondant dans la capitale et les autres villes du pays, et les principales compétences des acteurs clés dans le domaine de la mobilité ;
- La **planification de la mobilité elle-même** : Le consultant produira une première collection des principales stratégies et plans dans le pays, et identifiera quel acteur est en tête et quels autres sont impliqués (tels que les opérateurs de services, la société civile, la ville, l'urbanisme ou les transports...).

■ Financement et taxation

L'expérience a montré qu'une bonne ingénierie financière et le développement d'une conception financière robuste sont essentiels pour le succès à long terme de tout PNMU. Ce sujet doit être abordé à plusieurs étapes du processus. Au cours de la **Phase 2**, le consultant réalisera un diagnostic détaillé de la situation financière actuelle du secteur de la mobilité urbaine en [Pays]. Ce diagnostic constituera une base de travail solide pour les propositions et les scénarios qui seront élaborés et affinés au cours des **Phases 3 et 4**. Afin de réaliser cette évaluation financière, le consultant analysera les points suivants et produira une analyse FFOM, et intégrera l'analyse et les résultats dans le rapport de diagnostic général :

- Les dispositions de la **loi [référence]** et de ses décrets d'application relatifs au financement du système de mobilité urbaine ;
- L'utilisation des **taxes, les taxes affectées** ; les limites des mesures prises depuis 2004 et celles qui ont été abandonnées ou n'ont pas été mises en œuvre ;
- Le recours à d'**autres sources de financement** (bénéficiaires dits "indirects", publicité, partenariats, etc.) ;
- L'utilisation faite du recours aux **donateurs et autres bailleurs de fonds internationaux** ;

- L'utilisation par l'État de **systèmes d'incitation fiscale ou financière** (prime à la casse, exonération fiscale, etc.), relatifs aux transports publics, aux modes doux, ainsi qu'aux véhicules individuels (et aux carburants) ;
- L'utilisation par l'État de **dispositifs d'incitation fiscale ou financière** (prime à la casse, exonération fiscale, etc.) ;
- Les **mesures prises pour modifier l'affectation des ressources** consacrées aux transports urbains (y compris la route et les transports routiers) : infrastructures, services, investissements, exploitation, maintenance, dépenses/recettes, etc. Le consultant analysera donc la gestion des infrastructures et de l'exploitation par les ministères concernés au cours des 10 dernières années ainsi que les plans (le cas échéant) pour les 5 prochaines années.
- Le **rôle des autorités locales dans les dernières années** (municipalités, gouvernorats) et la "délégation de financement" en Tunisie : quels types de financement sont pris en charge (en tout ou en partie) par les communautés ? Dans quel type de projets (infrastructures de transport public / routes / services ...) ? Avec quel budget ? Quels changements ont déjà eu lieu dans cette répartition ? Ceux à arbitrer ? Les transferts de compétences ont-ils fait l'objet d'un transfert des sources de financement associées ? Cette analyse sera mise en perspective avec une analyse simplifiée des ressources des collectivités et de leur éventuelle mobilisation pour le financement des transports ;
- Les **mesures historiquement mises en œuvre par l'État pour assurer ou rétablir l'équilibre financier des sociétés de transport privées et publiques** (y compris le plan de consolidation financière de ces dernières), et l'efficacité / la durabilité de ses mesures ;
- Les **régimes de financement choisis ces dernières années pour les systèmes de transport urbain** (projets d'infrastructure en particulier) par type : financement public uniquement, PPP dans le cadre d'investissements ET d'exploitation ou simplement d'exploitation d'un réseau, perception des recettes du réseau par l'opérateur / l'organisme public, etc.

■ Politiques d'occupation des sols et d'aménagement du territoire

Les politiques d'occupation des sols et d'aménagement du territoire, qui sous-tendent plus largement le schéma d'urbanisation de ces dernières décennies, ont eu un fort impact sur les systèmes de mobilité urbaine. S'il existe des politiques et des institutions favorisant un développement urbain durable et compact, la tendance générale observée est néanmoins celle d'un étalement urbain rapide dans les zones périphériques des grandes villes. De nouveaux besoins et problèmes de mobilité apparaissent, tels que la desserte des zones périphériques par les transports publics. Le consultant rappellera donc les grandes tendances de l'urbanisation au cours des dernières décennies, et analysera notamment les politiques menées en matière d'aménagement du territoire et de planification territoriale dans les zones urbaines, en lien avec les politiques de mobilité. On peut citer en particulier :

- Les méthodes d'aménagement du territoire et de planification de l'occupation des sols (circuit de décision) ; l'applicabilité des documents d'urbanisme et leur lien avec la planification des transports ;
- Les méthodes et les règles de l'urbanisme opérationnel ;
- Le rôle et les actions menées par les agences d'urbanisme (le cas échéant) en matière de planification territoriale, d'aménagement du territoire, de planification des transports ;

- Les procédures en cours visant à la création d'agences d'urbanisme dans toutes les grandes villes de [Pays] ;
- Le rôle des observatoires (le cas échéant) ;

L'analyse FFOM doit notamment comprendre : (i) comment les politiques urbaines menées ces dernières années ont pu - ou non - contribuer à la création d'un cadre urbain propice à la mobilité durable, (ii) comment le développement urbain (en particulier l'étalement urbain) a eu un impact sur les pratiques de mobilité et donc sur la politique des autorités ou des opérateurs dans ce domaine, et (iii) quelles sont les opportunités/menaces pour la coordination future des politiques d'urbanisme et de mobilité.

■ [Choix des priorités techniques ou technologiques]

Les choix technologiques faits au niveau national peuvent avoir un impact important sur la mise en œuvre de la stratégie de mobilité urbaine. Une analyse (FFOM) doit donc mettre en évidence les choix technologiques effectués et les orientations prises pour (et par) le secteur des transports urbains dans le pays, par exemple :

- Les normes et réglementations nationales en matière de transport,
- Développement de secteurs industriels locaux dans le domaine des transports urbains,
- Implantation dans le pays d'opérateurs industriels internationaux, politique de transfert de technologie,
- Activité et dynamisme des entreprises et consultants locaux spécialisés dans les domaines liés aux transports,
- Politique de promotion de l'innovation,
- La technologie et l'innovation sont présentes dans le domaine de la réduction des émissions,
- La technologie et l'innovation sont présentes dans le domaine de la sûreté et de la sécurité,
- Développement de nouveaux systèmes de transport en plus des moyens traditionnels (bus, taxi) : bus de grande capacité, tram, métro, transport artisanal,
- Développement de nouveaux véhicules ou de leurs composants à propulsion propre,
- Développer de nouveaux services de mobilité et les technologies associées (auto-partage, covoiturage, centres de mobilité, centres de regroupement),
- Technologie et innovation dans le domaine des données (big data), et plus largement des services numériques pour la mobilité (applications pour smartphones, notamment),
- Existence d'une politique en matière de systèmes de transport intelligents (ITS) et de développement numérique pour la mobilité,
- Coordination avec les ministères de l'industrie, de l'énergie, de la recherche].

■ [Objectifs et gestion de la résilience]

La résilience est la capacité d'une organisation à résister lorsqu'elle est affectée par un événement ou la capacité à revenir à un niveau de performance convenable dans un délai acceptable après avoir été affectée par un événement. Pour les infrastructures, la résilience est également la capacité d'un système à maintenir ses fonctions et sa structure face à des changements internes et externes et à se dégrader correctement lorsque cela est nécessaire.

Le consultant rappellera donc les grandes tendances en matière de risques naturels et les éventuels dysfonctionnements au cours des dernières décennies, et analysera notamment les politiques menées en termes de gestion de crise et de résultats en milieu urbain, en lien avec les acteurs concernés. On peut citer en particulier :

- Les enseignements des crises passées : les causes, la gestion, la sortie de crise, les améliorations possibles, les méthodes et les règles de l'urbanisme opérationnel ;
- La planification de la résilience et la coordination des acteurs pendant la crise (le cas échéant) en termes de contrôle, d'exploitation, d'initiation ou de variation des systèmes de transport ;
- Les procédures en cours visant à la planification et à la gestion de la résilience ;
- Le rôle des observatoires (le cas échéant) ;
- L'utilisation de la coopération ; l'amélioration des compétences requises et des approches participatives parmi les personnes concernées.

Pour ce faire, le consultant doit utiliser la matrice de résilience ISO 37101 pour vérifier, sur la ligne "infrastructures communautaires" et "mobilité".

Action areas	Governance,	Education	Innovation,	Health	Culture	Living together	Economy	Living environment	Security	Infrastructures	Mobility	Biodiversity
Purposes												
Attractiveness												
Preservation and improvement of environment												
Resilience												
Responsible resource use												
Social cohesion												
Well-Being												

ISO 37101 Purposes and Action areas

Tâche 2: Diagnostic de la planification de la mobilité urbaine existante au niveau national et au niveau local

■ Inventaire des données statistiques sur la mobilité urbaine

L'objectif est de pouvoir identifier les bases de données et les sources de données existantes en vue de développer, par la suite, un Observatoire de la mobilité urbaine [au moins] au niveau national [et local].

Le consultant effectuera un **diagnostic détaillé des données statistiques** relatives à la recherche sur la mobilité et pouvant être utilisées pour le système de surveillance et de déclaration et le calcul des

émissions de GES du secteur des transports (inventaire pour une année de référence, voir 4.6). Cela comprend le type, la nature, la disponibilité, la qualité et les méthodes de collecte, de traitement, de stockage et d'utilisation des bases de données statistiques relatives à la mobilité en [Pays], en particulier :

- Données au niveau international : Fonds monétaire international, Banque mondiale, Eurostat, etc ;
- Les données au niveau national : Ministère des transports, Institut/Bureaux des statistiques, etc ;
- Données au niveau local : données provenant d'enquêtes, de sociétés de transport, de municipalités, d'agences d'urbanisme, d'autres opérateurs, etc.

■ Analyse des principaux documents politiques

Le consultant analysera les pratiques en matière de planification de la mobilité urbaine en dressant un inventaire des plans, stratégies et autres documents politiques, ainsi que des projets et initiatives au niveau de la ville : plan national de transport, plans régionaux de transport, plan de mobilité urbaine durable (PMUD), plans de circulation, etc.

Cette tâche vise à ce que le consultant trouve des réponses aux questions suivantes :

- Quelle est la stratégie nationale ou "vision" pour la mobilité urbaine ? (Existe-t-il une vision nationale de la mobilité urbaine ?) Existe-t-il des stratégies, des visions, des politiques connexes dans d'autres secteurs (par exemple dans le domaine du développement urbain, du développement économique, etc.) en [Pays] ? Si oui, quelles sont les bonnes pratiques à reproduire et les erreurs à éviter ?
- S'il existe une stratégie nationale implicite ou explicite pour la mobilité urbaine, quels sont ses points forts et ses points faibles ?
- Quels sont les défis environnementaux, économiques, sociaux et sociétaux de l'évolution de la mobilité urbaine dans les villes du pays considérés dans une telle stratégie ? Au contraire, ceux qui ne sont pas pris en compte (et qui peuvent être critiques) ?
- Quels sont les objectifs nationaux en matière de mobilité urbaine, s'ils existent (à différents horizons, si possible), y compris ceux concernant la répartition modale, la réduction des émissions de GES, l'accessibilité de la population aux services urbains de base ?
- Quels sont les liens entre les stratégies de mobilité et les stratégies environnementales et énergétiques ?
- Les éléments ci-dessus sont-ils rassemblés dans un document spécifique ? Sont-ils diffusés dans des documents plus généraux, des lois, des engagements internationaux ?
- Quelles stratégies, politiques et plans d'autres secteurs doivent être intégrés ?

■ **Itérativement à la Tâche 1 (notamment la partie "Financement et taxation"), le consultant complétera l'analyse en réalisant un diagnostic sur les schémas de financement du cadre institutionnel/juridique et les financements disponibles pour la mobilité urbaine, y compris des informations sur :**

- L'entité du pouvoir adjudicateur (client) et la personne qui pilote le processus ;
- Le mode de financement ;

- Le titulaire du marché (le cas échéant), et son chef de projet, le cas échéant ;
- Le processus d'élaboration et de mise en œuvre (acteurs impliqués, phasage, calendrier, etc.) ;
- Les principaux thèmes et objectifs du plan ;
- Les actions prévues et réalisées ;
- Intégration des plans avec d'autres documents de planification (utilisation du sol) ;
- Les relations/interconnexions entre les plans de mobilité nationaux et locaux, mais aussi leur articulation éventuelle avec tout plan urbain et régional existant (hiérarchisation des priorités, applicabilité) ;
- Évaluation ex ante et/ou ex post des résultats du plan. Cela comprend l'évaluation ex-post et l'identification des causes de succès/échecs des principales politiques/réformes ou programmes/projets déjà mis en œuvre.
- Cartographie des politiques actuelles en matière de mobilité urbaine : les stratégies, politiques et plans d'autres secteurs doivent être intégrés dans cet inventaire. Par conséquent, le consultant évaluera les stratégies nationales implicites ou explicites pour la mobilité urbaine, ses forces et ses faiblesses, déterminera les enjeux environnementaux, économiques et sociaux de l'évolution de la mobilité urbaine dans les villes du pays et identifiera les objectifs nationaux pour la mobilité urbaine à différents horizons temporels.

Une conclusion importante du diagnostic requis pour cette tâche couvrirait les aspects suivants :

- Identification des politiques et stratégies existantes, des programmes et initiatives prévus et du cadre politique national global pour la mobilité urbaine, la production et la distribution d'énergie ;
- Confirmation du paysage institutionnel, des principales parties prenantes et de leurs responsabilités ;
- Évaluation des liens entre la mobilité urbaine et les autres politiques sectorielles ;
- Les régimes de financement et les financements disponibles ;
- Les mesures possibles qui relèvent de l'autorité et de la compétence du gouvernement central.

Tâche 3: Calcul des émissions de GES liées à la mobilité urbaine dans le pays

Cette tâche est une condition préalable à la Tâche 3, **Phase 3**, qui utilise les calculs des émissions dans le scénario BAU et dans les scénarios PNMU proposés sur le territoire PNMU.

L'analyse attendue vise à donner une vue d'ensemble des informations existantes sur les émissions de GES du secteur des transports dans le pays, ce qui inclut :

- Les inventaires de GES précédents (dans le cadre de la déclaration au GIEC)
- Une analyse ascendante ou descendante des émissions de GES du secteur des transports
- Les émissions potentielles de GES de certains modes de transport dans le pays

Les valeurs passées et actuelles peuvent être rapportées afin de déduire une tendance passée.

Le consultant calculera les émissions actuelles du secteur des transports, c'est-à-dire l'inventaire des émissions de GES du secteur des transports dans le cadre du PNMU, conformément à l'approche de **MobiliseYourCity** en matière de surveillance et de déclaration des émissions de GES, et en tenant

compte (i) de l'utilisation obligatoire de l'outil de calcul des GES (voir la note ci-dessous), et (ii) de la disponibilité prévue des données.

Les données à recueillir concernent (une liste des données d'entrée pour l'inventaire des émissions de GES est donnée au point 6.8 du présent document) :

- Kilométrage des différents modes de transport
- Types de véhicules
- Consommation de carburant

Le consultant doit soumettre sa méthodologie au comité de pilotage du PNMU pour partage et validation.

Le consultant soumet sa méthodologie au comité de pilotage des PNMU pour validation. Si un système MRV des GES et un système national de surveillance de la mobilité urbaine sont déjà mis en place au niveau national, le consultant peut être amené à adapter la méthodologie existante pour assurer la cohérence avec les exigences de MobiliseYourCity (par exemple, champ d'application, facteurs d'émission, etc.)

Le consultant trouvera les informations et les orientations nécessaires dans la publication de MobiliseYourCity intitulée "**Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES (2020)**", en particulier le chapitre 4 et l'annexe 3.

NOTE IMPORTANTE

MobiliseYourCity a développé son propre **calculateur d'émissions de GES** pour estimer les réductions d'émissions de GES auxquelles on peut s'attendre avec la mise en œuvre d'un PNMU. L'utilisation de cet outil pour calculer cette estimation est obligatoire. Le consultant doit porter une attention particulière à l'identification de toutes les informations nécessaires à l'utilisation de l'outil, ainsi qu'à l'identification et à la réalisation des enquêtes nécessaires à la collecte des données.

Outil: <https://mobiliseyourcity.net/mobiliseyourcity-emissions-calculator>

Manuel: <https://mobiliseyourcity.net/user-manual-mobiliseyourcity-emissions-calculator>

[Cette exigence peut être adaptée pour permettre une utilisation simplifiée de l'outil de calcul des GES, avec la collecte seulement d'une partie des données requises pour l'outil et l'utilisation d'hypothèses pour les autres données].

Tâche 5: Diagnostic des documents et de la situation de la mobilité urbaine (passagers et marchandises)

Le consultant effectuera une **analyse détaillée des informations disponibles** qui permettront d'éclairer les principales dimensions de la mobilité urbaine dans le pays (recherches & études techniques, documents divers, visuels & cartes, rapports et articles sur les discussions en cours, données susmentionnées, etc.). Ces informations serviront au diagnostic du consultant sur la situation de la mobilité urbaine dans le pays.

Les éléments suivants peuvent guider le travail du consultant :

- **Données économiques** (niveau national, régional, villes) : croissance, revenus, population active, chômage, etc. ;
- **Données sociodémographiques** dans les principales villes (population, emplois, niveaux de vie, autres paramètres explicatifs du comportement de mobilité, etc.) ;
- **Morphologie urbaine** des principales villes du pays : densité, types de bâtiments et tissus urbains, modes d'utilisation des sols et leur ségrégation / mixité, étalement urbain, tendances de l'urbanisation (et tout autre paramètre pouvant influencer le comportement de mobilité, service de transport, pertinence et utilisation des différents modes, etc. ;) ;
- **Demande de transport et comportement de mobilité** : part modale des déplacements dans les zones urbaines et leur évolution, analyse des raisons (limitée aux principaux motifs de déplacement) et des types de voyageurs, également limitée aux principales caractéristiques. Analyse de la durée et de la longueur des déplacements, de leur fréquence, sur la base des sources existantes. Il ne s'agit pas de réaliser une enquête auprès des ménages au niveau national ;
- **Flotte et technologies des véhicules** : les spécifications sur la flotte telles que l'âge, le type de carburant consommé, les véhicules à carburant alternatif, l'infrastructure de ravitaillement, éventuellement des données sur la consommation de carburant
- La **motorisation des ménages** et son évolution, les facteurs explicatifs ;
- Évaluation des principales externalités associées à la mobilité urbaine (accidentologie, pollution locale, etc.) [Notez que la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) est traitée précédemment dans la Tâche 3].
- **Offre de transport urbain** : analyse et caractérisation des modes de transport urbain disponibles dans le pays, qu'ils soient collectifs (train de banlieue, tram/métro, bus, transport non régulier de passagers en zone urbaine, etc.) ou individuels (véhicules privés, vélos, marche à pied, etc.) ; analyse des volumes d'offre, de la productivité, de la fréquentation et des tendances associées ; analyse des modes d'exploitation et des types de gestion (opérateur privé, etc.) ;
- **Utilisation du vélo, de la marche et d'autres modes actifs et des transports non motorisés** : part dans la répartition modale, sociologie des utilisateurs, comptages si disponibles ;
- Le **transport informel ou artisanal** ("transport non réglementé") sous toutes ses formes, en particulier le transport collectif artisanal, mais aussi le covoiturage (si pratique courante) ;
- **Utilisation des transports urbains** : évaluation des parts modales dans les zones urbaines au niveau national et synthèse des points d'amélioration stratégiques (intégration tarifaire, concurrence entre les transports publics, organisation des taxis, etc. ;) ;
- Dépenses de transport urbain, pour l'investissement et pour l'exploitation, et méthodes de budgétisation et d'exécution du budget ;
- Les **faiblesses des transports urbains** : analyse et caractérisation des événements passés et des dysfonctionnements. Liens avec les systèmes et services urbains qui devraient structurer les villes et les rendre résilientes ;
- **Coordination et intégration des modes de transport** (physique, billetterie, intégration tarifaire, etc.), intermodalité ;

- **Pratiques actuelles concernant le partage de l'espace** routier dans différentes villes du pays ;
- **Gestion du trafic** ;
- **Parking** ;
- La **performance du système de mobilité urbaine**, y compris les coûts de fonctionnement, l'accessibilité financière, la disponibilité et la facilité d'accès, et les temps de déplacement ;
- La congestion : réaliser une évaluation rendant compte des principales externalités liées à la congestion dans différentes villes du pays ;
- **L'utilisation des technologies numériques dans le domaine des transports** (en particulier les applications des smartphones utilisées pour se déplacer). Certains entretiens qualitatifs peuvent être nécessaires pour identifier les pratiques actuelles et détecter les tendances futures ;
- **Aspects liés au genre** : analyse de l'utilisation différenciée des transports publics par les hommes et les femmes, et des obstacles à l'utilisation de ces derniers par les femmes (insécurité, voire violence dans les transports publics ou sur la route, accessibilité, etc. et solutions alternatives envisagées, notamment en fonction du niveau de revenu). Analyse de l'accès des femmes aux emplois du secteur des transports ;
- **Inclusivité** : analyse des problèmes spécifiques rencontrés par les différentes catégories d'usagers vulnérables, notamment les pauvres et les personnes à mobilité réduite.
- **L'organisation institutionnelle, le cadre légal et réglementaire du secteur** : le consultant réalisera un diagnostic détaillé qui constituera une base de travail solide pour les propositions et scénarios à développer ultérieurement, et sera pleinement intégré dans le diagnostic général ici demandé ;
- Les **réseaux de routes principales** : identifier et analyser les réseaux de routes principales existants et projetés dans les documents d'urbanisme des principales villes du pays ;
- **Infrastructure de transport** : qualité des rues, des trottoirs, qualité de la signalisation, des parkings et des places de stationnement ;
- **Infrastructure de distribution de l'énergie** : qualité de la distribution, parties prenantes, électricité, bouquet énergétique, normes, réglementations et aspects juridiques ;
- **Évaluation des différents rôles des systèmes de mobilité en cas de crise, de risques naturels, de crise financière ou humaine** : Priorités en matière de sécurité, considérations financières et gestion des parties prenantes ;
- Le consultant examinera et analysera : Les données et l'analyse des émissions de carbone, toutes les données existantes sur les émissions de GES par les sources de transport urbain, les systèmes actuels et les projets en cours au niveau de la ville pour leur impact sur le trafic et la réduction des émissions de GES.

Dans le cadre de ce diagnostic, le consultant est fortement encouragé à visiter un échantillon représentatif des villes du pays. Le consultant suggérera et dirigera également des visites spécifiques sur le terrain.

Une conclusion importante du diagnostic porterait sur les aspects suivants :

- Dysfonctionnements et externalités négatives générés dans les villes par le système de mobilité actuel ;
- Les principaux défis à relever pour la transition vers un système de mobilité durable ;
- Les principales questions et approches pour y répondre, y compris les besoins de financement et d'investissement.

Ce diagnostic doit être réalisé sur l'ensemble de la chaîne de mobilité et dans la perspective de l'utilisateur. Il s'agit des besoins de l'utilisateur, de l'accessibilité aux services essentiels tels que : le travail, l'éducation, la santé, etc. Le diagnostic ne doit donc pas se concentrer uniquement sur les systèmes de transport mais s'appuyer sur une **analyse multisectorielle** (contraintes institutionnelles, de développement urbain, économiques et de gouvernance, etc.), afin de donner une vision globale de l'état du système de mobilité urbaine en [Pays]. Ce diagnostic complétera le rapport initial produit par le consultant dans la **Phase 1**.

Tâche 6: Susciter une large participation des parties prenantes

L'implication des parties prenantes est un facteur clé de succès pour tout PNMU et MobiliseYourCity met fortement l'accent sur leur engagement. Le consultant est censé impliquer largement les parties prenantes de [Pays] dans l'élaboration de la Politique Nationale ou du Programme National de Mobilité Urbaine. Veuillez-vous référer au **Processus Participatif de la Mission Transversale** pour obtenir des spécifications détaillées sur la planification et la mise en œuvre de cette tâche.

Encadré 5: Parties prenantes

Les principales parties prenantes sont les suivantes :

Un pilier central de l'approche de **MobiliseYourCity** est d'assurer la participation des citoyens et des parties prenantes. L'objectif est d'utiliser le processus PNMU comme élément de liaison pour impliquer la société civile dans la transformation pour une mobilité urbaine durable.

- [Groupe de travail "MobiliseYourCity" du pays partenaire
- Ministère des transports, département XXX (en tant qu'homologue principal)
- Ministère des finances, département XXX
- Ministère de l'énergie XXX
- Ministère de l'environnement XXX
- Un ensemble de villes reflétant une variété de situations de mobilité urbaine en [Pays].
- Autres gouvernements locaux ou régionaux, département XXX
- Groupes de travail techniques et de pilotage locaux
- Autres décideurs concernés
- Autres institutions publiques concernées]

Other potentially relevant partners may include:

- [Ministry of XXX, Dept. XXX
- University of XXX
- XXX Consulting

- Selected private sector stakeholders and associations
- Civil society representatives / important NGOs
- Logistics operators representatives
- Energy distribution representatives
- Public Transport Authorities of important cities of the partner country
- Lobby groups or associations linked to specific transport modes
- Lobby groups or associations linked to specific transport themes (road safety, ITS; smart cities, etc.)
- Transport worker union
- National city network
- Development banks
- National financial institutions
- Research institutes and think tanks
- Representatives from metropolitan regions, counties, provinces, states as applicable to [country]
- Media representative
- If not already mentioned above, third parties, which have delivered preceding strategic planning in the partner city/country]

D'autres partenaires potentiellement pertinents peuvent être inclus :

- Ministère de XXX, département XXX
- Université de XXX
- XXX Consulting
- Sélection d'acteurs et d'associations du secteur privé
- Représentants de la société civile / ONG importantes
- Représentants des opérateurs logistiques
- Représentants de la distribution de l'énergie
- Autorités de transport public des villes importantes du pays partenaire
- Groupes de pression ou associations liées à des modes de transport spécifiques
- Groupes de pression ou associations liés à des thèmes spécifiques du transport (sécurité routière, STI, villes intelligentes, etc.)
- Syndicat des travailleurs du transport
- Réseau national des villes
- Banques de développement
- Institutions financières nationales
- Instituts de recherche et groupes de réflexion
- Représentants des régions métropolitaines, des comtés, des provinces et des États, selon le cas, pour [Pays].
- Représentant des médias
- Si ce n'est pas déjà mentionné ci-dessus, les tiers qui ont effectué une planification stratégique préalable dans la ville/pays partenaire]

Le consultant doit sélectionner les parties prenantes les plus pertinentes parmi les groupes ci-dessus et, si nécessaire, engager d'autres parties prenantes pertinentes de [Pays].

4.4.3. Produits livrables de la Phase 2

Rapports

- **Collecte de données dans une feuille d'exploration de données Excel pré-structurée** et collecte de sources/documents
- **Inventaire des politiques** (collection de documents)
- **Rapport de diagnostic**, y compris :
 - Inventaire des données, documents, études et approches actuelles disponibles sur la mobilité, y compris des détails sur leur progression exacte, un chronogramme de la disponibilité des résultats, et une analyse des interfaces à fournir avec le plan de développement du PNMU ;
 - Inventaire des émissions de GES du secteur des transports pour l'année de référence du PNMU (voir 4.6 Tâche 1)
 - Rapport sur l'état des lieux et diagnostic sur la mobilité urbaine en [Pays]. Le rapport doit contenir toutes les analyses mentionnées ci-dessus, ainsi que la liste des personnes interrogées et la liste des références et des sources utilisées.
- **Rapport d'évaluation** sur l'utilisation des différents leviers d'action pour la mise en œuvre de la stratégie nationale de mobilité urbaine (gouvernance, financement, renforcement des capacités, technologies de transport, politique urbaine, etc.)

Ateliers et formations

- Des ateliers d'une journée entière avec les principales parties prenantes
- Réunions des groupes de travail d'une journée entière
- Sessions de formation

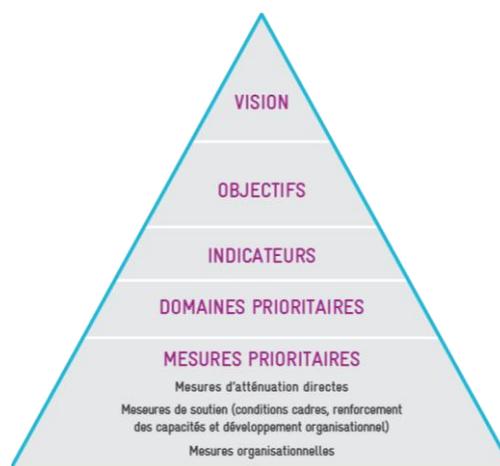
4.5. Phase 3 : Vision, fixation d'objectifs et plan d'action co-construits

4.5.1. Objectifs

La vision, la définition des objectifs et la sélection des mesures (**Phase 3**) s'appuient sur le travail de diagnostic effectué dans le cadre des **Phases précédentes (2 et 1)**. Les principaux résultats sont : la vision stratégique et l'orientation stratégique pour la mobilité urbaine en [Pays].

Cette phase vise à atteindre les objectifs suivants :

- **Élaborer une vision à long terme partagée et convenue** pour améliorer la mobilité urbaine [et l'égalité des sexes dans la mobilité], en particulier dans les grandes et moyennes villes du pays ;
- **Élaborer un ensemble de mesures stratégiques (la "stratégie" ; cf. Tâche 4) partagées, convenues et réalisables** à mettre en œuvre à l'avenir.



[Le document de "vision" co-construit doit être soumis et approuvé par le gouvernement, conjointement avec la stratégie].

4.5.2. Tâche du consultant

Tâche 1: Co-Construire la vision et les objectifs à long terme avec les parties prenantes

■ Vision

Le consultant aidera le comité de pilotage à formuler une "**vision**" commune à long terme (dix à vingt ans) pour la mobilité urbaine durable. Bien que centré sur la mobilité urbaine, ce document devrait également être lié autant que possible à la vision du pays pour son développement économique et social au sens large ainsi que pour l'amélioration de ses villes.

■ Objectifs et indicateurs de performance

Les **objectifs à long terme** correspondants pour la mobilité urbaine (par exemple, parts de marché ou % de réduction des émissions de GES), qui devraient être simples, concrets et, si possible, mesurables, seront décrits en détail dans le document de vision. Ces objectifs peuvent être développés :

- Quantitativement ;
- Par sous-secteur : transport public, modes actifs, mobilité individuelle, modes partagés, stationnement, numérisation de la mobilité, etc. ;
- Par technologie : véhicules électriques, autonomes, thermiques, systèmes de transport en commun, applications numériques, technologies de mobilité partagée, etc. ;
- Faire la différence entre les mesures prises au niveau national (en détaillant les normes technologiques, les réglementations, etc.) et les mesures prises au niveau local.

Le consultant aidera le comité de pilotage à identifier un ensemble d'**indicateurs de performance** simples, spécifiques et - si possible - mesurables, par rapport auxquels les progrès accomplis dans la réalisation de la vision et des objectifs peuvent être mesurés et qui permettent de responsabiliser les acteurs publics et privés. Cette tâche doit être effectuée en tenant compte de la disponibilité des données. Le Partenariat MobiliseYourCity a défini des "**indicateurs d'impact de base**" pour les PNMU afin de faciliter la sélection des indicateurs (informations complètes en : **Indicateurs de base et cadre de suivi de MobiliseYourCity**, document disponible en ligne : <https://mobiliseyourcity.net/knowledge-products>) ; le consultant et le comité de pilotage doivent se référer à cette publication et s'accorder au moins sur les indicateurs d'impact et d'investissement qui sont les indicateurs minimums à utiliser pour un PNMU.

Les indicateurs devraient être basés - dans la mesure du possible - sur les données publiques disponibles et sur les données déjà utilisées dans d'autres domaines politiques (par exemple, la déclaration des GES) afin d'améliorer l'intégration des politiques et de faciliter la déclaration des progrès des PNMU.

■ Objectifs

Si nécessaire, des **objectifs clairs, assortis de délais**, seront spécifiés pour chacun des objectifs, qui, dans la mesure du possible, seront quantifiés. Pour accroître la cohérence des politiques, les objectifs devraient être financièrement réalisables. Ils devraient être liés ou contribuer aux objectifs existants, par exemple : de la politique climatique (par exemple, les CDN) ; de l'aménagement du territoire et du développement des infrastructures ; de la résilience des systèmes de mobilité ; des objectifs de pénétration du marché des technologies de mobilité à faible intensité de carbone ou des objectifs d'accès aux transports publics et d'accessibilité financière.

■ Rédaction du document "Vision"

Le consultant préparera la première ébauche du document co-construit "Vision". Le cas échéant, le consultant examinera également le projet avec des groupes spécifiques de parties prenantes dans le cadre de discussions de groupe. Les groupes de discussion pourraient comprendre un large éventail de politiciens et de techniciens au niveau des gouvernements centraux et locaux, des bénéficiaires des transports urbains (y compris les passagers, le commerce et les industries), des organisations non gouvernementales représentatives (y compris des groupes environnementaux et d'autres organisations, par exemple des groupes de jeunes, qui ont la légitimité de parler au nom des usagers), des opérateurs de transport et d'autres acteurs de la société civile (tels que des universitaires, des consultants et les médias). L'égalité des sexes devrait être au cœur de tous les groupes de discussion, afin que les femmes puissent s'exprimer dans le processus décisionnel.

Sur la base des commentaires reçus et au nom du comité de pilotage, le consultant préparera un projet de **document révisé**.

En fonction des processus décisionnels du pays, le document "Vision" peut être présenté aux plus hautes autorités pour validation en même temps que la "Stratégie" (cf. Tâches 5 & 6). Dans cette mesure, le consultant peut être amené à préparer une **note politique** qui facilitera la transmission du contenu aux représentants politiques de haut niveau.

Tâche 2: Se mettre d'accord sur les domaines et les mesures prioritaires

Cette tâche inclut des actions qui doivent être conduites en parallèle avec les tâches de cette **Phase 3**.

■ Identifier les domaines prioritaires

Sur la base de la tâche 1, le consultant aidera le comité de pilotage à identifier le(s) domaine(s) prioritaire(s) du PNMU (tels que la mobilité électrique, les transports publics de haute qualité, la gestion du stationnement, la promotion des PMUD, etc.)

■ Identifier les mesures prioritaires

Le consultant aidera le comité de pilotage à formuler et à adopter un ensemble réalisable de mesures prioritaires à mettre en œuvre dans le future (cf. encadré 4 ci-dessous). Ces mesures couvriront tous les aspects pertinents de la mobilité urbaine et devraient s'inscrire dans le cadre de l'autorité et de la compétence du gouvernement central. La stratégie devrait donc être considérée en principe comme fournissant un cadre complet dans lequel les villes décideraient de leurs propres Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD).

En parallèle avec les autres tâches de la **Phase 3**, le consultant aidera le comité de pilotage à sélectionner les mesures prioritaires pour lesquelles il rédigera une description correspondante, sur la base des circonstances spécifiques du pays et de l'expérience antérieure ainsi que des meilleures pratiques internationales. Pour ces dernières, le consultant se référera au cadre méthodologique et aux exemples de MobiliseYourCity publiés sur la plateforme de connaissances, ainsi qu'aux publications internationales pertinentes, par exemple : le rapport SSATP 2015 et le rapport 2014 de la Banque mondiale intitulé "*Formulating an urban transport policy - Choosing between options*".

Le consultant doit (encore) s'assurer que les mesures sélectionnées sont cohérentes avec les indicateurs de base de **MobiliseYourCity** détaillés dans la publication "**Indicateurs de base et cadre de suivi de MobiliseYourCity**" :

1. Émissions de GES liées aux transports
2. Accès aux transports publics
3. Sécurité routière
4. Pollution de l'air (facultatif)
5. Part modale des transports non motorisés et publics
6. Accessibilité des transports publics
7. Investissement

Encadré 6: Exemples génériques de mesures prioritaires

Les exemples peuvent être adaptés aux besoins spécifiques du pays :

- Améliorations du cadre juridique et institutionnel et des capacités des institutions concernées ;

- Améliorations de la capacité et des incitations à une planification saine de la mobilité urbaine dans le contexte général des stratégies de développement urbain et de l'aménagement du territoire ;
- Mécanismes financiers pour les systèmes de transport urbain, y compris des subventions spécifiques à chaque mode de transport et d'autres moyens de soutien financier ;
- Mécanismes juridiques et financiers pour promouvoir l'efficacité de l'utilisation des véhicules privés dans les villes, y compris des incitations au renouvellement des véhicules, au covoiturage, etc. et des politiques/taxes sur les prix du pétrole ;
- Développement des ressources humaines ;
- Surveillance et notification de la mobilité urbaine en général et des émissions de GES en particulier ;
- Politiques modales (transports non motorisés, organisation et réglementation des transports publics, fourniture et exploitation des infrastructures, gestion de la demande de transport, etc.) ;
- Développement de partenariats public-privé efficaces ;
- La logistique urbaine ;
- La sécurité routière ;
- Accès aux transports publics ;
- Aspects liés au genre : économie, accès facilité et égalitaire, ergonomie, formation, qualité de l'espace public, stratégies de lutte contre le harcèlement, lutte contre les stéréotypes ;
- Crise de résilience et gestion des événements imprévus et des crises
- Technologies de transport (normes nationales, motorisations propres, infrastructures innovantes, nouveaux véhicules et composants) ;
- Les nouveaux services de mobilité, et les technologies numériques, etc. ;
- Les mesures environnementales et sociales, si elles ne sont pas couvertes par les mesures ci-dessus.

(Pour plus d'informations, voir le guide PNMU de [MobiliseYourCity](#), section 4.3)

Tâche 3: Analyse des scénarios climatiques et PNMU

[Note importante pour le rédacteur des Termes de Référence] : en général, l'analyse de scénario est un soutien utile à la prise de décision concernant les activités de planification et de développement. Néanmoins, dans certains processus PNMU, les scénarios se concentrent sur les impacts en termes de réduction des émissions de GES comme facteur principal.

Néanmoins, l'expérience montre que certaines des mesures les plus importantes devront être prises dans n'importe quel scénario (c'est-à-dire les réformes institutionnelles, le renforcement des capacités, l'amélioration du financement de la mobilité urbaine, la coordination avec le développement urbain, la durabilité sociale, etc.). Leur impact, bien que démontré par les meilleures pratiques internationales, ne peut souvent pas être évalué quantitativement.

En outre, les types d'analyse qui peuvent être effectués (en particulier pour la réduction des émissions de GES) dépendront beaucoup de la disponibilité des données et peuvent être longs et coûteux, et dépasser le délai et le budget alloué au consultant. Ainsi, pour la réduction des émissions de GES, le

mandat réel variera considérablement en fonction du financement disponible et de la situation spécifique du pays pour lequel le PNMU sera préparé].

Cette composante est particulièrement liée à la Tâche 3, Phase 2 de ce document.

■ Élaboration du scénario

En cohérence avec la vision, les domaines prioritaires et les mesures prioritaires, et conjointement avec le comité de pilotage, le consultant élaborera le scénario du statu quo et au moins [2] autres scénarios à faible intensité de carbone avec les mesures définies à prendre à court et à long terme. L'année cible du scénario à long terme est [2050]. En outre, il faut calculer [au moins un scénario sur 10 ans] à partir de l'année de référence (pour une déclaration harmonisée).

Pour chaque scénario, le consultant doit :

- Évaluer le volume des dépenses nécessaires (subventions d'investissement et de fonctionnement, le cas échéant) et s'assurer que ce volume est cohérent avec la capacité à mobiliser des fonds pour le pays [en prenant comme référence les 10 dernières années].
- Proposer un calendrier de mise en œuvre détaillé.

Les scénarios serviront de point de départ pour identifier les voies de transition vers les résultats souhaités, et porteront une attention particulière aux objectifs sociaux, environnementaux et économiques. Le guide PNMU de MobiliseYourCity (section 4.3) fournit des conseils sur l'utilisation de l'approche par scénario.

[La description des scénarios varie en fonction de l'objet de l'étude. Les Termes de Référence ne doivent pas être trop prescriptifs, mais peuvent mentionner plusieurs éléments considérés comme importants par le client, afin de donner au consultant une idée du niveau de détail attendu par la tâche].

Le consultant doit élaborer les scénarios en étroite coordination avec les parties prenantes. Il organisera un atelier afin d'impliquer les parties prenantes concernées dans la définition des scénarios, en discutant des hypothèses, notamment la réduction des émissions de GES, l'analyse quantitative et les données utilisées.

Afin d'évaluer l'impact attendu en termes d'émissions de GES du PNMU, il est nécessaire que le consultant calcule un scénario dit "climatique". Les mesures prévues doivent être regroupées en fonction de leurs domaines d'impact : Éviter, Changer ou Améliorer, et leur impact dans ces trois domaines en découle. Des détails sur la méthodologie sont donnés dans le document "*Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES de MobiliseYourCity*". Les données d'entrée requises pour le calcul du scénario climatique sont indiquées à la section 6.8 (Tableau 3).

■ Analyse du scénario

Le consultant effectuera une analyse comparative. À cette fin, le consultant évaluera l'**impact des scénarios sur la situation de la mobilité et la réduction des émissions de gaz à effet de serre** en CO₂eq. Les émissions de GES doivent être calculées à l'aide du calculateur d'émissions de MobiliseYourCity et en suivant la méthodologie présentée dans la publication intitulée "*Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES de MobiliseYourCity*" (en particulier le Chapitre 4, section 4.3) pour des conseils supplémentaires. Si les impacts attendus des scénarios ne sont pas satisfaisants (par exemple :

réduction trop faible ou trop forte des émissions de GES), le consultant peut alors organiser un deuxième atelier et ajuster le BAU et les scénarios politiques.

Le consultant dirigera l'action de sélection du scénario préféré et établira les indicateurs de surveillance pour le scénario préféré. À cette fin, le consultant s'appuiera sur la publication *Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES de MobiliseYourCity* pour élaborer sa méthodologie d'évaluation et de surveillance, notamment en ce qui concerne les émissions de GES. Le guide PNMU de MobiliseYourCity fournit également des conseils pour la comparaison et la sélection d'un scénario préféré.

En outre, le consultant produira une analyse FFOM visant à identifier les sources possibles de résistance à la mise en œuvre du scénario préféré, et à identifier la cohérence et les divergences avec la capacité du pays pour une mise en œuvre efficace du scénario. Ceci complétera l'ensemble des spécifications incluses dans ce document (cf. **Mission transversale : Renforcement des capacités**). Le consultant présentera les résultats de l'analyse FFOM à l'aide de diagrammes, de figures et d'autres outils de visualisation appropriés.

Pour toutes les activités liées à cette tâche, le consultant présentera sa méthodologie au comité de pilotage, qui validera les résultats. Le consultant rassemblera finalement tous les éléments relatifs aux scénarios politiques, à l'analyse et au choix du scénario préféré dans un rapport de scénario.

Tâche 4: Élaboration du "Plan d'action" et rédaction du document "Stratégie"

■ Plan d'action

Le consultant décomposera les mesures du scénario préféré en activités individuelles et les organisera sous forme de plan d'action (tableau), dont les modalités seront définies en fonction des meilleures pratiques nationales et internationales. **Le plan d'action est un résultat clé de l'ensemble du processus PNMU** et il est également utilisé pour estimer les coûts du PNMU pour le gouvernement national. Il doit être donc soigneusement formulé. Le Comité de pilotage validera également ce résultat. Pour chaque action, le consultant fournira une fiche d'action, qui comprendra au moins les éléments suivants :

- Objectif de référence,
- Une description programmatique,
- Niveau de priorité, y compris des "victoires faciles",
- Budget prévisionnel,
- Indicateurs de suivi et tableau de bord (cf. Indicateurs de base de MobiliseYourCity et Tâche 1, Phase 3),
- Calendrier provisoire de mise en œuvre,
- Organisation responsable connexe,
- Le partenaire de mise en œuvre de MobiliseYourCity.

[Le consultant doit également fournir une (ou plusieurs) carte(s) résumant le plan d'action du PNMU au format [A0]. La carte fournie doit être conçue comme un outil de communication et être facilement lisible pour les personnes qui ne sont pas des spécialistes des transports. Le consultant doit fournir [10] copies papier de la carte].

■ Stratégie

Le consultant préparera un projet de document stratégique officiel, la "***Vision et le cadre stratégique pour la mobilité urbaine durable en [Pays]***", qui comprendra :

- La note de vision [mise à jour] (cf. Tâche 1),
- Une description des objectifs et des domaines prioritaires du PNMU (cf. Tâche 2) ;
- Le plan d'action ;
- Les indicateurs de performance, y compris l'évaluation de l'impact des émissions de GES pour l'impact prévu du PNMU ;
- Le plan de financement.

Le cas échéant, le consultant examinera ce projet de document avec les principales parties prenantes et les groupes de discussion.

Le consultant produira également une note supplémentaire courte et percutante (5-6 pages) résumant le diagnostic, la stratégie et les principales priorités à court terme. Cette note s'adressera au ministre chargé de la préparation des PNMU [et, éventuellement, au Premier ministre]. Des exemples sont accessibles en ligne : <https://mobiliseyourcity.net/knowledge-products>.

Tâche 5: Soumission et approbation du PNMU en [Pays].

Le consultant aidera ensuite le comité de pilotage à organiser un **séminaire [ou une conférence] national**, et engagera toutes les parties prenantes dans un débat large et approfondi sur le **projet de document de stratégie** (et, en même temps, présentera la vision puisqu'elle est le fondement de la stratégie). S'il est décidé d'organiser un tel séminaire, le consultant préparera et présentera des exposés clés. Sur la base des commentaires reçus, le consultant préparera un **projet révisé du document de stratégie**. Le projet sera à nouveau adapté et, en fonction des processus décisionnels du pays, il pourra être présenté aux plus hautes autorités pour approbation. Le consultant soutiendra ce processus d'approbation de la manière la plus appropriée. Le consultant finalisera finalement le document "***Vision et cadre stratégique pour la mobilité urbaine durable en [Pays]***", qui constituera le **PNMU du pays et le rapport final du consultant de MobiliseYourCity**.

Le consultant téléchargera sur la plateforme de connaissances MobiliseYourCity tous les produits clés et les produits de connaissance élaborés ou recueillis au cours de ce processus PNMU, conformément aux lignes directrices pour le téléchargement d'informations (cf. <https://mobiliseyourcity.net/guidelines-uploading-knowledge-products-mobiliseyourcity-knowledge-platform>).

[Le consultant doit fournir une note supplémentaire (par exemple : *Note sur la conduite du processus PNMU en [Pays]*), décrivant les contributions du consultant et éventuellement d'autres parties prenantes pertinentes aux activités de **MobiliseYourCity** au cours de la mission, la connexion avec le secrétariat de **MobiliseYourCity**, et tout élément pertinent lié au processus PNMU, au suivi et aux impacts].

4.5.3. Produits livrables de la Phase 3

Documents et rapports

- **Rapport sur l'élaboration et l'analyse de scénarios**, présentant les variantes et la justification ;
- **Document de stratégie : "Vision et cadre stratégique pour la mobilité urbaine durable"** ;
- **De brefs résumés après la fin de chaque mission**, y compris un résumé des activités de la mission, des constatations et des conclusions, des personnes rencontrées, des présentations PowerPoint et d'autres documents détaillés pour toutes les réunions et les sessions de formation, et la documentation de tous les entretiens et de toutes les réunions avec les parties prenantes menés pendant la mission ;
- **[Note sur le déroulement du processus PNMU en [Pays]].**

Ateliers et réunions

- **Au moins 04 grands ateliers avec le comité de pilotage et les parties prenantes pour co-construire** le projet de document de vision et la stratégie ;
- **Au moins 04 réunions de groupes de réflexion** avec un large éventail de parties prenantes pour discuter du projet de document d'orientation et de la stratégie ;
- **Atelier sur les scénarios** ;
- **Séminaire national** (le cas échéant) pour présenter la vision et la stratégie pour la mobilité urbaine nationale.

4.6. Phase 4: Préparer la mise en œuvre du PNMU

Le processus PNMU étant itératif, cette phase 4 comprend des spécifications pour les activités supplémentaires qui doivent être menées avant l'approbation du document PNMU final (cf. Phase 3) [sauf si le mandat opérationnel le demande], et ne doivent donc pas être soumises à un processus officiel d'adoption ou de vote. Ces activités pratiques visent à détailler ou à renforcer certains domaines, et non à en étendre d'autres. Les résultats peuvent être joints au document PNMU final de MobiliseYourCity en annexe ou dans des documents séparés, uniquement entre les étapes de la rédaction finale et de l'adoption officielle. Si certaines de ces activités sont requises par le maître d'ouvrage, le consultant devra alors proposer dans son offre une organisation spécifique et un calendrier intégré pour mettre en œuvre ces activités en même temps que celles des phases précédentes.

4.6.1. Objectifs

- Mettre en place un système de suivi et de rapport ex-post PNMU
- Mettre en place une structure de pilotage et des mécanismes de mise en œuvre des PNMU
- Détail de la conception financière
- Conception détaillée des mesures avec études techniques

4.6.2. Tâches du Consultant

Tâche 1: Élaborer et mettre en place le système PNMU (ex-post) de surveillance et de notification en tant qu'observatoire [national] des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES

[Si un système MRV des GES et un système national de surveillance de la mobilité urbaine sont déjà mis en place au niveau national : Le consultant s'assurera que les informations relatives au système national de suivi de la mobilité urbaine existant sont actualisées et que les méthodologies sont cohérentes avec le cadre méthodologique de MobiliseYourCity (outils, facteurs d'émission, etc.)].

Cette tâche est liée aux activités menées dans le cadre de la **Phase 3**, en particulier les Tâches 2 et 4. Elle s'appuie sur le **Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES de MobiliseYourCity** (Chapitre 5, en particulier la section 5.1), et sur le **guide PNMU de MobiliseYourCity**, Chapitre 7, Mesure et déclaration des émissions de gaz à effet de serre. Il établit le système de surveillance et de déclaration des PNMU. Ce système doit être aligné sur l'approche de MobiliseYourCity. L'intention est de faciliter l'accessibilité des données et la maintenance des bases de données, grâce à la mise en place d'un observatoire qui aidera à mettre à jour le scénario de référence et à surveiller les indicateurs sur le long terme, par rapport auxquels les mesures PNMU sont suivies. Le consultant fournira au comité de pilotage ce système de suivi et de rapport. Il comprendra au moins les indicateurs obligatoires détaillés dans les publications de **MobiliseYourCity**. Le consultant suggérera une répartition adéquate des responsabilités, du budget et du calendrier du système de suivi et de rapport. Le système de suivi et les ressources humaines, matérielles et financières allouées constitueront à terme **l'Observatoire national de [Pays] sur les données de mobilité urbaine et les émissions de GES**.

■ Confirmer la portée de l'évaluation des émissions de GES

Le consultant examinera et confirmera le périmètre des indicateurs de suivi, en se basant sur le périmètre du PNMU (territoire national), le périmètre du scénario sélectionné (cohérent avec la ligne de base) et la disponibilité des données. **MobiliseYourCity** suit une approche territoriale pour évaluer les réductions d'émissions de GES. En outre, le "périmètre" comprend :

- Les modes de transport suivis dans le PNMU (par exemple, si le transport de marchandises n'est pas couvert, il peut être décidé que l'activité de transport de marchandises ne sera pas suivie si les données sont difficiles à obtenir).
- Le champ d'application géographique du PNMU ;
- Les émissions considérées (du puits à la roue ou du réservoir à la roue) ;
- Le calendrier et l'intervalle de surveillance.

Voir l'approche **de mesure et de rapportage des émissions de GES de MobiliseYourCity** pour plus de détails sur les différents champs d'application.

■ Définir les indicateurs de mesure et rapportage des PNMU

Quatre types d'indicateurs sont suivis dans le système MRV de MobiliseYourCity :

- **Indicateurs de base obligatoires sur la mobilité durable** (cf. **Indicateurs de base et cadre de suivi de MobiliseYourCity**) ; les besoins en données pour ces indicateurs sont spécifiés à la section 6.12
- **Indicateurs supplémentaires de mobilité durable** en fonction du champ d'application et de l'objectif de chaque PNMU (cf. **phase 3**) ;
- **Indicateurs de mise en œuvre spécifiques selon le champ d'application du PNMU** (cf. **Phase 3** ; et **publication pour mesurer et rapporter les émissions de GES de MobiliseYourCity**)
- **Indicateur d'investissement 5** : le montant des fonds publics et privés mobilisés pour la mise en œuvre du PNMU en euros (€) (cf. **Indicateurs de base et cadre de suivi de MobiliseYourCity**, section 9) ; les besoins en données pour ces indicateurs sont spécifiés à la section 6.12

Une fois que le PNMU est en phase de mise en œuvre, les résultats correspondants devraient, dans la mesure du possible, être contrôlés chaque année et faire l'objet d'un rapport de suivi [sur deux ans]. Les indicateurs spécifiques de mise en œuvre du PNMU doivent être identifiés par le consultant conjointement avec le comité de pilotage du PNMU, en liaison avec le secrétariat de **MobiliseYourCity**.

Conjointement avec le comité de pilotage du PNMU, le consultant effectuera une évaluation approfondie, qui déterminera la série d'indicateurs pouvant être appliqués au PNMU de [Pays].

■ Élaborer un modèle pour le rapportage des données suivies

Afin de rendre la mesure et le rapportage aussi fluide que possible, et d'assurer la cohérence dans le temps, le consultant est chargé de préparer un modèle de rapport qui couvre les besoins en données pour les indicateurs de **MobiliseYourCity** (décrits dans la Tâche 3 du point 4.3 - pour plus de détails, veuillez-vous référer à la **publication sur les indicateurs de base et le cadre de suivi de MobiliseYourCity**), ainsi que les indicateurs de mise en œuvre spécifiques du pays. Les exigences en matière de données qui doivent être présentes dans le cadre sont disponibles à l'annexe 6.8.

Les formats des ensembles de données collectées pendant la phase de diagnostic et pour l'inventaire doivent être utilisés comme point de départ. Toute adaptation du format entre les données sources et le format requis pour calculer les émissions de GES dans le calculateur d'émissions des MobiliseYourCity doit être spécifiée et prédéfinie dans la perspective d'une future collecte de données. Le consultant doit fournir un modèle de collecte de données robuste et applicable à un coût raisonnable pour le suivi des impacts des PNMU dans le temps. L'ensemble des indicateurs doit être ouvert et rendu comparable à d'autres ensembles de données, en particulier si des indicateurs locaux sont préexistants.

Le consultant est encouragé à développer des outils et des approches innovants pour collecter des ensembles comparables de données sur la mobilité et pour gérer les données.

Le modèle doit être fourni en format Excel associé à un SIG et inclure des informations spécifiques sur les données à collecter, ainsi que des informations sur les intervalles de temps pour la collecte des données et la source des données (dans une fiche séparée). En fin de compte, le modèle doit permettre aux services techniques du pays de mettre à jour, de traiter et d'analyser les données.

■ Identifier le cadre institutionnel pertinent et les besoins budgétaires appropriés

Un contrôle continu exige une répartition claire des responsabilités. Le consultant devra identifier une configuration institutionnelle appropriée, ou une répartition adéquate des responsabilités des départements qui détiennent, collectent et traitent les données. Les responsabilités en matière de mesure et de rapport doivent être convenues avec les autorités nationales et le comité de pilotage PNMU de manière efficace et durable. Les responsabilités doivent couvrir la collecte, l'analyse et la maintenance régulières des données et d'une base de données, ainsi que les responsabilités de suivi des résultats (indicateurs) avec [Pays] et le responsable du sous-programme MobiliseYourCity. Un délai de 1 à 3 ans est recommandé pour le suivi.

Le consultant identifiera également les besoins budgétaires supplémentaires pour la mesure et les rapports, ainsi que l'allocation de ce budget.

Un système de mesure et de rapportage permanent et structuré, combiné à des ressources consacrées à l'interprétation et à la promotion de ses résultats, constitue un **Observatoire de la mobilité**.

L'objectif de l'observatoire de la mobilité est de développer une structure de gouvernance qui regroupe tous les acteurs de la mobilité sur le territoire, afin de soutenir le processus d'inventaire et de mesure des émissions de GES du transport. Cet observatoire définira un outil permettant la mesure des chiffres de référence et des analyses sur la mobilité dans un territoire.

La mesure portera sur les principales données importantes (dont certaines sont citées ci-dessous) pour des points spécifiques et sera effectué à intervalles de temps constants pour donner des tendances.

Quelques données qui pourraient être exploitées :

- Comptages de trafic (routes, transports publics, etc.) par type
- Résultats des enquêtes
- Les comportements de mobilité
- Etc.

■ Plan de Mesure et de Rapportage

Afin de fournir au comité de pilotage du PNMU et aux autres parties prenantes un guide facile à utiliser pour la mesure et le rapportage, le consultant est chargé de résumer les exigences et les procédures de mesure et de rapportage dans un seul document - le **Plan de Mesure et de Rapportage**. 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 la mesure des différents indicateurs et la collecte des données, y compris les délais de rapportage. Le modèle de rapportage sur les données sera fourni en annexe du plan.

■ Formation sur la collecte, la mesure et le rapportage des données

Afin de permettre au personnel de l'observatoire de la mobilité d'entreprendre ou de gérer lui-même la mesure et les rapports, le consultant devra suivre les formations suivantes :

- Introduction et aperçu du plan de mesure et de rapportage (Pourquoi faire un rapport, quoi et comment ?).
- Exigences en matière de données et méthodologies de collecte de données.
- Contrôle de la 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.

Les données et le matériel de formation pour le calcul des réductions d'émissions de GES seront fournis par le secrétariat de **MobiliseYourCity**. D'autres documents seront élaborés par le consultant, à l'aide du modèle PowerPoint de **MobiliseYourCity** (que le consultant devra demander au secrétariat de **MobiliseYourCity** au début de la mission) et conformément au contenu du plan de mesure et de rapportage. Le consultant proposera et fournira un programme de formation (modules, nombre de sessions et durée), mais ne sera pas responsable de sa mise en œuvre.

Tâche 2: Convenir d'une structure de pilotage pour le PNMU

La mise en œuvre du PNMU peut inclure une grande variété d'actions telles que des projets de lois ou de décrets, l'harmonisation de la réglementation et de la coopération institutionnelle, la modification de réglementations contradictoires ou incohérentes et/ou la mise en œuvre de programmes de financement. La cohésion entre les stratégies, les plans et les instruments politiques locaux et nationaux en faveur de la mobilité urbaine durable améliore considérablement leur efficacité.

Le consultant concevra la structure de gestion pour assurer une mise en œuvre efficace du PNMU, qui pourrait être convenue et organisée de la même manière :

- **Accord écrit formel de la structure de gestion du PNMU**, y compris l'approbation formelle de haut niveau par les principaux ministères ;
- **Coordination institutionnelle** par le biais d'un ou plusieurs comités, groupes de travail conjoints ou même d'une autorité spécialisée. Les différents organes de la structure de gestion du PNMU sont chargés de coordonner la mise en œuvre des différentes actions.

Le consultant peut distinguer (explicitement ou implicitement) trois niveaux différents associés aux organes correspondants, lors de la conception de la structure de gestion pour une entreprise aussi complexe que la mise en œuvre du PNMU :

- **Niveau politique ou stratégique (comité de pilotage)** : Donner des orientations stratégiques, prendre des décisions stratégiques, approuver le budget, le plan de travail et le rapport annuel, les rapports d'avancement, les tâches représentatives ;
- **Niveau de gestion (secrétariat technique)** : Préparer et mettre à jour le plan d'action, mettre en œuvre le cadre de mesure et de rapportage, coordonner la mise en œuvre du PNMU, préparer le rapport annuel / les rapports d'avancement, mettre en œuvre le plan de communication ;
- **Niveau opérationnel (groupes de travail)** : Mettre en œuvre les tâches et actions spécifiques du plan d'action concernant les mesures prioritaires sélectionnées, faire rapport au niveau de la direction.

Tâche 3: Conception financière détaillée

Cette section comprend des activités complémentaires à celles mentionnées dans les Phases 2 et 3.

Le consultant établira un mécanisme de mise en œuvre qui définira la manière dont le PNMU réalisera la vision et les objectifs qu'il a formulés, ce qui peut inclure : l'élaboration de lois, l'harmonisation de la réglementation et la coopération institutionnelle, la modification de réglementations contradictoires ou incohérentes, la mise en œuvre de régimes de financement. Si nécessaire, le consultant peut se baser sur, ou affiner la phase financière du diagnostic établi dans la Phase 2 et vérifiera donc le financement suffisant et les sources de financement pour le PNMU (financement du budget récurrent, subvention ou subsides, et prêts).

Le consultant est donc censé le faire : [liste indicative, complémentaire aux tâches menées en Phase 2]

- **Élaborer le cadre budgétaire et financier** ainsi que les obstacles à l'investissement et les besoins concrets d'investissement en [Pays] pour mettre en œuvre efficacement le PNMU ;
- **Effectuer des recherches documentaires**, y compris l'analyse et, le cas échéant, la hiérarchisation des mécanismes de financement, des processus et des parties prenantes existants au niveau national, des obstacles à l'investissement dans la mobilité urbaine durable en [Pays], de la capacité et de l'aptitude du pays à développer des infrastructures de transport en faveur de la mobilité urbaine durable ;
- **Évaluer les besoins d'investissement généraux en matière de PNMU et de modes de transport spécifiques** (et leur implication dans la sélection des paquets de mesures intégrés), et les sources de financement (fonds climatiques, partenariats public-privé, certaines mesures fiscales ou fondées sur le marché, qui peuvent être innovantes dans le contexte du cadre de financement du pays) ; la faisabilité d'une loi de financement pour la mobilité urbaine durable, et les possibilités de prendre en compte de manière adéquate les coûts et avantages externes de la mobilité urbaine durable dans le processus décisionnel des organismes et institutions de financement ;
- **Explorer les différentes options/sources de financement** pour le développement et surtout la mise en œuvre du PNMU : élaborer une stratégie pour l'utilisation d'options/sources de

financement concrètes pour le développement et surtout la mise en œuvre du PNMU ; évaluer et comparer les nouvelles sources de financement en termes de leurs implications juridiques, fiscales et de gouvernance). Les sources de financement possibles sont les suivantes :

- Les institutions financières nationales,
 - Les institutions financières internationales et les banques multilatérales,
 - Fonds internationaux pour le climat,
 - Les investissements du secteur privé, par exemple par le biais de partenariats public-privé,
 - Utilisation de mesures fiscales et de marché, telles que les redevances routières, les incitations fiscales pour l'utilisation de modes de transport prioritaires, la tarification du carbone et le captage de la valeur des terres.
- **Effectuer une analyse FFOM** liée au développement et au financement des infrastructures dans le pays afin de révéler d'éventuelles pénuries budgétaires, une allocation insuffisante de fonds aux ministères ou départements concernés, une utilisation insuffisante du budget en raison de déficits réglementaires ou institutionnels, et la solvabilité au niveau national et municipal ;
 - **Analyser les besoins de soutien financier et de subventions** dans le pays pour les modes de transport concernés (en démontrant notamment quels modes sont des centres de coûts ou des centres de profit) et veiller à ce que les résultats de l'analyse soient correctement visualisés ;
 - **Déterminer le rôle et l'importance de l'aide internationale au développement** et de l'assistance financière internationale en matière de transport urbain et de mobilité dans le pays ;
 - **Générer des informations pour les institutions financières et les organisations donatrices** (soutenant **MobiliseYourCity**) sur la capacité à long terme du pays à financer et à soutenir la mobilité urbaine durable et le développement des infrastructures connexes dans le pays ;
 - **Partager les meilleures pratiques internationales en matière de financement de la mobilité urbaine** durable lors d'ateliers et de réunions de groupes de travail et proposer des séminaires en ligne sur le sujet à l'ensemble des parties prenantes en [Pays] ;
 - **Développer un programme de soutien** à l'investissement en étroite collaboration avec les ministères et départements nationaux concernés afin de faciliter et d'assurer l'adhésion. Cette tâche nécessite des efforts (constants) de sensibilisation pour faire comprendre les avantages de la planification de la mobilité urbaine durable. Veiller à ce que le programme de soutien à l'investissement soit fermement établi au sein des ministères et départements concernés, facilitant ainsi l'intégration du programme dans les procédures législatives et, à terme, dans la législation pertinente ;
 - **Explorer la mise en place d'un programme d'investissement ou d'un financement spécifique au mode de transport** ;
 - **Étudier la faisabilité et les conditions de financement d'une loi sur la mobilité urbaine durable** ;

- Une attention particulière doit être accordée à la dimension juridique de l'électromobilité, par exemple à court terme la vente d'électricité, à plus long terme la conséquence de véhicules autonomes circulant dans des rues ouvertes ou dans des voies réservées.
- **Explorer la mise en place d'une réserve nationale de financement pour la mise en œuvre des projets prioritaires ;**
- **Soutenir le gouvernement national dans les discussions avec les donateurs** sur la manière de promouvoir le développement d'une Politique Nationale de Mobilité Urbaine et de garantir le financement. Cette tâche comprend la contribution active à 2 ou 3 ateliers de donateurs d'une demi-journée ;
- **Mettre en place un groupe de travail** sur le financement de la mobilité urbaine durable composé de 8 à 12 parties prenantes clés en [Pays] pour servir de caisse de résonance et de groupe consultatif afin de soutenir l'élaboration d'une proposition détaillée pour un mécanisme de financement ;
- Organiser, animer et suivre **les ateliers des parties prenantes et les réunions du groupe de travail.**

Tâche 4: Préciser les mesures avec des études techniques

Après la **Phase 3** et l'accord sur certaines mesures du PNMU, des études techniques détaillées sont ensuite nécessaires pour préciser les mesures, en particulier les mesures plus rapides à réaliser (par exemple, programme de modernisation des bus, programme d'investissement dans les transports non motorisés, consolidation de la flotte de fret, etc.). Pour des conseils détaillés, veuillez-vous référer au guide PNMU de **MobiliseYourCity**, section 5.1.

Le consultant soutiendra l'équipe de mise en œuvre du PNMU en dressant une liste hiérarchisée des études techniques à développer, y compris la justification, les objectifs, le calendrier et le budget de référence.

Ces études techniques incluront :

- **Analyse sectorielle de référence/statu quo** (si elle n'a pas déjà été réalisée dans le cadre de l'analyse du statu quo, ou mise à jour) ;
- **Identification des principaux obstacles et défis concernant une transformation durable ;**
- **Description détaillée des mesures (et des technologies) :**

Le consultant élaborera une description détaillée des mesures et, le cas échéant, y compris :

- L'évaluation de la faisabilité technique (y compris les normes et les critères minimaux pour les technologies) ;
- Les options pour améliorer le cadre politique et le cadre institutionnel ;
- Évaluation de la capacité du marché et des parties prenantes à mettre en œuvre les mesures ;
- Soutenir les décideurs sur diverses solutions technologiques en fonction de leur faisabilité dans le contexte local, des coûts totaux de propriété, de la disponibilité à court et moyen terme, des capacités de mobilité par rapport à la demande de mobilité existante et attendue, des émissions de GES, du bruit et des polluants atmosphériques, de leurs exigences spécifiques en matière d'infrastructure ;

- Analyse du financement et élaboration d'un mécanisme financier ;
- Analyse d'impact.

4.6.3. Produits livrables de la Phase 4

Résultats spécifiques

- **Un observatoire des données sur la mobilité urbaine et les émissions de GES**, comprenant un système MRV-GES opérationnel et exploitable (paramètres, données nécessaires saisies, responsabilités, ressources) au sein des organes administratifs nationaux de [Pays] chargés de la mobilité. Y compris :
 - Organisation de la structure (gouvernance, acteurs impliqués, services nationaux, etc.)
 - Feuille de route à suivre pour le compte rendu des analyses (intervalles de temps, type de présentation, etc.)
 - Un système opérationnel et exploitable - associé à un SIG lorsque cela est possible - qui contient les données et paramètres nécessaires à l'analyse et leurs sources.
- **Structure de pilotage** pour le PNMU, y compris une description formelle des rôles et des responsabilités.

Rapports

■ Plan de mesure, évaluation et rapportage

Un rapport spécifique aux activités de surveillance et de compte rendu doit être inclus :

- Un état des lieux avec la définition du champ d'application, le résultat de l'inventaire des émissions de GES du secteur des transports tel que réalisé dans la **Phase 2** - ainsi que le résultat du diagnostic sur l'état actuel des transports sur le territoire, une liste des institutions impliquées dans la collecte, la surveillance et la déclaration des données et leurs rôles spécifiques (système de gestion des données).
 - Une partie sur la vision et les scénarios, comprenant les résultats des émissions de GES des scénarios BAU et climatique tels que réalisés dans la **Phase 3** ainsi que les outils et le modèle de rapport de données pertinents, une liste des indicateurs d'impact et de mise en œuvre proposés pour le PNMU, la méthodologie proposée pour la mise à jour des indicateurs de base de MobiliseYourCity, y compris la méthodologie d'estimation et les outils et modèles de rapport de données pertinents.
 - Un rapport final de mesure et de rapportage à fournir en même temps que le rapport final du PNMU, décrivant des activités spécifiques, y compris le plan de mesure et rapportage et les estimations budgétaires pour la mesure et le rapportage.
 - Des présentations PowerPoint pour la formation sur les exigences méthodologiques pour la collecte, le traitement et l'évaluation des données.
- **Rapport sur la conception financière détaillée**, y compris les sections suivantes [sélectionner] :
 - Résumé des activités réalisées
 - Cadre budgétaire et financier (y compris les sujets connexes)
 - Synthèse sur les résultats de la recherche documentaire

- Informations destinées aux institutions financières et aux organisations donatrices
- Meilleures pratiques internationales en matière de financement de la mobilité urbaine durable
- **Rapport sur la mise en place d'un programme de soutien à l'investissement**, y compris :
 - Rapport sur l'exploration de la mise en place d'un programme d'investissement ou d'un financement spécifique au mode de transport
 - Rapport sur l'exploration de la faisabilité et des conditions de financement d'une loi pour la mobilité urbaine durable
 - Rapport sur l'exploration de l'établissement d'une réserve nationale de financement pour la mise en œuvre des projets prioritaires
 - Rapport sur les actions entreprises pour soutenir le gouvernement national dans les discussions avec les donateurs
 - Rapport sur les mesures prises pour mettre en place le groupe de travail sur le financement de la mobilité urbaine durable
 - Rapport sur les mesures prises pour organiser, animer et suivre les ateliers des parties prenantes et les réunions des groupes de travail
- **Rapport sur les études techniques**, y compris :
 - Résumé des études techniques détaillées
 - Description détaillée de chaque mesure, y compris les spécifications techniques, les aspects réglementaires, d'ingénierie, de financement et de gestion de projet
 - Mécanisme de mise en œuvre
 - Feuille de route pour la mise en œuvre
 - Liste des responsabilités et des coordinateurs (structure de pilotage)
 - Plan de mesure et rapportage
 - Note de clarification sur les étapes clés du processus d'évaluation et sur les avantages et les limites des différentes méthodes d'évaluation
 - Plan financier et programme de financement
 - Tableau détaillé des flux financiers

Ateliers et réunions de groupes de travail

- **Atelier sur la structure de pilotage** pour la mise en œuvre des PNMU
- **Réunions d'ateliers et de groupes de travail** axées sur les meilleures pratiques internationales en matière de financement de la mobilité urbaine durable
- **2-3 ateliers de donateurs d'une demi-journée**

5. Organisation des services

5.1. Ressources d'experts attendues

Une expérience régionale et technique dans la plupart des domaines pertinents dans le pays partenaire de MobiliseYourCity est considérée comme un atout. Les propositions techniques doivent inclure les CV des experts proposés. Toute modification ultérieure des profils d'experts après l'attribution du projet peut entraîner l'annulation de la mission.

La composition d'une équipe d'experts appropriée est généralement la responsabilité du consultant. Toutefois, **MobiliseYourCity** suggère que l'équipe d'experts assignée comprenne au moins les profils d'experts suivants ou des profils similaires : [Liste suggérée à modifier/complétée par le rédacteur]

■ **Expert en transport et mobilité urbains durables en tant que chef d'équipe (expert international ou éventuellement expert local résidant depuis longtemps en [Pays])**

Exigences minimales : Maîtrise en économie, planification des transports, ingénierie des transports, urbanisme, géographie, administration des affaires, administration publique ou similaire ; 15 ans d'expérience professionnelle pertinente dans la planification des transports urbains durables ainsi que dans l'élaboration de stratégies, les consultatifs des politiques, les réformes sectorielles ou similaires ; maîtrise de [langue] et de l'anglais à l'écrit et à l'oral).

■ **Expert institutionnel national/du gouvernement local (résidant dans le pays partenaire)**

Exigences minimales : Maîtrise en économie, droit, sciences politiques ou équivalent ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente dans le domaine du développement institutionnel, de la décentralisation, des finances locales, de la réforme de la gouvernance ou équivalent ; maîtrise de [langue] et de l'anglais à l'écrit et à l'oral

■ **Spécialiste national des transports urbains (résidant dans le pays partenaire)**

Exigences minimales : Maîtrise en économie, administration des affaires, ingénierie des transports, sciences politiques, géographie ou ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente dans la planification des transports urbains durables, les consultatifs des politiques, les réformes sectorielles, les transports publics ou similaire ; maîtrise de [langage] et de anglais à l'écrit et à l'oral

■ **Expert national en technologies des transports (résidant dans le pays partenaire)**

Exigences minimales : Maîtrise en ingénierie des transports ou équivalent ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente dans les technologies des transports, l'industrie des transports, l'innovation, les transports intelligents, les technologies numériques ou équivalent ; maîtrise de l'anglais et de [langage] à l'écrit et à l'oral

■ **Expert national en renforcement des capacités, formation, éducation (résidant dans le pays partenaire)**

Exigences minimales : Maîtrise en économie, droit, sciences politiques ou équivalent ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente dans le domaine du développement institutionnel, de la

décentralisation, des finances locales, de la réforme de la gouvernance ou équivalent ; maîtrise de [langue] et de l'anglais à l'écrit et à l'oral

■ **Expert en planification des transports et en réforme institutionnelle (expert international à court terme ou éventuellement expert à long terme résidant en [Pays])**

Exigences minimales : Maîtrise en planification des transports, en économie des transports, en administration des affaires ou dans un domaine similaire ; 15 ans d'expérience professionnelle pertinente en planification des transports, en planification de la mobilité urbaine, en planification institutionnelle, en réformes réglementaires, en consultatifs des politiques ou dans un domaine similaire ; maîtrise de l'anglais à l'écrit et à l'oral ; la maîtrise de la langue de [Pays] est un atout ; au moins 10 ans d'expérience professionnelle dans l'administration publique ; au moins 5 ans d'expérience professionnelle dans un rôle de supervision

■ **Expert institutionnel et réglementaire national / consultant national partenaire (résident permanent dans le pays partenaire)**

Exigences minimales : Maîtrise en planification des transports, économie des transports, administration des affaires ou similaire ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente en planification des transports, planification de la mobilité urbaine, planification institutionnelle, réformes réglementaires, consultatifs des politiques ou similaire ; au moins 5 ans d'expérience professionnelle dans l'administration publique ; maîtrise de la langue anglaise à l'écrit et à l'oral

■ **Économiste des transports / expert en financement (expert international à court terme ou éventuellement expert à long terme résidant en [Pays])**

Exigences minimales : Maîtrise en économie (des transports), en administration des affaires, en planification des transports ou dans un domaine similaire ; 15 ans d'expérience professionnelle pertinente dans la planification financière, la planification des investissements, la planification des transports urbains et de la mobilité, l'élaboration de stratégies, les consultatifs des politiques, la planification générale ou dans un domaine similaire ; maîtrise de l'anglais à l'écrit et à l'oral ; la maîtrise de la langue du pays est un atout ; au moins 10 ans d'expérience professionnelle dans l'administration publique ; au moins 5 ans d'expérience professionnelle dans un rôle de supervision

■ **Expert financier national / consultant partenaire national (résident permanent en [Pays])**

Exigences minimales : Maîtrise en économie, administration des affaires, planification des transports ou similaire ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente dans le domaine des transports urbains et de la planification de la mobilité, de la planification des investissements, de l'élaboration de stratégies, des consultatifs des politiques, de la planification générale ou similaire ; au moins 5 ans d'expérience professionnelle dans l'administration publique ; maîtrise de la langue anglaise à l'écrit et à l'oral.

■ **Expert juridique/politique/de gouvernance (expert international à court terme)**

Minimum requirements: Master's degree in law, economics, business administration, policy, or similar; 10 years relevant job experience in legal analysis, policy advisory, policy reforms or similar; writing and speaking proficiency in English language; proficiency in [Country] language an asset. Exigences

minimales : Maîtrise en droit, économie, administration des affaires, politique ou autre discipline similaire ; 10 ans d'expérience professionnelle pertinente dans l'analyse juridique, les consultatifs des politiques, les réformes politiques ou autre discipline similaire ; maîtrise de la langue anglaise à l'écrit et à l'oral ; la maîtrise de la langue de [Pays] est un atout.

■ **Expert juridique national / consultant national partenaire (résident permanent en [Pays])**

Exigences minimales : Maîtrise en droit, économie, administration des affaires, politique ou similaire ; 5 ans d'expérience professionnelle pertinente dans l'analyse juridique, le conseil politique ou similaire ; maîtrise de l'anglais à l'écrit et à l'oral

5.2. Détails de la soumission de la proposition

Les propositions ne doivent pas dépasser 30 pages (à l'exclusion des annexes telles que les CV et les documents d'appui). Les propositions doivent être soumises en [langue] anglais.

Les propositions doivent contenir un aperçu provisoire des interventions, des visites sur le terrain, des ateliers et des principales étapes prévues pour la mise en œuvre, y compris une répartition détaillée des responsabilités et des tâches du personnel proposé.

Les propositions doivent préciser les jours d'intervention de chaque expert. Seuls les jours de travail réguliers dans le pays d'affectation doivent être comptés, tandis qu'une semaine de travail compte pour 5 jours de travail et 8 heures de travail au maximum (les jours de déplacement peuvent être effectués pendant la fin de semaine).

[À adapter au contexte et aux exigences locales]

Les propositions doivent contenir :

- Une réflexion sur le projet et ses objectifs / La compréhension du rôle du consultant.
- Des commentaires sur les termes de référence.
- Une méthodologie pour la collecte de données, les enquêtes et les groupes de discussion.
- Une méthodologie pour la mise en œuvre et l'organisation des activités.
- Méthodologie pour les activités de renforcement des capacités, y compris les détails de la formation : nombre de sessions et durée.
- Méthodologie pour le processus participatif.
- Calendrier des missions du personnel.
- Projets de référence pertinents au cours des 5 dernières années.
- CV des experts proposés (max. 3 pages par CV).

■ **Remarques complémentaires sur la proposition financière**

Dans sa proposition, le consultant doit inclure tous les coûts des voyages internationaux et nationaux, du logement, de la subsistance, de la communication et des autres frais nécessaires à l'exécution de la mission. Il en va de même pour tout le matériel nécessaire, 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 les installations de formation dans le pays concernés ; ces installations seront fournies par les gouvernements partenaires de **MobiliseYourCity**.

Les propositions financières doivent être structurées selon les catégories suivantes :

- Honoraires
- Budgets de soutien locaux (par exemple, traduction, interprétation, assistance)
- Voyage, hébergement, subsistance, communication
- Autre coût (à préciser)
- Les offres doivent être valables pendant 6 mois.

5.3. Format, soumission et validation des produits livrables

Il convient d'éviter les longs rapports. Tous les rapports doivent se concentrer sur les aspects principaux (par rapport au champ d'application des termes de référence et à la description des résultats) et éviter les déclarations génériques.

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

- La page de titre
- Résumé (contexte, objectif et portée, méthodologie, structure du document, principaux résultats, conclusions et recommandations)
- Contenu
- Introduction (contexte, objectifs, portée, méthodologie, structure)
- Expériences (nationales/internationales)
- Méthodologie
- Résultats (analyse détaillée et interprétation des résultats)
- Conclusions et recommandations
- Bibliographie
- Annexes

■ **Langue, formats électroniques et paramètres**

- Tous les produits doivent généralement être fournis en [langue anglaise] uniquement. En outre, les résumés de tous les documents écrits doivent être fournis en [langue anglaise].
- Les projets de rapports finaux et les rapports finaux doivent inclure des dessins/visualisations d'ensemble des concepts clés (par exemple, des organigrammes, des diagrammes, des cartes, des flux de processus, etc.) rendus par des professionnels afin d'améliorer la compréhension des résultats d'analyse et des recommandations.
- Tous les documents écrits doivent être soumis sous forme de copies électroniques uniquement (.pdf et fichiers sources tels que .doc et .xls ou .png). En outre, [5] copies papier de chaque projet de rapport final et des rapports finaux doivent être fournies.

- À l'issue de la mission, l'ensemble des données et informations brutes collectées et toutes les données traitées dans le cadre de la mission doivent être fournies sur un support de stockage approprié et correctement structuré à [Pays] 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 (notamment les estimations des émissions de GES) et les calculs financiers.
- Les exigences susmentionnées concernant le contenu du ou des rapports doivent être considérées comme des exigences minimales. Toutefois, la version finale des documents doit être approuvée par [Agence] et il incombe au consultant de procéder à tout ajustement, clarification et fourniture d'informations supplémentaires demandés par [Agence] et d'inclure toute information nécessaire pour remplir ces termes de référence.

■ Visibilité des donateurs

Tous les rapports et documents produits dans le cadre de la mission mentionneront [Agence] et le soutien de l'UE 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.

■ Les prestations ne seront considérées comme complètes que lorsque les éléments suivants seront remplis :

- Les produits mentionnés dans les présents TdR.
- Toutes les figures et tous les graphiques formatés de manière à pouvoir être lus en noir et blanc (ils doivent être livrés dans un fichier séparé présentant une figure/un graphique par page, en suivant la même numérotation et le même ordre qu'ils apparaissent dans le texte ; si le graphique a été réalisé à l'origine en Excel, le fichier doit contenir tous les calculs et formules et une explication claire des méthodologies et des calculs effectués).
- Tous les tableaux (ils doivent être livrés dans un seul document Excel, contenant un tableau par feuille et suivant la même numérotation et le même ordre dans lesquels ils apparaissent dans le texte. Le fichier doit également contenir tous les calculs et formules et une explication claire des méthodologies et des calculs effectués).
- Toutes les images (dans des fichiers séparés et en suivant la même numérotation et le même ordre dans lesquels elles apparaissent dans le texte). La résolution minimale des images doit être de 300 dpi/ 3 mégapixels au minimum, idéalement 7 mégapixels et avec des droits de distribution clairs.
- Une présentation Power Point concise (30 diapositives maximum) qui doit permettre aux partenaires locaux de prendre rapidement connaissance du contenu.

Les rapports soumis doivent être fournis pour examen au gouvernement de [Pays] et au responsable du sous-programme [de l'agence] MobiliseYourCity. Après la production de chaque projet de rapport, ce gestionnaire coordonnera le processus de commentaires ou d'acceptation avec le gouvernement de [Pays], généralement dans les 4 semaines suivant la soumission, et déterminera conjointement si tous les principaux résultats ont été fournis comme convenu, et examinera et discutera de la qualité des résultats soumis dans chaque rapport et parviendra à un consensus sur l'autorisation des

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 cabinet de conseil aura la possibilité de clarifier la nature et l'étendue des lacunes et de convenir avec [Agence] et le gouvernement de [Pays] des révisions nécessaires et de la date de nouvelle soumission. La nouvelle soumission sera ensuite examinée à nouveau par des experts de [Agence] et du [gouvernement] afin de déterminer si les lacunes ont été suffisamment corrigées.

5.4. Calendrier prévisionnel

L'achèvement des tâches des services ne devrait pas prendre plus de [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 détaillera toutes les activités dans le cadre de la proposition. Des activités supplémentaires jugées nécessaires pour atteindre les objectifs de l'étude de projet peuvent être proposées par le consultant en fonction de sa propre compréhension du projet, avec les justifications correspondantes. Le consultant optimisera le programme et en particulier le nombre de missions en [Pays].

Le consultant identifiera les activités qui seront menées en [Pays] et le calendrier de la présence sur place de tous les membres de l'équipe d'étude.

Le consultant proposera sa propre estimation des volumes pour compléter les services demandés.

5.5. Budget

Le budget maximum disponible pour l'élaboration d'un PNMU est de [350 000 à 500 000] €.

5.6. Méthodes de paiement

La facturation est traitée comme suit :

- **Facture 1** : [10%] du budget total (sauf montant forfaitaire pour les activités de communication) lors de l'acceptation finale des produits livrables de la **Phase 1**.
- **Facture 2** : [30 %] du budget total (sauf montant forfaitaire pour les activités de communication) lors de l'acceptation finale des produits de la **Phase 2**.
- **Facture 3** : [30 %] du budget total (sauf montant forfaitaire pour les activités de communication) lors de l'acceptation finale des produits livrables de la **Phase 3**.
- **Facture 4** : [20 %] du budget total (sauf montant forfaitaire pour les activités de communication) lors de l'acceptation finale des produits livrables de la **Phase 4**.
- **Facture 5** : [10 %] du budget total (à l'exception du montant forfaitaire pour les activités de communication) lors de l'[adoption] [acceptation] finale du [rapport] [document] **final du PNMU**.

Les produits de la mission transversale (processus participatif) doivent être inclus dans le produit susmentionné pour chaque composante et dans le [rapport] [document] final du PNMU, conformément aux exigences décrites dans les paragraphes sur les produits de la mission transversale.

Le remboursement des dépenses liées aux activités de communication peut être demandé par le consultant sur présentation des factures correspondantes effectivement payées par le consultant à

des tiers. La demande de remboursement doit être incluse dans l'une des cinq factures du consultant énumérées ci-dessus.

Une **avance** de [20%] peut être envisagée sur demande du consultant.

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

5.7. Contacts

La mission se déroule sous la responsabilité de [AFD / GIZ, par exemple la division régionale XXX / XXX (institution partenaire)] en tant qu'agence responsable de l'appel d'offres pour cette mission, coordonnée par le responsable du sous-programme **MobiliseYourCity** en étroite collaboration avec le secrétariat de **MobiliseYourCity** situé à Bruxelles/Belgique ou l'un de ses bureaux régionaux.

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

Gestionnaire du sous-programme et personne de contact :

[Qui agit en tant que gestionnaire de contrat responsable et représentant du client vis-à-vis des tiers et des institutions partenaires].

Nom :

Adresse complète :

Tél :

Courriel :

5.8. Responsabilité supplémentaire du consultant

Le consultant est responsable de l'exécution de l'ensemble des services décrits dans la présente demande de propositions (DP) et doit fournir les installations, le personnel et l'équipement qui lui permettront d'exécuter la mission en temps voulu.

■ Espace de bureau.

Le consultant est responsable de l'organisation de son espace de bureau, du transport, des équipements, des fournitures et de tout autre service nécessaire à l'exécution efficace et sans heurts de la mission.

■ Information et documentation.

Le consultant est responsable de la collecte et de l'analyse des données qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs de l'étude. Toutes les enquêtes mentionnées dans le présent mandat sont incluses dans les services attendus du consultant et doivent être réalisées par ce dernier. Toutes les informations, données, documents reçus des autorités ou de toute institution publique sont étudiés

et évalués par le consultant. La responsabilité de l'exactitude et de l'utilisation de ces données incombe au consultant. Toutes ces informations, données et rapports sont considérés comme confidentiels et ne doivent pas être utilisés à des fins non liées à l'étude.

5.9. Devoirs du bénéficiaire

■ Études, documents et données

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

[Pays] aidera également le consultant à établir des relations de travail avec les départements et les équipes des ministères concernés, y compris les travaux publics et l'ingénierie, l'ingénierie de la circulation, l'urbanisme, afin d'avoir accès aux plans, aux données et aux développements prévus. Le consultant sera entièrement responsable du suivi ultérieur.

■ Liaison

[Pays] facilitera les consultations avec toutes les agences concernées et avec les parties prenantes et les décideurs 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 qui le requièrent. Le consultant sera entièrement responsable du suivi ultérieur.

■ Facilitation de l'accès

[Pays] facilite l'entrée et la sortie et la délivrance des autorisations légales dont le consultant peut avoir besoin pour l'exécution de la mission. Ils délivreront au consultant une lettre d'autorisation d'entrée sur le territoire pour l'emplacement des sites. Les lettres confiant le consultant à des organisations gouvernementales pertinentes seront également fournies par les autorités locales si nécessaire. Le paiement de tous les frais connexes sera à la charge du consultant.

6. Annexe

6.1. Information générales

Il est recommandé de donner autant d'informations que possible dans cette annexe des termes de référence sur la situation actuelle de la mobilité urbaine dans le pays (en rapport avec le but de l'étude) afin de faciliter la compréhension du consultant (10-15 pages)

6.2. MobiliseDays

Tâche (minimale) du consultant liée à MobiliseDays :

■ Proposer des actions participatives marquantes pour lancer le processus d'élaboration des PNMU

Le consultant proposera et organisera un panel d'actions phares dès le début du processus d'élaboration des PNMU. Ces premières actions de communication et de sensibilisation seront alignées sur le plan de consultation et de communication qui sera élaboré et mis en œuvre dans le cadre de la mission transversale (processus participatif).

■ Accompagner [Pays] dans l'organisation et la mise en œuvre de ces MobiliseDays

En étroite collaboration avec le comité de pilotage du PNMU, le consultant dirigera la mise en œuvre des actions MobiliseDays, après avoir reçu la validation du [Pays].

■ Assurer la communication et la promotion autour des MobiliseDays et des autres actions mises en œuvre

En étroite collaboration avec le Comité de pilotage du PNMU, le consultant assurera la valorisation des actions menées dans les médias locaux et nationaux.

■ Présentation du Partenariat MobiliseYourCity

- Donner un aperçu du Partenariat MobiliseYourCity : méthodologie, "ligne de service" (3 piliers : PMUD / PNMUJ / renforcement des capacités)
- Communiquer clairement les objectifs clés de MobiliseYourCity, en déclenchant le soutien au pays - toutes ces phases sont obligatoires, c'est-à-dire :
 - "12 messages de MobiliseYourCity"
 - Le renforcement et la transformation réels du secteur vers une mobilité urbaine durable ;
 - Appropriation des gouvernements responsables (national/local) pour la transformation du secteur ;
 - Analyse institutionnelle et études complémentaires (si nécessaire)
 - Développement et renforcement des capacités humaines ;
 - Fixation d'objectifs de réduction des émissions de GES, surveillance, déclaration et vérification (système MRV-GES) ;
 - Planification intégrée, interministérielle et participative, y compris la participation active de la société civile et des acteurs du secteur privé ;
 - Feuille de route des projets d'infrastructure, y compris la budgétisation et le financement (et l'aide financière, si nécessaire).

■ Discuter de la compréhension et des attentes pour l'ensemble du programme PNMU :

- Sur la désignation des points focaux et la composition des comités impliquant des représentants d'autres ministères concernés (approche de planification interministérielle) ;
- Sur les contributions propres (en nature ou budgets d'études propres) ;
- Sur les principales caractéristiques du programme PNMU :
 - Structure de gestion et de mise en œuvre ;
Approche de planification participative, incluant la société civile et le secteur privé ;
 - Activités de planification budgétaire et financière et calendrier de mise en œuvre du projet ;
 - Processus d'étude ;
 - Formulation d'objectifs clairs en matière de politique de mobilité urbaine, y compris la quantification des émissions de GES et des réductions d'émissions prévues, sur la base de la méthodologie de MobiliseYourCity ;
 - Formulation du plan d'action, des indicateurs et du système de mesure et de rapportage.

■ Sensibiliser les parties prenantes aux défis et aux priorités de la mobilité urbaine

- Créer une conscience commune des défis à relever aux niveaux national et local ;
- Motiver les fonctionnaires et faire preuve d'un soutien politique de haut niveau ;
- Développer une compréhension mutuelle des besoins au niveau interministériel ;
- Développer un dialogue entre les niveaux local et national.

■ Préparer, présenter et valider un diagnostic de premier niveau ("pré-diagnostic") de la mobilité urbaine nationale

- Recueillir les faits et données clés liés à la mobilité urbaine (tant au niveau national qu'au niveau des villes pilotes potentielles sélectionnées / niveau local, le cas échéant) ;
- Donner un aperçu du contexte spécifique du pays partenaire ;
- Identifier en premier lieu les principaux obstacles, défis et opportunités auxquels les autorités nationales et locales sont confrontées pour améliorer la mobilité et l'accessibilité ;
- Obtenir des commentaires (positifs et négatifs) des parties prenantes sur leur expérience en matière de planification urbaine durable dans le pays.

■ Identifier les principaux domaines de travail à prendre en considération

- Sur la base du pré-diagnostic : créer un consensus entre les parties prenantes sur les priorités liées à la planification de la mobilité urbaine et les principaux objectifs à atteindre par l'assistance technique,
- Calibrer l'implication financière et technique des acteurs institutionnels dans le pilotage du processus.

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

6.3. Évaluation des capacités techniques

Exemple de liste d'éléments pour évaluer les capacités techniques existantes dans le pays :

■ Références méthodologiques

- Orientation ;

- Recommandations ;
- Compendia de bonnes pratiques.
- **Outils et méthodes**
 - Méthodes d'enquête et de collecte pour assurer la fiabilité et la comparabilité des données recueillies ;
 - Bases de données et observatoires de la mobilité urbaine ;
 - Modèles numériques pour le développement urbain et pour les modèles de trafic, permettant de tester différents scénarios d'évolution du système de mobilité urbaine ;
 - Modèles numériques pour la distribution d'électricité ;
 - Systèmes et outils de suivi et d'évaluation, permettant aux autorités locales d'évaluer le degré de réalisation de leurs objectifs ;
 - La disponibilité de méthodologies et de guides de bonnes pratiques pour tous les aspects importants de la mobilité urbaine.
- **Niveau d'éducation (groupe cible à déterminer) en matière de mobilité urbaine durable (passagers et marchandises) et d'énergie**
- **Ressources en personnel des services locaux de mobilité (en nombre) et principales compétences et aptitudes**
- **Programmes de formation**
 - Formation initiale du personnel technique chargé de la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine durable ;
 - La formation continue des acteurs publics et privés de la mobilité urbaine pour la mise à jour de leurs connaissances et pratiques ;
- **Programmes de coopération d'État à État ou de ville à ville, pour bénéficier de l'expérience des uns et des autres**
 - Formation spécifique pour le renforcement des capacités afin d'accompagner l'évolution des acteurs ciblés (par exemple, les opérateurs de transport)
- **Programmes et centres de recherche**
- **Campagnes de sensibilisation sur les grands enjeux du développement durable et promotion de comportements de mobilité plus respectueux de l'environnement auprès des acteurs publics et privés concernés, auprès de la population**
- **Existence de centre(s) de ressources et/ou d'expertise sur la mobilité urbaine, avec les missions possibles suivantes**
 - Développer des méthodes et des recommandations, collecter et diffuser les bonnes pratiques
 - Mettre en œuvre ou soutenir des programmes de formation pour les spécialistes et les décideurs du transport urbain
 - Donner accès aux informations et aux bases de données
 - Fournir des missions d'expertise spécifiques
 - Participer à des programmes de recherche sur les transports et diffuser les résultats de ces programmes
- **Existence de réseaux d'experts et analyse de l'esprit et de l'habitude d'échanger des connaissances et des expériences**
- **Existence et capacité des sociétés de conseil locales**

6.4. Indicateurs de suivi du Partenariat MobiliseYourCity

[L'état des indicateurs des normes de MobiliseYourCity doit être vérifié par le rédacteur auprès du secrétariat de MobiliseYourCity lors de la finalisation des TdR]

MobiliseYourCity élabore actuellement un ensemble d'indicateurs standard d'impact et d'investissement. Les indicateurs indicatifs sont les suivants :

Indicateurs standards d'impact de MobiliseYourCity

Indicateur standard d'impact no. 1: Réduction des émissions de GES (en tCO₂e) par opposition à un scénario "business as usual"

Indicateur standard d'impact no. 2: Accessibilité aux transports publics (pourcentage de la population vivant à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport public avec une période de transit allant jusqu'à 20 minutes aux heures de pointe, ou ayant accès à des services de mobilité partagés avec un niveau de service et un coût équivalents).

Indicateur standard d'impact no. 3: Sécurité (route, rail) (nombre de décès dus à des accidents de transport dans la zone du PNMU. Selon l'Organisation mondiale de la santé, un décès est compté s'il survient dans les 30 jours suivant l'accident).

Indicateur standard d'impact no. 4: Pollution de l'air : niveau moyen annuel de pollution de l'air (PM_{2,5})

Indicateur standard d'impact no. 5: Répartition modale (pourcentage des déplacements par mode, y compris les modes non motorisés)

Indicateur standard d'impact no. 6: Accessibilité des transports publics (440 x tarif moyen des transports publics / revenu annuel moyen des ménages du 2e quintile)

Indicateurs standards d'investissement de MobiliseYourCity

Indicateur standard d'investissement no. 1: km d'allée construite ou réhabilitée de manière significative

Indicateur standard d'investissement no. 2: km de piste cyclable construite ou réhabilitée de manière significative

Indicateur standard d'investissement no. 3: km de réseau de transport en commun rapide construit ou réhabilité de manière significative

Indicateur standard d'investissement no. 4: nombre de parcelles de stationnement transférées dans le cadre d'une politique de stationnement active (y compris les parcelles pour lesquelles la politique de stationnement a évolué du stationnement gratuit au stationnement payant)

Le consultant est prié de confirmer auprès du secrétariat de **MobiliseYourCity** les indicateurs à prendre en compte dans le PNMU au début de la mission. Pour plus d'informations, consultez :

- Publication des indicateurs de base : <http://mobiliseyourcity.net/resources/ghg-monitoring-and-transport-indicators/>

- Approche pour les émissions MRV-GES : <https://mobiliseyourcity.net/knowledge-products>

6.5. Informations disponibles

Le client fournira au consultant les documents suivants :

[Insérer ici un tableau récapitulatif des données disponibles accessibles au consultant pour fournir le service]

Tableau I: Liste indicative des documents à fournir

Document	Préparé par	Quand
Politique Nationale de Mobilité Urbaine		
Autre documents politiques/juridiques nationaux		
Plan de développement régional		
Plan de développement urbain		
Ancien plan de développement de mobilité urbaine		
Plans directeurs/études et études et projets d'investissement		
Études de données sur le trafic routier (volume de trafic/congestion, accidents de la route)		
Études sur la pollution atmosphérique et les émissions de GES		
Études sur la pollution sonore		
Réglementation des transports publics		
Études sur l'offre de transport public (structure des réseaux, structure tarifaire, flotte de matériel roulant, dépôts, ateliers, performances) par opérateur ou groupe d'opérateurs informels		
Données sur la demande de transport public		

6.6. Détails de la soumission de la proposition

[Ajouter les détails ici]

6.7. Calculateur d'Emissions de GES de MobiliseYourCity & Manuel d'utilisation

Calculateur d'Emissions : <https://mobiliseyourcity.net/mobiliseyourcity-emissions-calculator>

Manuel d'utilisation : <https://mobiliseyourcity.net/user-manual-mobiliseyourcity-emissions-calculator>

6.8. Liste des données requises pour les indicateurs de MobiliseYourCity

This chapter aims at giving an overview of the methodology to calculate MYC core compulsory indicators to the consultant. It is recommended to read *MobiliseYourCity Core Indicators and Monitoring Framework* for more details.

■ **Indicator 1: Transport Related GHG Emissions:**

Ce chapitre vise à donner au consultant un aperçu de la méthodologie de calcul des indicateurs obligatoires de base de **MobiliseYourCity**. Il est recommandé de lire le *Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES* de **MobiliseYourCity** pour plus de détails.

■ **Indicateur 1 : Émissions de GES liées au transport :**

Cet indicateur doit être calculé comme suit : Réductions annuelles des émissions de GES (en MtCO₂e) d'un "scénario PMUD/PNMU" par rapport à un "scénario sans PMUD/PNMU" (scénario de référence).

Les données requises pour calculer l'inventaire des émissions de GES (ou année de référence), le scénario "Business-as-usual" (BAU) et le scénario PMUD/PNMU dans le calculateur d'émissions MYC sont énumérées dans les tableaux ci-dessous. Les données d'entrée obligatoires sont spécifiées dans le Tableau 1 et les données d'entrée facultatives dans le Tableau 2. Pour plus de détails sur les questions méthodologiques et les sources, voir le document intitulé *Guide pour mesurer et rapporter les émissions de GES* de **MobiliseYourCity**.

Tableau 1 Liste des données obligatoires pour l'inventaire et le scénario BAU

Catégorie/Paramètre	Donnée requise pour	Unité	Importance pour les résultats	Source/méthodes de collecte
Total annuel des kilomètres parcourus par catégorie de véhicule^{*1}	Inventaire	Mn km	+++	Modèle de trafic ou dénombrement, par section
Stock de véhicules (nombre total de véhicules) par catégorie de véhicules^{*2}	Inventaire	Nb. de véhicules	+++	Données nationales ou régionales (propriétaires enregistrés)
Kilométrage annuel moyen par catégorie de véhicule^{*2}	Inventaire	Km/véh/an	+++	Données nationales ou régionales (propriétaires enregistrés)
Taux de croissance annuel du kilométrage par catégorie de véhicule^{*1}	BAU	Annuel %	+++	Modèle de trafic ou dénombrement, par section
Part moyenne du kilométrage par type de carburant et par catégorie de véhicule	Inventaire, BAU	%	++	Combinaison de données nationales ou régionales
Occupation/charge moyenne par catégorie de véhicule	Inventaire	Personne ou tonne/véhicule	++	Enquêtes sur les voyages
Durée moyenne du trajet par catégorie de véhicule	Inventaire	Km/voyage	++	Enquêtes sur les voyages ou enquêtes origine-destination
Consommation moyenne d'énergie par catégorie de véhicule et par type d'énergie	Inventaire	L/100 km (kg pour le gaz naturel et kWh pour les voitures électriques)	+++	Données nationales (ou régionales) par agence/ministère de l'environnement
Facteur d'émission spécifique de la production d'électricité pour la route	Inventaire et BAU	gCO2/kWh	++	Données nationales (ou régionales) par agence/ministère de l'environnement
Facteur d'émission spécifique de la production d'électricité pour le rail	Inventaire et BAU	gCO2/kWh	++	Données nationales (ou régionales) par agence/ministère de l'environnement
Facteur d'émission spécifique de la production d'électricité dans les années à venir	BAU	gCO2/kWh	++	Données nationales (ou régionales) par agence/ministère de l'environnement

Légende : + faible ; ++ moyen ; +++ impact élevé ; orange intense : données nationales ou régionales ; orange clair : données nationales ; rouge : données de la ville

Les utilisateurs doivent choisir entre 1* la première méthode appelée approche par le kilométrage (ou véhicule-kilomètre) utilisée lorsqu'un outil de planification des transports ou des comptages de trafic

sont disponibles ou *2 la seconde méthode appelée approche par flotte basée sur le nombre de véhicules pour calculer le kilométrage dans le champ d'application.

Tableau 2 Liste des données facultatives et portée des paramètres d'entrée

Catégorie/Paramètre	Donnée requise pour	Unité	Importance pour les résultats	Source/méthodes de collecte
Population - Nombre d'habitants	Inventaire, BAU	Nb d'habitants	+	Données nationales (ou régionales)
Taux de croissance de la population	Inventaire, BAU	Annuel %	+	Données nationales (ou régionales)
Produit intérieur brut (PIB) ou Produit brut du marché	Inventaire	Milliards d'USD	+	Données nationales (ou régionales)
Taux de croissance du PIB ou produit brut du marché (PGM) pour les villes	BAU	Annuel %	+	Données nationales (ou régionales)
Évolution annuelle de la consommation moyenne d'énergie des véhicules dans les années à venir	BAU	Annuel %	+++	Données nationales (ou régionales) par agence/ministère de l'environnement
Valeurs d'émission de GES spécifiques aux combustibles	Inventaire	kg/TJ	+	Données nationales (ou régionales) ou par défaut du GIEC
Valeurs des émissions de GES spécifiques aux combustibles dans les années à venir	BAU	kg/TJ	+	Données nationales (ou régionales) ou par défaut du GIEC
Consommation de carburant pour les secteurs routier et ferroviaire par type de carburant dans le bilan énergétique	Inventaire	1000 Toe	+	Bilan énergétique (pays)

Légende : + faible ; ++ moyen ; +++ impact élevé ; orange intense : données nationales ou régionales ; orange clair : données nationales ; rouge : données de la ville

Une fois l'inventaire et le scénario BAU finalisés, la réduction des émissions de GES peut être calculée en développant le scénario climatique dans le calculateur d'émissions de MobiliseYourCity. Toutes les données sont obligatoires tant que le scénario climatique modifie le paramètre par rapport au scénario BAU (ex : si aucun changement n'a été apporté concernant le rendement énergétique, l'entrée n'est pas nécessaire).

Tableau 3. Liste des données et portée des paramètres d'entrée pour le scénario climatique (PNMU/PMUD)

Catégorie/Paramètre	Donnée requise pour	Unité	Importance pour les résultats	Source/méthodes de collecte
Total annuel des kilomètres parcourus par catégorie de véhicule ^{*1}	Scénario climatique pour les passagers et le fret	Mn km	+++	Modèle de circulation
Total annuel des personnes-kilomètres transportées par catégorie de véhicule ^{*1}	Scénario climatique pour les passagers	Mn pkm	+++	Modèle de circulation
Total des tonnes-kilomètres annuelles transportées par catégorie de véhicule ^{*1}	Scénario climatique pour le fret	Mn tkm	+++	Modèle de circulation
Kilométrage motorisé évité par type de véhicule ^{*2}	Scénario climatique pour les passagers et le fret	% du kilométrage annuel	+++	Résultat de l'approche par étapes
Kilométrage supplémentaire par mode de transport durable ^{*2 **}	Scénario climatique pour les passagers	Mn km	+++	Résultat de l'approche par étapes
Kilométrage supplémentaire par catégorie de véhicule ^{*2}	Scénario climatique pour le fret	Mn km	+++	Résultat de l'approche par étapes
Taux d'occupation moyen des modes de transport durables ^{**}	Scénario climatique pour les passagers	Passager/véhicule	++	Résultats du modèle de trafic ou de l'approche étape par étape combinés avec la projection du taux de charge
Charge moyenne par véhicule	Scénario climatique pour le fret	Tonnes/véhicule	++	Résultats du modèle de trafic ou de l'approche étape par étape combinés avec la projection du taux de charge
Mode de transport d'origine des nouveaux passagers des transports publics	Scénario climatique pour les passagers	% des voyages	+++	Modèle de circulation ou résultats d'une approche progressive
Mode d'origine des tkm décalés	Scénario climatique pour le fret	% des tkm	+++	Modèle de circulation ou résultats d'une approche progressive
Part des kilomètres parcourus par carburant (%)	Scénario climatique pour les passagers et le fret	%	+++	Résultats d'un modèle de trafic ou d'une approche progressive par étapes, combinés à une projection de la part de carburant

Consommation moyenne d'énergie par catégorie de véhicule et par type d'énergie	Scénario climatique pour les passagers et le fret	L/100 km (kg pour le gaz naturel et kWh pour les voitures électriques)	+++	Projection de données nationales/régionales
---------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	-----	---------------------------------------------

Légende : + faible ; ++ moyen ; +++ impact élevé ; orange intense : données nationales ou régionales ; orange clair : données nationales ; rouge : données sur les villes ; ** les modes de transport durables pour le transport de passagers sont : le transport non motorisé, le minibus, le bus, le bus à haut débit, le train longue distance, le train urbain et le métro ;

L'utilisateur doit choisir entre *1 la première méthode où les résultats du kilométrage sont directement donnés en km et en pkm (tel que repris d'un outil de planification des transports) ou *2 la seconde méthode qui repose sur une approche par étapes pour donner les résultats des paquets de mesures d'évitement et de transfert.

■ Indicateur 2: Accès aux transports publics

Cet indicateur doit être calculé comme suit :

$$\% \text{ avec accès aux TP} = 100 * \left(\frac{\sum \text{Population dans les 500 m}}{\text{Population totale dans la zone couverte}} \right)$$

Catégorie/Paramètre	Donnée requise pour	Unité	Source/méthodes de collecte
Inventaire des arrêts de transport public	Population dans les 500 m	Nombre d'arrêts	Autorité de transport public ; opens-treetmap, site web de transitfeed
Population dans les 500 m	Indicateur 2	Nombre d'habitants	Un recensement local ou un registre de la population au niveau du quartier/des données spatiales (SIG) à l'aide de Buffer Wizard
Population totale du territoire	Indicateur 2	Nombre d'habitants	Le recensement local ou un registre de la population au niveau du quartier/ les chiffres de la densité moyenne de population

■ Indicateur 3: Sécurité routière - taux de mortalité

Cet indicateur doit être calculé comme suit : Nombre de décès dus à tous les accidents de transport (route, rail, etc.) dans la zone urbaine couverte par le PMUD, pour 100 000 habitants, par an.

Catégorie/Paramètre	Donnée requise pour	Unité	Source/méthodes de collecte
Nombre d'accidents mortels de la route et du rail sur le territoire	Indicateur 3	Nombre d'accidents mortels (potentiellement par mode de transport)	Statistiques de la police et des hôpitaux
Population totale du territoire	Indicateur 3	Nombre d'habitants	Le recensement local ou un registre de la population au niveau du quartier/ les chiffres de la densité moyenne de population

■ Indicateur 4: Pollution de l'air (facultatif)

Cet indicateur est facultatif si aucune évaluation préalable n'a été faite au niveau national. Si plusieurs villes du pays réalisent un PMUD, la pollution atmosphérique urbaine annuelle moyenne de ces villes peut être indiquée dans le PNMU.

■ Indicateur 5: Part modale des transports publics et non motorisés

Cet indicateur doit être calculé comme suit :

$$Part\ modale\ de\ TNM\ et\ TP = 100 * \left(\frac{\sum\ voyages\ TNM + \sum\ voyages\ TP}{Total\ des\ voyages} \right)$$

Les définitions de voyage, de transport public et transport non motorisé sont fournies en détail dans **les indicateurs de base et le cadre de suivi** de **MobiliseYourCity**. Si seuls les pkm sont disponibles (comme indiqué dans le calculateur d'émissions de **MobiliseYourCity**), une méthodologie pour passer à la répartition modale exprimée en déplacements est donnée dans la même publication.

■ Indicateur 6: Abordabilité des transports publics

Cet indicateur doit être calculé comme suit :

$$Indice\ d'abordabilité\ des\ TP = 100 * \left(\frac{440 * tarif\ moyen}{Revenu\ moyen\ du\ 2^{ème}\ quintile} \right)$$

Le caractère abordable des tarifs est mesuré par la proportion, ou le pourcentage, du revenu disponible des ménages consacré aux transports publics pour le groupe de ménages du deuxième quintile - se référant au groupe de revenu juste au-dessus des 20 % les plus pauvres qui utilisent les transports publics.

Catégorie/Paramètre	Donnée requise pour	Unité	Source/méthodes de collecte
Tarif moyen d'un voyage	Indicateur 6	Unité monétaire locale	Opérateurs de transport, enquête sur les transports publics
Revenu annuel moyen du deuxième quintile	Indicateur 6	Unité monétaire locale	Recensement de la population et statistiques officielles

■ Indicateurs d'investissement

Tableau 4 Rapportage sur les indicateurs d'investissement

Indicateur	Année de base (infrastructure existante)	Année cible (infrastructure existante + nouvelle infrastructure)	Changement entre l'année de base et l'année cible (nouvelle infrastructure)
KM de trottoirs qu'il est prévu de construire ou dont la qualité est sensiblement améliorée grâce au PMUD/PNMU			
KM de pistes cyclables qu'il est prévu de construire ou dont la qualité est sensiblement améliorée grâce au PMUD/PNMU			

KM de transport rapide de masse qu'il est prévu de construire ou dont la qualité est considérablement améliorée grâce au PMUD/PNMU			
Nombre de places de stationnement en centre-ville (pour les voitures individuelles), qui sont nouvellement soumises à une gestion active du stationnement par le biais du PMUD/PNMU (c.-à-d. paiement requis à l'avenir pour le stationnement, qui était auparavant gratuit).			

■ Spécifications des méthodes de collecte

Méthodes de collecte	Échelle	Principales données obtenues	Forces	Faiblesses
Enquête auprès des ménages	- National (pays) - Régional (région) - Local (ville)	- Données socio-économiques - Comportement en matière de mobilité - Équipement ménager - Habitudes des ménages - Nombre de voyages - Point de départ du voyage - Point d'arrivée du voyage - Raison du voyage - Décomposition du voyage - durée du voyage	- Détails des données - Comparaison possible - Différentes échelles possibles - Données nationales possibles	- Coût de l'enquête - Difficulté de mise en œuvre - Retard de mise en œuvre - Délai d'analyse - Un échantillon important est nécessaire - Véracité des réponses
Enquête origine-destination	- Régional (région) - Local (ville, région)	- Point de départ du voyage - Point d'arrivée du voyage - Raison du voyage - Taux d'occupation - Type de véhicules - Heure de départ du voyage	- Flexibilité du périmètre - Grand choix de questions	- Construction d'enquêtes (zones) - Mise en œuvre sur place (arrêt des véhicules) - Un échantillon important est nécessaire
Comptages de la circulation	Local (rue, carrefours)	- Données relatives au trafic - Type de véhicule - Vitesse des véhicules	- Mise en œuvre - Coût - Retard	- Données limitées - Erreurs de comptage
Enquête sur les transports publics	- National (pays) - Régional (région) - Local (ligne, station)	- Point de départ du voyage - Point d'arrivée du voyage - Raison du voyage - Prix du voyage - Présences	- Grand choix de questions - Détails des données	- Construction d'enquêtes (zones) - Mise en œuvre sur place - Un échantillon important est nécessaire