



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du jeudi 25 septembre 2008

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : Mlle KOENDERS et M. LAMBOROT

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Alain MILLOT	M. Roland PONSAA
M. Pierre PRIBETICH	M. Didier MARTIN	M. François NOWOTNY
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	Mme Christine MASSU
M. Gilbert MENUT	M. Joël MEKHANTAR	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET
M. Rémi DETANG	M. Christophe BERTHIER	M. Michel FORQUET
M. Jean-Patrick MASSON	M. Philippe DELVALEE	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	M. Georges MAGLICA	M. Gaston FOUCHERES
M. Jean-François DODET	Mme Françoise TENENBAUM	M. Pierre PETITJEAN
M. François DESEILLE	Mme Anne DILLENSEGER	Mme Claude DARCIAUX
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Christine DURNERIN	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Michel JULIEN	Mme Nelly METGE	M. Philippe GUYARD
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Elisabeth BIOT	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Gérard DUPIRE	Mlle Nathalie KOENDERS	M. Gilles MATHEY
M. Jean-François GONDELLIER	M. Alain MARCHAND	M. Jean-Claude GIRARD
Mme Catherine HERVIEU	Mme Hélène ROY	Mme Françoise EHRE
M. Jean-Claude DOUHAIT	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Patrick BAUDEMONT
M. Jean-Paul HESSE	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	Mme Geneviève BILLAUT
Mlle Badiaâ MASLOUHI	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Michel BACHELARD
M. Yves BERTELOOT	M. Jean-Yves PIAN	M. Rémi DELATTE
M. Patrick MOREAU	Mlle Stéphanie MODDE	M. Philippe BELLEVILLE
M. Dominique GRIMPRET	M. Alain LINGER	M. Norbert CHEVIGNY
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Pierre LAMBOROT	M. Christian PARIS
M. André GERVAIS	M. Louis LAURENT	Mme Noëlle CABBILLARD.

Membres absents :

M. Patrick CHAUPUIS	Mme Colette POPARD pouvoir à M. Gérard DUPIRE
M. Lucien BRENOT	M. François-André ALLAERT pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. Michel ROTGER	Mlle Christine MARTIN pouvoir à Mme Nelly METGE
	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY pouvoir à M. Didier MARTIN
	M. Mohammed IZIMER pouvoir à Mlle Badiaâ MASLOUHI
	Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Mohamed BEKHTAOUI
	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU
	Mme Fadoua LALOUCHE pouvoir à M. Roland PONSAA
	M. Nicolas BOURNY pouvoir à M. Jean-Philippe SCHMITT
	M. Murat BAYAM pouvoir à M. Jean-Paul HESSE.

OBJET : DEPLACEMENTS

Réalisation d'un schéma directeur de la mobilité urbaine. Réalisation des études de définition de la politique de stationnement dans l'agglomération dijonnaise. Réalisation des études liées à la mobilité et espaces publics du centre-ville de Dijon - Autorisation du lancement d'appels d'offres ouverts

Par délibération du 15 mai 2008, le conseil de communauté a approuvé le lancement d'une concertation en

vue de la réalisation d'un transport en commun en site propre desservant les 3 corridors Chenôve, Quetigny et ZAC Valmy.

Ce projet est un élément fondamental de la politique des déplacements de l'Agglomération. Toutefois il ne pourra, à lui seul, répondre aux impératifs de diminution des nuisances liées à la circulation automobile imposés par les lois LAURE et SRU et réaffirmés lors du « Grenelle de l'environnement ».

Il est donc important de rechercher une vision cohérente en matière de circulation et de stationnement qui intègre : les nouvelles potentialités du réseau de transports urbains renforcées par le TCSP, les modifications du réseau viaire apportées sur les corridors concernés, l'ouverture de la LINO à la même échéance que le TCSP,...

Pour cela, il est nécessaire de mener, à l'échelle de l'agglomération, trois études globales : la circulation, le stationnement et la mobilité au centre-ville de Dijon. Ces études serviront de bases communes aux projets des différentes collectivités qui pourront, en fonction des besoins, être complétées par des études thématiques et/ou ciblées sur tel ou tel territoire.

Il convient en conséquence de lancer un appel d'offres comprenant trois lots pour attribuer les marchés nécessaires.

Le premier concernera l'étude d'un schéma directeur de la mobilité urbaine intégrant tous les modes de déplacement (transport en commun, vélos, piétons, automobile, transport de marchandises,...) dans le périmètre de l'agglomération.

Le second concernera l'étude de la politique de stationnement de l'agglomération dijonnaise, intégrant le stationnement sur voirie, dans les ouvrages publics et dans les constructions nouvelles.

Le troisième concernera le centre-ville de Dijon. Pour garder son rayonnement, augmenter son attractivité et intensifier ses usages, le centre-ville de Dijon doit être repensé quant aux multiples déplacements pour tous les modes avec une volonté politique forte de donner la préférence aux modes doux alternatifs à la voiture automobile.

L'estimation des coûts est de 120 000 € pour le premier lot, de 50 000 € pour le deuxième et de 80 000 € pour le troisième.

Vu l'avis du Bureau

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- d'autoriser** Monsieur le président à lancer un appel d'offres ouvert comportant 3 lots pour la réalisation d'un schéma directeur de la mobilité urbaine, la réalisation des études de définition de la politique de stationnement dans l'agglomération dijonnaise, la réalisation d'une étude sur la mobilité au centre-ville
- **d'approuver** le cahier des charges de consultation des entreprises annexé à la présente délibération,
- d'autoriser** Monsieur le Président à signer le marché ainsi que toutes pièces nécessaires à la bonne administration de ce dossier, y compris les avenants qui n'entraînent pas une augmentation du montant initial du marché supérieure à 5 %.

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

29 SEP. 2008



Pour extrait conforme,
Le Président
Pour le Président

[Signature]
Pierre PRIBETICH

Publié le 26 SEP. 2008
Déposé en Préfecture le

VU pour être annexé à la délibération
du Conseil du : 25 SEP 2008

Marché d'étude pour la définition d'une politique de stationnement dans l'agglomération dijonnaise

DIJON, le : 26 SEP 2008 le Président
LE PRÉSIDENT, le vice-Président

AAA

projet de CCTP


Pierre PRIBETICH

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

29 SEP. 2008



ARTICLE 1 - OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché a pour objet l'étude de la mise au point d'une politique de stationnement à l'échelle de la communauté de l'agglomération dijonnaise.

Elle a pour but de définir les grandes orientations et certaines applications concrètes en vue de proposer aux communes de l'agglomération une politique de stationnement cohérente pour tenir compte des évolutions dans les pratiques de déplacement, notamment celles qui seront induites par le projet de TCSP en cours d'étude, les différents projets concernant le réseau de voiries structurantes et les principales opérations d'urbanisme à venir à moyen et long terme.

Le périmètre d'étude est celui de la communauté de l'agglomération dijonnaise (qui regroupe 22 communes), complété en tant que de besoin par les sections de voies situées à proximité et dont la prise en compte est nécessaire à la cohérence du réseau. Bien qu'il ne fasse pas partie du périmètre d'étude, le réseau interurbain sera pris en compte dans la mesure où son évolution influence les arrivées de circulation dans l'agglomération.

ARTICLE 2 - DESCRIPTION DE L'ÉTUDE

2.1 – Information liminaires

Actuellement, la Ville de Dijon est quasiment la seule dans l'agglomération à avoir une politique de règlement du stationnement public en vue d'en maîtriser les usages : stationnement payant de surface instauré dans le centre ville et quelques quartiers de la Ville de Dijon, offre de stationnement en ouvrage en centre ville, prise en compte des résidents dans le cadre de tarifs préférentiels. Par ailleurs, la communauté d'agglomération entreprend la mise en service de parcs relais.

Les travaux (à partir de 2010) puis le fonctionnement du TCSP (à partir de 2013) vont bouleverser les équilibres actuels d'une part en supprimant plusieurs centaines de places de stationnement de surface le long du tracé, d'autre part en modifiant les critères de choix des usagers entre transports en commun et voiture individuelle et enfin en suscitant des opérations connexes susceptibles de supprimer elles aussi des emplacements.

Par ailleurs la communauté d'agglomération et la Ville de Dijon se sont donné pour objectif commun de faire de Dijon une référence en matière de développement durable. Cela se traduit notamment par la volonté de « reconstruire la ville sur la ville » et de conserver un tissu urbain compact et concentrique, dans lequel les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle doivent être privilégiés.

2.2 – Objectifs de la collectivité

Dans ce contexte, la collectivité souhaite poursuivre plusieurs objectifs :

- permettre à l'activité économique et commerciale de se développer au centre ville de Dijon et le long des corridors de transport en commun (TCSP et lignes de bus classiques)
- encourager les possesseurs de voitures à les utiliser le moins possible
- permettre aux résidents des secteurs où le stationnement est difficile de disposer de solutions attractives pour laisser leurs véhicules dans un rayon raisonnable
- maîtriser les coûts d'investissement et d'exploitation pour le stationnement public

2.3 – Délimitation de la prestation

Dans le cadre de l'étude du TCSP confiée par le Grand Dijon à un groupement de maîtrise d'oeuvre avec comme mandataire la société EGIS RAIL, désigné ci-après « maîtrise d'oeuvre TCSP », un certain nombre d'analyses et de propositions seront faites pour l'aménagement du stationnement sur voirie dans un rayon de 500m autour des axes de TCSP.

Par ailleurs, une étude globale sur les déplacements, le dynamisme commercial et le logement est prévue à l'échelle du centre de Dijon ainsi qu'un schéma directeur de mobilité urbaine à l'échelle de l'agglomération.

Enfin des enquêtes de stationnement ont été réalisées en 2008 pour permettre de disposer de données précises et fiables sur le centre élargi de Dijon et les trois corridors de TCSP.

Le rôle du titulaire du présent marché sera, suite à un diagnostic de la situation existante, d'une part de faire des propositions générales pour la politique de stationnement du Grand Dijon en matière de réglementation du stationnement sur voirie, en ouvrage, dans les parcs relais et dans les immeubles privés (habitat et activité) et d'autre part de faire des propositions détaillées, éventuellement en lien avec les bureaux d'études chargés de ces secteurs, au centre élargi de Dijon et le long des trois corridors de TCSP.

2.4 – Diagnostic

Le diagnostic de la situation actuelle s'appuiera sur une analyse des pratiques locales (offre, réglementation, organisation,...), des résultats des enquêtes, des différents bilans réalisés jusqu'à présent, des résultats des études évoquées ci-dessus, ainsi que des perspectives de suppression de places liées aux différents projets sur les corridors TCSP et au centre ville de Dijon.

2.5 - Établissement de propositions

Le titulaire du présent marché devra proposer des solutions efficaces et faciles à mettre en oeuvre dans les domaines suivants :

- délimitation des zones où une réglementation du stationnement est nécessaire pour en maîtriser les usages
- évaluation des besoins de stationnement par zone et indication des moyens d'y répondre (surface, ouvrages et parcs relais). Cette partie comportera notamment l'indication précise des rues où le stationnement payant est nécessaire pour répondre aux objectifs du maître d'ouvrage dans le centre élargi de Dijon et le long des trois corridors de TCSP.
- proposition de règlement et de tarification adaptés aux différentes zones, en intégrant les différentes catégories d'usagers, notamment les riverains
- orientations pour l'organisation des collectivités pour la gestion du stationnement public
- évaluation des coûts et des recettes de ce stationnement
- proposition de règlement à intégrer dans les documents d'urbanisme en distinguant les zones géographiques et la destination des constructions.

ARTICLE 3 – MÉTHODOLOGIE

Les candidats devront proposer un plan de déroulement de l'étude avec indication sur un calendrier des principales étapes d'analyse, de production, de rendu et de validation. Ce plan devra intégrer les éléments ci-après.

3.1 - Documents mis à disposition

Le maître d'ouvrage mettra à disposition du titulaire :

- l'étude préliminaire de circulation et de stationnement réalisée par la maîtrise d'oeuvre du TCSP,
- les résultats des comptages de circulation et de stationnement réalisés au 1er semestre 2008,
- les données de l'observatoire du stationnement de la Ville de Dijon,
- les plans d'avant-projet du TCPS ,
- les études correspondant aux projets des autres maîtres d'ouvrages,
- la description sommaire des grands projets d'urbanisme,
- les éléments des différentes études qui seront en cours concomitamment (notamment schéma directeur de mobilité urbaine et des études sur le centre ville de Dijon)
- les informations issues SIG du Grand Dijon (format shape) : base cadastrale, surfacique des rues, filaire des rues,...
- POS et PLU en vigueur

3.2 - Contacts à prendre pour l'étude

Le représentant du Grand Dijon pour le présent marché est le Directeur de la Mobilité Urbaine. Il sera l'interlocuteur privilégié du titulaire pour le déroulement de l'étude.

Pour autant, le titulaire sera amené à prendre contact avec différents autres services du Grand Dijon et notamment le pôle transports et le pôle urbanisme, et la Ville de Dijon (service Voie Publique et Déplacements) et les prestataires chargés des autres études connexes au TCSP.

Par ailleurs, la maîtrise d'oeuvre TCSP sera associée au suivi de l'étude dans la mesure où il lui est confié une mission de coordination de l'ensemble des études connexes réalisées en parallèle au TCSP.

Le titulaire pourra également, en accord avec le maître d'ouvrage, prendre contact avec des représentants des autres communes, des autres administrations locales et du tissu économique si cela est nécessaire à son étude.

3.3 - Rendu de l'étude

3.3.1 – Diagnostic

La phase diagnostique fera l'objet d'une note de synthèse, accompagnée en annexe de toutes les informations recueillies. Elle fera l'objet d'une réunion technique de validation.

3.3.2 – Propositions

Les propositions feront l'objet d'une présentation sous forme graphique accompagnée de commentaires, les calculs et informations diverses étant présentées en annexe, et seront présentées lors d'une réunion technique, puis lors d'une réunion aux élus concernés.

3.3.1 – Partie commune

Les réunions se tiendront dans les locaux du maître d'ouvrage. Elles seront organisées par le titulaire du présent marché qui assurera également la rédaction des comptes-rendus. Les documents nécessaires aux réunions seront remis huit jours au préalable.

D'un point de vue général, les présentations s'attacheront à être facilement comprises, reproductibles et mises en oeuvre. Tous les plans devront être directement intégrables au SIG du Grand Dijon et seront remis aux formats .shp et .dxf . Les documents de présentation et annexes seront au format .pdf ou .odt .

Les documents seront remis en 3 exemplaires papier dont un reproductible et sur disquette.

Marché d'étude du schéma directeur

VU pour être annexé à délibération ¹⁰ de mobilité urbaine
du Conseil du : 25 SEP. 2008 pour l'agglomération dijonnaise

DIJON, le : 26 SEP. 2008

LE PRÉSIDENT,

Pour le Président,
le vice-Président,

⊙ ⊙ ⊙

ARTICLE 1 - OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché a pour objet l'étude d'un schéma directeur de mobilité urbaine à l'échelle de la communauté de l'agglomération dijonnaise.

Il a pour but de définir les grandes orientations et certaines applications concrètes en vue de doter l'agglomération d'un schéma de mobilité cohérent avec le projet de TCSP en cours d'étude, les différents projets concernant le réseau de voiries structurantes et les principales opérations d'urbanisme à venir à moyen et long terme.

Le périmètre d'étude est celui de la communauté de l'agglomération dijonnaise (qui regroupe 22 communes), complété en tant que de besoin par les sections de voies situées à proximité et dont la prise en compte est nécessaire à la cohérence du réseau. Bien qu'il ne fasse pas partie du périmètre d'étude, le réseau interurbain sera pris en compte dans le cas où son évolution influence les arrivées de circulation dans l'agglomération.

ARTICLE 2 - DESCRIPTION DE LA MISSION

2.1 - Appropriation et validation des éléments issus de l'étude TCSP

Dans le cadre de l'étude du TCSP confiée par le Grand Dijon à un groupement de maîtrise d'oeuvre avec comme mandataire la société EGIS RAIL, désigné ci-après « maîtrise d'oeuvre TCSP », un certain nombre d'analyses et de propositions ont été faites au stade des études préliminaires.

Le présent marché prévoit une prise de connaissance de ces éléments et la validation ou l'adaptation de certains d'entre eux à savoir :

2.1.1 - Modèle de circulation

Le modèle de circulation utilisé a été développé à l'origine par le CETE pour le compte de la Direction Régionale de l'Équipement, et mis à disposition par cette dernière dans le cadre des études liées au TCSP. Ce modèle de trafic monomodal fonctionne avec le logiciel Davisum et a été utilisé pour la contribution de l'Etat à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération dijonnaise de 2000, ainsi que pour les études de prévision de trafic de la LINO. Il est alimenté par les résultats des enquêtes ménages de 1994, redressées à l'aide des données du recensement INSEE de 1999 et des données de trafic observées en 2000.

Au delà du scénario « 2000 », utilisé pour vérifier le calage du modèle, les scénarios utilisés pour mesurer les impacts du projet sur la circulation routière se basent sur la matrice de **demande** de déplacements à l'horizon 2015, élaborée par le CETE sur la base d'hypothèses d'évolution globales de la mobilité dans l'agglomération.

Tableau des hypothèses de modélisation de la demande 2015 (sources CETE) :

<i>Hypothèses d'évolution</i>	<i>Population de l'aire d'étude</i>	<i>Nombre d'emplois</i>	<i>Nombre de déplacements par jour et par habitant</i>	<i>Nombre de véh.km parcourus à l'HPS</i>
<i>1997</i>	<i>262000</i>	<i>-</i>	<i>3.8</i>	<i>400 000 (en 2000)</i>
<i>2015</i>	<i>282000</i>	<i>-</i>	<i>4.5</i>	<i>560 000</i>
<i>Evolution</i>	<i>+7.6%</i>	<i>+8.8%</i>	<i>+1% par an</i>	<i>+2.2%/an</i>

Le titulaire du présent marché devra apporter une analyse critique sur le modèle utilisé, sur les hypothèses de trafic utilisées et sur les applications faites du modèle sur les scénarios d'offre suivants :

- le réseau « de référence » : il s'agit du réseau routier actuel (réseau 2000 ponctuellement ajusté) ;
- le réseau « LINO sans TCSP » : il s'agit du réseau routier du scénario de référence complété par la première tranche de la LINO (liaison nord-ouest), et le percement de l'impasse Champeau à Quétigny.
- le réseau « LINO avec restrictions de capacité liées au TCSP » : il s'agit du réseau précédent, qui intègre en plus les restrictions de capacité (suppression de files de circulation sur l'itinéraire du TCSP et sur les boulevards péricentriques) et les mesures de circulation associées au TCSP (changement de sens de circulation au voisinage du projet).
- le réseau « restrictions de capacité TCSP sans LINO »,

2.1.2 - Points de régulation du trafic

Le titulaire du présent marché devra valider la liste des carrefours de régulation du trafic ainsi que les plans de feux associés pour limiter le nombre de véhicules en ville.

2.1.3 - Parcs relais

Le titulaire du présent marché devra valider le positionnement et le dimensionnement des parcs relais.

2.1.4 - Déplacements en phases chantiers

Le titulaire du présent marché devra valider l'organisation de la circulation et du réseau de transports urbains à l'occasion des différentes phases de chantiers de construction du TCSP.

2.1.5 - Outils de régulation des feux

Le titulaire du présent marché devra valider les propositions d'adaptation du système de régulation des feux de circulation de la Ville de Dijon.

2.2 - Établissement de propositions

Le titulaire du présent marché devra proposer des solutions efficaces et faciles à mettre en oeuvre pour les éléments décrits ci-après. Il devra proposer plusieurs scénarios et en approfondir un ou deux en accord avec le maître d'ouvrage.

2.2.1 - Réseaux structurants

Il s'agit de proposer à l'échelle de l'agglomération un schéma de réseau structurant permettant la desserte des différentes communes et quartiers tout en reportant, dans la mesure du possible, le transit vers le réseau de rocades.

Pour chaque voie structurante proposée, il sera précisé le niveau de trafic à écouler et l'affectation des files.

Il est précisé que l'ensemble des autres voies aura une vocation purement locale.

2.2.2 - Couloirs bus

Il s'agit d'identifier les voies sur lesquelles il est nécessaire de créer des couloirs bus en section courante et/ou en approche de carrefours en dehors des axes déjà identifiés le long du TCSP et sur le boulevard péricentrique.

2.2.3 - Modes doux

Il s'agit de prendre en compte le schéma directeur deux roues et d'identifier les axes où sa mise en oeuvre nécessitera une limitation du nombre de voies de circulation.

2.2.4 - Préservation des voies de desserte

Il s'agit, en dehors des voies du réseau structurant, d'identifier les rues susceptibles d'être utilisées par les usagers comme raccourcis et de proposer les mesures aptes à éviter de telles pratiques (plan de circulation, définition de zones 30 ...).

2.2.5 - Prise en compte des véhicules lourds

2.2.5.1 - *Voies ouvertes aux poids-lourds*

Il s'agit de définir les voies librement ouvertes à la circulation des poids-lourds ainsi que des itinéraires privilégiés pour les livraisons, les transports exceptionnels, les bus interurbains et les cars de tourisme.

2.2.5.2 - *Règlement communautaire*

Il s'agit de proposer, à l'ensemble des maires de l'agglomération, un projet d'arrêté intercommunal cohérent pour définir les règles de circulation et de stationnement des véhicules lourds.

2.2.5.3 - *Points d'accueil*

Il s'agit de définir, à proximité des voies autorisées et compte tenu des pôles d'attraction, un positionnement de principe de points d'accueil pour les véhicules de grands gabarits.

On distinguera à cet effet les poids-lourds, les autocars, les camionnettes ainsi que les caravanes et camping-cars.

2.2.6 - Planification des mesures

Il s'agit de proposer, pour chaque mesure faisant l'objet du présent dossier, une estimation sommaire et un échéancier de mise en oeuvre en précisant notamment les mesures qu'il serait utile d'anticiper afin de limiter les perturbations liées à la phase chantier et celles qui par contre ne pourront être mises en oeuvre qu'après la mise en service du TCSP.

2.3 - Synthèse

2.3.1 - Situation projetée à 5 ans

Il s'agit, sur la base des éléments évoqués ci-dessus, de vérifier, par application du modèle de circulation, l'adéquation des futures capacités de voiries aux besoins de desserte des différentes communes et quartiers et de commenter à nouveau les 4 scénarios évoqués à l'article 2.1.1.

Une analyse des reports de trafic sera établie en faisant apparaître les conséquences sur les voies du réseau structurant.

2.3.2 - Situation projetée à 20 ans

Une application du modèle sera réalisée à l'échéance de 20 ans en intégrant les projets d'extensions éventuels du réseau TCSP définies par le maître d'ouvrage, la nouvelle gare TGV, l'élargissement éventuel des rocade, la requalification des routes départementales situées à l'extérieur de l'agglomération et les grandes opérations d'urbanismes prévisibles à cette échéance.

Les hypothèses d'évolutions de trafic seront proposées par le titulaire et validées par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 3 – MÉTHODOLOGIE

Les candidats devront proposer un plan de déroulement de l'étude avec indication sur un calendrier des principales étapes d'analyse, de production, de rendu et de validation. Ce plan devra intégrer les éléments ci-après.

3.1 - Documents mis à disposition

Le maître d'ouvrage mettra à disposition du titulaire :

- l'étude préliminaire de circulation réalisée par la maîtrise d'oeuvre du TCSP,
- le modèle informatique de circulation et les applications déjà réalisées (le titulaire devra disposer d'une licence Davisum)
- les résultats des comptages de circulation et de stationnement réalisés au 1er semestre 2008,
- les données de trafic de la Ville de Dijon,
- les plans d'avant-projet du TCPS , ainsi que les différentes propositions faites par la maîtrise d'oeuvre TCSP,
- les études correspondant au projet des autres maîtres d'ouvrages,
- la description sommaire des grands projets d'urbanisme,
- l'étude sur l'avenue de l'université réalisée en 2002 par le CETE de Lyon,
- les informations issues du SIG du Grand Dijon (format shape) : base cadastrale, surfacique des rues, filaire des rues,...

3.2 - Contacts à prendre pour l'étude

Le représentant du Grand Dijon pour le présent marché est le Directeur de la Mobilité Urbaine. Il sera l'interlocuteur privilégié du titulaire pour le déroulement de l'étude.

Pour autant, le titulaire sera amené à prendre contact avec différents autres services du Grand Dijon et notamment le pôle transports et le pôle urbanisme, et la Ville de Dijon (service Voie Publique et Déplacements).

Par ailleurs, la maîtrise d'oeuvre TCSP sera associée au suivi de l'étude dans la mesure où il lui est confié une mission de coordination de l'ensemble des études connexes réalisées en parallèle au TCSP.

Le titulaire pourra également, en accord avec le maître d'ouvrage, prendre contact avec des représentants des autres communes, des autres administrations locales et du tissu économique si cela est nécessaire à son étude.

3.3 - Rendu de l'étude

La phase d'appropriation et de validation du projet fera l'objet d'une note de synthèse indiquant les éventuelles adaptations nécessaires jugées utiles par le titulaire du présent marché, accompagnée en annexes de toutes les informations recueillies. Elle fera l'objet d'une réunion technique.

Les propositions ainsi que les perspectives à 5 et 20 ans feront l'objet d'une présentation sous forme graphique accompagnée de commentaires, les calculs et informations diverses étant joints en annexe, et seront présentées lors d'une réunion technique, puis lors d'une réunion aux élus concernés.

D'un point de vue général, les présentations s'attacheront à être facilement comprises, reproductibles et mises en oeuvre. Tous les plans devront être directement intégrables au SIG du Grand Dijon et seront remis aux formats .shp et .dxf . Les documents de présentation et annexes seront au format .pdf ou .odt .

Les documents seront remis en 3 exemplaires papier dont un reproductible et sur disquette.

VU pour être annexé à délibération
du Conseil du : 25 SEP. 2008

DUJON, le : 26 SEP. 2008
LE PRÉSIDENT,



Mission d'étude mobilité et espaces publics centre ville de Dijon

1/ CONTEXTE GENERAL

Pourquoi

« Le développement urbain de l'agglomération dijonnaise compacte se caractérise par le maintien de l'attractivité du centre-ville » souligne le plan de déplacement urbain de la « COMADI » intitulé « choisir de bien vivre en ville » et voté le 13 octobre 2000.

Par délibération du 15 mai 2008, la collectivité a décidé de se doter d'un transport en commun en site propre. Le tracé de celui-ci tangente le centre-ville mais pour des raisons physiques évidentes ne le traverse pas. Aussi afin de maintenir cette attractivité, une réflexion spécifique sur ce centre ville doit être réalisée en complément

un poids émotionnel fort

Le centre-ville d'une agglomération ne peut en aucun cas être assimilé à un quartier comme un autre. Il est emblématique d'une agglomération chargée d'un poids émotionnel extrêmement fort. Si la rue d'un quartier concerne avant tout ses habitants, tous les dijonnais s'approprient les rues du centre ville

Ces « centre-villes en mouvement », connaissent depuis peu un fort regain d'intérêt. Avec le retour des trams ils ont connu un dynamisme, une explosion identique dans toutes les villes françaises, même si chaque cas est cependant différent.

Ces différents choix urbains adoptés ont mis en évidence quelques écueils à éviter. Ainsi, le risque d'une ville musée, folklorisée par une piétonnisation excessive par exemple, antinomique d'un centre-ville dynamique, diversifié concentrant des activités commerciales et artisanales avec des espaces et des équipements publics créant du lien social dans l'ensemble de la ville.

Il convient donc de chercher à redynamiser la mixité fonctionnelle du centre, par sa fonction résidentielle, ses activités professionnelles, culturelles, de loisirs et bien sûr de commerce.

Et Dijon...

Le cas de Dijon avec son important patrimoine est évidemment très intéressant dans cette problématique de centre-ville. Profondément enraciné dans l'histoire de la ville, cette appropriation affective le rend très sensible à tout changement. Il est uni-polaire et relativement bien délimité physiquement par ce que l'on appelle les boulevards péricentriques

Le TCSP est l'occasion d'une redéfinition urbaine alliant développement et qualité de vie réussie de la ville et particulièrement de son cœur lieu des émotions..

La Ville de Dijon s'est donnée comme objectif de devenir une référence en matière de développement durable, cette étude doit être dans la logique de cette volonté affirmée

2/ AIRE D'ÉTUDE

L'étude portera sur le coeur de l'agglomération que géographiquement on peut délimiter comme :

- à l'ouest, le rempart de la Miséricorde comme limite ;
- au sud, la rue du Transvaal et la place Wilson ;
- à l'est, les boulevards Carnot et Thiers ;
- au nord, place de la République, les boulevards de la Trémouille et de Brosses et l'avenue Foch avec la gare en point extrême.

Cette limitation théorique ne constitue pas une enceinte et peut, si l'étude le rend nécessaire, s'étendre notamment en direction du centre d'affaires Clémenceau. et du secteur de l'hôpital général.

3/ OBJECTIF DE LA MISSION D'ÉTUDE

Dans le cadre de cette mission d'étude, plusieurs éléments doivent être examinés

- Une étude comparative des logiques de mobilité de centre-ville dans les agglomérations si possible comparables à celle de Dijon. Une attention particulière sera donnée aux agglomérations qui ont donné la préférence aux modes doux alternatifs à la voiture individuelle et particulièrement à des exemples non français.

- Comment se déplacer au centre-ville demain à l'horizon 2014 avec la réalisation du TCSP puis au-delà, dans la mandature suivante sachant que pour d'évidentes raisons de coût, l'étalement des dépenses de voirie est une nécessité.

Le trafic de transit voiture individuelle doit être proscrit et pour cela une proposition doit être faite avec un calendrier relativement précis et une estimation financière.

- La priorité dans l'étude de cette future politique de mobilité du centre-ville doit être donnée aux modes doux alternatifs à la voiture individuelle -marche à pied en priorité et vélo.

Si une piétonnisation est préconisée sur certains axes (en dehors de la rue de la Liberté dont la décision est prise), elle devra être définie en terme d'aménagement avec des esquisses techniques, une approche financière et un calendrier précis. Cette piétonnisation doit prendre en compte prioritairement les principaux accès aux stations du transport urbain.

Un réseau bus de navettes électriques sera mis en place, en complémentarité avec le transport urbain. Des propositions de tracés ont été réalisées par le service en charge de cette problématique.

En fonction de ces propositions qui seront communiquées à l'entreprise contractante, une étude sera à faire pour déterminer la justesse de ces propositions dans le contexte global (piétonnisation,) et faire si besoin des améliorations ou d'autres propositions de tracés

- Une attention particulière sera donnée aux nouvelles dispositions du code de la route du 30 juillet 2008. décret numéro 2008-754. En modifiant la définition de la zone 30 et créant des zones de rencontre, elles instituent une nouvelle donne forte pour les centre-villes. Si celles-ci doivent être proposées pour le centre-ville de Dijon, un zonage, des propositions techniques, un calendrier et une approche financière seront à faire.

Dans le cas de modes doux, des propositions quant à l'accessibilité par ces modes du centre-ville lui-même devront être faites : pistes cyclables, simple amélioration des accès piétons, localisation et propositions techniques en complément du schéma directeur existant.

Les études de mobilité sont en étroite synergie avec la politique de stationnement automobile existant et futur.

- Une autre étude liée au stationnement dans l'agglomération va être réalisée L' étude qui nous intéresse ici. se limitera à la proposition concrète de la libération de l'espace consécutif à la suppression de stationnement en surface. Néanmoins, dans le plan de circulation prévu et proposé par l'entreprise contractante, les propositions d'accès des parkings, en ouvrage, devront être réalisées :
- Si la problématique de stationnement dans le centre n'est pas du ressort de cette étude, néanmoins les propositions basées sur d'autres expériences vis-à-vis des résidents, des clients des commerces ou des chalands seront à réaliser . Des rendez vous avec les entreprises en charge des autres études si c'est le cas pourra se faire sur simple demande.
- Les déplacements des résidents doivent être une priorité. Des propositions seront faites : sur ce type de circulation, . Les solutions innovantes mais fonctionnelles seront à rechercher.
- la thématique livraison récurrente dans tous les embarras des centres villes devra être abordée ici. Si une étude complémentaire sera réalisée pour favoriser là aussi les modes doux, une analyse de l'existant et des propositions en rapport avec le nouveau plan de déplacement sera à proposer circuits , centres de logistiques de proximité ...,

4/ CONTENU DE LA MISSION

- Stratégie générale en matière de circulation, de déplacement de livraisons et de mobilité du centre-ville de l'agglomération dijonnaise incluant aussi bien la piétonnisation, des anti-transits que les zones 30 ou de rencontre ;
- typologie des traitements de voiries en cohérence avec leurs fonctions
- Un chiffrage sommaire et fiable des actions ;
- un calendrier des réalisations sur une première période allant de 2009 à 2013 et de 2014 à 2020,
- des exemples français ou étrangers pouvant servir à une communication à destination des décideurs .

5/DÉROULEMENT DE LA MISSION ET PHASAGE

5.1/Constitution d'un comité de pilotage technique t

Un comité de pilotage sera constitué et composé des membres suivants :

- le directeur du projet TCSP ou son représentant
- le directeur de la voirie de la Ville de Dijon ou son représentant

- le responsable du pôle « développement urbain » de la Ville de Dijon ou son représentant
- le chargé de mission des modes doux et alternatifs ou son représentant
- le comité technique pourra s'adjoindre toute compétence qu'il jugera nécessaire.

Il aura pour mission de suivre, d'orienter les travaux et d'apprécier la qualité d'exécution de la mission au vu des documents produits lors de réunions d'étapes et de la réunion finale

5.2/ Suivi de la mission

La mission se déroulera sur 9 mois. La mission sera encadrée par plusieurs réunions :

- une réunion de lancement : discussion et précision du contenu du mémoire technique ;
- une réunion à chaque phase du dossier au cours de laquelle sera analysé, modifié et/ou validé le contenu du rapport d'avancement de l'étude ;
- une réunion finale où les documents seront présentés, discutés et validés.

En plus de ces réunions formelles du comité de pilotage, le délégataire du marché et le maître d'ouvrage se rencontreront à la simple demande d'une des deux parties en présence.

Le bureau d'études retenu sera chargé de l'organisation des réunions et de la rédaction des comptes rendus.

Les documents discutés devront être communiqués aux participations une semaine minimum avant la réunion.

Les réunions auront lieu au Grand Dijon – 40 avenue du Drapeau – 21000 DIJON

5.3/ Phasage

Phase 1 mise en évidence des forces et des faiblesses

- recensement les projets connus
- consultation des principaux acteurs

Durée : 1 mois

Phase 2 : élaboration de scénarios avec analyses financières et techniques

durée : 2 mois

Phase 3 : Élaboration d'un programme d'action, d'une ligne de traitement, du chiffrage et des présentations dynamiques

Durée : 3 mois

Le comité se réserve un mois d'intervall entre chaque phase pour l'analyse des résultats de celle ci

6/ COMPOSITION DE L'ÉQUIPE RETENUE

L'équipe comprendra :

- un concepteur d'espaces publics expérimenté ayant oeuvré dans les projets combinant des stratégies d'aménagement et de mobilité ;
- un spécialiste d'études trafic ;
- un ingénieur d'études VRD pour l'analyse technique et financière des propositions.

7/OBLIGATION DU TITULAIRE

La mission nécessite une forte implication à Dijon. Le mandataire s'engage à une présence à Dijon de deux fois deux jours par mois pour faciliter l'organisation de réunions de travail, les contacts avec les personnalités associées, les discussions avec les différents maîtres d'ouvrage.

8/DOCUMENTS A PRODUIRE

Phase 1 : un rapport illustré et commenté et un diaporama (type power-point) synthétisant les points clef de l'analyse.

Phase 2 : des plans, coupes, schémas, croquis avec échelles appropriées pour illustrer les avantages et inconvénients des propositions. L'ensemble des documents sera réuni dans un dossier de synthèse

Phase 3 : un plan de synthèse, une fiche d'action par espace comprenant les directives d'aménagement, les procédures à engager, le coût et les illustrations,

D'un point de vue général, les présentations s'attacheront à être facilement comprises reproductibles et mises en oeuvre. Tous les plans devront être remis aux formats shp et .dxf. Les documents de présentations et annexes seront au format pdf ou odt.

Les documents seront remis en 3 exemplaires papier et sur format numérique

9/COÛT DE LA MISSION

Le titulaire fournira une D.P.G.F. détaillée par phase faisant apparaître la décomposition du montant des honoraires par co-traitant s'il y en a.

10/DOCUMENTS REMIS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

- l'étude préliminaire de circulation réalisée par la maîtrise d'oeuvre du TCSP sous format numérique ;
- les résultats des comptages de circulation et de stationnement réalisés au 1er semestre 2008 ;
- les plans d'avant-projet du TCSP
- Le schéma directeur vélos
- la liste ci-jointe non exhaustive dont les études peuvent être consultées au service des grands projets urbains
-
- un contact avec la direction de l'urbanisme sera nécessaire pour analyser les différents projets connexes au le devenir du centre ville .