

CONSEIL GENERAL DE L'ESSONNE

Direction des Déplacements

OBJET DU MARCHE

Révision du Schéma Directeur de la Voirie Départementale
2015

Lot 1 Planification

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
1. OBJET DU MARCHE	5
2. PERIMETRE DE L'ETUDE	6
2.1 Périmètre géographique.....	6
2.2 Périmètre technique.....	6
3. CONTENU DE LA MISSION	6
3.1 Tranche ferme	7
3.1.1 Phase 1 : Réalisation d'un bilan, état des lieux et d'un diagnostic – Enrichissement des travaux du maître d'ouvrage.....	7
3.1.2 Phase 2 : Définition des orientations stratégiques, opérationnelles et de la politique routière.....	10
3.2 Tranche conditionnelle : Phase 3 – Etablissement et mise en forme du schéma et du guide de gestion	13
4. METHODOLOGIE	14
5. COMPETENCES A MOBILISER	14
6. DEROULEMENT DE LA MISSION	15
6.1 Pilotage	15
6.1.1 Comité de pilotage.....	15
6.1.2 Comité technique.....	15
6.2 Suivi de l'étude	16
6.3 Phasage et calendrier de l'étude	17
6.4 Préparation et comptes-rendus des réunions	17
7. RENDU DE L'ETUDE	17
7.1 Procédure de rendu et forme des documents remis	17
7.2 Tranche ferme	18
7.2.1 Phase 1 : Réalisation d'un bilan, état des lieux et d'un diagnostic – Enrichissement des travaux du maître d'ouvrage.....	18
7.2.2 Phase 2 : Définition des orientations stratégiques et opérationnelles et de la politique routière.....	18
7.3 Tranche conditionnelle : Phase 3 – Etablissement et mise en forme du schéma et du guide de gestion	19
7.4 Références et méthodes de travail	19
8. RESSOURCES DISPONIBLES	19
ANNEXE 1 : ORGANISATION DE LA DIRECTION DES DEPLACEMENTS	20
ANNEXE 2 : DECOUPAGE TERRITORIAL DES UTD	21
ANNEXE 3 : LISTE INDICATIVE DES RESSOURCES DOCUMENTAIRES DISPONIBLES	22

PREAMBULE

Le Schéma Directeur de la Voirie Départementale (SDVD) a été approuvé par l'Assemblée Départementale lors de sa séance du 22 juin 2000. Il définit la politique routière départementale à l'horizon 2015, avec l'affichage d'objectifs visant à l'amélioration de la sécurité routière, l'organisation des déplacements sur la voirie conciliant l'ensemble des modes de transport, préservant l'environnement, et assurant le développement économique et social de l'Essonne.

L'environnement du SDVD a notablement changé en 10 ans, qu'il s'agisse des politiques départementales ou du contexte général dans lequel elles s'exercent. De nouveaux cadres stratégiques, ou référentiels, sont ainsi apparus ou sont en cours d'élaboration, qu'ils soient externes (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France en révision, évolutions législatives et réglementaires, institutionnelles - Opération d'Intérêt National, réseau de transports du Grand Paris - ...) ou internes au Département. Ils interrogent aujourd'hui le SDVD à la lumière de nouveaux enjeux (développement et mobilité durable ...).

Au sein du Département, des documents stratégiques majeurs ont été adoptés depuis l'an 2000.

Pour la Direction des Déplacements, d'autres référentiels sont venus compléter la définition des politiques d'intervention du Conseil général sur son réseau routier, intéressant notamment ses accessoires et dépendances :

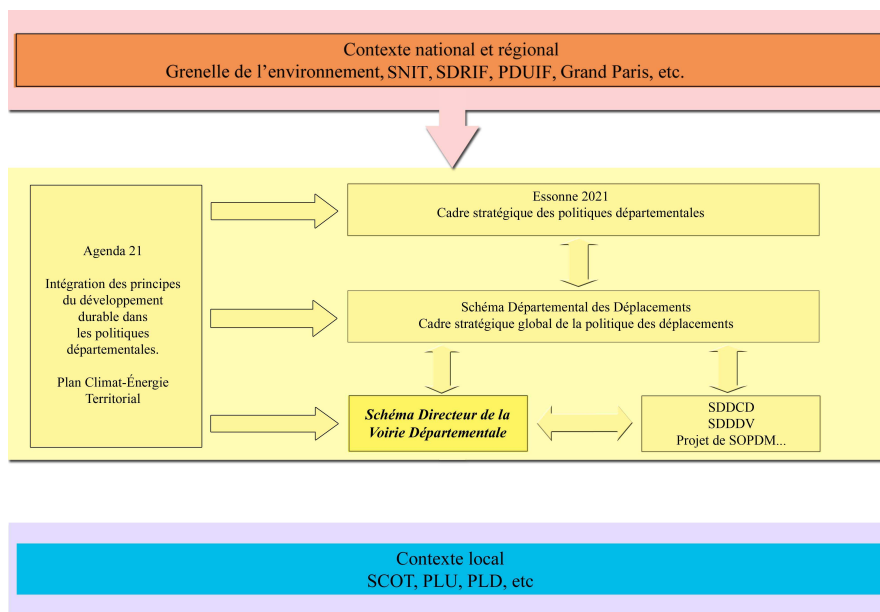
- Le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (SDDCD), complété par une charte départementale des circulations douces, adoptés respectivement le 20 octobre 2003 et le 2 février 2009 ;
- Le Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes (S3DV), adopté le 2 février 2009 ;
- Le Schéma Départemental des Déplacements (SDD), adopté le 27 septembre 2010.

Sont par ailleurs en attente de formalisation :

- Un schéma de sécurité routière (en projet) ;
- Un schéma de jalonnement (en projet) ;
- Une démarche « Route durable » prenant appui sur la convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain et la déclinaison locale qui en a été faite (en cours de développement) ;
- La mise en place du Système d'Information Routière (en cours de développement) ;
- Un schéma d'orientation pour une politique départementale des marchandises (démarche en voie de finalisation).

Plus généralement, les années 2000 ont été caractérisées par la montée en puissance des politiques environnementales et du développement durable (Agenda 21 départemental puis Agenda 21 de l'Essonne, plan climat énergie territorial, ...) ou par leur territorialisation (Projets d'Intérêt Départemental / Essonne 2020). Ce processus est toujours en cours (en prévision un schéma départemental des paysages, un schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles, l'actualisation d'Essonne 2020, mise en place d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ...).

Des problématiques plus sociales ont également émergé durant cette période (accessibilité des réseaux et système de transport aux personnes atteintes de handicap, soutien aux publics vulnérables, ...).



Par ailleurs, la loi du 13 août 2004 relatives aux libertés et responsabilités locales a transféré, en 2006, au Département de l'Essonne, 242 km de routes nationales d'intérêt local, portant le linéaire de voies départementales à environ 1400 km. Ce transfert altère l'équilibre technico-économique dans lequel le SDVD 2015 avait été établi.

Enfin, une contrainte de plus en plus importante s'exerce sur les moyens financiers mobilisables pour les interventions sur le réseau routier départemental. Ce point intéresse non seulement les ressources affectables par le Département sur son réseau viaire que les partenariats qu'il est (ou qu'il sera) en mesure de mettre en œuvre sur ses opérations routières : s'ils pérennisent les engagements contractés dans le cadre des différents dispositifs (Contrat de Plan Etat Région, Contrat Région Département, ...), les partenaires financiers réorientent leurs concours suivant des modalités défavorables aux opérations « purement routières ». En outre, la raréfaction des ressources financières impose d'arbitrer entre la préservation du patrimoine, la modernisation du réseau, ou son développement.

La révision du SDVD, basée sur une politique routière de développement durable, est donc l'opportunité pour le Département, sous le couvert d'une démarche globale, structurée et partagée, de réexaminer ses principes d'intervention sur les routes départementales et de refonder sa politique routière à partir de 3 axes :

- La conservation du patrimoine (entretien de la route, de ses équipements et de ses dépendances, renforcement de chaussée, ...) ;
- La modernisation du réseau (aménagement ponctuels au titre de la sécurité routière, de la desserte économique, recalibrage de chaussée ...)
- Le développement du réseau (voiries nouvelles).

L'ensemble de ces évolutions appelle une remise à niveau du SDVD 2015.

1. OBJET DU MARCHE

Le présent marché a pour objet la révision du Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015.

L'étude poursuit un quadruple objet :

- Dresser un bilan de la politique routière et de l'application du schéma actuel en enrichissant le travail déjà réalisé par le maître d'ouvrage ;
- Effectuer un état des lieux et un diagnostic de l'offre routière et des besoins ;
- Définir et décliner les nouvelles orientations stratégiques de la politique routière départementale.

Il s'agit :

- de produire une vision stratégique avec une approche transversale et prospective des problématiques, garantissant la cohérence d'ensemble avec les politiques publiques du Département ainsi qu'avec les projets supra et infra –départementaux.

- d'arrêter et décliner les grands principes qui constitueront le socle de l'action départementale sur son réseau routier, en interface avec les autres démarches.

- Elaborer le prochain schéma directeur de la voirie départementale.

Consolider les axes stratégiques validés dans un document d'orientations générales, définissant à long terme la politique à mener par le Conseil général de l'Essonne. Le document d'orientations générales se complète d'un guide de l'entretien routier.

Les attendus de la démarche sont de :

- Poursuivre la structuration et la formalisation de la politique de sécurité routière

Définir les grands principes de base présidant (ou susceptibles de présider) à la politique de sécurité routière.

- Consolider l'orientation de la politique routière départementale en faveur des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture (partage de l'espace viaire, multi modalité, ...)

Il s'agit de développer une approche permettant d'appréhender la route comme une infrastructure au service de plusieurs modes de déplacement (multi modalité) et dans le cadre de déplacements mettant en jeu plusieurs modes (inter modalité).

- Assurer des relais aux autres « référentiels », notamment départementaux (Essonne 2020 actualisé / Projets d'Intérêt Départemental, Agenda 21, PPBE en cours d'élaboration)

La révision du SDVD doit assurer une traduction aux politiques d'aménagement du territoire et du développement durable.

Par ailleurs, le bureau d'études devra proposer des outils et indicateurs pertinents permettant au maître d'ouvrage d'évaluer la politique mise en place et d'en dresser un bilan à échéance régulière (définition d'un tableau de bord, ...).

2. PERIMETRE DE L'ETUDE

2.1 Périmètre géographique

La démarche a pour but de développer une vision d'ensemble à l'échelle départementale ; le périmètre de base est donc celui de l'Essonne.

Cependant, la problématique traitée peut nécessiter une vision d'ensemble plus globale à l'échelle d'enjeux métropolitains, régionaux (SDRIF) ou inter-régionaux (bassin parisien), mais aussi de porter un regard « local », potentiellement jusqu'à l'échelle communale. A cet égard, des zooms territoriaux sur le fonctionnement particulier de certaines polarités (urbaines, équipements, ...) sont à prendre en compte dans le cadre de l'étude.

Le Département a également mis en place, dans le cadre d'Essonne 2020, un outil de vision et d'animation des politiques publiques, le Projet d'Intérêt Départemental (PID). Les PID sont au nombre de 6 sur le département : Evry / Corbeil / Centre Essonne, Massy / Saclay / Courtaboeuf, Orge / RN20, Orly / Nord Essonne, Sud Essonne, Val d'Yerres / Val de Seine.

Enfin, l'activité de la Direction des Déplacements prend appui sur une organisation territorialisée avec 3 Unités Territoriales des Déplacements (Nord-est, nord-ouest, sud).

Le bureau d'étude aura donc à manipuler principalement les échelles d'intervention suivantes :

- l'échelle départementale ;
- l'échelle des Unités Territoriales des Déplacements ;
- l'échelle intercommunale / Projet d'Intérêt Départemental ;
- l'échelle métropolitaine, régionale (l'Essonne au sein de l'Ile-de-France, relations inter-départementales) et inter-régionale (s'agissant d'un territoire de franges, les relations de l'Essonne avec d'autres territoires du bassin parisien sont à appréhender – cf région Centre).

Quoiqu'il en soit, l'échelle est à adapter en fonction des thématiques abordées. Le bureau d'études devra être en capacité de proposer les échelles les plus pertinentes pour remplir les objectifs de la mission.

2.2 Périmètre technique

La mission du bureau d'études intéresse des champs techniques variés allant de la technique routière à l'aménagement de l'espace public, du territoire, à l'urbanisme et l'environnement.

3. CONTENU DE LA MISSION

L'étude s'articule autour de 2 tranches.

La tranche ferme comprend, sous forme de 2 phases :

- la réalisation d'un bilan, état des lieux et diagnostic, enrichissant le travail déjà effectué par le maître d'ouvrage ;
- l'étude de scénarii, la proposition d'orientations stratégiques et la définition d'une politique routière avec établissement des outils de suivi et d'évaluation permettant sa mise en œuvre ;
- l'assistance à la concertation et l'intégration de ses résultats dans les documents produits.

La **tranche conditionnelle** comprend l'établissement, sous sa forme communicante, du Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2020 avec la formalisation d'un ou plusieurs documents.

3.1 Tranche ferme

3.1.1 Phase 1 : Réalisation d'un bilan, état des lieux et d'un diagnostic – Enrichissement des travaux du maître d'ouvrage

A. Bilan de la mise en œuvre du SDVD 2015 et du transfert des Routes Nationales d'Intérêt Local – Enrichissement des travaux du maître d'ouvrage

Ce bilan est à entendre comme celui de la politique routière mise en place sous le couvert du SDVD 2015. Il intéresse également l'emploi du document. Il portera sur la période 2000 - 2010.

Le bilan devra permettre :

- D'évaluer la hiérarchie routière et les itinéraires ;
- D'évaluer les 7 objectifs affichés pour la politique routière, en rapprochant les ambitions poursuivies des résultats atteints. Ce point intéresse les domaines suivants :
 - Amélioration de la sécurité routière
 - Renforcement de la politique foncière
 - Diminution des clivages sectoriels aménagement / voirie
 - Développement de la politique en matière de transports publics
 - Préservation du patrimoine viaire
 - Adaptation aux réalités économiques
 - Préservation des espaces naturels

Ce dernier objectif sera élargi à la notion de développement et de route durable, permettant d'appréhender la politique routière départementale au regard de critères environnementaux, économiques et sociaux. Le bureau d'étude est invité à proposer une grille de lecture. Cette grille offrira également une lecture des engagements ou démarches portés dans les documents cadres du Département (Agenda 21, Essonne 2020 actualisé, Plan Climat Energie Territorial, PPBE en cours d'élaboration ...).

- De qualifier l'usage du document (cibles, fonctionnalités, respect de ses prescriptions ou de son cadre général ...). A-t-il rempli ses missions ? Si non, pourquoi ?
- De compléter au besoin l'approche quantitative.

Cette phase de bilan s'appuiera sur :

- L'analyse des données mises à disposition du bureau d'études, complétées par les informations collectées par ses soins.

A cet égard, le bureau d'études prendra en compte le travail de bilan et d'état des lieux déjà réalisé par le maître d'ouvrage, y compris pour la démarche « route durable ».

- Des entretiens, notamment avec les « utilisateurs » (actuels et futurs) du schéma, interrogeant leurs pratiques, leurs besoins et leurs visions pour la version révisée.

Des rencontres avec les responsables des 3 Unités Territoriales des Déplacements, les représentants du Service Sécurité et Gestion de la Route, du Service Espaces Verts, du Service des Grands Projets de Déplacement, avec les Directeurs adjoints en charge du développement et de la prospective d'une part et des actions territoriales d'autre part, et enfin avec le Directeur des Déplacements sont à prévoir dans ce cadre. Les directions partenaires pourront également être rencontrées. D'autres publics que les utilisateurs du schéma pourront être interrogés.

- Tout autre moyen que le bureau d'études jugera souhaitable de mettre en place pour remplir la mission.

Dans le cadre de cette analyse, le bureau d'études prendra notamment en compte :

- Des traitements statistiques de données ;
- Des représentations cartographiques (autant que nécessaire pour remplir l'objectif de cette phase).
- La réalisation d'entretiens. Un guide d'entretien sera au préalable soumis à la validation du maître d'ouvrage. Chaque acteur consulté fera l'objet d'une fiche et d'un compte-rendu d'entretien.

Bien que phase intermédiaire du processus de révision, le bilan est important en tant que tel (obtention d'indicateurs, d'une visibilité plus globale que ne peuvent donner les exercices budgétaires, ...). A cet égard, il devra notamment fournir des indicateurs sur le coût du transfert des Routes Nationales d'Intérêt Local.

Il permettra également d'obtenir des paramètres cadrant et alimentant l'évolution finale du SDVD révisé.

Ressources envisagées :

- Bilan du maître d'ouvrage ;
- Rapport « route durable » ;
- Rapports d'activités, documents budgétaires, de suivi opérationnel, études générales ou thématiques ... ;
- Base de données routières,
- Entretiens, notamment avec les agents des services départementaux ;
-

B. Diagnostic de l'offre routière et des besoins

Il s'agit de conduire une analyse de la situation actuelle et future du département en termes d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de déplacements, et de garantir la cohérence de la politique routière départementale avec les besoins et les projets supra et infra-départementaux.

Il a pour objet :

- De collecter les données nécessaires à la réalisation des analyses ;
- De synthétiser les échanges déjà intervenus dans différents cadres, les expressions existantes sur le territoire et de les compléter éventuellement par des entretiens ;
- De produire des analyses multi-thématiques ;
- D'apporter à la réflexion des éléments objectifs et quantifiés ;
- D'appréhender les évolutions à venir, dans une dimension prospective, de mettre en perspective des problématiques et d'identification des enjeux.

Le diagnostic pourra permettre de s'assurer que les réponses prévues dans le cadre du SDVD 2015 correspondent toujours aux besoins actuels et à leurs évolutions prévisibles. Dans la négative, il permet d'identifier les inadéquations et proposer des pistes de réponse.

On peut distinguer un volet infrastructurel et un volet aménagement du territoire, devant faire l'objet d'une analyse croisée.

Volet infrastructure

Le diagnostic permet également d'analyser le réseau routier départemental et de ses usages sur 10 années :

- Sa constitution, sa structuration, la notion de maille routière et l'adéquation au territoire ;
- Appréhender l'évolution des déplacements sur les RD : analyse de l'évolution des flux (nature, volume, destination, fonction, fréquence, répartition modale,) ;

Dans le cadre de son approche quantitative et qualitative de l'offre routière (RD), le diagnostic devra permettre :

- De qualifier les conditions de circulation d'une façon générale et pour certaines relations ;
- D'évaluer les temps de parcours sur les principales relations (avec comparatif transport en commun / voiture particulière) ?
- De qualifier le niveau de desserte du territoire, en appréhendant la notion de bassins de déplacement)
- D'aborder les problématiques intermodales : rabattement sur les gares, pratiques voitures particulières / transports en commun, notamment le long des grands axes A6 / A10, N20 / N7, N104, parkings relais

L'étude doit permettre d'appréhender le fonctionnement de l'Essonne en terme de déplacements routiers et ses relations avec les territoires voisins.

La démarche permettra de s'assurer de la cohérence de la hiérarchie viaire du Département avec celle des Départements limitrophes, en et hors de l'Ile-de-France (démarche engagée par le STIF dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France).

Cette analyse peut donner lieu à de multiples extractions (par territoire, par itinéraire, par RD ...) traduites sous forme cartographique.

Volet aménagement

L'objectif est d'obtenir une connaissance des dynamiques à l'œuvre et des enjeux induits en termes de déplacement appliqués au réseau routier départemental :

- Dresser un portrait socio-économique de l'Essonne en appréhendant la répartition et les grandes caractéristiques pour la population, l'habitat, l'emploi, ;
- Recenser les pôles et équipements (publics, commerciaux, ...) générant des déplacements, implantations économiques ... ;
- Répertoire les projets (développement urbain à vocation habitat, activités, loisirs, ..., opérations politique de la ville, secteurs en reconversion ou en mutation et opérations déjà réalisées, équipements et espaces publics, commerces et services, voiries, transports collectifs ...), les évolutions à attendre, les secteurs à enjeux et les conséquences prévisibles en termes de déplacement ... ;
- Balayer les documents programmatiques, de planification ou prospectifs, existants et / ou en projet à l'échelle régionale, départementale ou locale (SDRIF, SCoT / PLD, PLU, Essonne 2020, schémas de planification thématiques, ...).
Le bureau d'études pourra notamment s'appuyer sur la lecture du territoire déjà faite dans le cadre d'Essonne 2020 et 2021.
- Analyse des jeux d'acteurs et des stratégies en place. Cette partie pourra faire l'objet d'entretiens particuliers.

Analyses croisées

- Identifier les phénomènes qui interrogent le réseau routier ;
- Examiner sa capacité à y répondre et appréhender et définir les réponses possibles ;
- Evaluer l'adéquation de l'offre existante par rapport aux besoins actuels et futurs et identifier les besoins non satisfaits (relation manquante ou déficiente, niveau de service, ...) ;
- Orienter vers d'autres réponses possibles que la route et indiquer sous quelles conditions ;
- Apporter un éclairage « développement durable » à ces réponses alternatives.

Dans le cadre de cette phase, le bureau d'études prendra notamment en compte :

- La réalisation d'entretiens.
Un guide d'entretien sera au préalable soumis à la validation du maître d'ouvrage. Chaque acteur consulté fera l'objet d'une fiche et d'un compte-rendu d'entretien.
- Des traitements statistiques de données ;

- Des représentations cartographiques (autant que nécessaire pour remplir l'objectif de cette phase).

A ce travail s'ajoute une étape de benchmarking, comprenant la recherche et l'analyse comparative des documents existants en matière de définition de politique routière, qui pourraient servir d'appui au Département pour la formalisation de son schéma révisé.

Ressources envisagées :

- Documents programmatiques, de planification ou prospectifs, existants et / ou en projet à l'échelle régionale, départementale ou locale (SDRIF, SCoT / PLD, PLU, Essonne 2020, schémas de planification thématiques, ...);
- EGT 2011 ;
- Consultations des citoyens effectuées dans le cadre de l'élaboration du Schéma Départemental des Déplacements ;
- Entretiens avec les partenaires ;
- Rapport de la Chambre régionale des comptes sur les RNIL ;
- ...

3.1.2 Phase 2 : Définition des orientations stratégiques, opérationnelles et de la politique routière

La politique routière à arrêter se veut une stratégie partagée, durable et solidaire, déclinant notamment une approche multi-thématique et prospective. L'horizon de projection envisagée est 2020.

Attendus

La phase 2 doit permettre de :

- Faire émerger et formaliser une politique pour la modernisation et le développement du réseau, en relation avec les travaux du lot 2 relatifs à la définition de la politique de conservation et d'entretien ;
- Déterminer une allocation de moyens correspondante (à partir de ratios, dimensionnement de budgets en investissement et en fonctionnement), en lien avec les travaux du lot 2 relatifs à la définition de la politique de conservation et d'entretien.

La phase 2 aboutit à la définition d'une proposition détaillée de politique routière « générale », consolidant les approches menées sur les volets « planification » et « patrimonial », dans le cadre des lots 1 et 2. Elle débouche sur un projet de schéma, dont la rédaction servira de base à l'élaboration du document communicant. Le titulaire du lot 1 est chargé d'établir le document d'ensemble ; il s'appuie sur la rédaction à laquelle le titulaire du lot 2 aura abouti dans le cadre du volet « patrimonial ».

La démarche doit également permettre (en posant les bases et en définissant des indicateurs) de faire ultérieurement un point régulier sur l'évolution du patrimoine et les besoins en travaux.

Afin de composer une politique globale intégrée, la phase 2 définit les grands champs d'action retenus pour composer la politique routière en articulation aux 2 axes principaux (modernisation et développement du réseau) et en arrête les principales orientations :

- Intégration et consolidation de la démarche engagée pour le réexamen de la politique de sécurité routière ;
- Traitement du lien aménagement / déplacement appliqué à l'infrastructure viaire départementale ;
- Multi et intermodalité ;
- Partage de l'espace public ;
- Traduction des enjeux environnementaux et plus largement du développement durable. Il résultera de cette approche des préconisations « développement durable » ;

- Relais au schéma d'orientations pour une politique départementale des marchandises (identification des itinéraires susceptibles d'accueillir des PL) ;
- Les phénomènes, problématiques interrogeant le réseau viaire départemental, identifiés en phase 1 et nécessitant la formalisation d'un cadre ;
- ...

Proposition méthodologique

La phase 2 s'appuie sur une série de tests et de simulations, mobilisant les éléments collectés et synthétisés en phase 1, sur la détermination de ratio, sur une exploitation chiffrée des données et des traductions cartographiques. Il s'agit d'une phase d'itérations.

Elle consiste à :

- Identifier différents scénarii (technique, financier, spatial, temporel ...)

Le bureau d'études appréhendera les grands choix possibles en mettant en exergue les arbitrages auxquels le maître d'ouvrage (et ses éventuels partenaires) aura à procéder. Les paramètres des scénarii sont à valider avec le maître d'ouvrage.

- Procéder aux tests correspondants
- Formuler les grands principes

Les propositions seront argumentées. Elles devront être hiérarchisées, territorialisées, temporalisées.

Il identifiera les problématiques sur lesquelles devront être définies rapidement des visions communes avec les partenaires car nécessitant une action publique rapide (condition de réalisation, priorisation des actions,).

- Formaliser la politique routière à partir des choix qui seront arrêtés par le maître d'ouvrage

Le bureau d'études devra s'assurer de la faisabilité (technique, économique, juridique, institutionnel, ...) de ses propositions. A défaut d'une faisabilité avérée, il précise sous quelle(s) condition(s) les propositions sont réalisables.

Il ressortira de cette approche des préconisations respectueuses du développement durable, compatibles avec les grands documents programmatiques et les politiques publiques notamment départementales.

Elle réinterroge notamment :

- la constitution du réseau routier départemental, en redéfinissant la notion de route départementale, les fonctionnalités et la hiérarchie viaire ;
- les pratiques existantes, les choix antérieurs ;
-

Cette phase comprend notamment une étape appelant à tester :

- une nouvelle hiérarchie des RD (un nombre différent de catégories) ;
- une constitution du réseau routier départemental différente (appréhendant la problématique du déclassement), en redéfinissant la notion et les fonctionnalités d'une route départementale.

La hiérarchie viaire est un paramètre pivot (le niveau de service s'exprime par et en fonction de la catégorie de la voie) qui sera potentiellement modifié par le travail mené dans le cadre du volet patrimonial ; un lien est à assurer en permanence durant cette phase avec les travaux du lot 2 « Politique patrimoniale ». Les notions de niveaux de service correspondantes sont à définir. Elles

impactent le volet patrimonial, objet du lot 2. Le bureau d'études pourra prendre appui sur la réflexion engagée dans le cadre de l'étude relative aux Routes Nationales d'Intérêt Local.

Les opérations d'aménagement qui font aujourd'hui l'objet d'une programmation par le Département sont à réexaminer en fonction d'une éventuelle hiérarchie viaire amendée. Les documents programmatiques (Programmation Pluriannuelle des Investissements) sont susceptibles d'être modifiés : l'ensemble de la réflexion s'appuie sur une analyse financière des propositions, en liaison avec les documents programmatiques existants (Programmation Pluriannuelle des Investissements, Programmation Pluriannuelle des Investissements Ouvrages d'art, ...).

Concertation

La concertation doit permettre :

- l'enrichissement et le partage de la démarche ;
- de garantir la cohérence avec d'autres cadres et référentiels ;
- l'obtention d'un niveau d'adhésion et de reconnaissance des partenaires pour le futur schéma.

Au stade de la rédaction de ce cahier des charges, ne sont connus que des principes dont les modalités d'application seront arrêtées ultérieurement. Le bureau d'études est réputé apporter son assistance pour les définir.

Les prestations incluses dans la tranche ferme doivent permettre de soumettre le projet de schéma rédigé à l'issue de la phase 2 à l'avis des partenaires du Conseil général et d'amender le document en fonction des observations recueillies.

Dans le cadre de cette étape, le bureau d'études devra :

- Participer à l'ensemble des réunions de présentation du projet de schéma ;
- En assurer la préparation (conception des documents remis ou projetés en séance, ...)
- D'en prendre éventuellement en charge l'animation, en lien avec le maître d'ouvrage ;
- Etablir les comptes-rendus correspondants ;
- Dresser le bilan de la concertation ;
- Proposer au maître d'ouvrage une rédaction amendée du projet de schéma.

A l'échelle départementale et supra-départementale, les partenaires pressentis pour être associés à la démarche sont la Région, les Départements limitrophes, le STIF, les chambres consulaires, l'Agence pour l'Economie en Essonne, les fédérations de transporteurs, des représentants des usagers ...

Au niveau « infra-départemental », le Département se propose de retenir le niveau des E.P.C.I. comme interlocuteurs « prioritaires » (niveau support à la mise en place des PLD et retenus comme niveau « pivot » par le STIF pour la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France). Les communes seraient représentées par l'Union des maires.

L'organisation présentée au paragraphe 6.1 « Pilotage » pourrait servir de base et être déployée avec la mise en place :

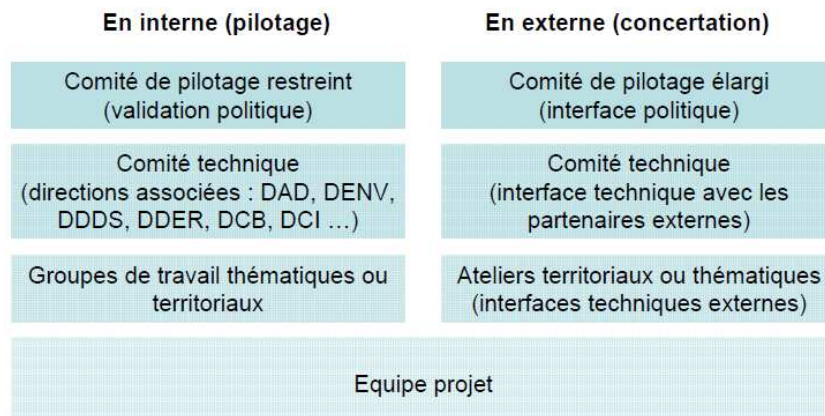
- D'un comité de pilotage élargi, travaillant sous la présidence de l'élu départemental en charge des déplacements et qui associerait les différents acteurs concernés (Etat, collectivités territoriales, opérateurs de transports, acteurs économiques, associations ...).

Instance décisionnelle et politique, il se réunirait au minimum pour lancer la concertation, pour l'animer et en valider le bilan.

- D'un comité technique, constitué de représentants techniques des membres du comité de pilotage, des principaux autres partenaires institutionnels (Conseil régional, Direction de la Région Ile-de-France, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, Agence pour l'Economie en Essonne, Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Essonne, Chambres consulaires, ...).

Les réunions, dans le cadre d'ateliers « thématiques » ou « territoriaux », pourraient permettre de compléter les échanges du comité technique.

Le schéma organisationnel



Les réunions susceptibles d'être organisées en appui à l'envoi du projet de schéma pourront s'adosser à des périmètres existants (Unités Territoriales des Déplacements, Projets d'Intérêt Départementaux) ou sur d'autres à déterminer. Le prestataire proposera à la validation du maître d'ouvrage une méthode et des outils afin de répondre au mieux à l'objectif.

3.2 Tranche conditionnelle : Phase 3 – Etablissement et mise en forme du schéma et du guide de gestion

La phase 3 doit permettre d'élaborer le document cadre global, formalisant sous une forme communicante, la politique routière dans son ensemble. Elle comprend également la mise en forme du guide de gestion qui lui sera annexé.

La forme définitive du document reste à arrêter (format, nombre de pages, constitution, composition en fascicules, ...).

Le document s'adresse :

- A des techniciens (agents départementaux, externes au Conseil général, ..) pour lesquels ils représentent un référentiel technique

Etant donné le développement du volet patrimonial, le SDVD révisé s'adresse davantage que précédemment aux agents des Unités Territoriales des Déplacements. Dans ce cadre, la réalisation d'un guide de gestion, composé de fiches est à prendre en compte pour l'entretien du patrimoine routier.

- A des élus (les conseillers généraux de l'Essonne, mais aussi ceux d'autres collectivités, ..)
- Au grand public (dimension de communication / information)

La mise en forme, objet de cette tranche conditionnelle, doit être communicante et accessible. A ce titre, si elle s'appuie sur les rédactions établies à l'issue de la phase 2 des lots 1 et 2, elle n'exclut pas de procéder à une reformulation des textes et d'établir d'autres illustrations graphiques.

4. METHODOLOGIE

Le bureau d'études apportera une assistance méthodologique au maître d'ouvrage pour sa démarche de révision.

Si le présent cahier des charges propose des approches ou des pistes méthodologiques, elles sont à formaliser et à compléter. Le bureau d'études peut également proposer une méthodologie différente et/ou complémentaire. Ses propositions sont à formaliser et à proposer à la validation du maître d'ouvrage (recueil de données, analyse de données, définition de scénarii, modalités de communication, ...) sous couvert de notes méthodologiques synthétiques.

La communication interne et externe s'exerce sous le pilotage du maître d'ouvrage.

La liste des personnes à consulter est à arrêter avec le maître d'ouvrage.

Les échanges avec certains acteurs de l'étude pourront faire l'objet d'une formalisation par un guide d'entretien à valider par le maître d'ouvrage sur proposition du bureau d'études.

L'équipe projet et le comité technique pourront servir de base pour l'ensemble de la démarche.

5. COMPETENCES A MOBILISER

L'équipe affectée à la réalisation du marché devra présenter un caractère pluridisciplinaire, avec un chef de projet, correspondant unique désigné du maître d'ouvrage.

Des compétences solides dans les domaines suivants sont demandées :

- infrastructures, VRD, sécurité routière ;
- déplacements et transports collectifs ;
- aménagement du territoire, urbanisme ;
- développement durable ;
- développement économique ;
- cartographie informatique, traitement statistique de données ;
- conception et mise en forme de document.

Les compétences à mobiliser lui permettront d'analyser les différentes problématiques mises en jeu par la révision et de traiter les différents aspects de la mise en place d'un document pour une politique routière départementale, notamment l'animation et la concertation.

Le titulaire devra s'organiser pour pouvoir répondre aux missions suivantes :

- animer la démarche, sous le pilotage du maître d'ouvrage (notamment la concertation) ;
- mener des expertises techniques sur les différents domaines de la mission alliant la recherche et l'analyse des données, à la fois thématiques et transversales, la mise en lumière de tendances, le repositionnement de celles-ci au sein de dynamiques plus larges ;
- faire appel à un réseau d'acteurs propre au territoire pour recueillir des éléments d'analyse, des informations sur les projets et les attentes, sous le pilotage du maître d'ouvrage ;
- effectuer des analyses prospectives afin de déterminer les stratégies à promouvoir, pouvant s'appuyer sur l'exploitation d'expériences extérieures ;
- participer aux différentes réunions organisées avec les acteurs de la démarche, notamment celles afférentes aux différentes instances mises en place (COPIL, COTECH, Exécutif, ...) permettant l'avancement et la validation du processus ;
- intégrer dans les différentes prestations les conclusions issues de la concertation ;
- rédiger les documents nécessaires à l'avancement du projet (rapports d'étape, notes de synthèse, analyses statistiques, cartographies....).

Le titulaire du lot « Planification » assume également auprès du maître d'ouvrage, une mission de coordination générale des deux lots. A ce titre, il :

- Assiste à une partie des réunions conduites dans le cadre du lot 2 ;
- Procède de lui-même aux contacts avec le titulaire du lot 2 pour récupérer les informations nécessaires à la mise en cohérence des deux approches « planification » et « politique patrimoniale »

6. DEROULEMENT DE LA MISSION

6.1 Pilotage

L'étude est placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de l'Essonne, avec un pilotage pris en charge par la Direction des Déplacements, sous couvert d'une équipe et d'un chef de projet.

L'organisation se décline autour d'un comité de pilotage, d'un comité technique, et de groupes de travail.

6.1.1 Comité de pilotage

Le comité de pilotage réunit l'élu départemental en charge des déplacements et ses homologues en charge de l'aménagement du territoire, du développement durable, ...

Son rôle est :

- De rendre les arbitrages requis par l'avancement de la démarche ;
- D'apporter une validation aux différents rendus prévus par l'étude.

6.1.2 Comité technique

Le comité technique rassemble les différentes directions partenaires (Délégation au Développement Durable et Solidaire, Direction de l'Aménagement et du Développement, Direction de l'Environnement, Direction du Développement Economique et de la Recherche, Direction de la Construction et des Bâtiments, ...) et différents services de la Direction des Déplacements (chargés de mission, Unités territoriales des Déplacements, Service Sécurité et Gestion de la Route, Service Exploitation des Déplacements, Service Grands Projets de Déplacements, ...).

Le rôle du comité technique est :

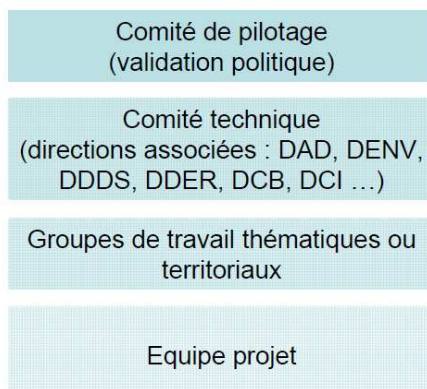
- D'apporter des contributions techniques, nécessitant une bonne connaissance du terrain ou des domaines ;
- De mettre à disposition du bureau d'études et des autres partenaires les études et données existantes pouvant être utiles à l'étude ;
- De participer à la définition des choix méthodologiques et techniques de l'étude ou des les valider ;
- De permettre l'avancement de la démarche ;
- De préparer les comités de pilotage.

En raison du nombre important d'acteurs concernés et des problématiques liées à l'objet du marché, le comité technique pourra se réunir sous une forme plus restreinte pour des séances de travail spécifiques ou thématiques. Ainsi des groupes de travail (ateliers thématiques, territoriaux, ..) pourront être mis en place.

L'équipe « projet » assure l'animation et le portage, sous la responsabilité du chef de projet et du directeur de projet.

Le bureau d'études fournira une assistance méthodologique au maître d'ouvrage pour l'organisation et l'animation. Le bureau d'études pourra proposer des instances pour aboutir à un document partagé.

Le schéma organisationnel



S'agissant d'une démarche où la dimension politique est forte, l'interface avec les élus est à soigner particulièrement. Le travail de révision devra permettre une appropriation par le politique pour que la validation finale ne soit pas un obstacle. Dans ce cadre, le bureau d'études prendra en compte la participation aux réunions et la mise au point de supports spécifiques.

Le bureau d'études devra prévoir :

- De participer à l'ensemble des réunions ;
- En assurer la préparation (conception des documents remis ou projetés en séance, ..) ;
- Prendre en charge l'animation (présentation des rapports d'étapes, restitutions, ...) en lien avec le maître d'ouvrage ;
- Etablir les comptes-rendus correspondants.

Il aura notamment en charge la rédaction des convocations, des comptes-rendus de réunion et l'établissement des listings sous Excel pour les publipostages. Le Département prend à sa charge l'impression et l'envoi des documents.

6.2 Suivi de l'étude

Le suivi sera réalisé au moyen :

- D'une réunion de lancement : présentation (complémentaire au présent cahier des charges) par le maître d'ouvrage de la mission au bureau d'études, remise des données en sa possession, organisation opérationnelle de la mission, mise au point du planning d'étude
- De réunions de travail dont la fréquence sera déterminée à l'avancement, en fonction du déroulement de la démarche : gestion de l'évolution du dossier, règlements des points durs,
- De réunions de présentation intermédiaire, associant les participants et partenaires de l'étude (collecte de données, restitutions à l'issue de premières analyses, validation de paramètres propositions, ...)
- De réunions de restitution de l'étude (par phases, par instances)

Le bureau d'études désignera un représentant qui sera l'interlocuteur de la maîtrise d'ouvrage, et qui participera aux réunions. En son absence, le bureau d'études déléguera une personne ayant une connaissance approfondie du dossier.

6.3 Phasage et calendrier de l'étude

Le déroulement des études se fera suivant les étapes ci-après. Les délais sont définis hors temps de validation par le maître d'ouvrage.

Tranche ferme

Phase 1 : Bilan et diagnostic

Délai d'exécution : 4 mois (1er semestre 2012)

Phase 2 : Orientations stratégiques

Délai d'exécution : 5 mois (1er semestre et 2^{ème} semestre 2012)

Tranche conditionnelle

Phase 3 : Rédaction du schéma

Délai d'exécution : 3 mois (2^{ème} semestre 2012)

Proposition à l'approbation de l'Assemblée Départementale (2^{ème} semestre 2012 ou 1^{er} semestre 2013)

6.4 Préparation et comptes-rendus des réunions

Pour chacune des réunions nécessaires au déroulement de la démarche, le prestataire remettra, 10 jours au minimum avant leur tenue, les projets de documents distribués ou projetés pour validation par la maîtrise d'ouvrage.

Il prend en charge la reproduction des documents remis en réunion.

Le bureau d'études réalise, sous une semaine maximum, les comptes-rendus des réunions auxquelles il participe, en fonction des instructions du maître d'ouvrage.

7. RENDU DE L'ETUDE

7.1 Procédure de rendu et forme des documents remis

Pour chaque phase nécessitant un rendu, un dossier minute sera soumis au maître d'ouvrage pour avis avant modifications éventuelles et production du dossier final et des fichiers informatiques correspondants. Le bureau d'études est invité à procéder de même quelle que soit la vocation du document à remettre.

Le dossier sera reproduit en 4 exemplaires papier dont 1 exemplaire non assemblé après validation par le maître d'ouvrage d'un dossier minute. Les fichiers informatiques correspondants seront fournis sur CD-rom dans des versions compatibles avec l'équipement du maître d'ouvrage.

Les logiciels utilisés par le maître d'ouvrage sont :

- Traitement de texte : winword version 2002
- Tableur : excel version 2002
- Powerpoint version 2002
- Logiciel SIG : arcwiew 9.3
- Visage

- Oasis
- Concerto

Les données cartographiées seront rendues dans un format exploitable par le maître d'ouvrage. Elles seront référencées en Lambert zone I. Certaines données devront être établies suivant un format permettant une intégration sous VISAGE.

7.2 Tranche ferme

7.2.1 Phase 1 : Réalisation d'un bilan, état des lieux et d'un diagnostic – Enrichissement des travaux du maître d'ouvrage

Cette phase s'achève par la remise du dossier de synthèse comprenant au moins :

- Un rapport de diagnostic intégrant autant de cartographies que nécessaires au regard des objectifs de l'étude (pièces graphiques en nombre et à l'échelle adaptée).

Le bureau d'études devra traduire l'ensemble des informations acquises par des documents cartographiques (carte de localisation, cartes stratégiques, ...).

- Une note synthétique des principaux enseignements du travail effectué pendant cette phase ;
- Les restitutions nécessaires à l'avancement du travail (rapports intermédiaires, présentations ppt, ...)
- Les extractions des analyses statistiques ;
- Les cartographies ;
- La copie des courriers et réponses des "personnes ressources" sollicitées ;
- Les comptes-rendus des réunions de travail des différentes instances, des entretiens

Une liste des éléments utiles à l'étude mais qui n'auraient pu être obtenus pour des motifs à expliciter, sera fourni à la fin de cette phase, ainsi que les fichiers informatiques correspondants.

7.2.2 Phase 2 : Définition des orientations stratégiques et opérationnelles et de la politique routière

Cette phase s'achève par la remise d'un projet de schéma et de guide de gestion amendés par les résultats de la concertation. Leur composition exacte sera définie au cours de la démarche. Ces supports, rédigés et illustrés, doivent servir de base à l'élaboration des documents communicants prévus à la phase 3. Le projet de schéma comprendra au moins :

- La proposition de politique routière sous une forme formalisée avec :
 - une synthèse du diagnostic / état des lieux ;
 - un volet stratégique ;
 - un volet opérationnel déclinant les orientations stratégiques (éventuellement sous forme de fiches) ;
 - un volet cartographique dans lequel les propositions seront illustrées par des documents cartographiques (carte de localisation, plans ...). Les échelles pourront varier en fonction du niveau de précision voulu. Le niveau de précision et d'illustration proposé par le bureau d'études sera soumis à la validation du maître d'ouvrage.
- Les restitutions nécessaires à l'avancement du travail (rapports intermédiaires, présentations ppt, ...)
- Les comptes-rendus des réunions de travail des différentes instances, des entretiens ... ;
- Les supports nécessaires à la concertation et le bilan de la concertation (rapport de concertation) ;
- Une note synthétique (4 ou 8 pages) présentant le schéma (objectifs, enjeux, orientations, mesures ...).

7.3 Tranche conditionnelle : Phase 3 – Etablissement et mise en forme du schéma et du guide de gestion

Cette phase s'achève par la remise du schéma directeur de la voirie départementale 2020 et du guide de gestion qui lui sera annexé.

Les documents sont pédagogiques, accessibles et communicants, destinés à être transmis aux différents services et partenaires du Conseil général.

7.4 Références et méthodes de travail

Le bureau d'études est invité à citer les sources et les références des données utilisées dans l'étude par des renvois dans le texte et/ou une bibliographie en fin de rapport. Le crédit des photos utilisées sera porté en fin de document.

Il explicitera également les méthodes employées et les hypothèses retenues lors de son travail.

8. RESSOURCES DISPONIBLES

Le maître d'ouvrage met à disposition du bureau d'études un certain nombre de ressources de plusieurs ordres :

- Des données générales ;
- Des études thématiques ;
- Des informations relatives au réseau routier départemental gérées des différentes bases (Base de données routières, accidentologique et trafic, respectivement sous VISAGE, CONCERTO et ROUTE +)
- Des fonds cartographiques IGN (BD topo, BD Ortho...), sous couvert d'un acte d'engagement.
- Des couches SIG du Département, sous couvert d'un acte d'engagement.
- Liste de contacts, de sites internet
- ...

Le support des données est le papier ou informatique. Le bureau d'études prendra en compte une éventuelle numérisation de certains documents voire leur reconstruction informatique.

L'annexe 3 dresse l'inventaire des documents et données concernant l'étude, susceptibles d'être versés à son crédit par le Département ou disponibles auprès d'autres personnes ressources, que le bureau d'études aura la charge de solliciter. Cette liste est bien entendu non exhaustive.

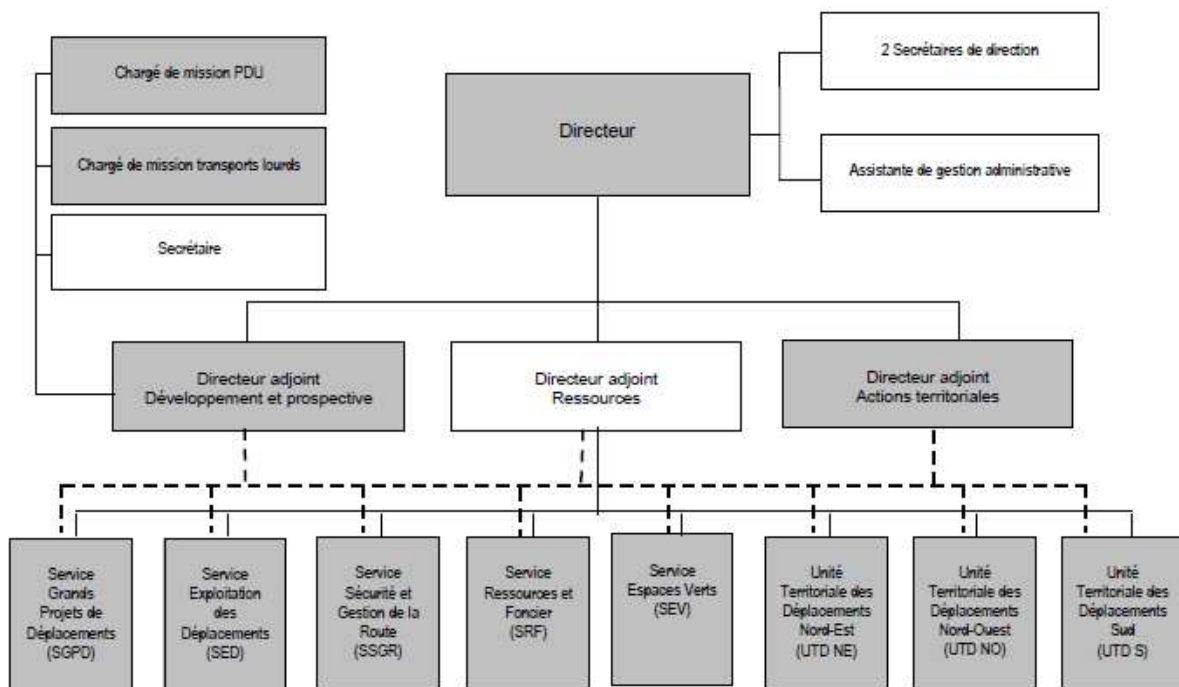
Les documents en possession du maître d'ouvrage seront remis au bureau d'études lors d'une réunion préalable au démarrage de l'étude ou pourront lui être transmis à sa demande s'il l'estime nécessaire.

ANNEXE 1 : ORGANISATION DE LA DIRECTION DES DEPLACEMENTS

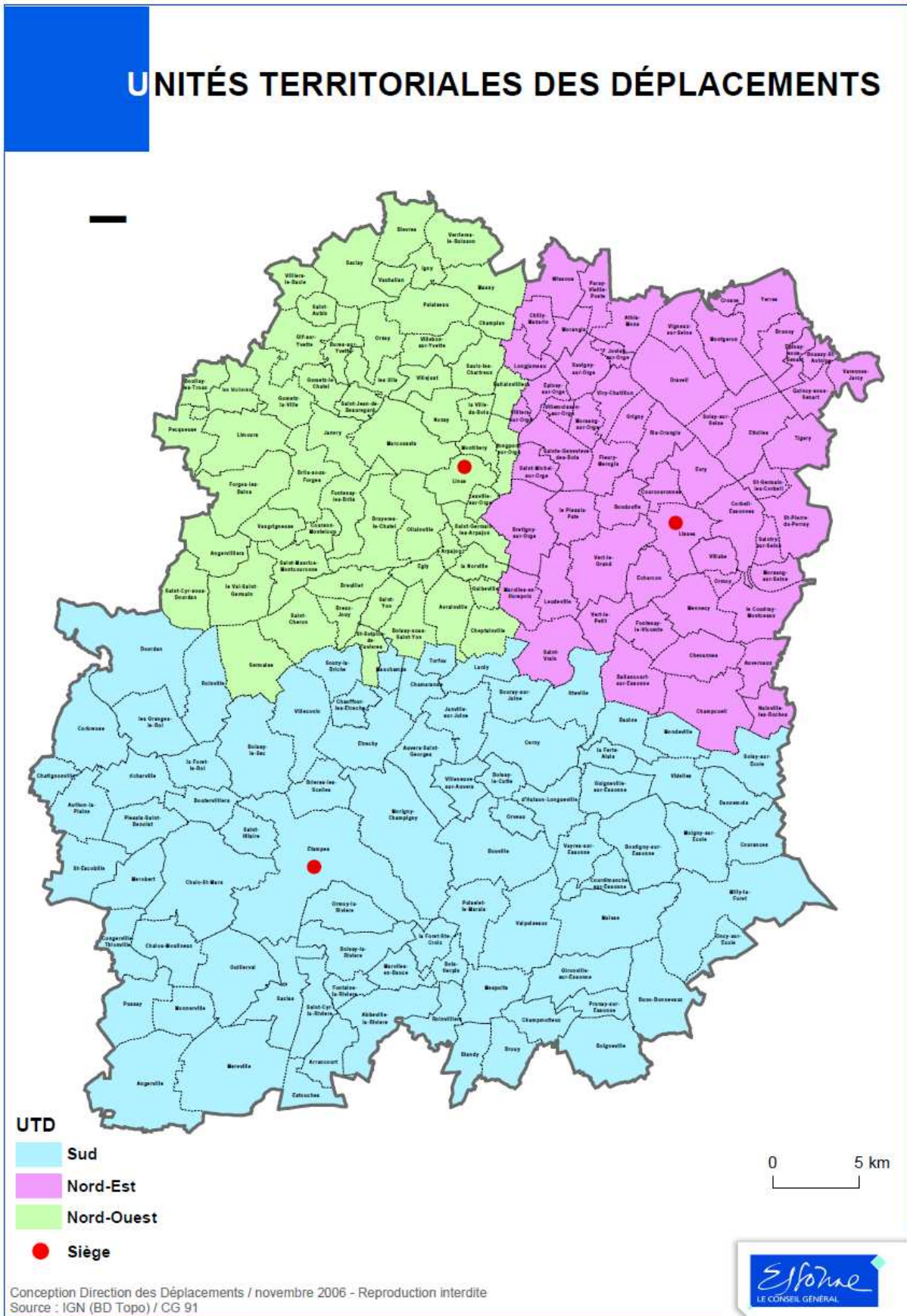
La Direction des déplacements contribue à la réalisation et la mise en œuvre de la politique départementale des déplacements, visant à améliorer la diversité et la qualité des modes de déplacements.

- le Service Grands Projets de Déplacements élabore et révisé les schémas directeurs votés par l'Assemblée départementale puis réalise les études et les travaux relatifs aux opérations d'infrastructures nouvelles correspondantes.
- le Service Exploitation des Déplacements a en charge la gestion des transports scolaires, sous couvert d'une délégation du STIF ;
- le Service Sécurité et Gestion de la Route a une double mission d'expertise et de proposition dans les domaines de la sécurité routière et de la coordination des missions d'exploitation ;
- le Service Ressources et Foncier assure une mission de coordination et remplit un triple rôle administratif, comptable et foncier pour le compte de la Direction ;
- le Service des Espaces verts est organisé autour de trois grands pôles : parcs et jardins, dépendances vertes et décoration florale ;
- les trois Unités territoriales des déplacements (UTD) assurent l'entretien, l'exploitation et la modernisation des 1386 km de voirie relevant de leurs compétences, dont 240 km de routes nationales d'intérêt local transférées.

ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE LA DIRECTION DES DEPLACEMENTS



ANNEXE 2 : DECOUPAGE TERRITORIAL DES UTD



ANNEXE 3 : LISTE INDICATIVE DES RESSOURCES DOCUMENTAIRES DISPONIBLES

Conseil général de l'Essonne – Direction des Déplacements

Documents généraux :

- Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015 – Juin 2000
- Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces – Octobre 2003
- Charte départementale des circulations douces – Février 2009
- Schéma Directeur Départemental des Dépendances Vertes – Février 2009
- Schéma Départemental des Déplacements – Septembre 2010
- Projet de Schéma d'Orientation pour un Politique Départemental des Marchandises
- Carte du réseau routier national et départemental – 2008
- Cartes des trafics routiers en Essonne – CG91 / DIRIF – Editions 2000 à 2009
- Loi n° du 13 août 2004 relatives aux libertés et responsabilités locales (et cartographie)
- Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation
- Règlement de voirie
- ...

Etudes thématiques :

- Etude sur les RNIL transférées au Département
- Rapport de la Chambre régionale des Comptes sur les RNIL
- Plaquette « Les accidents corporels routiers en Essonne »
- Etude d'enjeux sécurité routière
- Etude deux-roues motorisés
- Audit de la politique sécurité routière
- Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain et sa déclinaison départementale
- Documents relatifs à la requalification de la RN 20, documents relatifs à la RN 7
- ...

- Données de la BDR / Concerto / Base de données Trafic

Conseil général de l'Essonne

Documents stratégiques :

- Essonne 2020 - CG 91 / DAD, Acadie – 2007
- Agenda 21 du Conseil général de l'Essonne – 2002-2007
- Agenda 21 de l'Essonne
- Plan Climat Energie de l'Essonne – Volet institutionnel – Juin 2010
- Projet de schéma départemental des paysages
- Projet de schéma départemental des ENS
- Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
- ...

Démarches externes au Conseil général

Documents stratégiques :

- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (approuvé par le Conseil régional le 26 septembre 2008)
- Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France – Décembre 2000
- Projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (révision en cours)

- Carte économique de l'Essonne - Agence pour l'Economie en Essonne et Chambre de Commerce et de l'Industrie – 2008

- Scot de la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge – Novembre 2007
- Scot de la Communauté de Communes du Val d'Essonne – Janvier 2008
- Projet de Scot de la Communauté du Pays de Limours
- Projet de Scot de la Communauté de communes Entre Juine et Renarde
- Projet de Scot du SIEPADE du canton de Méréville
- Projet de territoire de la communauté de communes de l'Arpajonnais – 2006
- Projet de territoire de la communauté de communes du Cœur du Hurepoix – 2005
- Charte de développement du territoire des Pays de Juine - RCT / Voix Publiques - 2006

- Plan Local de Déplacements de la Communauté de Communes de l'Arpajonnais
- Plan Local de Déplacements de la Communauté de Communes du Val d'Essonne
- Plan Local de Déplacements de la Communauté de Communes du Val d'Orge – Décembre 2005
- Plan Local de Déplacements de la Communauté de Communes du Pays de Limours – Décembre 2006
- Plan Local de Déplacements du SAN de Sénart-en –Essonne – Mai 2010
- Plan Local de Déplacements de la Communauté d'Agglomération Les Hauts de Bièvres – Mars 2011
-

Ces documents sont une proposition du maître d'ouvrage mais ne constituent pas la seule base de travail existante.