

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES



GRENOBLE ALPES METROPOLE
DEPARTEMENT MOBILITES, TRANSPORTS ET CONCEPTION DE L'ESPACE PUBLIC
Service Déplacements Accessibilité et Modes actifs
Le Forum
3, rue Malakoff
38031 Grenoble Cedex 01
Tél: 04 76 59 59 59

***ETUDE DE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE DE
GRENOBLE***

**Cahier des clauses techniques particulières
(C.C.T.P.)**

Pièce n°3

I – CONTEXTE

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Métropole assure les compétences Voirie et Parcs et Aires de Stationnement sur son territoire et détient par ailleurs le pouvoir de police et de la circulation sur 9 communes, dont Grenoble.

A ce titre, la Métropole conduit actuellement une étude du plan de circulation du centre-ville élargi de Grenoble afin de l'adapter et d'intégrer différents projets de mobilité et de réaménagement d'espaces publics à venir. Ce plan de circulation, détaillé ci-dessous, va induire des modifications importantes dans l'organisation du stationnement sur ce secteur (suppressions de places, modification d'accès à certains parkings). C'est pourquoi il est demandé dans la présente étude d'étudier et d'évaluer les impacts du nouveau plan de circulation sur les conditions de stationnement puis de proposer des adaptations sur la politique de stationnement (tarifs, horaires, zonage...).

II – LES PROJETS PORTES PAR LA METROPOLE IMPACTANT LE PLAN DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

➤ Métropole apaisée – Villes et Villages à 30 km/h

La Métropole a lancé la démarche « métropole apaisée » en mars 2015, visant à pacifier la conduite des automobilistes et à améliorer la cohabitation avec les usagers les plus vulnérables, notamment piétons et cycles. Parmi les multiples dimensions que recouvre cette démarche, le concept de « ville et village à 30 km/h » a rencontré un fort intérêt auprès des communes de la Métropole. La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, adoptée le 22 juillet 2015, permet désormais de généraliser une limitation de vitesse à 30 km/h, à l'exception de quelques axes demeurant à 50 km/h.

L'objectif est de conforter les lieux de vie tels que les centres-bourgs, revitaliser le commerce de proximité ou encore favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, en veillant notamment à améliorer l'attractivité du réseau de transport en commun. De manière plus générale, il s'agit de rendre les espaces publics plus agréables à vivre pour les riverains, plus conviviaux pour les visiteurs, plus adaptés aux enfants et aux personnes âgées.

Des projets d'aménagement d'espaces publics seront portés dans ce cadre par la Métropole.

➤ Politique cyclable et schéma directeur des aménagements cyclables

Par délibération du 19 décembre 2014, la Métropole a souhaité définir les grandes orientations de sa politique cyclable pour les prochaines années, fixant l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2020.

Le volet aménagements de cette politique cyclable se caractérise notamment par :

- Un schéma structurant d'itinéraires vélos, dont l'ossature reposera sur un nouveau concept d'itinéraires majeurs, plus lisibles, qui feront l'objet d'investissements prioritaires.
- L'étude puis la réalisation, d'aménagements spécifiques sur le réseau secondaire.

➤ Attractivité des transports collectifs

Le 18 décembre 2014, le Comité Syndical du SMTC a validé le programme d'aménagement du réseau TAG pour les années 2015-2016, portant l'essentiel des efforts sur les nouvelles lignes structurantes de la métropole : les lignes « CHRONO ».

Selon les configurations, les actions prévoient :

- la création de sites propres réservés aux TC,
- la reconfiguration de carrefours par la création de voies de circulation supplémentaires et la reprise des cycles de feux,
- le déploiement de la priorité des bues aux carrefours,
- le déplacement, voire le regroupement de points d'arrêts.

III – GRANDS PRINCIPES DU PLAN DE CIRCULATION

Les projets d'aménagement d'espaces publics évoqués ci-dessus nécessitant la réduction de la capacité de plusieurs axes majeurs, le concept de plan de circulation à l'étude s'appuie sur le principe d'une distribution « en poches » du cœur de la métropole, qui exclut les fonctions de transit par rapport au centre, redistribuant ainsi des capacités des voiries restantes pour l'accessibilité du cœur de ville.

Ce concept aboutit cependant à une réduction des capacités d'accès en voiture qui implique un report modal très fort vers la marche, le vélo et les transports collectifs. Cela se traduira dans les aménagements par des accès à pieds, à vélo et TC facilités, mais aussi par une pratique « parking + marche » à développer.

Les grands principes du plan de circulation et les déclinaisons locales principales seront rendus fin mars 2016 et seront transmis au titulaire du marché.

IV – OBJET DE L'ETUDE DE STATIONNEMENT

L'objectif de la présente étude est double. Il s'agit premièrement d'évaluer les conséquences des projets sur les conditions de stationnement sur voirie et en ouvrage, notamment en terme d'impacts par catégories d'usagers (Déficit de places, reports d'usagers, fréquentation des parkings...).

Il s'agira ensuite de formuler des préconisations d'adaptation de la politique de stationnement pour mettre en cohérence l'offre et la nouvelle demande déterminée par les capacités d'accès données par le plan de circulation.

Le périmètre géographique sur lequel portera l'étude est en pièce jointe.

V – CONTENU ET RENDU DE L'ETUDE

L'étude sera réalisée sur la base d'éléments, fournis par la Métropole au titulaire du marché, relatifs à l'offre (inventaire de l'offre actuelle, enquêtes d'occupation, données de fréquentation des parkings, politique tarifaire...) et aux impacts de chacun des projets en termes de suppression de places de stationnement.

Si les besoins de l'étude le nécessitent, la Métropole pourra réaliser des comptages et/ou des enquêtes complémentaires et les transmettra au prestataire.

Détail des données disponibles :

- Inventaire de l'offre publique sous SIG
- Politique tarifaire sur voirie et en ouvrages
- Enquêtes d'occupation-respect du stationnement sur voirie sur l'ensemble du périmètre du stationnement payant (enquête réalisée 2 fois par an)
- Enquête d'occupation nocturne sur une partie du périmètre (décembre/janvier 2015)
- Occupation heure par heure des parkings en ouvrage sur une semaine type (septembre 2015)
- Enquête origine-destination des usagers de quelques parcs de stationnement publics (janvier 2016)

- Nombre de places sur le secteur privé

L'étude comportera deux phases (un diagnostic / analyse des projets, et des préconisations)

Phase 1 : Diagnostic / analyse des projets

Il est demandé, lors de cette première étape, d'évaluer l'impact de l'ensemble des projets et du plan de circulation sur le bilan de stationnement sur voirie et dans les parkings en ouvrage. Pour cela, le prestataire s'appuiera sur les données et les projets fournis. Il analysera les déficits de places prévisibles, et évaluera les reports sur voirie sur un périmètre plus éloigné, les reports vers les parkings en ouvrage ou les reports modaux que l'on doit attendre.

Il en déduira la fréquentation prévisible de chacun des parkings publics du centre-ville élargi en croisant avec le nouveau plan de circulation par typologie d'usagers (résidents, visiteurs, pendulaires).

Rendu du diagnostic :

Il est attendu à ce stade une note de synthèse présentant les enjeux identifiés lors du diagnostic, comportant notamment :

- les principales difficultés de stationnement attendues par catégorie d'usagers (secteurs en forts déficits de places, difficultés d'accès aux parkings liées au plan de circulation) et les mécanismes de reports nécessaires (reports sur d'autres secteurs ou vers les ouvrages, et le cas échéant reports modaux allant au-delà de ceux prévus par le plan de circulation),
- les évolutions de fréquentation prévisibles des parkings en ouvrage.

Le prestataire fournira également une représentation graphique des enjeux précités permettant une identification facile des principaux impacts en termes de stationnement, et les principales modifications d'usages nécessaires.

Phase 2 : Préconisations

Il est demandé, lors de cette deuxième étape, de formuler des préconisations d'adaptation de la politique de stationnement sur voirie (évolution du nombre de places, évolutions des zones tarifaires, et toute préconisation que le prestataire jugera utile) afin de limiter les impacts identifiés lors de l'analyse des projets et vérifier la cohérence entre le plan de stationnement et le plan de circulation.

Il est aussi demandé, si cela s'avère pertinent, des préconisations d'évolution des tarifs dans les parkings en ouvrage et des conditions d'accès pour les différentes catégories d'usagers (horaires, abonnés, résidents) pour adapter les possibilités offertes dans les parcs aux conditions d'accès permises par le plan de circulation.

Rendu final :

Le prestataire devra fournir une note de synthèse technique rappelant le contexte, l'objet de la mission et les conclusions du travail d'analyse mettant en évidence les points forts de sa réflexion.

Il rédigera aussi un rapport d'étude contenant des pièces graphiques et écrites. Il se présentera sous la forme d'un document pédagogique qui comprendra l'ensemble des planches réalisées par le prestataire au cours de l'étude ainsi qu'un texte explicatif qui apportera toutes les précisions utiles à la compréhension des illustrations. Ce document sera fourni aux formats .doc et .pdf. Les graphiques devront être exploitables, avec un lien actif

vers les données recueillies. Les cartes devront aussi être transmises au format Adobe Illustrator et Mapinfo.

VI – MODALITES DE REALISATION DES ETUDES

L'étude devra débuter au mois de mars 2016, après le rendu des premières grandes orientations du plan de circulation.

Les délais à respecter impérativement par le candidat sont les suivants :

Phase 1 (diagnostic et analyse des projets) : réalisation dans les **4 semaines** suivant la notification

Phase 2 (préconisations) : réalisation dans les **6 semaines** suivant la notification

Le non-respect de ces délais entrainera des pénalités telles que prévues dans le CCAP.

Compte tenu de ces délais, le planning prévisionnel est le suivant :

- Réunion de lancement début mars 2016
- Phase 1 (diagnostic et analyse des projets) : 4 semaines suivant la notification
- Réunion de validation du diagnostic et de partage des orientations pour la phase 2 (Préconisations) fin mars
- Phase 2 (préconisations) : 6 semaines suivant la notification
- **Réunion de restitution finale mi-avril**

VII – PROPOSITION FINANCIERE

Le bureau d'études quantifiera le nombre de journées de travail (y compris les temps de réunion) qu'il estime nécessaire pour accomplir la mission, sur la base d'une réunion de lancement, d'une réunion de rendu du diagnostic et d'une réunion de restitution finale.

Le prestataire détaillera également le coût de la mission en précisant la durée et le coût de chaque phase d'étude, en cohérence avec le planning demandé.

PJ : Annexe 1 au CCTP : périmètre d'analyse

A....., le

La société
(Cachet et signature précédés de la mention « lu et approuvé »)