

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES ET PARTICULIERES

Elaboration du schéma directeur cyclable de la Communauté d'Agglomération de Rochefort-Océan



Marché n°1-21S0038

Septembre 2021

Communauté d'Agglomération de Rochefort-Océan

3 avenue Maurice Chupin

17300 Rochefort

Contenu

3

4

4

4

4

5

6

6

7

7

9

10

10

7

7

7

8

8

10

11

Contexte territorial

Situé sur la façade Atlantique, à l'embouchure de la Charente, le territoire de la Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan (CARO) fait partie du département de la Charente-Maritime, en région Nouvelle-Aquitaine. Le territoire de la CARO s'étend sur 421 km², soit environ 6% de la superficie départementale de la Charente Maritime et est composé de 25 communes.

14 communes du territoire sont classées Grand Site de France « Estuaire de la Charente – Arsenal de Rochefort » depuis 2020, attestant de la qualité paysagère et naturelle du territoire. Cet atout amène à conforter la place nécessaire d'un développement durable du territoire, notamment en s'intéressant à la thématique du transport, et plus spécifiquement en renforçant l'usage des mobilités douces dans les déplacements.

La CARO a pour outil de planification un Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) qui présente les grandes orientations en termes d'aménagement du territoire, en lien avec le Plan d'Aménagement de Développement Durable.

La thématique « vélo » est présente dans les politiques de la CARO depuis le premier Plan Vélo 1, apparu en 2006. Ce dernier s'attachait notamment à la création de voirie cyclable, permettant de relier certaines communes du territoire en elles, et proposait donc une dimension de vélo utilitaire. La création des pistes a eu lieu jusqu'en 2014. Par la suite, un Plan Vélo 2 s'est davantage préoccupé de la question du vélotourisme, en organisant le transfert de certaines pistes communales vers l'EPCI, en renforçant la communication et les animations autour de cette thématique, et en visant de facto la satisfaction d'une cible plus touristique. Le territoire est traversé par 2 véloroutes voies vertes : la Vélodyssée (EV1) et la Flow Vélo (V92).

En 2020, le territoire connaît, avec la crise du Covid, une fréquentation record des vélotouristes : près de 260 passages par jour de cycles au Pont Transbordeur sont enregistrés. Les supports gratuits de communication diffusés par l'office de tourisme comme la carte des itinéraires cyclables sont en rupture de stock très rapidement, face à une demande plus importante que les autres années. La culture du vélotourisme infuse sur le territoire, à la vitesse où le vélotourisme grandit en France. Cette dynamique ne peut qu'inciter à repenser la mobilité dans les déplacements quotidiens, et à aller plus loin dans l'organisation du territoire pour favoriser l'accessibilité à vélo.

La crise sanitaire a fait également évoluer les comportements de mobilité du quotidien, avec de nombreuses demandes de subvention vélo à assistance électrique (versée par la CARO depuis juin 2020 à tout habitant majeur de l'agglomération faisant l'acquisition d'un VAE, vélo pliant ou vélo cargo).

Les directions « Aménagement du Territoire, Transition Ecologique et Mobilité » (DATEM), et « Tourisme, Grands projets, nautisme et sports » se rejoignent naturellement sur la thématique du vélo, proposant des approches complémentaires de la filière. La DATEM conçoit et met en œuvre des documents de planification territoriale, tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), ou encore le Plan Global de Déplacement. Côté Tourisme, une stratégie est en cours de réalisation avec une vision « tourisme durable ». Les actions de structuration du vélo seront à intégrer dans ces différents documents stratégiques, de manière à **proposer une politique « vélo » intégrée au territoire.**

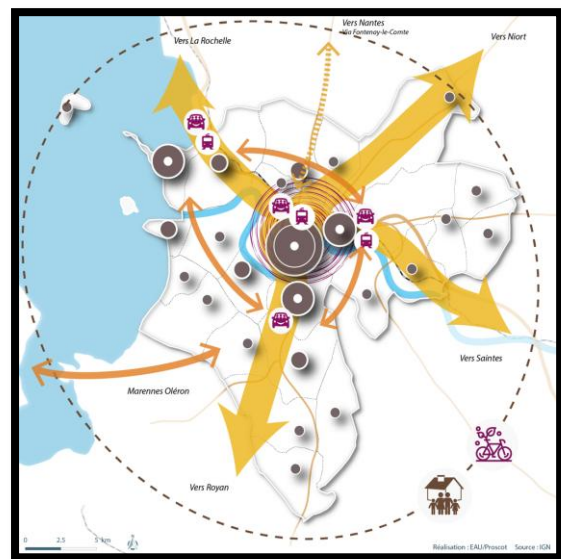
Etat des lieux des infrastructures

L'agglomération de Rochefort profite d'une situation privilégiée sur des axes routiers et ferroviaires structurants, permettant de relier le territoire à La Rochelle, Saintes, Royan et Surgères

1- Infrastructures routières

- Une rocade 2x2 voies incomplète et saturée, aussi sur les bretelles d'accès, soit près de 40 000 véh./jour sur la RD137, sur la portion Nord gratuite, 14 000 véh./jour sur la portion Nord-Est, payante.
- Routes Départementales (RD) de 1ère catégorie : 48 000 véhicules par jour sur la D137 entre Rochefort et La Rochelle et jusqu'à 33 000 véhicules par jour sur la D733
- RD de 2nde catégorie : RD5 à Breuil Magné supporte plus de 5000 véhicules par jour
- 6 aires de covoiturage sur la CARO, situées à proximité de routes départementales : Saint-Laurent de la Prée / Vergeroux / Rochefort nord / Echillais / Saint-Agnant / Muron (et Tonnay-Charente à venir)

Une concentration des trafics routiers se situe aux quatre principales entrées de Rochefort, ainsi qu'à Fouras et Port des Barques en période estivale. En cœur de ville, on observe des niveaux de saturation important sur trois grandes avenues de Rochefort et dans l'hypercentre de Tonnay-Charente.



Carte des flux de mobilités de la CARO

2- Infrastructures ferroviaires

La gare de Rochefort et les haltes ferroviaires de Tonnay-Charente et Saint-Laurent de la Prée, desservies par un TER, constituent des espaces d'articulation des flux et des points d'entrée majeurs du territoire. Sur ces secteurs, il s'agit de développer l'intermodalité, de favoriser et faciliter l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, la CARO souhaite installer en mars 2022 une maison du vélo à la gare de Rochefort offrant des services de location, réparation et stationnement pour les déplacements du quotidien et pour les cyclotouristes.

3- Autres infrastructures

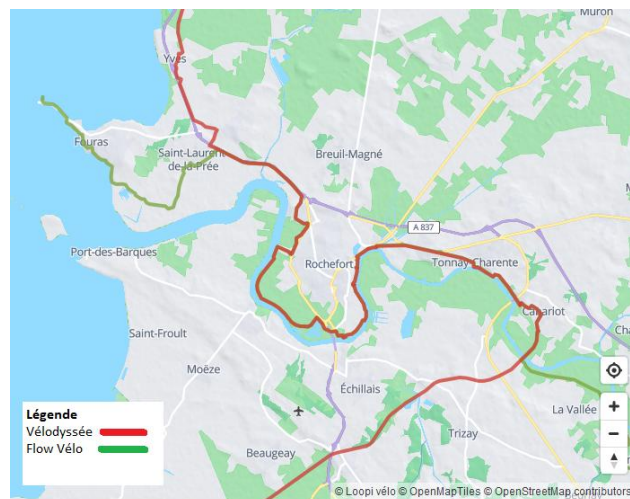
En 2016, le centre-ville de Rochefort a été mis en zone 30. Les cyclistes sont ainsi autorisés à circuler à contresens dans les rues à sens unique. Seules quelques voies à fort trafic conservent une limitation de la vitesse à 50 km/h. D'autres quartiers de certaines communes de la CARO sont soumis à une vitesse de 30km/h.

Le territoire est également maillé par des itinéraires cyclables inscrits au schéma national des voies vertes et véloroutes : la Vélodyssée (EV1) sur 47km et la Flow Vélo (V92) sur 48km.

Le territoire est scindé par la Charente, avec différentes possibilités de franchissement :

- viaduc de Martrou : routier avec piste cyclable peu sécurisée (projet de sécurisation du Département 17 visant à intégrer une piste cyclable de 2,84 mètres de large tout en conservant la configuration à 2x2 voies, pour fin 2022)
- voie routière par Cabariot : routier uniquement
- pont de la Cèpe (piéton et vélo)
- pont suspendu de Tonnay-Charente (piéton et vélo)
- navette fluviale le Rohan (piéton et vélo) : ouverte en période estivale
- pont Transbordeur (piéton et vélo) : ouvert en période estivale (avril/novembre)

Carte des grands itinéraires touristiques



Enjeux et besoins de mobilité sur le territoire

Aujourd'hui la part modale du vélo est de 2 % sur le territoire de la CARO. Ce chiffre est faible, alors que le territoire se prête à une utilisation quotidienne du vélo : dénivelé très faible, ensoleillement important, communes à taille humaines etc. Ceci s'explique notamment par un réseau cyclable discontinu et peu sécurisé et le manque de stationnements adaptés.

Par ailleurs, le contexte social pousse à l'usage du vélo : démocratisation de l'achat des Vélo a Assistance Electrique (VAE), hausse des activités de pleine nature dans les pratiques de loisirs, reconnaissance des bienfaits de la pratique du cyclisme sur la santé.

La CARO vient d'être lauréate du programme AVELO2, qui engage la collectivité dans un programme ambitieux pour développer l'usage du vélo du quotidien. La première étape de ce programme est la réalisation d'un schéma directeur cyclable à l'échelle de l'agglomération. Viendront ensuite le développement de services innovants incitant à la pratique du vélo et un volet communication pour engager les habitants dans un changement de comportement.

Les enjeux principaux du schéma directeurs sont les suivants :

- Lever les freins à l'usage du vélo
- Répondre aux besoins des habitants en mobilités douces
- Proposer des équipements cyclables de qualité et sécurisés

L'ensemble de ces facteurs invite les habitants à repenser leur mobilité, et à développer de nouveaux besoins. L'utilisation du VAE redessine notamment les perspectives d'action en permettant d'aller plus loin sur les distances parcourues.

L'enquête déplacement ville moyenne de 2016 montre que la part de la voiture reste importante sur les déplacements de proximité. 35% des déplacements inférieurs à 1km sont effectués seul dans sa voiture. Seulement 3% des déplacements inférieurs à 2 km sont effectués à vélo. Même au-delà de 3 km, la part des déplacements à vélo reste très en deçà de la marche à pied. Cela laisse une marge de progression intéressante pour des déplacements à vélo ou en vélo à assistance électrique.

Objet de la mission et prestations attendues

La Communauté d'agglomération Rochefort Océan attend du prestataire **un schéma qui s'attachera à proposer un maillage du territoire en itinéraires cyclables pour une mobilité utilitaire**. Les liaisons à privilégier seront les suivantes :

- **Les liaisons domicile-travail et domicile-établissements scolaires**
- **Liaisons zones d'activités économiques, péri-urbaines avec le centre-ville.**
- **Les liaisons intermodales : rabattements vers les transports en commun**

Pour la CARO, le schéma directeur cyclable aura les objectifs suivants :

- Développer l'usage du vélo
- Garantir la sécurité des itinéraires
- Inciter à la pratique du vélo chez les jeunes publics (scolaires notamment)

En d'autres termes, il s'agira de planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu avec une hiérarchisation de ce réseau (axes prioritaires et secondaires). Les propositions formulées devront tenir compte l'ensemble des mobilités actives et ne pas rentrer en conflit avec la marche. Elles devront être en cohérence avec les projets vélos des communes, ainsi que l'ensemble des différentes opérations d'aménagements en cours sur le territoire comme la Flow vélo, la Vélodyssée et les projets portés par le Département 17. Ce schéma devra être également un maillon du développement de l'intermodalité sur le territoire (pôles d'échanges, projet maison du vélo en gare...).

Le contenu du schéma directeur

Les livrables attendus sont les suivants :

- 1) Un diagnostic des équipements (services mobiliers, signalétique etc.) et infrastructures vélos existants sur le territoire, en lien avec les pôles générateurs de déplacement

- 2) Les axes prioritaires et secondaires, maillant le territoire, à réaliser pour un usage quotidien (élaboration d'une grille de critères à faire valider par les élus) associé à leur estimation financière, et à des besoins en mobiliers
- 3) Une clé de répartition entre les différentes parties prenantes pour le financement des aménagements cyclables sur le territoire (plan de financement)
- 4) Une charte des aménagements (infrastructures et mobiliers permanents et occasionnels) et signalétiques cyclables spécifique au territoire de la CARO

Méthode

Après obtention du marché, le bureau d'étude sera rencontré par le service Mobilités afin de préciser la méthodologie de travail et le planning prévisionnel de restitution, lors d'une réunion de lancement.

Les phases de la mission

Phase 1 : Diagnostic

Afin de réaliser le diagnostic du réseau, le bureau d'études devra s'imprégner du fonctionnement du territoire et des politiques vélos existantes sur l'agglomération. Pour cela, il devra prendre connaissance du PDU (2003), du SCOT (diagnostic, PADD et DOO), PGD en cours d'élaboration, du Plan vélo 1 et 2 de la CARO, de l'Enquête déplacement Ville Moyenne Caro en 2016, la carte des itinéraires cyclables et du baromètre vélo FUB 2019. De plus, la CARO restituera au bureau d'étude des compte rendus d'entretiens réalisés auprès des communes à l'automne 2021. Le guide d'entretien de ces échanges sera fourni en pièce jointe de la consultation.

Le diagnostic permettra d'établir un état des lieux de la situation actuelle du réseau cyclable, et devra comprendre à minima les éléments suivants :

- analyse des pratiques existantes de déplacement à vélo à partir de repérages de terrain, de données statistiques / d'études et de rencontres d'acteurs locaux (élus, usagers, ...). Cette analyse distinguera d'une part, les usages existants et les besoins associés à chaque usage et d'autre part, mettra en évidence les freins actuels à l'utilisation du vélo ;
- recensement des principaux pôles générateurs / émetteurs de déplacement existants ou en projet (établissements scolaires, équipements culturels, médicaux, sportifs, touristiques, les zones commerciales...);
- classement des voies urbaines selon les usages (voiture, vélo, piéton) et la sécurité (trafic, vitesse) auxquels ils sont confrontés ;
- évaluation de la géographie du territoire et de ses contraintes (relief, coupures naturelles, pluviométrie et ensoleillement) et repérage des points dangereux (points noirs) ;
- repérage des aménagements cyclables existants ou en projet, que leur intérêt soit supra-communautaire, communautaire ou communal : voir la linéarité des itinéraires et la distance parcourue, la sécurité des usagers, la qualité du revêtement, la signalétique, l'usage de la voie, la possibilité de rabattement vers un autre moyen de transport ;
- repérage des services mobiliers vélos : les types aménagements existants, leur emplacement, la proximité ou non d'un itinéraire cyclable et/ou d'un lieu d'intermodalité, la signalétique...

- repérage d'initiatives ou de projets en faveur du développement des déplacements à vélo, que ces initiatives ou projets soient portés par des collectivités, des associations, des collectifs de citoyens...
- recensement des interconnexions possibles avec les itinéraires touristiques comme la Flow vélo et la Véloodyssée ou les boucles locales cyclables

Le prestataire fournira un rapport à l'issue de la phase 1 ainsi qu'une présentation PowerPoint à destination des élus. Dans la mesure du possible, les données seront représentées sous forme de cartes, notamment isochrones, réalisées de préférence sous Arcgis (les fichiers source seront fournis en fin de mission).

Focus sur la consultation des administrés

Le bureau d'étude organisera une consultation des administrés, de sorte à récolter la parole des usagers, impliquer et sensibiliser les habitants au projet, et prioriser des thèmes de travail. Cette phase d'analyse nécessite des comptages, des observations et des enquêtes auprès des usagers et des non-usagers.

Il faudra distinguer les types d'usages : domicile/travail, scolaires, loisirs et déterminer quels sont les freins actuels à l'utilisation du vélo (manque d'aménagements ? sécurité ? ne sait pas faire du vélo ? problème rangement du vélo chez soi ? ...). La méthodologie de cette consultation sera à valider avec le maître d'ouvrage.

Phase 2: Proposition de scénarii

Le bureau d'étude proposera, à la lumière de l'ensemble des données du diagnostic et d'une analyse multi-critères, l'organisation d'un schéma directeur cyclable pour la CARO, en identifiant les zones géographiques/trajets qui se prêtent le mieux au développement de l'usage du vélo sur des trajets du quotidien.

Le bureau d'études proposera **2 ou 3 scénarios** de développement du réseau cyclable et des services associés (minimal- intermédiaire- optimal), assortis d'une **estimation financière**. Les propositions d'organisation du réseau cyclable devront faire apparaître une hiérarchisation du réseau permettant de distinguer le réseau structurant et les liaisons secondaires. Le bureau d'études devra préciser si l'itinéraire :

- est d'intérêt intercommunal ou communal,
- permet de desservir un pôle générateur de déplacements

Pour chaque scénario une carte faisant apparaître le réseau existant, celui projeté ainsi que les services vélos associés sera présentée.

Phase 3 : Déclinaison opérationnelle

Cette phase devra correspondre à la déclinaison opérationnelle et phasée du scénario d'aménagement retenu par le comité de pilotage. Ce plan d'actions sera composé de propositions concrètes qui permettront d'atteindre les objectifs précédemment définis. Ce dernier proposera de nouveaux aménagements et comportera des propositions concernant :

- Les itinéraires,
- Le type d'aménagements cyclables à mettre en place (pistes cyclables bi-directionnelles / mono-directionnelles ; bandes cyclables ; espaces partagés entre piétons et cyclistes, sas cycliste aux feux, panneaux aux feux de signalisation pour permettre le tourne à droite...),

- L'organisation de l'intermodalité,
- Le développement de services mobiliers,
- Le jalonnement des itinéraires cyclables.

Ces propositions s'appuieront sur les préconisations formulées dans la charte des aménagements (livrable attendu par le bureau d'études).

Un échéancier et un estimatif financier devront être fournis par le bureau d'études.

Le programme d'investissement est établi de manière triennale afin de correspondre au PPI (Plan Prévisionnel d'Investissement) des collectivités partenaires engagées dans le schéma (communes et Département). Ces fiches devront être hiérarchisées avec les partenaires et priorisées, afin de dégager des opérations à réalisation à court terme (de 0 à 3 ans) et à moyen terme (de 3 à 6 ans).

Les fiches opérationnelles permettront de détailler de façon explicite les modalités d'opération en renseignant notamment :

- Le nom de l'opération
- La localisation de l'opération
- Le contexte de l'opération (identification des points durs, etc.)
- Les objectifs
- La description de l'opération
- Le coût de l'opération
- Les partenaires techniques de l'opération
- Les partenaires financiers de l'opération
- Le financement de l'opération
- Le phasage proposé
- Les indicateurs d'évaluation et de résultat de l'opération

Suivi de l'étude et gouvernance

La gouvernance du projet se construira de la façon suivante :

Instance décisionnelle

Comité de pilotage (COFIL) restreint : Président de la CARO, vice-président à la Mobilité, vice-président au Tourisme, Président de l'office de tourisme, vice-président aux finances, DGS/DGA CARO

Comité de pilotage (COFIL) élargi : COFIL partenarial : COFIL restreint, Département (Présidente ou VP Mobilité), maires des 25 communes

Fonctions : Le COFIL restreint ou élargi (en fonction des besoins) sera réuni pour valider les grandes étapes du projet. Il sera informé des actions du COTECH, et donnera son avis.

Le travail réalisé par le bureau d'étude sera restitué en COFIL.

Instance technique

Comité technique (COTECH) restreint / équipe projet : Chef de projet, coordinatrice Tourisme, référents au service mobilité (2 personnes), référents des services techniques, agent du service finances, agent du service communication, agent du service urbanisme/aménagement, bureau d'étude

Comité technique (COTECH) élargi / comité partenarial : Equipe projet, CCI, Département (dont Direction des infrastructures), DREAL, CAUE

Fonctions : Le COTECH restreint ou élargi (en fonction des actions et des besoins) sera réuni pour valider une organisation de travail. Il met en œuvre le projet cyclable et assure la cohérence avec les politiques existantes. Les parties prenantes s'investissent dans le projet.

Instance participative

Comité participatif : Association Vélo Pour Tous, usagers, non-usagers, Office de tourisme Rochefort-Océan

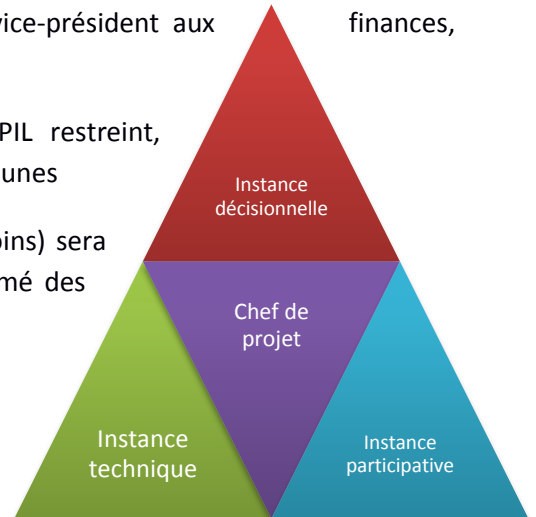
Fonctions : Le comité participatif sera saisi par le COTECH pour connaître les attentes et les besoins des usagers du vélo. Il ouvrira la réflexion autour du projet, sera force de proposition, et accompagnera les actions de sensibilisation

Modalités de restitution

Le bureau d'étude aura pour contact à la CARO la personne chargée de projet Schéma Directeur cyclable, qui se fera le relai des concertations avec les autres services/partenaires/élus.

Chaque phase fera l'objet d'une validation par le Comité de Pilotage (COFIL) du Schéma Directeur. Le bureau d'étude devra assurer la présentation de son travail **en présentiel sur 4 temps** : un COFIL de lancement, et un COFIL par phase (3). Le dernier COFIL (phase 3) sera le COFIL de restitution finale de la mission.

De manière similaire, l'équipe projet se réunira à une à deux fois par phase. Le bureau d'étude pourra échanger avec l'équipe projet sur ces temps, **au moins 2 fois en présentiel**. Les autres temps d'échange pourront se faire en visio ou téléphone.



Dans sa proposition de méthodologie, le bureau d'études présentera donc 6 temps de réunion en présentiel pour les moments de validation/présentation, auquel s'ajoute le temps de la concertation avec les administrés (phase 1) à évaluer. **Une réunion de lancement**/rencontre avec le chef de projet et/ou équipe projet est à intégrer en présentiel.

Un planning sera réalisé à chaque phase du projet. Toutes les présentations seront faites sur Powerpoint et un compte rendu sera systématiquement adressé à l'issue des réunions avec un relevé de décisions, à réaliser par le bureau d'études.

Ce dernier veillera à envoyer ses productions au moins 5 jours ouvrés avant l'instance de validation, de sorte à permettre la lecture par le chargé projet. Les documents remis par le bureau d'étude seront au format word ou pdf. Le bureau d'étude présentera son travail à l'aide de cartes détaillées, et fournira les fichiers exploitables sur SIG.

Documents et études mis à disposition du prestataire

- PDU (2003)
- SCOT (diagnostic, PADD et DOO), PGD
- Plan vélo 1 et 2 de la CARO
- Enquête déplacement Ville Moyenne Caro en 2016
- Carte des itinéraires cyclables
- Guide d'entretien des communes et répartition des entretiens entre les 25 communes
- Résultats de l'enquête déplacement des agents
- Charte des aménagements de 2014