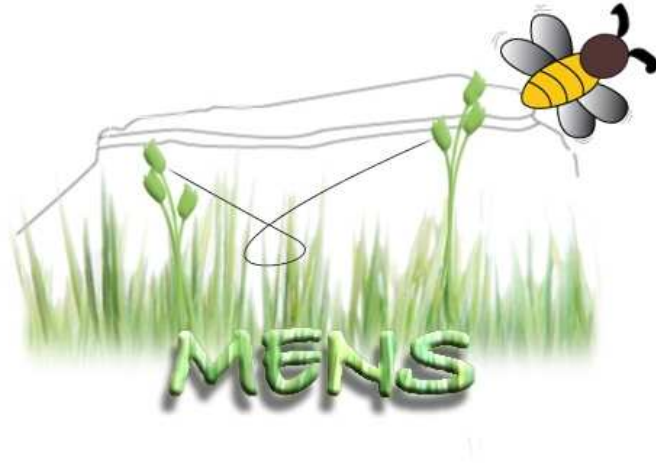


Commune de Mens



Marché public d'études

**Élaboration d'un plan communal de déplacements
et d'un plan de mise en accessibilité des voiries
et espaces publics**

Cahier des charges

Sommaire

<u>1. LE CONTEXTE.....</u>	<u>3</u>
<u>1.1. Présentation de la commune.....</u>	<u>3</u>
<u>1.2. Contexte législatif et réglementaire.....</u>	<u>5</u>
<u>2. OBJET DE L'ÉTUDE.....</u>	<u>6</u>
<u>2.1. Objet de la mission.....</u>	<u>6</u>
<u>2.2. Les enjeux.....</u>	<u>6</u>
<u>2.3. Les contraintes identifiées.....</u>	<u>7</u>
<u>2.4. La démarche.....</u>	<u>7</u>
<u>2.5. Périmètres d'étude.....</u>	<u>8</u>
<u>3. DÉROULEMENT DE LA MISSION - ÉLÉMENTS DE RENDU.....</u>	<u>9</u>
<u>3.1. Mission n°1 : Étude déplacements et accessibilité.....</u>	<u>9</u>
<u>3.2. Mission n°2 : Maitrise d'œuvre des travaux sur le secteur du collège.....</u>	<u>13</u>
<u>4. PRESCRIPTIONS METHODOLOGIQUES PARTICULIERES.....</u>	<u>15</u>
<u>4.1. Complémentarité et continuité des études.....</u>	<u>15</u>
<u>4.2. Analyse de l'accessibilité de la voirie.....</u>	<u>15</u>
<u>4.3. Estimation des coûts.....</u>	<u>17</u>
<u>4.4. Textes réglementaires applicables.....</u>	<u>17</u>
<u>5. CONDITIONS D'EXÉCUTIONS DE LA MISSION.....</u>	<u>17</u>
<u>5.1. Suivi des études - Gouvernance.....</u>	<u>17</u>
<u>5.2. Ressources mises à disposition du prestataire.....</u>	<u>18</u>
<u>5.3. Réunions à prévoir</u>	<u>18</u>

1. LE CONTEXTE

1.1. Présentation de la commune

Situation géographique

Située à 55 km au sud de Grenoble, Mens (1450 habitants) est la capitale du Trièves et chef lieu de canton.

La commune est à une quinzaine de kilomètres des liaisons routières Grenoble – Provence que sont la RD 1075 (ex RN 75) à l'ouest et la RN 85 à l'est. Elle est au centre du principal bassin agricole du Trièves.

Le territoire communal est assez vallonné. Toutefois, les caractéristiques topographiques du centre bourg (faible pente) doivent permettre la mise en œuvre d'une accessibilité motrice sur plusieurs secteurs.

Voiries

La commune est un nœud routier important de routes départementales qui traversent le bourg et qui relie Mens aux principales localités du Sud Isère :

- Monestier de Clermont (RD 34)
- Clelles (RD 526)
- Lalley (RD 66)
- Corps (RD 66)
- La Mure (RD 526)

A titre indicatif, le maillage des voies communales classée en voirie urbaine représente un linéaire d'environ 5 500 mètres. Les places et parkings situés dans le bourg totalisent une surface de 11 324 m².

Transports collectifs

Le bourg de Mens se situe à 15 km de la gare SNCF de Clelles – Mens (ligne Grenoble/Veynes).

La commune est également desservie par les lignes de transport en commun du réseau Trans'Isère (Conseil Général), en direction de :

- La Mure, départ Place du Vercors, 3 allers-retours par jour ;
- Grenoble via Clelles, départ Place du Vercors puis 2 arrêts sur la RD 526 (Beaumet et Foreyre), 3 allers-retours par jour.

12 lignes de transports scolaires relient le collège de Mens aux autres communes du canton.

Urbanisation - Logement

Le centre bourg de Mens se présente sous la forme d'un habitat très dense développé au carrefour des principaux axes de communication .

Il est entouré d'une dizaine de hameaux (appelé les "écarts") organisés concentriquement autour du bourg et témoignant d'étapes successives d'extension du territoire agricole.

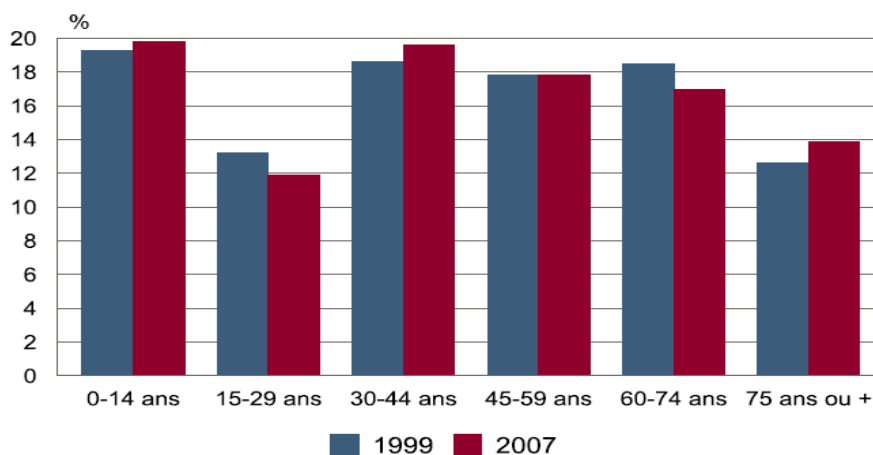
Au dernier recensement INSEE de 2006, la commune de Mens comptait environ 910 logements dont 88 % était de type individuel sous forme de maison. A noter que 30 % des logements sont des résidences secondaires.

L'urbanisation actuelle de Mens se développe sous une forme pavillonnaire, au sein de nouveaux lotissements.

Démographie – Population - Emplois

De 1999 à 2007, la population de Mens a fortement augmentée (+2,3 % par an, soit 231 individus) grâce à l'installation de nouveaux habitants.

Le graphique ci après présente l'évolution de la population par tranche d'age :



Sources : Insee, RP1999 et RP2007 exploitations principales.

La part de personnes âgées de plus de 60 ans, particulièrement concernées par les problèmes d'accessibilité, reste constante autour de 30%.

Emplois et activités

Malgré l'exode rurale du XXème siècle, la commune de Mens a réussi à maintenir une activité artisanale et commerciale importante et diversifiée. Ainsi on trouve sur la commune :

- des commerces alimentaires : épiceries, boulangeries et/ou pâtisseries, boucheries, cafés et restaurants ainsi qu'un marché hebdomadaire ;
- des commerces divers : prêt à porter, fleuriste, multimedia, tabac presse, garagistes...
- des services de santé : médecins, pharmacie, opticien, kinésithérapeutes, dentiste, orthophoniste, vétérinaire... ainsi qu'un Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes (EHPAD) ;
- des services bancaires, d'assurance et d'immobilier et un office notarial.

Parallèlement, l'offre touristique a été développée : Musée, Parc écologique Terre Vivante, Centre équestre, piscine, bureau d'accompagnateur, camping...

Au delà de ces activités, Mens est le lieu de plusieurs festivals et événements dont la Foire du 1er mai qui est la deuxième du département.

Cette offre diverse permet à la commune d'offrir 620 emplois aux quelques 526 actifs qui résident sur son territoire et aux communes alentours. Malgré cela, un tiers des actifs de Mens travaille dans une autre commune, soit environ 200 personnes qui génèrent des déplacements journaliers.

Équipements

La commune compte plusieurs équipements publics :

- la mairie ;
- le Trésor Public ;
- la bibliothèque ;
- une école élémentaire, une école maternelle et un collège ;
- une piscine et un camping ;
- une maison de repos ;

- plusieurs lieux de culte (église, temple...) et un cimetière ;
- un bureau de poste ;
- une gendarmerie.

1.2. Contexte législatif et réglementaire

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en remplacement de la loi de 1975 pour donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées. Cette loi génère une avancée des droits des personnes handicapées, en ce qui concerne, l'accueil, le droit à compensation, les ressources, la scolarité, l'emploi, la citoyenneté et la participation à la vie sociale, l'accessibilité et de nombreux autres points. En outre, elle définit le handicap comme : « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. » (Art. 2)

L'accessibilité est traitée au titre IV : notamment, « l'accessibilité du cadre bâti, des transports et des nouvelles technologies » (qui fait l'objet du chapitre III : articles 41 à 54) constitue la référence législative du présent cahier des charges.

La loi réaffirme le principe d'accessibilité pour tous, quel que soit le handicap, et en fait une obligation qui s'impose à l'ensemble de notre environnement, dans un souci de continuité de la chaîne de déplacement ; elle impose une obligation de résultats à échéance de 10 ans à compter de sa date de publication ; elle encourage la concertation avec les personnes handicapées à travers la création de commissions communales ou intercommunales et rend obligatoire le domaine de l'accessibilité dans la formation des professionnels du bâtiment.

Concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, les dispositions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont détaillées dans le décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 et dans l'arrêté du 15 janvier 2007.

Comme l'explique la directive DGMT du 13 avril 2006 , l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 prévoit pour toutes les communes, quelle que soit la taille de leur population, l'obligation d'établir un **plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics** (PAVE, qui fait l'objet du décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006). Ce document (qui était attendu au plus tard pour le 23 décembre 2009) porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune. Il doit ainsi, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité, fixer les délais de réalisation, prévoir des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappeler les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement.

De même qu'il impacte le domaine des transports, le PAVE concerne (et est concerné par) les diagnostics des ERP reliés aux voiries et espaces publics dont il prévoit la mise en accessibilité avant 2015.

2. OBJET DE L'ÉTUDE

2.1. *Objet de la mission*

Le titulaire du présent marché aura pour mission :

- l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) défini au I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005.
- la réalisation d'un plan communal de déplacement intégrant à la fois les problématiques de sécurité, de circulation et de stationnement.

Dans le cadre de l'ouverture prochaine du collège, l'étude sera approfondie sur le secteur des avenues Bard et Ripert (appelé « secteur du collège » dans la suite du présent document) et pourra évoluer vers une phase opérationnelle de mise en œuvre des mesures préconisées (maîtrise d'œuvre en tranche conditionnelle).

La mission de prestations intellectuelles, ainsi définie, fait l'objet d'un accord cadre passé en procédure adaptée en application des dispositions de l'article 28 du code des marchés publics par la commune de Mens, maître d'ouvrage.

2.2. *Les enjeux*

Les réflexions s'inscrivent dans le cadre de différents enjeux pour la commune de Mens :

1 – **Création d'espaces publics de qualité, accessibles et sécurisés**

- Mise en accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des voiries et des espaces publics du centre bourg ;
- Diversification des modes de déplacements privilégiant les modes doux (cycle, piétons..) ;
- Sécurisation des déplacements autour des pôles que sont le collège, l'école primaire, la piscine et le camping et au sein du bourg ;
- Enjeux de réduction de la vitesse des automobilistes ;
- Redynamisation du centre bourg.

2 – **Amélioration du fonctionnement circulatoire de la trame viaire**

- Enjeux de maîtrise de la circulation dans la ville via l'établissement d'un plan de circulation et d'aménagements intégrant l'ensemble des contraintes et des projets privés et communaux.
- Prise en compte de la circulation poids lourds et d'engins agricoles dans la traversée du bourg

3 – **Problématique de l'offre en stationnement**

- Maîtrise du stationnement dans le bourg et à sa périphérie
- Accessibilité aux commerces et activités du bourg

4 – **Communication et programmation**

- Concertation avec les habitants, les commerçants et les acteurs de la mobilité (CG 38...).
- Programmation de phasage qui doit être adapté à la capacité d'évolution des comportements et au calendrier des investissements programmé et programmables.

2.3. Les contraintes identifiées

Sur l'ensemble du bourg

Le centre de Mens est un bourg ancien, aux rues étroites et aux espaces publics fortement contraints par la présence de la voiture.

Les mesures prises en terme d'aménagement, de plan de circulation et de stationnement devront arriver à concilier à la fois :

- la sécurité et le développement des modes doux de déplacements ;
- la mise en accessibilité des voiries et espaces publics aux personnes handicapées ;
- le maintien voire le développement de l'activité commerciale ;
- la réflexion en cours sur l'élaboration en cours du Plan Local d'Urbanisme ;
- les servitudes de protection des monuments historiques liées à l'existence d'une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) en cours de révision. A noter que les ZPPAUP sont remplacées par les Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine. L'AMVAP a été créé par la loi Grenelle 2.

Les élus insistent également pour que les solutions retenues lors des études préservent le caractère rural du bourg de Mens.

Sur le secteur du collège

Le collège est desservi depuis la place PR Wilm, et reliée aux principaux axes routiers via l'avenue Courtial Bard à l'ouest et l'avenue Jean Ripert au nord. Cet ensemble de voiries remplit plusieurs fonctions :

- desserte de plusieurs équipements (école, collège, piscine, terrain de tennis, camping, centre médical...);
- stationnement au bénéfice des équipements pré-cités, notamment pour les transports scolaires;
- itinéraire de liaison entre la RD 526 et la RD 66 pour les véhicules pouvant rencontrer des problèmes de giration au carrefour de ces 2 routes au niveau du bourg. Cela concerne principalement les cars, les poids lourds et les convois agricoles.

Étant donné la diversité des équipements desservis, l'usage de la voirie est fortement soumis aux variations journalières (dépose minute) et saisonnières (stationnement camping et piscine...). Les contraintes de déneigement sont également à prendre en compte.

Ainsi, des propositions d'aménagement visant à conserver cette mixité d'usage seront à prévoir.

2.4. La démarche

Il apparaît souhaitable que la démarche repose sur les principes suivants:

- Analyse globale du fonctionnement du bourg selon les problématiques suivantes :
 - accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
 - sécurité des déplacements, en particulier sur les modes doux ;
 - circulation et déplacement tous modes ;
 - accès aux commerces et stationnement
- Élaboration de scénarios et de propositions d'aménagements chiffrées visant à :
 - rendre l'espace public accessible aux personnes handicapées
 - sécuriser les déplacements de tous mode

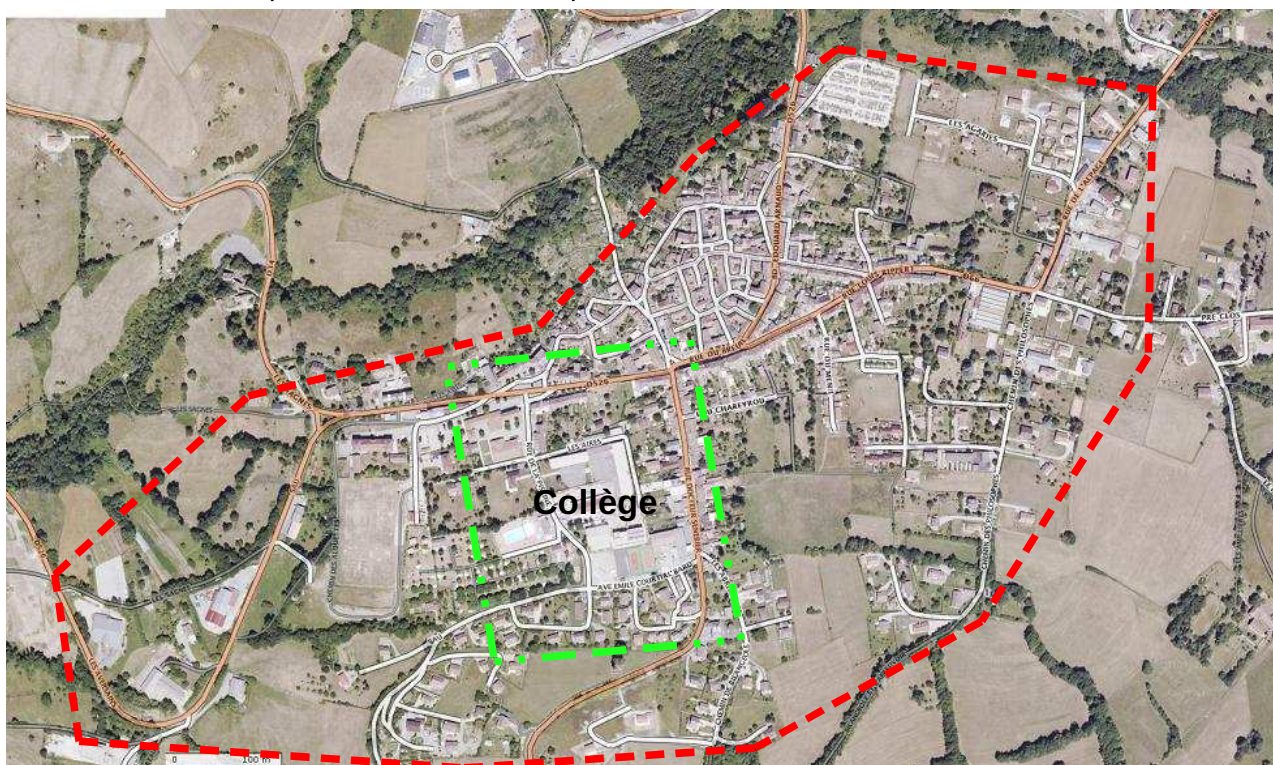
- organiser les déplacements et le stationnement
- améliorer la qualité de traitement des espaces publics et espaces verts.
- Définition d'un programme de réalisation des différentes actions
- Passage en phase opérationnelle pour l'aménagement du secteur du collège et de l'école primaire

2.5. Périmètres d'étude

Les secteurs identifiés précédemment sont les suivants :

- ensemble du centre-bourg (en rouge)
- secteur collège (en vert)

Les limites sont indiquées dans la carte ci après :



© 2007 - 2011 [IGN](http://www.ign.fr)

3. DÉROULEMENT DE LA MISSION - ÉLÉMENTS DE RENDU

3.1. Mission n°1 : Étude déplacements et accessibilité

Phase 1 – Diagnostic et analyse du territoire

Ce diagnostic servira de base pour l'élaboration des propositions relatives aux différents schémas de l'étude.

Cette première étape de l'étude consiste à quantifier l'ensemble des éléments constituant la problématique des déplacements en ville, selon les thèmes suivants :

Les déplacements tous modes et le stationnement

Toute analyse d'un système circulatoire d'un centre urbain passe par une connaissance fine des différents flux de circulation du territoire concerné.

Pour cela l'analyse détaillée de la situation actuelle comportera obligatoirement des visites approfondies de la ville effectuées par le bureau d'études aux différents heures et jours significatifs en vue d'une première analyse qualitative des problèmes posés.

Au cours de ces visites, le bureau d'études examinera les conditions de fonctionnement des principaux carrefours (éléments conflictuels et conditions de traversée des piétons).

Le bureau d'étude travaillera partir des données recueillies lors de la phase diagnostic du Plan Local d'Urbanisme, complétés par les derniers comptages disponibles au sein des services du Conseil Général 38.

Selon les données existantes, un recueil de données complémentaires pourra être envisagé en accord avec la municipalité. Ces données seront recueillies par comptage :

- *Comptages automatiques* : 24h (avec relevé 1/4h par 1/4h) en section sur une semaine, avec discrimination selon le sens de circulation,
- *Comptages manuels directionnels* : aux heures de pointe sur les carrefours structurants.

Comme le nombre et la nature de ces investigations complémentaires ne peuvent être déterminés à ce stade, le bureau d'études devra indiquer dans le détail estimatif les prix unitaires qui pourraient être appliqués pour leur réalisation.

Dans tous les cas, afin de réduire les coûts engendrés, le titulaire veillera à ne pas surdimensionner ces investigations complémentaires, et ne proposera de réaliser que le minimum nécessaire à l'établissement d'un bon diagnostic.

Le titulaire dressera un diagnostic approfondi du système circulatoire de la commune qui se traduira par un rapport détaillé et illustré par différents documents cartographiques mettant en évidence notamment:

- les principaux itinéraires empruntés par les usagers (tout modes de déplacement),
- la répartition des volumes de trafic sur les différentes voiries de la ville,
- la hiérarchisation des voies en fonction des usages,
- les dysfonctionnements du maillage viaire (absence de connexions) ou du plan actuel de circulation,
- les axes routiers empruntés par les poids lourds et les engins agricoles, les accès privilégiés et les lieux de stationnement pour les livraisons,
- les problèmes liés au stationnement sur la commune,
- les projets connus à court, moyen et long terme qui auront un impact sur le système circulatoire de la commune,

- l'analyse de l'accidentologie afin de déterminer les sites dangereux et mettre en relief les principaux facteurs accidentogènes.
- l'état de la signalisation directionnelle existante et le maintien du jalonnement,

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Le diagnostic détaillé portera sur les objets urbains mentionnés à l'article 4.2 et situés sur les voiries et cheminements existants à l'intérieur du périmètre d'étude.

Le diagnostic s'appuiera sur une analyse normative de l'état des lieux au regard de la réglementation en vigueur mais également sur une analyse d'usage.

A noter qu'une partie du bourg a déjà fait l'objet d'une analyse réalisée par le Comité d'Expansion du Triève au titre du Tourisme Adapté. Le titulaire devra l'intégrer dans son analyse et ses propositions d'action. Ce diagnostic peut également faire l'objet de compléments.

Les gestionnaires de voirie et les principaux responsables d'activités culturelles et économiques seront consultés.

Le titulaire devra prendre en compte dans son diagnostic tout type de handicap et repérer :

- les points d'inaccessibilité ou de gêne dans la mobilité et la sécurité ;
- les points non-conformes à la réglementation ;
- les manques en signalétique ou la communication inadaptée ;
- les difficultés et contraintes éventuelles de mise en accessibilité ;
- les problèmes comportementaux plus fréquemment relevés.

Les places de stationnement réservées GIR-GIC devront recensées et analysées. Le bureau d'études devra proposer l'éventuelle création de nouveaux emplacements si leur nombre est insuffisant ou si elles sont mal réparties sur le territoire communal.

Au terme de cette phase, le bureau d'études présentera un état du niveau d'accessibilité du territoire communal sous la forme de 2 outils d'évaluation :

- une fiche récapitulative des contraintes relevées pour chaque rue/itinéraire et espace public.
- une représentation cartographique simple permettant d'évaluer le niveau d'accessibilité basée sur le plan cadastral et illustrant la chaîne des déplacements.

Le thème du stationnement réservées GIR-GIC fera l'objet de fiche et de carte spécifiques.

Le choix des indicateurs du niveau d'accessibilité est laissé à l'initiative du bureau d'études. Ces indicateurs devront être facilement compréhensibles et être validés par le groupe technique.

Il est rappelé que ces outils doivent par la suite, permettre aux élus de faire des choix de hiérarchisation des secteurs et actions à mener.

Ainsi un test de ces outils sur une ou plusieurs rues est prévu en début de phase afin de vérifier cet objectif. Ils pourront donc être modifiées sur simple demande du groupe technique jusqu'à validation définitive.

Phase 2 – Propositions d'actions

Le préalable à la proposition d'actions sera de lister avec la commune les contraintes de quelque ordre qu'elles soient : techniques, budgétaires ou encore réglementaires.

En fonction des priorités et de l'urgence observée, le titulaire proposera des propositions d'aménagement qualitatifs destinés à améliorer **la sécurité et l'accessibilité** PMR des cheminements et des secteurs diagnostiqués lors de la phase précédente.

Les aménagements proposés devront être compatibles avec les orientations d'aménagement définies par l'équipe chargée de l'élaboration du PLU. Un effort de coordination avec cette équipe est attendue.

De fait, le titulaire aura également la possibilité de proposer des créations de cheminements qui pourront être inscrites dans le futur PLU.

A ce stade, il est souhaité que le paysagiste s'implique fortement dans les propositions qui seront émises, notamment dans un souci d'approche qualitative, respectant l'ambiance des sites, et la qualité du patrimoine.

Les aménagements seront chiffrés sur la base des marchés de travaux pratiqués par la collectivité. Ils seront présentés sous forme d'esquisse d'une échelle pouvant aller jusqu'au 1/500ème.

Chaque proposition pourra être reprise dans **les fiches descriptives** mises en place lors de la première phase, en mentionnant les recommandations et préconisations pour tout type de handicap et le chiffrage.

En parallèle, le titulaire émettra des scénarios d'amélioration concernant :

- le développement des modes doux de déplacements;
- la réorganisation du stationnement : mise en place de places accessibles GIR-GIC réparties de manière homogène, compensation des places de stationnement supprimées...
- la hiérarchisation du réseau viaire et l'organisation des flux de circulation,
- le jalonnement et la signalisation directionnelle

Ces scénarios devront obéir à une double logique :

- accompagnement des aménagements de sécurité et de mise en accessibilité définis précédemment (dégagement de marge de manœuvre),
- résorption des manques et dysfonctionnements identifiés lors du diagnostic (problèmes de circulation, de stationnement, manque d'infrastructure...)

Le titulaire devra également proposer des **mesures d'accompagnement** sous la forme d'actions d'information ou de sensibilisation.

Chaque proposition sera présentée de façon synthétique. Les éléments suivants seront repris :

- description des objectifs,
- description des aménagements et des politiques à mettre en place,
- évaluation sommaire des coûts d'investissement ou éventuellement d'exploitation,
- impact sur les enjeux définis par la commune,
- planification et phasage des travaux,

Un tableau présentant les valeurs des critères de chaque proposition sera rédigé et une **cartographie** claire et précise illustrera les différentes variantes.

Phase 3 – Programmation

Rédaction du Plan de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics

En fonction des choix effectués précédemment, le prestataire réalisera le Plan de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics (PAVE).

Un ou plusieurs scénarios de programme pluriannuel de travaux pour la mise en accessibilité seront présentés à la commune. Ces programmes pourront obéir à plusieurs logiques :

- thématique : une action spécifique menée sur l'ensemble d'itinéraire
- par itinéraire : aménagement global d'un itinéraire...
- en accompagnement de la mise en accessibilité des ERP...

Tout autre approche pourra être proposée par le bureau d'études. Il devra dans tous les cas s'appuyer sur le programme de travaux de voirie prévu par la commune pour les prochaines années.

Le titulaire devra également faire des propositions d'organisation et de suivi du plan d'actions ainsi qu'un plan de communication. Ces éléments seront ajoutés au document final.

Le titulaire devra également indiquer les éventuelles demandes de dérogation à présenter par le gestionnaire à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA).

Le PAVE se présentera sous la forme d'un rapport final regroupant l'ensemble du travail effectué sur supports papiers (en 3 exemplaires, plan à l'échelle 1/1000ème) et informatiques (format DXF ou DWG, PDF) compatibles avec les outils communaux.

Après validation du groupe projet, le document sera transmis pour avis au Conseil Général de l'Isère. Il sera susceptible d'être modifié par le titulaire pour prendre en compte leurs remarques éventuelles.

Il sera ensuite approuvé par délibération du Conseil Municipal.

Rédaction du Plan de Déplacements

Cette phase consiste à traduire les mesures complémentaires validées lors de la phase précédente en propositions concrètes, à savoir :

- La représentation de la politique de stationnement à mettre en œuvre dans le bourg et aux abords des équipements publics de la commune, en précisant le nombre de places publiques à offrir sur voirie, la réglementation afférente (zone bleue,..) et le contrôle éventuel à associer,
- La réalisation d'un plan de circulation multimodale indiquant les changements à apporter concernant:
 - les sens de circulation, la mise en sens unique...
 - le type de gestions des carrefours,
 - l'organisation de chaque mode de déplacements : piétons, vélo, voiture, poids lourds, engins agricoles...
- Les principes d'aménagements de modération de vitesse à mettre en place, notamment au droit des écoles et des équipements publics,
- La réalisation d'un plan de principes généraux d'accessibilité aux différents pôles (administratif, culturel, commercial, activité) de la commune selon les modes de déplacement,
- L'élaboration d'un plan de signalétique et de signalisation directionnelle compatible avec la qualité du paysage urbain,

Au final, un programme d'actions décomposé selon un phasage devra hiérarchiser les mesures à prendre par domaine d'intervention.

Phase 4 - Établissement d'un avant projet sur le secteur du collège

En complément et à partir des diagnostics et des objectifs fixés par les élus, les propositions d'aménagement concernant le secteur du collège seront approfondies, en particulier par le paysagiste de l'équipe, qui devra avoir un rôle moteur.

L'aménagement attendu devra avoir les caractéristiques suivantes :

- qualité d'usage,
- qualité esthétique (choix des matériaux en accord avec les orientations d'aménagement de l'équipe PLU),
- respect de l'environnement,
- respect du site, notamment sur le plan patrimonial,
- respect des finances communales, en terme d'investissement et d'entretien.

Après discussion et validation par le maître d'ouvrage, un principe d'aménagement à envisager sera développé. Il est souhaité :

- Une remise au 1/200e, complétée de croquis et de coupes ;

- Un chiffrage estimatif des aménagements ;
- Une proposition de phasage des aménagements dans le temps.

Le titulaire prévoira une mise au point de l'AVP en fonction des observations retenues par le maître d'ouvrage suite aux réunions de concertation.

Un temps de validation par le maître d'ouvrage sera nécessaire. L'accompagnement de cette réflexion nécessitera des rendez-vous en nombre suffisant (2 à 3 réunions minimum).

Cette mission inclus également l'établissement de dossiers de demande d'aides et de subvention. Le maître d'œuvre aura à sa charge la fourniture du nombre d'exemplaires de dossier requis par les services instructeurs de ces demandes. Il assistera le maître d'ouvrage pour le suivi des différentes démarches.

3.2. Mission n°2 : Maîtrise d'œuvre des travaux sur le secteur du collège

Le titulaire assurera une mission de maîtrise d'œuvre relative à l'aménagement du secteur du collège.

Cette mission comprendra les éléments PRO, ACT, VISA, DET et AOR tel que définis dans le décret du 29 novembre 1993.

Le contenu de chaque élément de mission est celui qui figure à l'annexe III de l'arrêté du 21 décembre 1993.

A noter que cette mission pourra faire l'objet d'un ou plusieurs marchés subséquents selon le phasage opérationnelle retenue.

Projet (PRO)

Dans le cadre de l'élément de mission « Projet », le titulaire devra établir l'ensemble des pièces techniques nécessaires à la réalisation du projet, voirie et réseaux.

Les études de projet seront faites avec un détail suffisant pour permettre d'engager, à leur issue, la consultation des entreprises. Elles comprennent notamment la production d'un dossier de projet comprenant :

- un rapport de présentation générale de l'opération ;
- des documents graphiques comprenant un plan au 1/200^{ème} (voirie et réseaux) accompagné d'un profil en long à l'échelle du plan général, de profils en travers types et particuliers et de plans de principe, dessins, coupes, détails constructifs, perspectives des aménagements spécifiques et des ouvrages particuliers (échelle 1/100^{ème} à 1/500^{ème}) ;
- les notes techniques descriptives et les notes de calcul relatives aux travaux de terrassements, structure, et réseaux divers y incluant les dispositions constructives ;
- le coût prévisionnel des travaux décomposé en éléments techniquement homogènes ;
- une proposition d'évaluation des coûts d'exploitation et de maintenance ;
- le cas échéant, une proposition d'allotissement et/ou de découpage en tranches de travaux;
- le planning prévisionnel de réalisation ;

Le nombre d'exemplaires à fournir n'est pas limité.

Les pièces fournies pourront être utilisées par le maître d'ouvrage pour le dépôt éventuel de dossier de demandes de subvention.

Les estimations des coûts devront préciser les montants des aléas, sommes à valoir, etc., et devront être conformes aux cadres budgétaires agréés par le maître d'ouvrage.

La maîtrise d'œuvre fournira au coordonnateur SPS les éléments lui permettant de remplir sa mission. Il apportera, bien sûr, les modifications aux projets tel que le souhaitera le coordonnateur ainsi que le prévoit la loi

Pour le déroulement de cette phase, il est prévu au minimum trois réunions (démarrage des études, réunion intermédiaire et réunion finale de validation de l'étude). Le bureau d'étude pourra également participer à plusieurs réunions avec les concessionnaires concernés (Conseil Général, ERDF...). Le nombre de réunions de travail entre le bureau d'études et la Maîtrise d'ouvrage restent à l'appréciation du Candidat.

Le titulaire est chargé de la rédaction des comptes rendus de l'ensemble de ces réunions.

Consultation des entreprises - Assistance aux contrats de travaux (ACT)

Le titulaire préparera les consultations des entreprises pour tous les lots de travaux selon les découpages retenus par le maître d'ouvrage.

Il réalisera les dossiers (pièces administratives et techniques) suivant les modes de dévolution choisis par le maître d'ouvrage (à partir des propositions en la matière qu'il aura présentées dans le cadre des études de projet).

Durant la consultation, afin de ne pas fausser le jeu de la concurrence :

- aucune modification ne peut être apportée au DCE sans l'accord du maître de l'ouvrage ;
- le titulaire communique au maître de l'ouvrage tout renseignement complémentaire sollicité par les entreprises, cette information est faite par écrit ;
- le maître de l'ouvrage interdit au titulaire la communication à quiconque de la liste des entreprises admises à remettre une offre (appel d'offres restreint) ou de la liste des entreprises qui ont retiré le dossier de consultation (appel d'offres ouvert).

Après avoir analysé les différentes offres, le titulaire établira des rapports d'analyse comparative proposant les offres susceptibles d'être retenues, conformément aux critères de jugement des offres précisés dans le règlement des consultations. Il sera susceptible de présenter ces propositions en CAO communale.

Si les consultations sont déclarées infructueuses pour les motifs de dépassements du seuil de tolérance, le titulaire établira sous 3 semaines une proposition d'adaptation de son projet permettant de respecter le coût prévisionnel des travaux et de procéder à une nouvelle mise en concurrence. Il devra alors modifier le DCE et assister le maître de l'ouvrage pour la passation des contrats soit par nouvel appel d'offres, soit par voie de négociation. Ces prestations sont incluses dans le forfait.

Visa des études d'exécution (VISA)

Le titulaire doit :

- s'assurer que les documents d'exécution (plan d'assurance de la qualité, caractéristiques techniques, etc.) ainsi que les ouvrages en cours de réalisation respectent les études effectuées ;
- s'assurer que les documents à produire par les entrepreneurs, en application du ou des contrats de travaux, sont conformes aux dits contrats et ne comportent ni erreur, ni omission, ni contradiction normalement décelables par un homme de l'art.

Direction de l'exécution des contrats de travaux (DET)

Le titulaire est l'unique responsable du contrôle de l'exécution des ouvrages et à ce titre l'interlocuteur des entreprises. Il est tenu de faire respecter par celles-ci l'ensemble des stipulations des marchés de travaux et ne peut y apporter de modification sans l'accord préalable du maître de l'ouvrage.

La maîtrise d'œuvre aura obligation d'organiser, au moins 30 jours ouvrables avant le démarrage de tout chantier, une réunion préparatoire du chantier avec tous les intervenants nécessaires (commune, concessionnaires, coordonnateur SPS...) .

Pour exercer la direction de l'exécution des contrats de travaux, le titulaire doit assurer une présence significative sur le chantier, il est représenté par la ou les personnes qualifiées désignées dans l'acte d'engagement.

Au moins un rendez-vous de chantier hebdomadaire est organisé par le titulaire en accord avec le maître de l'ouvrage qui peut y être représenté.

Les rendez-vous de chantier et les réunions spéciales précitées font l'objet d'un compte rendu établi par le titulaire et diffusé à tous les intervenants de l'opération (entreprises, maître de l'ouvrage, coordonnateur SPS, etc.).

En cas de travaux supplémentaires, le titulaire est chargé de procéder à l'analyse technique et financière de toutes les propositions de prix établies par les entrepreneurs, qu'elles soient en plus ou en moins value.

Le maître d'œuvre est associé à l'acceptation des sous-traitants ; il s'oblige en outre à signaler au maître de l'ouvrage tout sous-traitant présent sur le chantier et non déclaré par l'entreprise.

Opérations de réception (AOR) - Garantie de parfait achèvement

L'assistance apportée au maître de l'ouvrage lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement a pour objet :

- d'organiser les opérations préalables à la réception des travaux;
- d'assurer le suivi des réserves formulées lors de la réception des travaux jusqu'à leur levée;
- de procéder à l'examen des désordres signalés par le maître de l'ouvrage.

4. PRESCRIPTIONS METHODOLOGIQUES PARTICULIERES

4.1. Complémentarité et continuité des études

L'attention du titulaire est attirée sur le fait que bien qu'étant décrites sous 2 volets distincts, les études sur les déplacements et sur l'accessibilité sont complémentaires et dépendantes l'une de l'autre. En cas de groupement de bureaux d'études ayant chacun en charge une partie des prestations demandées, la coordination entre chaque membre est à faire en amont des présentations faites au groupe technique ou au groupe projet.

De même, le maître d'œuvre ne pourrait remettre en cause les prestations réalisées dans le cadre des études préalables.

Il est également demandé au titulaire d'inclure dans son offre du temps de coordination avec l'équipe chargée d'élaborer le PLU (phase diagnostic en cours).

4.2. Analyse de l'accessibilité de la voirie

Les handicaps concernés

Conformément à la loi du 11 février 2005 et au décret 2006-555, l'ensemble des handicaps moteurs, sensoriels (visuels et auditifs), mentaux, psychiques, et cognitifs seront à considérer dans le cadre de cette étude.

L'attention du prestataire est attirée sur ce point, primordial au sens de la nouvelle réglementation, qui apparaît encore difficile à traiter de manière rigoureuse et systématique sur le terrain.

L'objectif est bien de supprimer les situations de handicap, causées par un environnement ne prenant pas en compte les usagers dans leur diversité, et notamment les personnes en fauteuil, les personnes marchant avec difficulté et se fatigant rapidement, les personnes aveugles, malvoyantes, sourdes, malentendantes ou encore ayant des difficultés cognitives (stress, désorientation, ...).

En outre, les articles 42 et 45 de la loi 2005-102 introduisent le terme de « personnes à mobilité réduite » (PMR) qui, contrairement à une erreur largement répandue, élargit la population concernée par l'accessibilité. En effet, cette expression doit être prise au sens de la définition donnée par le Parlement européen en 2001 qui indique que les PMR sont : « toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les passagers en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et parents avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Les objets analysés

La liste (non exhaustive) ci après reprend les objets dont l'accessibilité sera analysée par le titulaire :

- Les infrastructures et les points intermodaux :
 - Voies ouvertes à la circulation publique
 - Cheminements piétons et cycles etc.)
 - Espaces publics (parcs, squares, places),
 - Parkings
 - Aires de stationnement sur le domaine public
 - Points d'arrêts bus
 - les équipements spécifiques
 - Signalétique de la voirie,
 - Mobilier urbain
 - Eclairage public et son efficacité lié à l'accessibilité
 - Toilettes publiques, cabines téléphoniques,
- etc...

Pour chaque thème, seront étudiés :

- l'accessibilité tous modes,
- les logiques de cheminements,
- les interfaces piétons / cadre bâti, piétons / véhicule,
- les points de conflit et d'insécurité,
- les dysfonctionnements et les écarts vis à vis de la réglementation.

Qualification des conditions d'accessibilité

L'accessibilité des itinéraires sera analysée par tronçon de nœud à nœud, un nœud étant un point permettant un changement de direction (carrefour, passage piéton en section courante...)

Pour chaque tronçon, les conditions d'accessibilités ainsi que le niveau de priorité stratégiques pour le maître d'ouvrage des aménagements à réaliser, seront valorisées par des indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs. Ces indicateurs auront été mis en place en collaboration avec le groupe technique au démarrage de la mission.

De même, il est demandé au prestataire de justifier ses analyses par des relevés de mesures et des explications littérales des aléas rencontrés (par exemple : trottoir de xx m de large plutôt que couloir de largeur conforme ou non-conforme).

Dans le cas où l'accessibilité ne peut être techniquement réalisée, le prestataire de la mission devra en expliquer la raison au regard des textes réglementaires et proposer des mesures compensatoires ou dérogatoires.

Phase-test

Une phase test prévue par le maître d'ouvrage portera sur une ou plusieurs rues représentatives en terme de fonctions et de caractéristiques.

Le but de cette phase est la mise au point :

- de la méthodologie ;
- du référentiel ;
- de la forme et la qualité des livrables ;
- de la manière de qualifier les conditions d'accessibilité ;
- de la façon d'appréhender l'accessibilité.

Elle permettra également au maître d'ouvrage de tester son mode d'organisation et les circuits de transmission des documents.

4.3. Estimation des coûts

Le prestataire établira pour les espaces extérieurs une estimation chiffrée du coût des travaux, décomposée comme suit :

- coût des aménagements ;
- coût d'amélioration ;
- coût de l'entretien des travaux réalisés.

Cette estimation du coût devra être adaptée au contexte particulier de chaque site, à ses caractéristiques techniques et aux prix du marché. Il sera indiqué la date de valeur de l'estimation. L'estimation devra être la plus précise possible compte tenu du stade de l'étude.

4.4. Textes réglementaires applicables

Le Plan de mise en Accessibilité des Voiries et des Espaces Publics est défini dans l'article 42 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances et le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006.

Les prescriptions techniques sont données par l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Les textes réglementaires mentionnés ci avant sont ceux en vigueur au 18 Novembre 2010. Le prestataire est tenu de s'informer des évolutions législatives et réglementaires susceptibles d'intervenir pendant toute la durée de sa mission.

5. CONDITIONS D'EXÉCUTIONS DE LA MISSION

5.1. Suivi des études - Gouvernance

La commune de Mens assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude. Le Maire et son Conseil Municipal garde l'intégrité de son pouvoir décisionnel tout au long de l'étude.

Toutefois, afin d'assurer la transparence des études, une concertation approfondie et l'adhésion complète des habitants au projet, la commune souhaite mettre en place les instances suivantes :

Un groupe projet

Présidé par Madame le Maire, il sera composé :

- d'un collègue d'élus
- d'un collègue technique (titulaire du marché, CG38, CET-TTA DDT,...)

- d'un collège d'usagers (riverains, habitants, commerçants...)

Il se réunira à l'issue de chaque phase des études pour donner son avis avant la validation par le conseil municipal qui conserve son pouvoir décisionnel.

Un groupe technique

Composé à la fois d'élus et d'agents de la DDT, il est chargé du suivi des études en dialogue direct avec l'équipe titulaire du marché.

5.2. Ressources mises à disposition du prestataire

Afin de pouvoir effectuer sa mission, le prestataire aura à sa disposition les documents suivants :

- cadastre numérisé ;
- POS et études en cours du PLU ;
- données d'accidentologie sur la commune,
- comptages routiers (CG 38)
- étude Handigo – tourisme accessible
- études antérieures sur le secteur du collège.

Le prestataire devra indiquer au maître d'ouvrage les ressources qu'il estime insuffisantes ou manquantes compte tenu des prescriptions du présent cahier des charges.

Si le prestataire estime que celles-ci sont indispensables pour réaliser sa mission, il reviendra au maître d'ouvrage de fournir les éléments manquants. Dans le cas contraire, les éléments manquants pourront ne pas être fournis, en contre partie de quoi le prestataire sera libéré de ses obligations relatives aux éléments de rendus correspondants.

5.3. Réunions à prévoir

Avant chaque réunion, le titulaire transmettra à la commune les documents qu'il compte présenter lors de la réunion, au moins 7 jours avant la date prévue.

Le titulaire remettra à la commune dans les 15 jours suivant la réunion :

- Un compte-rendu écrit de la réunion,
- Les documents écrits ou graphiques faisant état des décisions prises.

Les réunions à prévoir sont présentées ci après.

Pour la mission n°1 : Étude déplacements et accessibilité

Les réunions suivantes sont incluses dans la rémunération du titulaire :

Une réunion initiale de démarrage de la mission,

Elle permettra :

- d'affiner le calendrier de la prestation,
- de présenter ses outils d'analyse et de rendu au maître d'ouvrage qui donnera alors son avis et ses remarques ;
- de déterminer l'échantillon des itinéraires à analyser dans une première phase devant permettre de tester ces outils (cf art 4.2) ;
- les modalités de transmission des documents, et les modalités de prise en compte des remarques que pourront appeler les différents documents de rendu.

Des réunions d'avancement de l'étude

De périodicité mensuelle, ces réunions d'avancement permettront de traiter les éventuelles difficultés rencontrées et de préparer les interventions suivantes.

Au cours de ces réunions, les modalités arrêtées lors de la réunion initiale pourront, le cas échéant, être adaptées afin de tenir compte des études réalisées et des difficultés rencontrées.

C'est au cours de ces réunions que le titulaire sera amené à se coordonner avec l'équipe chargée du PLU.

Un point sur le calendrier de la mission sera systématiquement établi à cette occasion.

Des réunions de présentation

Une réunion de présentation claire et pédagogique devant le groupe projet sera menée pour présenter (3 réunions prévues):

- le travail de diagnostic
- les propositions d'actions chiffrées
- la programmation de ces actions.

Des réunions publics

Le maître d'ouvrage prévoit d'organiser 3 réunions publiques devant permettre de présenter à la population les avancées de l'étude. Le titulaire aura à sa charge l'animation de ces réunions et la préparation de supports de présentation pédagogiques facilitant la compréhension des habitants vis à vis du projet.

Pour la mission n°2 : maîtrise d'œuvre des travaux sur le secteur du collège

Réunion incluses dans le forfait de rémunération du maître d'œuvre :

- 3 réunions durant les études (PRO).
- une réunion pour la mise au point du DCE ;
- 2 réunions en CAO pour le choix des entreprises (ouverture des plis, présentation de l'analyse des offres) ;
- une ou 2 séances de négociation éventuelles.
- pour le suivi des travaux :
 - réunion de préparation de chaque lot,
 - réunions de chantier hebdomadaires,
 - réception des travaux et levé des réserves...

Réunions supplémentaires (hors forfait)

Les réunions ci après ne sont pas comprises dans les missions définies dans la troisième partie. Elles font l'objet d'une rémunération à part. Leur nombre est fixé lors de la mise au point des marchés subséquents.

- Réunions complémentaires de travail : si le déroulement d'une phase s'opère sur une durée supérieure à 3 mois, ou si les éléments de contexte le requièrent, des réunions complémentaires pourront être programmées à la demande du prestataire ou du maître d'ouvrage.
- Réunions publiques : le titulaire aura à sa charge l'animation de ces réunions et la préparation de supports de présentation pédagogiques facilitant la compréhension des habitants vis à vis du projet.