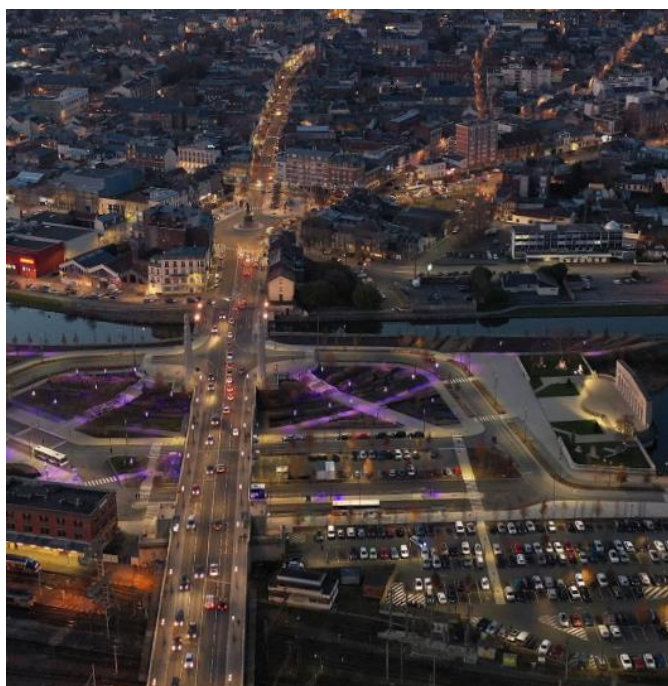




Marché public de prestations intellectuelles

Etude sur l'optimisation de la circulation, de la marchabilité et du stationnement sur le périmètre élargi du centre-ville de Saint-Quentin



Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP)

Ville de Saint-Quentin
Hôtel de Ville
BP345
02107 SAINT-QUENTIN
03.23.06.90.00

<https://www.saint-quentin.fr/>

Table des matières

1 – Acheteur Public	3
2 – Préambule à la démarche d’optimisation du plan de circulation, de marchabilité et du stationnement du centre-ville de Saint-Quentin	3
2.1 – Définition et objectifs de l’étude.....	3
2.2 – Enjeux de l’étude	4
3 – Présentation du contexte général du projet	4
3.1 – Le contexte territorial	4
3.2 – Le contexte socio-démographique.....	4
3.3 – Les études déjà réalisées et les documents à l’échelle de la Communauté d’Agglomération du Saint-Quentinois	5
4 - Contenu et phasage de l’étude	6
4.1 – Phase 1 : Elaboration de l’état des lieux / diagnostic.....	6
4.1.1 – Connaître les projets futurs d’aménagements en centre-ville ou à proximité	8
4.1.2 – Connaître les pôles à desservir et / ou générateurs de trafic	8
4.2 – Phase 2 : Réalisation de la stratégie pré-opérationnelle.....	9
4.2.1 – Hiérarchiser le réseau en centre-ville en définissant des voies d’accès	9
4.2.2 – Focus sur le volet piéton	9
4.2.3 – Proposer des solutions pour optimiser le stationnement en centre-ville et faciliter l’utilisation du parking en ouvrage de l’Hôtel de Ville	10
4.3 – Phase 3 : Programmation du plan d’action du scénario retenu	11
4.4 - Planning prévisionnel de réalisation	12
4.5 – Plan de communication et concertation avec la population.....	12
5 – Action transversale : l’animation, la gouvernance et le suivi	14
5.1 – L’animation	14
5.2 – La gouvernance et le suivi.....	14
5.3 – La concertation avec les usagers.....	14
5.4 – Les réunions	15
6 – Modalités d’exercice de la mission, les rendus	16
6.1 – Les modalités de restitution.....	16
6.2 – Livrables	16
7 – Clause de confidentialité, propriété intellectuelle et diffusion des résultats	17
8 – Documents annexes	17

1 – Acheteur Public

Maître d'ouvrage : Ville de Saint-Quentin

Hôtel de Ville

BP 345

02107 SAINT-QUENTIN

Type d'acheteur : Commune

Renseignements complémentaires : Pour obtenir des renseignements complémentaires pour élaborer une offre en toute connaissance de cause, les candidats peuvent formuler une demande par écrit sur la plateforme : **XXX**. Une réponse leur sera alors adressée au plus tard 6 jours avant la date limite de remise des offres.

2 – Préambule à la démarche d'optimisation du plan de circulation, de marchabilité et du stationnement du centre-ville de Saint-Quentin

2.1 – Définition et objectifs de l'étude

Le développement des mobilités alternatives, le changement dans les habitudes de déplacement, la convergence des flux autour de la ville-centre ou encore les nouveaux besoins de la population notamment d'apaisement imposent aux collectivités territoriales de repenser leur stratégie de mobilité, en particulier en cœur de ville (cf. annexe 1 définissant le périmètre de l'étude).

L'objectif est donc d'actualiser le plan de circulation à l'échelle du centre-ville de Saint-Quentin afin d'en faire un outil permettant d'atteindre les objectifs d'une stratégie de mobilité multimodale. Fondé sur un modèle devenu obsolète et face à l'évolution législative en faveur des modes de déplacement dits « actifs », en particulier du vélo, il apparaît nécessaire aux villes moyennes, comme Saint-Quentin, de repenser et de créer de nouveaux modèles pour répondre à ces nouveaux enjeux.

Cela nécessite d'agir sur les niveaux de trafic motorisé à l'intérieur du centre-ville (notamment en hiérarchisant le réseau), de repenser son accessibilité tant pour les voitures que pour les piétons ou encore les vélos et de réfléchir à la gestion du stationnement (notamment en facilitant l'accès aux parkings en ouvrage).

2.2 – Enjeux de l'étude

La réflexion autour du plan de circulation et de stationnement à l'échelle du centre-ville revêt des enjeux prioritaires en matière de mobilité. En effet, le centre-ville de Saint-Quentin représente le cœur de l'agglomération saint-quentinoise concentrant à la fois des activités économiques (en particulier les petits commerces) mais aussi touristiques et de loisirs. L'ensemble de la population converge et gravite autour de ce pôle majeur du territoire. Il s'agit ainsi de répondre à l'ensemble des enjeux suivants :

- Diminution du trafic automobile à l'intérieur du centre-ville en limitant la logique de shunt
- Apaisement de la circulation en centre-ville (limitation de la circulation des poids lourds et prise en compte des modes de déplacement actifs et de la marche à pied)
- Optimisation de l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement
- Amélioration de la sécurité de tous
- Accompagnement de la dynamisation/revitalisation du centre-ville
- Encouragement pour les entreprises, les autres collectivités locales ou les établissements publics à favoriser le transport de leur personnel

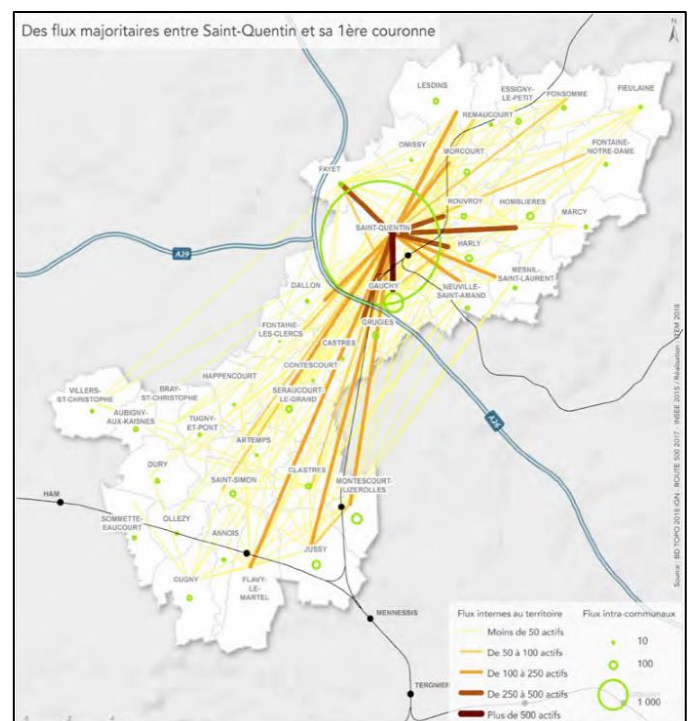
3 – Présentation du contexte général du projet

3.1 – Le contexte territorial

La Ville de Saint-Quentin est située dans le nord-ouest du département de l'Aisne. Plus grande commune du département, elle compte un peu plus de 54 000 habitants (dont environ 8 700 dans le centre-ville selon les chiffres de 2012). Elle constitue la ville-centre de son agglomération qui compte environ 85 000 habitants et de l'aire urbaine qui compte environ 150 000 habitants.

Elle représente le 1^{er} bassin d'emploi du département et concentre plus de 34 000 emplois.

Elle est le pôle majeur d'attractivité économique, touristique et de loisirs et constitue le cœur urbain du territoire communautaire plutôt à dominante rurale avec des influences périurbaines marquées.



3.2 – Le contexte socio-démographique

La commune fait face à une baisse démographique globale avec une variation annuelle moyenne de - 0,7% (entre 2013 et 2018) sur un territoire qui connaît la même dynamique

(autour de -0,1%, identique pour l'aire urbaine et le Département de l'Aisne). Si la baisse s'est accentuée pour la commune, on constate toutefois un ralentissement de cette baisse démographique depuis 2010 à l'échelle du territoire communautaire. De plus, un double effet s'observe sur ce territoire avec à la fois, un vieillissement de la population engendrant de nouveaux besoins, mais aussi un renouvellement de la population marqué par l'arrivée de ménages jeunes dans les communes bénéficiant d'une bonne attractivité. La part globale de la population jeune reste importante, en particulier dans la ville-centre, où près de 40 % de la population a moins de 30 ans.

En effet, la proximité de la ville-centre profite à certaines communes périurbaines (Grugies, Rouvroy, Dallon, Morcourt, Omissy, Homblières) qui développent leur attractivité résidentielle. Dans le même temps, les communes situées au Sud du territoire profitent d'une hausse démographique et portent le récent dynamisme de l'agglomération. Pour autant le poids de la ville-centre dans le développement du territoire de l'agglomération est significatif puisque Saint-Quentin constitue un pôle d'équipements structurant et un bassin d'emplois qui rayonne à l'échelle départementale.

Le territoire est attractif pour les actifs (27 815 actifs occupés pour 34 323 emplois), ce qui génère une concentration des flux internes sur le cœur de l'agglomération, en particulier à Saint-Quentin (77 % des actifs du territoire travaillent à Saint-Quentin) et sur les communes où sont localisées les zones d'activités communautaires (Gauchy, Rouvroy, Fayet et Harly). Par ailleurs, il est à noter que 67% des actifs résidant à Saint-Quentin y travaillent et qu'ils utilisent à 70% la voiture pour se rendre au travail.

L'Agglomération du Saint-Quentinois est un bassin de vie où la demande de déplacement est importante sur le cœur d'agglomération, notamment les déplacements domicile-travail pour lesquels l'usage de la voiture est prédominant sur l'ensemble du territoire (près de 77% des déplacements sont réalisés en voiture), bien que les distances à parcourir soient faibles. La forte polarisation sur Saint-Quentin conjuguée aux phénomènes de périurbanisation entraîne un allongement des distances à parcourir et un usage plus fréquent de l'automobile, complexifiant la mise en œuvre de solutions alternatives à l'autosolisme.

Toutefois, les enjeux économiques, sociaux et environnementaux actuels (coût du carburant, problématique de stationnement, engorgement du réseau routier sur les déplacements pendulaires, pollutions atmosphérique, sonore, visuelle...) nécessitent une réelle stratégie politique et opérationnelle.

3.3 – Les études déjà réalisées et les documents à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en février 2014
- Le PLUi adopté en décembre 2020
- Le POA Habitat valant PLH
- Le POA Transports valant PDU
- Le Schéma Directeur Cyclable adopté en juin 2022
- Le PCAET approuvé en décembre 2021
- Le projet de territoire à horizon 2030

Focus sur le Schéma Directeur Cyclable : Réalisé entre mars 2021 et mars 2022, il témoigne de la prise de conscience de la collectivité d’agir en faveur du développement d’un écosystème vélo sur son territoire en menant une politique volontariste. Il s’agit d’un document essentiel à prendre en compte dans le travail autour du plan de circulation, de marchabilité et de stationnement.

4 - Contenu et phasage de l’étude

L’étude se déclinera en trois grandes phases. Chaque phase sera validée par le maître d’ouvrage et menée en concertation avec les acteurs associés au sein des comités techniques et de pilotage. **La validation du maître d’ouvrage conditionnera l’engagement de la phase suivante. Un ordre de service notifiera au prestataire le démarrage de chacune des phases de la mission.**

1. **L’état des lieux / diagnostic du territoire** (incluant une campagne de comptages à l’échelle du centre-ville)
2. **La stratégie pré-opérationnelle** identifiant les scénarios à retenir pour :
 - Hiérarchiser le réseau viaire et faciliter l’utilisation du parking en ouvrage de l’Hôtel de Ville
 - Optimiser le stationnement dans le centre-ville de Saint-Quentin
 - Rendre attractive la marche à pied
3. **Programmation du plan d’action du scénario retenu** (plan de circulation, plan de marchabilité, plan d’optimisation du stationnement)

4.1 – Phase 1 : Elaboration de l’état des lieux / diagnostic

Cette phase doit permettre d’établir un état des lieux critique des conditions de déplacements actuelles et de stationnement à l’échelle du centre-ville. Elle comprend à minima :

- Un travail de recueil de données, notamment auprès des différents organismes et des collectivités territoriales (Conseil départemental de l’Aisne, Office de Tourisme et des Congrès du Saint-Quentinois, Agglo du Saint-Quentinois, communes limitrophes). Ce travail peut nécessiter de passer par des **entretiens** avec les acteurs locaux (associations, clubs sportifs, acteurs privés...).
- Un **travail de terrain** et d’observation devra être envisagé, en particulier pour le volet piéton.
- Un **sondage de type enquête origine-destination** permettant d’avoir une vision globale actuelle des déplacements des habitants du quartier mais aussi de leurs besoins (motorisation des ménages, équipements des ménages en vélos et deux-roues motorisés, caractéristiques socio-économiques, habitudes de transports, motifs des déplacements, durée des déplacements, budgets temps et distance de déplacement par personne...).
- Une **enquête auprès des commerçants** du centre-ville afin de prendre en compte leurs contraintes ainsi qu’une **enquête terrain auprès des clients** (le maître d’ouvrage sollicitera l’ADEME pour accompagner le candidat retenu dans la préparation de l’enquête terrain).

Pour le volet circulation :

- Une campagne de **comptages directionnels** à l'échelle du centre-ville (cf. annexe 2 relative à la carte des comptages envisagés par la collectivité). Pour les carrefours, l'ensemble des branches devra être pris en compte. La méthodologie et les moyens mobilisés par le prestataire permettront de calculer le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) pour tous les types de véhicules (véhicules légers, poids lourds, vélos, Engins de déplacement personnel motorisés). La valeur du TMJA sera calculée à partir de comptages automatiques réalisés dans les deux sens sur une période de 7 jours. Le choix de la période de comptage sera représentatif du trafic routier moyen sur ces axes : les comptages seront ainsi réalisés hors période de vacances scolaires, hors jour férié et hors événement particulier susceptible d'impacter la circulation à proximité du centre-ville. La période de comptage et l'implantation du matériel feront l'objet d'une validation par la Ville de Saint-Quentin.
- Un travail spécifique **d'identification et de modélisation de tous les points noirs** ainsi qu'une analyse de l'accidentologie, des zones de congestion, des carrefours saturés, des difficultés de circulation.
- Un travail de **recensement des zones apaisées** (zone 30/section limitée à 30km/h/zone de rencontre).
- Un travail **d'actualisation et d'affinage des propositions d'aménagements cyclables** inscrites dans les fiches actions du Schéma Directeur Cyclable pour le centre-ville de Saint-Quentin (cf. annexe 3 relative à la carte des aménagements cyclables inscrits dans le Schéma Directeur Cyclable pour le centre-ville de Saint-Quentin).
- Une **première analyse** de l'organisation urbaine du cœur de ville.

Pour le volet piéton :

- Réalisation d'un diagnostic de marchabilité (diagnostic intégrant l'offre disponible, la qualité des aménagements, les conditions d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, les conditions de sécurité des déplacements, le jalonnement, la topographie, les lignes de désirs, les discontinuités, les points durs et de conflits, prise en compte du PAVE qui sera fourni par le maître d'ouvrage).
- A l'issue du diagnostic, il s'agira **d'identifier les leviers d'actions** permettant de redonner aux usagers le plaisir de la marche à pied et **formaliser les enjeux** auxquels les scénarios devront répondre.

Pour le volet stationnement :

- **Production et traitement des données relatives au stationnement sur les aires publiques** (comptages, taux d'occupation, nombre de places) **ainsi que sur le parking en ouvrage de l'Hôtel de Ville**. Cela doit avoir pour but d'appréhender la nature du stationnement et l'origine des usagers et d'estimer si l'offre actuelle est suffisante.
- D'une manière générale, la collectivité attend du candidat qu'il analyse le stationnement sur l'ensemble du centre-ville y compris le stationnement sur voirie (le candidat présentera sa méthode de calcul pour estimer le nombre de places sur voirie) et le stationnement dans les parkings en ouvrage (payant ou non). La carte, en annexe

4, montre un premier aperçu des aires à analyser (ce travail sera complété par le travail de terrain demandé précédemment).

4.1.1 – Connaître les projets futurs d'aménagements en centre-ville ou à proximité

Afin que l'étude soit en cohérence avec les grands projets structurants du territoire, le prestataire devra prendre en compte les projets d'aménagements en cours ou à venir en matière de développement économique, touristique et d'habitat sur le territoire saint-quentinois, a fortiori à proximité du centre-ville notamment le réaménagement du parvis de la Basilique, les Halles Municipales, le programme de construction porté par l'OPAL rue Raspail, le programme de construction d'une résidence services seniors porté par le Groupe Duval.

4.1.2 – Connaître les pôles à desservir et / ou générateurs de trafic

Il s'agira pour le prestataire :

- D'identifier les pôles du centre-ville : commerces, équipements culturels et sportifs, Office de Tourisme et des Congrès, équipements scolaires, équipements médicaux, administrations, entreprises, liaison avec la gare, arrêts du réseau de bus urbain (cf. plan du réseau en annexe 5).
- De classer les voies urbaines selon les usagers (poids lourds, automobiles, cyclistes, piétons) et la sécurité (trafic, vitesse des véhicules) auxquels ils sont confrontés.

Le candidat devra prévoir dans sa prestation au moins une réunion de consultation de la population (conseil de quartier du centre-ville, etc.) ainsi qu'une réunion avec les commerçants qui devront permettre de présenter la démarche, les premiers éléments de diagnostic et d'échanger sur les enquêtes respectives auxquelles ils auront pu participer.

Conclusion :

Tout le travail de cette première phase doit nous permettre :

- D'établir une vision fine et précise (avec identification des atouts, des faiblesses et des enjeux) de la circulation (poids lourds, automobiles, vélos, piétons) et du stationnement
- De dégager les enjeux auxquels le plan de circulation dont les scénarios seront constitués au cours de la phase 2 devra répondre

Durée prévisionnelle :

4 mois dont 1 mois pour la réalisation et l'analyse des comptages

Livrables de la phase 1 :

- Comptages (données brutes + analyse) pour la circulation et le stationnement
- Un rapport de diagnostic synthétisant l'ensemble des travaux et observations réalisés (sur la marchabilité, la circulation et le stationnement)
- Une note de synthèse résumant le diagnostic
- Une présentation Powerpoint pour le comité technique
- Une présentation Powerpoint pour le comité de pilotage

4.2 – Phase 2 : Réalisation de la stratégie pré-opérationnelle

La phase de diagnostic approfondi va permettre de faire le point sur l'état actuel de la circulation (voitures, vélos, piétons) et du stationnement et d'en soulever les principaux enjeux. L'objectif de la phase 2 sera donc de proposer des scénarios permettant de répondre à ces enjeux.

4.2.1 – Hiérarchiser le réseau en centre-ville en définissant des voies d'accès

Il s'agira de proposer plusieurs scénarios répondant aux objectifs fixés : limitation des trafics de transit, pacification du centre-ville, développement de la pratique du vélo, développement de la multimodalité, limitation du trafic de poids lourds à l'intérieur du centre-ville, limitation du bruit.

Deux à trois scénarios seront construits afin de :

- Définir les accès au centre-ville depuis les différentes pénétrantes de Saint-Quentin
- Définir le jalonnement à l'échelle du centre-ville pour orienter les automobilistes sur ces accès
- Adapter les sens de circulation afin de dissuader l'utilisation de certaines rues (d'Isle, de Lyon, Nordet, Raspail) pour l'accès au cœur de ville et éviter les itinéraires de shunt
- Prendre en compte l'action 10 du PDU visant à développer des aménagements de priorisation bus pour fluidifier leur circulation
- Proposer des mesures de pacification des rues ne supportant qu'un trafic local

Chaque scénario présentera les avantages et les inconvénients de chaque proposition en termes quantitatifs (reports de trafic estimés), qualitatifs (sécurité et conditions de circulation), techniques (complexité de mise en œuvre) ainsi que financiers et plus généralement, leur capacité à répondre aux enjeux issus du diagnostic.

Le prestataire réalisera une analyse du fonctionnement des carrefours à enjeux pour chacun des scénarios (état projeté du fonctionnement). Cette analyse fera l'objet d'une simulation dynamique et d'une modélisation du trafic routier pour l'heure de pointe du matin et du soir. Il s'agira également d'identifier et d'expliquer les impacts et les conséquences sur les voies de report.

Le prestataire devra, d'une manière générale, privilégier, en complément de son argumentaire, un rendu largement illustré (cartes, plans, représentations graphiques, photomontages, rendus 3D).

4.2.2 – Focus sur le volet piéton

Sur la base du diagnostic de la marchabilité du centre-ville réalisé en phase 1, il s'agira de formuler des scénarios propres aux piétons afin de répondre aux objectifs suivants :

- Arrêter des principes d'aménagements de trottoirs et d'accessibilité des espaces publics
- Proposer des itinéraires à sécuriser, rendre accessibles et plus confortables pour la marche à pied, les zones de repos à créer et tout autre mesure favorisant la marche à pied
- Prioriser les axes à aménager

Ces scénarios, dont la construction sera détaillée dans la méthodologie du candidat, devront contenir :

- Les liaisons piétonnes, zones de rencontre, zones piétonnes à créer ou conforter, en lien avec les pôles générateurs
- Les points durs à résorber
- Les propositions concernant, entre autres, le mobilier urbain, l'éclairage, la signalétique et autres solutions numériques

Ces scénarios seront construits sur la base d'une analyse multicritères qui sera expliquée dans la méthodologie du candidat. Elle devra permettre d'identifier la solution apparaissant la plus appropriée pour le centre-ville de Saint-Quentin. Les critères retenus, qui seront précisés dans la méthodologie, permettront d'évaluer la capacité des scénarios à répondre aux objectifs de la Ville (sécurité, confort, tourisme, utilitaire etc.) et enjeux identifiés en phase de diagnostic, mais également intégrer les coûts estimatifs et délais de mise en œuvre.

Des exemples de rendus sont souhaités.

4.2.3 – Proposer des solutions pour optimiser le stationnement en centre-ville et faciliter l'utilisation du parking en ouvrage de l'Hôtel de Ville

L'analyse du stationnement issue de la phase diagnostic doit permettre d'engager la réflexion autour des actions à mener pour optimiser le stationnement en centre-ville. Cette réflexion se traduira par la proposition de 2 scénarios comprenant les 2 sujets principaux :

1) Focus sur l'accessibilité du parking en ouvrage de l'Hôtel de Ville

Le nouveau plan de circulation devra s'interroger sur l'accès au parking de l'Hôtel de Ville depuis l'axe de la rue d'Isle. Deux principales solutions sont envisageables :

- 1) Modifier le plan de circulation du centre-ville pour faciliter l'accès au parking depuis le parvis de la Basilique
- 2) Créer un nouvel accès au parking plus facilement accessible depuis la rue d'Isle

Le candidat devra interroger la faisabilité de ces 2 solutions (techniques et financières) et les intégrer dans chacun des scénarios.

Pour chacune des solutions, il s'agira de proposer un jalonnement dynamique (indiquant le nombre de places libres) et efficace qui guidera les automobilistes vers ce parking.

2) L'optimisation de l'offre de stationnement

La question du stationnement est stratégique car elle soulève, entre autres, des questions liées au partage de l'espace public et au cadre de vie de la population. Face à l'analyse des données récoltées et traitées en phase de diagnostic, le stationnement à l'échelle du centre-ville devra faire l'objet de propositions d'optimisation (de l'offre actuelle et des solutions alternatives) au regard des enjeux suivants :

- Garantir l'accessibilité des commerces

- Favoriser l'attractivité pour la population résidentielle
- Inciter les travailleurs pendulaires à délaissé leur voiture au profit de l'utilisation des transports publics et des modes actifs

Conclusion :

Les scénarios proposés devront répondre aux enjeux et objectifs fixés par le cahier des charges et précisés par la phase de diagnostic. L'ensemble des scénarios proposés (circulation, piéton, stationnement) devront être cohérents entre eux. **Le maître d'ouvrage devra, à la lumière des scénarios proposés, devra pouvoir être en mesure d'adopter une stratégie de mise en œuvre au « coup par coup » ou « globale ».** Cet aspect devra être pris en compte par le candidat dans la formulation des scénarios.

Le candidat devra prévoir dans sa prestation au moins une réunion de consultation de la population (conseil de quartier du centre-ville, etc.) ainsi qu'une réunion avec les commerçants qui devront permettre de présenter les premiers éléments de scénarios ainsi qu'une réunion de travail (type atelier) avec les élus.

Durée prévisionnelle : 3 mois

Livrables :

- Un rapport de synthèse intégrant le descriptif de chacun des scénarios (circulation, piéton, stationnement) ainsi que leur évaluation sur le plan technique et financier mettant en exergue leurs différences.
- Une note de synthèse de ce rapport
- Une présentation Powerpoint pour le comité technique
- Une présentation Powerpoint pour le comité de pilotage

4.3 – Phase 3 : Programmation du plan d'action du scénario retenu

Cette troisième et dernière phase visera à approfondir le scénario retenu en fin de phase 2 en intégrant :

- L'organisation cartographique des sens de **circulation (poids lourds, automobiles et vélo)**
- La hiérarchisation du réseau viaire avec les voies d'accès au centre-ville
- L'estimation des impacts en termes de reports de trafic
- Les schémas de principe du centre-ville et des carrefours qui connaîtront des modifications importantes
- L'amélioration de la sécurité des déplacements (en voiture, à pied ou à vélo) et l'identification des endroits à aménager en priorité (programmation hiérarchisée)
- Le schéma de préconisations du **volet piéton** assorti de la déclinaison fine en actions du scénario retenu à l'issue de la phase 2
- La déclinaison des actions retenues en matière d'optimisation du **stationnement**
- L'aspect financier : coût estimé de l'ensemble des aménagements prévus adossés au planning de réalisation

- L'aspect juridique : rappel méthodique des actes qui devront être pris par le Maire dans le cadre de ses pouvoirs de police, accompagnement de la collectivité sur l'interdiction des poids lourds dans le centre-ville (problématique Waze et géoréférencement)

Le plan de circulation devra intégrer des cartes de synthèse et des illustrations schématiques des actions à envisager.

Durée prévisionnelle : 3 mois

Livrables :

- Un rapport de synthèse de phase 3 comprenant :
 - 1) La formalisation du plan de circulation retenu
 - 2) Le plan d'optimisation du stationnement retenu (ensemble des fiches actions)
 - 3) Le plan de marchabilité à l'échelle du centre-ville (préconisation techniques et financières)
- Une note de synthèse de ce rapport
- Une présentation Powerpoint pour le comité technique
- Une présentation Powerpoint pour le comité de pilotage

4.4 - Planning prévisionnel de réalisation

Planning prévisionnel de réalisation de la mission

Phase/mois	déc-22	janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23	sept-23	oct-23	nov-23
Phase 1												
Validation												
Phase 2												
Validation												
Phase 3												

Planning prévisionnel de réalisation de la mission

Phase/mois	déc-22	janv-23	févr-23	mars-23	avr-23	mai-23	juin-23	juil-23	août-23	sept-23	oct-23	nov-23
Phase 1												
Validation												
Phase 2												
Validation												
Phase 3												

4.5 – Plan de communication et concertation avec la population

Le prestataire devra proposer, chiffrer et programmer un plan de communication, pour la mise en place, a posteriori, des différents plans retenus par les élus, comprenant :

- La proposition d'un document de communication relatif à l'accompagnement au changement des sens de circulation et des aménagements retenus

- La proposition d'une maquette de documents de promotion intégrant les codes graphiques de la Ville de Saint-Quentin

Ce plan de communication sera présenté et validé par le comité de pilotage de l'étude. La maîtrise d'ouvrage se chargera de la mise en œuvre du plan de communication (outils, supports, démarches, etc.). Le prestataire apportera son concours sur les contenus (cartographie, photos, données, commentaires, etc.).

5 – Action transversale : l’animation, la gouvernance et le suivi

5.1 – L’animation

Tout au long de la démarche, le prestataire devra s’impliquer dans la préparation des réunions et animer techniquement les principales réunions, séminaires et les rencontres, et utiliser une approche pédagogique adaptée aux différents publics (élus, privés, publics, partenaires, citoyens...).

L’organisation de la concertation reste sous l’entière responsabilité du maître d’ouvrage qui pourra prendre toute initiative afin d’améliorer les modalités définies. Cependant, il est attendu de la part du prestataire :

- Une proposition de la méthodologie de travail pour l’organisation de l’animation de la présente étude de circulation et de stationnement.
- Une proposition des modalités de concertation pour enrichir la réflexion et amener à la décision, sous forme par exemple d’ateliers participatifs (notamment en phase 2).

5.2 – La gouvernance et le suivi

L’étude sera suivie par deux instances, dont feront partie, entre autres, des élus, des personnalités qualifiées, des cadres administratifs et techniques.

- Un comité technique (COTECH) qui suivra les études tout au long de leur réalisation grâce à des réunions de travail.
- Un comité de pilotage (COFIL) qui validera l’avancée de l’étude.

Le prestataire rédigera les comptes-rendus des réunions du COTECH et du COFIL. Les comptes-rendus des réunions et les diaporamas projetés seront diffusés à l’ensemble des participants. Pour les réunions publiques, les comptes-rendus et les diaporamas projetés seront mis en ligne, en accès libre.

La composition des différents comités techniques et de pilotage est susceptible d’évoluer pour s’adapter au mieux au déroulement de l’étude. Les partenaires et acteurs concernés par l’étude seront associés selon les modalités (groupe de travail, audit, enquête, ateliers...) qui seront précisées avec le titulaire de la mission au vu du présent Cahier des Clauses Techniques Particulières.

Le prestataire pourra émettre un avis sur l’organisation de ces comités, leur implication et leur composition pour chaque phase du projet.

5.3 – La concertation avec les usagers

Les usagers du territoire pourront être associés à chacune des phases de l’étude. Les modalités de concertation seront définies en lien avec la maîtrise d’ouvrage. Néanmoins, il est attendu du prestataire qu’il propose la méthodologie relative à cette concertation.

Ces réunions d'usagers et avec les commerçants donneront lieu à des échanges dont les conclusions seront prises en compte dans la réalisation de l'étude.

5.4 – Les réunions

Concernant les réunions, ces éléments devront être précisés dans la méthodologie proposée par le candidat.

Le nombre de réunions n'est pas fixé mais la maîtrise d'ouvrage attend à minima les réunions suivantes :

- 1 comité de pilotage de lancement
- 1 comité technique et 1 comité de pilotage par phase (soit 6 au total)
- La maîtrise d'ouvrage prévoit également la réalisation d'au moins 4 réunions publiques à destination de la population et des commerçants

Ces réunions donneront lieu à d'éventuelles modifications de la demande de la maîtrise d'ouvrage que le prestataire devra prendre en compte dans la réalisation de l'étude.

Il est à noter qu'il s'agit d'un minimum et que le maître d'ouvrage attend du prestataire un travail en étroite collaboration et compte sur des échanges réguliers, en tant que de besoin, entre le prestataire et le chef de projet afin de mesurer l'état d'avancement de l'étude, d'établir un calendrier prévisionnel du reste à accomplir etc. Cela devra être détaillé dans la méthodologie.

Pour l'ensemble des réunions, le prestataire s'engage à mettre en place un format de concertation permettant un déroulement en présentiel et la possibilité de participer également à distance (par un système de visioconférence, de conférence audio et/ou de tchat). Pour la concertation, il est important de prévoir aussi un mode de contribution en ligne, en amont et en aval des réunions.

6 – Modalités d'exercice de la mission, les rendus

6.1 – Les modalités de restitution

La nature des modes de restitution intermédiaires et finaux sera à définir en concertation avec le comité de pilotage. Le prestataire rédigera et transmettra les comptes-rendus et procès-verbaux des réunions et groupe de travail auxquels il aura participé.

Pour le bon déroulement des réunions et séances de travail, le prestataire sera chargé de transmettre à la maîtrise d'ouvrage, dans les délais nécessaires à leur diffusion auprès des élus :

- Au préalable un document de séance présentant les points à l'ordre du jour qui seront évoqués en réunion et/ou les projets de rendus, au moins 7 jours avant la séance.
- A l'issue, le compte-rendu/procès-verbal de la réunion où il figurera une synthèse des éléments présentés (sous huitaine).

La maîtrise d'ouvrage relira, amendera, validera et diffusera ces éléments auprès des personnes concernées après chaque réunion. Leur reproduction et diffusion seront assurées par le maître d'ouvrage ainsi que les convocations aux réunions. Dès lors, le prestataire devra s'assurer du format du fichier transmis, afin que ce dernier soit aisément utilisé.

6.2 – Livrables

Les documents seront propriété du maître d'ouvrage. Le prestataire remettra pour chaque phase, conformément aux étapes d'élaboration, les documents au format numérique au plus tard 7 jours avant la présentation en comité de pilotage.

Les documents et autres supports de présentation (diaporama, cartes, schémas, blocs diagrammes, panneaux, livrets, vidéo-projection, photographies, plans illustrés...) renfermeront tous les éléments graphiques nécessaires pour assurer une bonne lecture et une meilleure compréhension du comité technique et du comité de Pilotage.

Pour cela, les documents devront être dynamiques, pédagogiques, lisibles, synthétiques et illustrés, de façon à alimenter les échanges et travaux des réunions.

La maîtrise d'ouvrage sera exigeante sur la qualité des rendus et apportera une attention particulière à la qualité du rendu cartographique produit par le prestataire, tant au niveau thématique, opérationnel que stratégique. L'ensemble des livrables devra être exploitable par la maîtrise d'ouvrage.

7 – Clause de confidentialité, propriété intellectuelle et diffusion des résultats

Le prestataire se reconnaît tenu au secret et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations, études et décisions dont il aura connaissance au cours de l'exécution de la mission. Il s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documentation à des tiers sans l'accord préalable du maître d'ouvrage. L'ensemble des études et des documents produits en exécution de la présente mission seront propriété exclusive du maître d'ouvrage.

La prestation couvre la cession forfaitaire du droit intellectuel de l'étude. La Ville de Saint-Quentin se réserve le droit d'user du travail du prestataire retenu sans autorisation préalable (publications, reproductions, diffusions...).

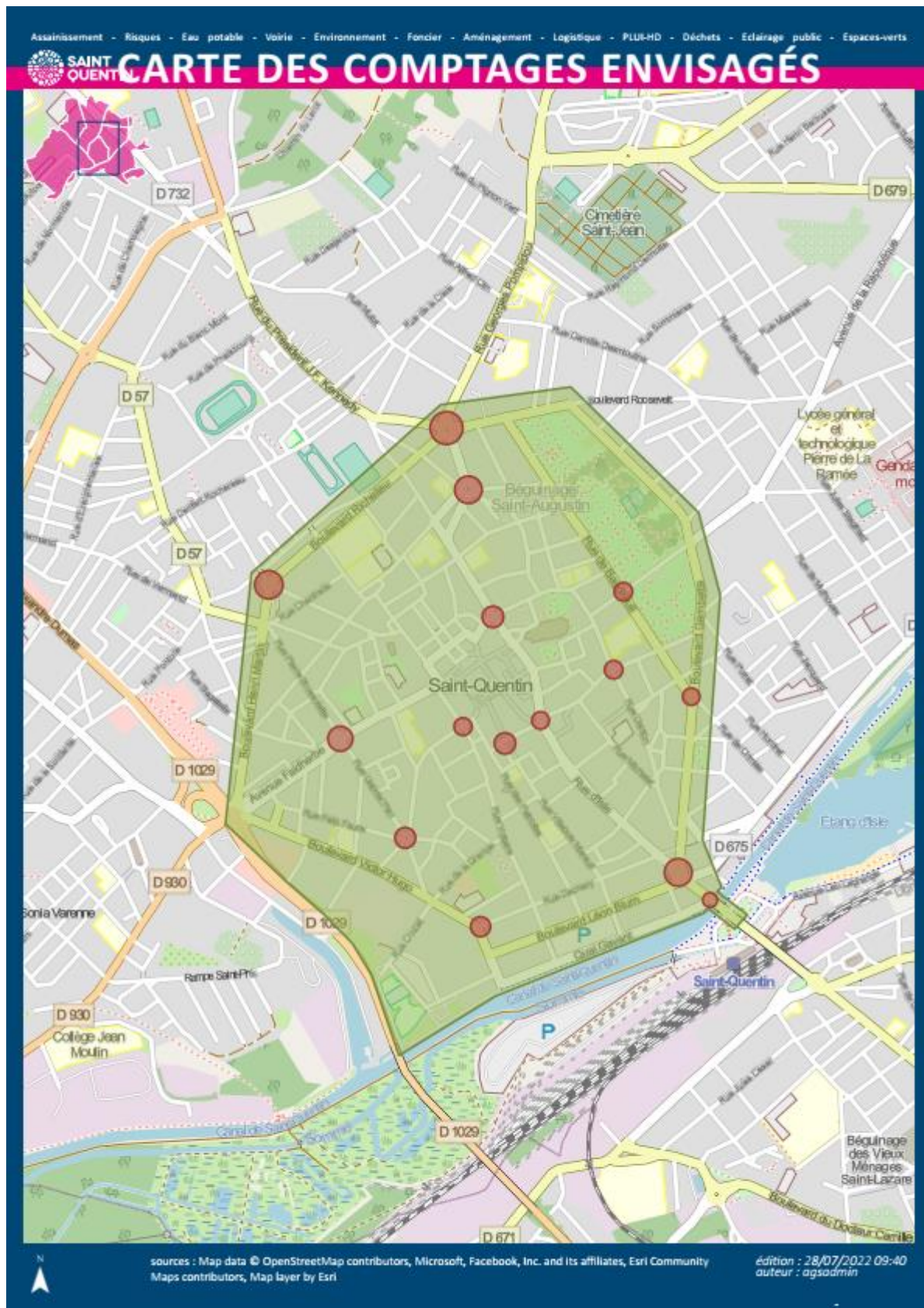
L'ensemble des documents et données remis au prestataire pour la bonne exécution de la mission de réalisation de cette étude resteront la propriété exclusive de la Ville de Saint-Quentin et ne pourront être utilisés à d'autres fins.

8 – Documents annexes

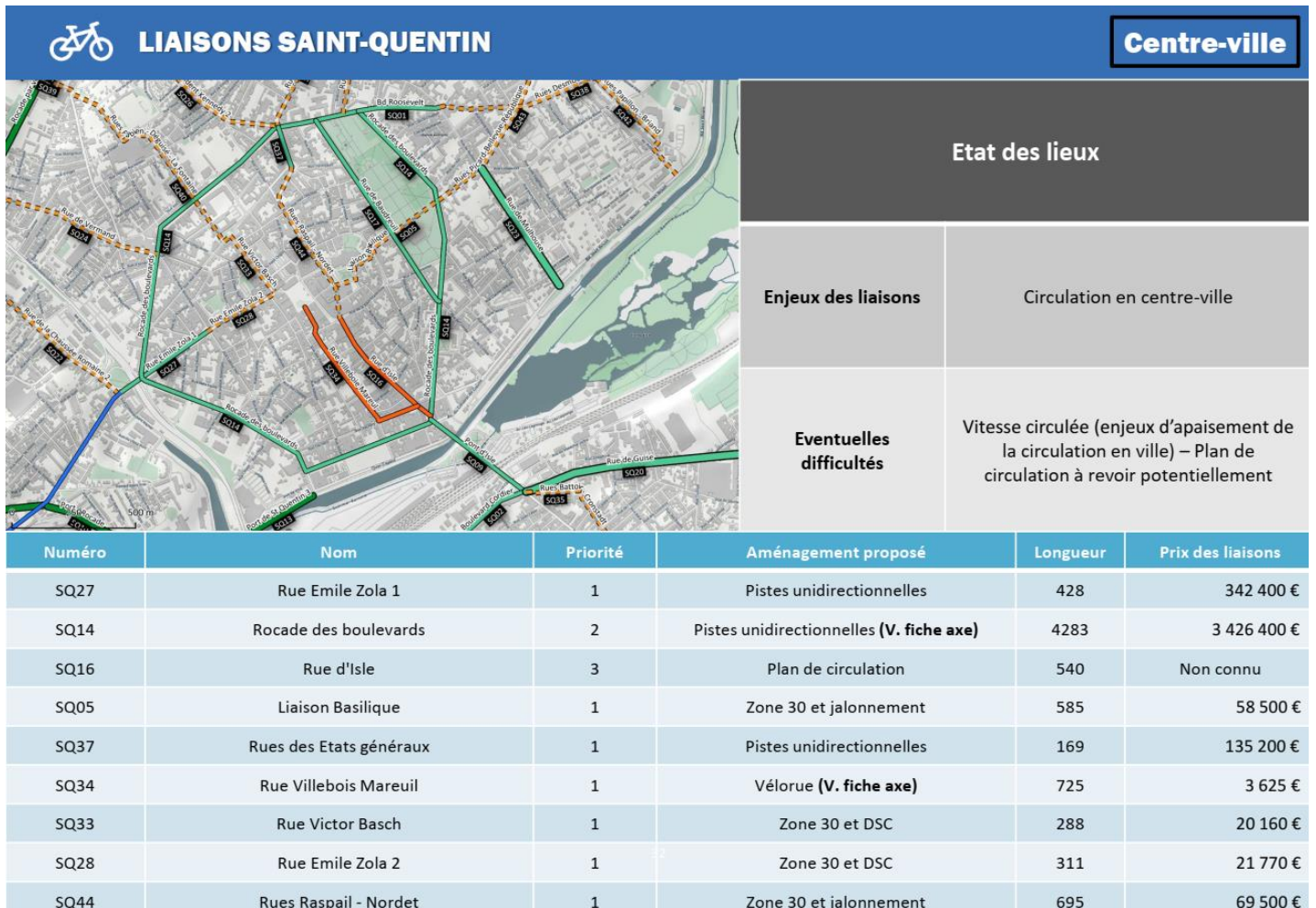
Annexe n°1 – Carte du périmètre élargi du centre-ville de Saint-Quentin



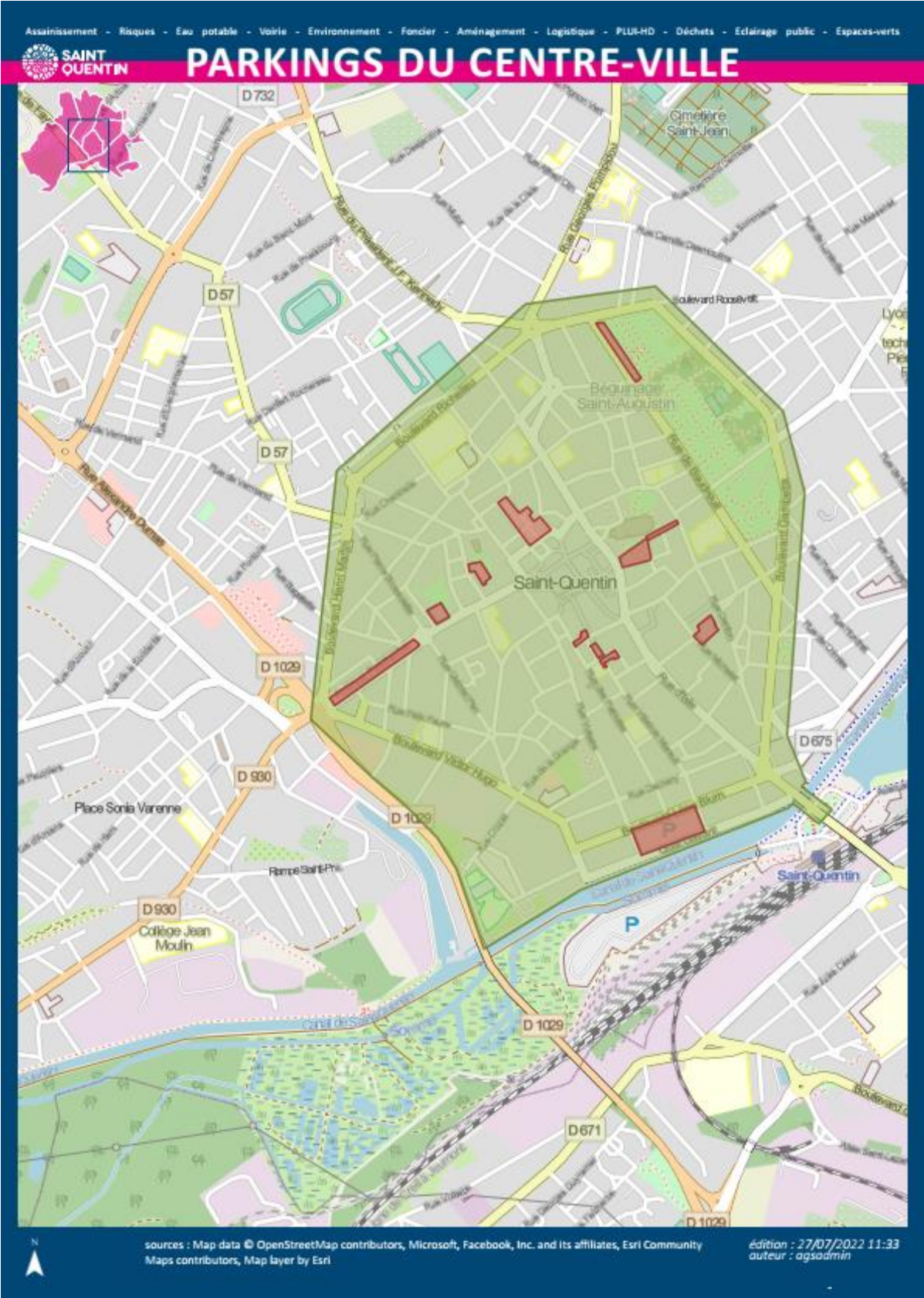
Annexe 2 – Carte des comptages envisagés par la collectivité



Annexe 3 - Carte de projection des aménagements cyclables à l'échelle du centre-ville de Saint-Quentin issue du Schéma Directeur Cyclable de l'Agglo du Saint-Quentinois



Annexe 4 – Carte des stationnements à analyser a minima



Annexe 5 - Plan du réseau de transport urbain de l'Agglo du Saint-Quentinois

Plan
RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN DE L'AGGLO DU SAINT-QUENTINOIS



EDITION NOVEMBRE 2021

