

VILLE DE LODEVÉ  
ETUDE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT  
EN CENTRE ANCIEN

Propositions d'amélioration

CAHIER DES CHARGES

SEPTEMBRE 2008

CC du Lodévois

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

### 1 – OBJET DE L'ETUDE :

### 2 – BUT DE L'ETUDE :

2.1 : LES ENJEUX

2.2 : LA DEMARCHE :

### 3 – PROPOSITION TECHNIQUE :

3.1 : LES PRESTATIONS DU BUREAU D'ETUDES

3.1.1 Analyse et diagnostic de la situation actuelle

3.1.2 Proposition de schémas de principe

3.1.3 Le plan de circulation

3.2 : DOCUMENTS ET REUNIONS :

3.3 : LES DELAIS :

3.4 : LES MOYENS HUMAINS :

### 4 PROPOSITION FINANCIERE :

4.1 : CONTENU DES HONORAIRES :

4.2 : PRIX \_

# INTRODUCTION / CONTEXTE

Au mois d'avril 2008 des travaux d'élargissement du pont de Celles, au nord de l'agglomération de Lodève, ont nécessité la mise en place d'un sens unique sur les boulevards périphériques du centre ancien. Cette situation a permis d'expérimenter, en grandeur réelle, une solution qui était envisagée par la nouvelle équipe municipale pour solutionner les problèmes de circulation et de stationnement en centre ville.

Préalablement, la circulation était à double sens. La ville de Lodève connaissait des problèmes de fluidité dans la circulation automobile mais aussi ; de stationnement, d'accès au commerce et de sécurité des piétons et cycles. Ces problèmes étaient dus principalement à la morphologie urbaine du centre ancien et aux nombres d'axes principaux limités aux boulevards périphériques, axes de largeurs irrégulières, et de faite, inadaptés à la circulation à double sens.

De nombreux points noirs dans les secteurs de circulation les plus contraints par un bâti dense et resserré créaient des situations parfois extrêmement périlleuses pour les piétons. Ces problèmes étaient aggravés par l'absence de déviation pour les poids lourds obligés d'emprunter le centre ville pour aller en direction de Bédarieux. Dernier point négatif ; les vitesses excessives constatées dans les parties rectilignes des voiries.

A l'instar de nombreuses villes, la circulation automobile Lodévoise se traduit par des flux de circulation plus ou moins intenses, des phénomènes de pointes (principalement le matin, le midi et le soir), des voiries étroites et plus rarement des phénomènes exceptionnels (accident sur l'autoroute qui génère aux entrées et sorties de la commune de forts embouteillages après délestage de la circulation autoroutière)

Depuis la mise en place du sens unique ces phénomènes se sont sensiblement atténués et ce, malgré l'absence d'aménagements pérennes qui permettraient de renforcer la sécurité des piétons et d'augmenter les possibilités de stationnement.

Pourtant, certains commerçants se plaignent de voir leur activité commerciale ralentir sans que cela puisse être vérifié de façon tangible.

L'analyse de la demande de circulation nécessite de bien connaître les phénomènes de circulation pour agir et proposer des aménagements cohérents en centre ancien mais également au niveau des écarts.

Dans ce cadre, la Ville de Lodève souhaite engager une analyse de la situation actuelle en centre ancien et définir une stratégie globale et cohérente en matière de circulation.

## Les objectifs sont :

- De valider ou proposer de modifier les dispositions actuelles inhérentes à la mise en place du sens unique ;
- de favoriser un meilleur partage modal et sécurisé de la voirie ;
- d'encourager auprès de la population le recours aux stationnements sur les parkings à la périphérie du centre ancien et privilégier les déplacements piétonniers dans le centre historique.
- d'identifier les secteurs contigus à la voirie et proposer des principes d'aménagement favorisant le stationnement et la sécurité des usagers
- d'anticiper les futures difficultés de circulation liées aux projets d'urbanisation et à l'augmentation inhérente de la population;

Afin d'y répondre, il est nécessaire de connaître l'état actuel de l'usage de la voirie et des possibilités d'évolutions en matière de circulation tous modes de déplacements confondus.

Cette étude devra proposer un relevé systématique des sens de circulation des différentes voies en centre ancien de la commune et à la périphérie proche (conformément au plan joint), Il sera proposer les dispositions nécessaires en matière de circulation, de stationnement et d'aménagement en agglomération et tiendra compte des futurs projets privés et communaux connus.

Ce document, dont la vocation est de servir de base pour les aménagements à long terme, permettra aux élus de poser les fondements du futur PDU et de proposer un plan de circulation phasé dans le temps qui favorise la mise en place progressive des orientations retenues en terme de circulation de stationnement et d'aménagement des espaces publics.

## 1. OBJET DE L'ETUDE

Cette étude a pour objet l'élaboration et la définition du plan de circulation, de stationnement et de déplacement piétonnier en centre ancien de Lodève, mais aussi, l'établissement d'un schéma directeur des aménagements des espaces publics.

Elle servira de document de référence à la passation de futurs marchés de maîtrise d'oeuvre pour la réalisation des aménagements des espaces publics en centre ville.

## 2. BUT DE L'ETUDE

### 2.1 : LES ENJEUX

Les réflexions s'inscrivent dans le cadre de différents enjeux pour la ville de Lodève :

- Enjeux de diversification des modes de déplacements à l'échelle du centre ville, privilégiant la sécurité des piétons, le stationnement à la périphérie du centre ancien et l'accès au commerce.
- Enjeux de maîtrise de la circulation dans la ville via l'établissement d'un plan de circulation et d'aménagement intégrant l'ensemble des contraintes et des projets privés et communaux.
- Enjeux de réduction de la vitesse des automobilistes.
- Enjeux de maîtrise du trafic de transit et des sens de circulation sur l'ensemble des axes et notamment des rues :
  - Bd Prosper Gély,
  - Bd Montalangué ;
  - Bd de la Liberté ;
  - Bd Général Leclerc
  - Boulevard Pasteur ;
  - Boulevard de la Bouquerie ;
  - Bd Jean Jaurés ;
  - Bd Gambetta
  - Rue de la république
  - Rue neuve des Marchés
  - Rue Baudin
  - Rue Georges Fabre
  - Rue du 4 septembre
  - Rue Boris Vians
  - Rue Jean Cocteau

et sur l'ensemble des pénétrantes, l'analyse de la circulation devra également être réalisée.

- Avenue Joseph Vallot
  - Avenue de la République
  - Avenue Prémélet
  - Avenue Joseph Maury
  - Avenues Général de Gaulle/ Denfert et Fumel
- Enjeux sur l'accessibilité des principaux pôles de la commune tout en privilégiant l'environnement urbain.
  - Enjeux de maîtrise du stationnement dans le centre ancien, à sa périphérie et sur les boulevards.
  - Enjeux de programmation et de phasage qui doivent être adaptés au rythme de transformation de la ville et aussi à la capacité d'évolution des comportements et au calendrier des investissements programmables.
  - Enjeux de concertation avec les habitants et les acteurs de la mobilité.
  - Enjeux autour des sorties d'école et du collège avec les problèmes de circulation
  - Enjeux de requalification des espaces publics.
  - Enjeux autour du rôle et de la gestion de l'espace public.
  - Enjeux autour des cheminements piétons et cyclables.

## 2.2 LA DEMARCHE

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

Elaboration d'une démarche intégrée qui est nécessaire du fait de l'imbrication permanente entre différentes problématiques :

A ce titre doivent être prises en compte les motivations entre :

- Les différents modes de déplacement ;
- Les enjeux de la gestion du stationnement et des aménagements piétonniers ;
- Les enjeux environnementaux, traitement des espaces publics et espaces verts.

Association des interlocuteurs locaux : élus, techniciens, services administratifs, services de police...

Approche opérationnelle visant à apporter rapidement des réponses concrètes aux problèmes ou projets actuels.

Consultation ou enquête de la population

## 3. PROPOSITION TECHNIQUE

### 3.1 : LES PRESTATIONS DU BUREAU D'ETUDE :

Trois phases sont envisagées :

- 1 Diagnostic mené au niveau du centre ancien et de sa périphérie proche pour une bonne compréhension des dysfonctionnements ;
- 2 Proposition de schémas de principe
- 3 Elaboration du plan de circulation et du schéma directeur des aménagements des espaces publics

#### 3.1.1 ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE:

Toute analyse d'un système circulatoire d'un centre ancien passe par une connaissance fine des différents flux de circulation des secteurs proches. Cette première étape de l'étude consiste à quantifier l'ensemble des éléments constituant la problématique de la circulation dans la ville, tant au niveau du transport privé que du transport public.

A partir des données recueillies par les derniers comptages disponibles aux seins des services du CG 34, de la ville de Lodève, des enquêtes circulation et des comptages que le bureau d'études jugerait nécessaires (ces compléments seront quantifiés et chiffrés séparément) le titulaire du contrat dressera un diagnostic approfondi du système circulatoire de la ville et plus particulièrement du centre ancien, qui se traduira par différents documents cartographiques mettant en évidence :

- Les principaux itinéraires empruntés par les usagers,
- Les saturations des différents carrefours,
- La répartition des volumes de trafic sur les différentes voiries du centre ancien
- La hiérarchisation des voies en fonction des usages
- Les dysfonctionnements du maillage viaire (absence de connexions) ou du plan actuel de circulation,
- Les problèmes de circulation spécifiques à partir des boulevards périphériques.
- Les problèmes liés au stationnement en centre ancien.
- La morphologie des voiries principales et les conséquences induites (largeur, mur de soutènement, densité bâti)
- Les inadéquations entre les modalités de fonctionnement et la circulation et les caractéristiques urbanistiques des secteurs traversés
- Les points noirs et secteurs accidentogènes nécessitant des aménagement particuliers.
- Les projets connus à court, moyen et long terme qui auront un impact sur le système circulatoire de la commune de Lodève.
- Les fichiers accidents, quand ils existent, seront analysés et des solutions seront proposées pour améliorer la sécurité de tous les modes de déplacements.

#### 3.1.2 PROPOSITION DE SCHEMAS DE PRINCIPE

A partir de l'approfondissement du diagnostic, le bureau d'études proposera différents schémas de principe d'organisation de la circulation et d'aménagements des espaces publics contigus aux voiries.

L'approche sera multimodale : les schémas de principe proposeront différentes alternatives en terme de hiérarchisation du réseau viaire, d'organisation des flux de circulation, de desserte et d'exploitation de transports publics mais aussi d'aménagements en faveur des modes doux et des personnes à mobilité réduite. Le volet concernant la réorganisation du stationnement sera développé dans l'étude et des propositions seront élaborées conformément avec la législation en vigueur.

Chaque scénario sera présenté de façon synthétique. Les éléments suivants seront repris :

- Description des objectifs ;
- Description des aménagements de la voirie et des espaces publics attenants ainsi que des politiques à mettre en place ;
- Evaluation sommaire des coûts d'investissement;
- Impact sur la sécurité des déplacements ;
- Planification des travaux.

Un tableau multicritères final présentant les valeurs des critères de chaque schéma de principe sera rédigé et une cartographie claire et précise illustrera les différentes variantes.

Le consultant présentera les résultats des analyses des schémas de principe et explicitera le choix du scénario retenu en concertation avec les services et les élus.

Un rapport sera remis au maître d'ouvrage.

Le consultant accompagnera les élus pour la présentation de ce rapport et du scénario retenu au cours d'une réunion d'information publique.

### **3.1.3 PLAN DE CIRCULATION et du schéma directeur des aménagements des espaces publics**

Cette troisième phase consiste à traduire le schéma de principe retenu en propositions concrètes, à savoir :

- La réalisation des principes d'aménagements des voiries et des espaces publics au 1/500 ou au 1/1000 édictés en schéma directeur.
- La cartographie de l'ensemble des sens de circulation et des prévisions de flux
- Impact en terme de sécurité des déplacements
- L'évaluation de l'impact environnemental
- Organisation de chaque mode de déplacements
- Les effets et les gains en terme d'accessibilité (report ou diminution de trafic, espace public récupéré, stationnement, sécurisation des usagers...)

Une modélisation dynamique pour des points, carrefours et/ou secteurs délicats est souhaitée (chiffrage séparé)

### **3.2 : DOCUMENTS ET REUNIONS :**

Le bureau d'études s'engage à fournir, au terme de chaque phase de l'étude, un rapport en 3 exemplaires dont un reproductible ainsi que les rapports finaux sur support papier et numérique (CDROM).

De plus, le bureau d'étude prévoira la tenue de 4 réunions avec les élus, pour présenter les résultats de l'étude (hors réunion de travail).

### **3.3 : LES DELAIS :**

Le bureau d'études s'engage à réaliser l'étude dans un délai de 10 semaines dès la notification (hors délai de réflexion). Il se décompose comme suit :

- Phase 1 diagnostic : 4 semaines
- Phase 2 définition des schémas de principe : 3 semaines
- Phase 3 plan de circulation : 3 semaines

### **3.4 : LES MOYENS HUMAINS :**

Le bureau d'études détaillera la nature et les références de l'équipe qu'il compte affecter à l'étude, ainsi que les matériels, logiciels éventuels de modélisation.

L'équipe de maîtrise d'oeuvre devra être constituée à la fois de compétences sur les problématiques de circulation et sur celles des espaces publics.

## **4. PROPOSITION FINANCIERE**

#### 4.1 CONTENU DES HONORAIRES :

Le marché est composé de deux tranches fermes et d'une tranche conditionnelle. La proposition financière remise doit comprendre tous les frais que le bureau d'études devra engager, notamment tous les frais de déplacement du personnel et de fournitures nécessaires à la complète exécution des missions.

Le bureau d'études s'engagera à réaliser les études conformément aux règles de l'Art ainsi qu'à la réglementation en vigueur et à apporter, sans supplément de prix, les modifications qui seraient demandées en application de celles-ci

#### 4.2 PRIX :

Le montant global de la proposition financière est arrêté à la somme de : .....€ H.T.

Tranche 1 - Diagnostic (phase 1) détails des prestations : .....€ H.T.

Tranche 2 - Schéma de principe (phase 2) détail des prestations : .....€ H.T.

Tranche 3 - Plan de circulation et d'aménagement (phase 3) détail des prestations : .....€ H.T.

Soit un montant total : .....€ HT.

: .....€ TTC.

#### Critères de sélection proposés:

- Références similaires et composition du bureau d'étude (20 %)
- Mémoire technique : le bureau d'études précisera en quelques lignes comment, s'il était sélectionné, il envisagerait le démarrage et la conduite de cette étude (40 %).
- Prix (40 %)