



# SCHEMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS

DOSSIER DE CONSULTATION DES ENTREPRISES

VILLE DE MONTGERON

## Table des matières

Introduction.....	2
Présentation de la Ville de MONTGERON .....	2
Objet de l'étude .....	4
Objectifs de l'étude .....	4
Démarche.....	4
Proposition technique.....	5
Documents mis à disposition.....	8
Suivi et rendu des étapes .....	8
Echéancier.....	10

## 1 Introduction

La Ville de Montgeron a révisé son PLU et a un programme ambitieux de rénovations des voiries dont l'artère principale (Avenue de la République). Dans ce cadre et pour répondre aux besoins actuels et futurs de la Ville en matière de déplacement, elle souhaite établir un schéma directeur des circulations.

Depuis 2012, la ville de Montgeron a mis en place une commission circulation constituées d'habitants volontaires, d'élus et d'agents communaux afin de travailler sur les questions de circulations sur le territoire. Un important travail de diagnostic a d'ores et déjà été réalisé par cette commission. Leurs rapports ci-joints établissent à la fois une liste des points de difficultés et de propositions d'actions.

Depuis 2014, la consultation de cette commission a été systématisée dans le cadre des projets de rénovations de voirie afin de favoriser la mise en place d'aménagements répondant aux besoins des différents modes de transport et en privilégiant par ordre d'importance : le piéton/PMR, le cycliste, les transports en commun et l'automobile.

Aujourd'hui, la Commune se trouve au cœur de la nouvelle communauté d'agglomération créée début 2016. Cette position stratégique constitue une nouvelle opportunité pour favoriser le développement économique de la ville (commerces de proximité, installation de nouvelles entreprises)

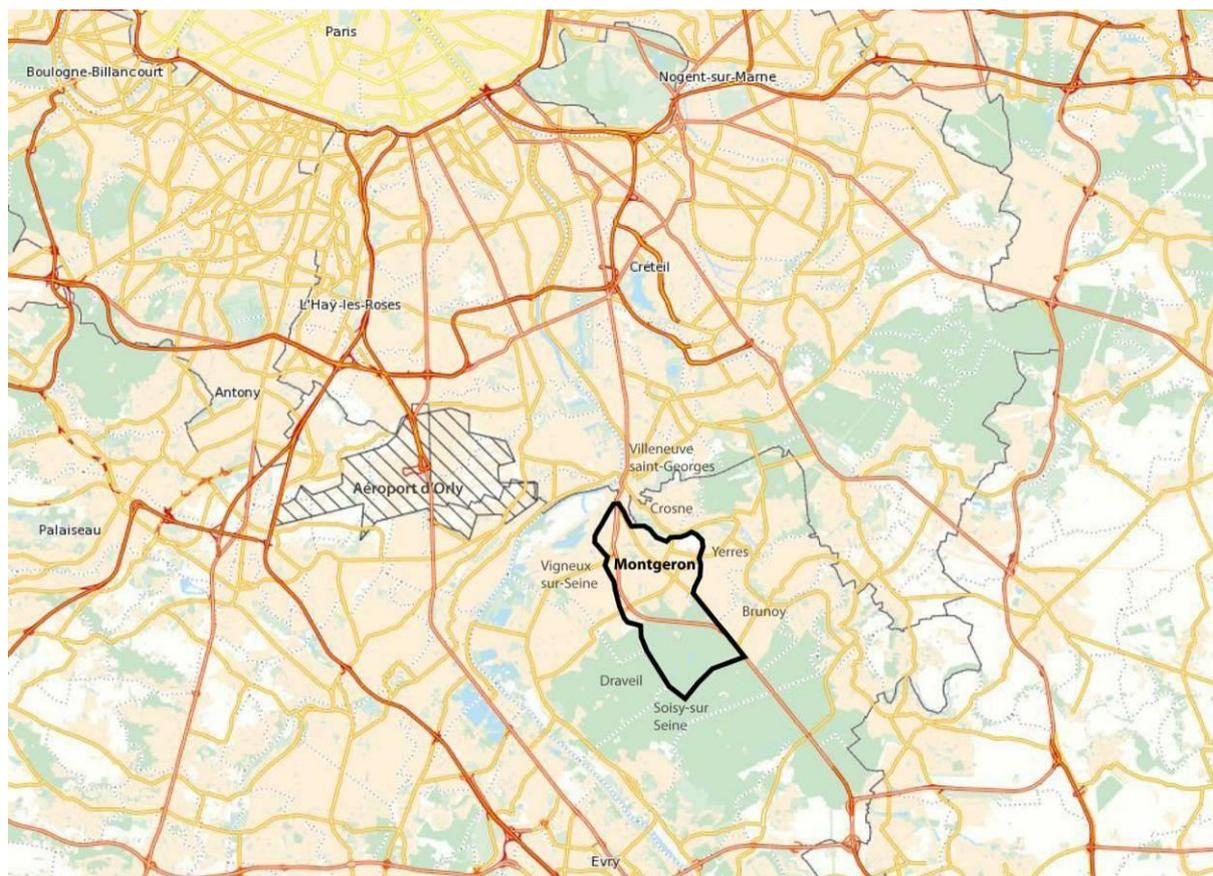
Forte demande des administrés, l'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma directeur des circulations devront répondre aux enjeux de développement de la Ville tout en respectant les objectifs suivants :

## 2 Présentation de la Ville de MONTGERON

Montgeron se situe au nord du département de l'Essonne, en limite de la grande couronne de l'agglomération parisienne. Les villes de Villeneuve-Saint-Georges (Val de Marne), Crosne, Yerres, Brunoy, Soisy-sur-Seine, Draveil et Vigneux-sur-Seine possèdent des limites administratives avec Montgeron.

La commune appartient à l'arrondissement d'Evry, ville Préfecture distante d'environ 8 km, et s'étend sur 11,22 km<sup>2</sup> dont moins de la moitié est constituée d'espace urbanisés ou urbanisables. Elle compte 23 281 habitants (en 2012), pour une densité de population de 2 071 hab/km<sup>2</sup> qui s'élève à 4 000 habitants/km<sup>2</sup> si l'on exclut les espaces agricoles, forestiers et naturels<sup>1</sup>.

Implantée sur une avancée du plateau de Brie limitée par l'Yerres et le ru de l'Oly, Montgeron s'est développé entre Seine et forêt de Sénart, le long de l'ancienne route de Paris à Melun.



La proximité de Paris, situé à une vingtaine de kilomètres a fortement influencé son développement, caractérisé de nos jours par la proximité de la zone aéroportuaire d'Orly et de la ville nouvelle de Sénart.

La ville de Montgeron se trouve depuis 2016 au cœur du territoire de la nouvelle Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine. Celle-ci est composée des Commune de Draveil, Montgeron, Vigneux-sur-Seine, Boussy-Saint-Antoine, Brunoy, Crosne, Epinay-sous-Sénart, Quincy-sous-Sénart et Yerres.

En 2007 seuls 35% des emplois de la commune étaient occupés par des montgeronnais. Les origines géographiques des autres actifs relèvent de plusieurs départements, compte tenu de la position géographique de la commune, mais les logiques de proximité, auxquelles les réseaux de transports en commun répondent encore imparfaitement sont bien visibles ; si 40 % proviennent du département de l'Essonne (Yerres, Vigneux-sur-Seine, Draveil, Crosne, Épinay-sous-Sénart), la Seine-et-Marne et le Val-de-Marne représentent respectivement 10,4% et 7,2% des entrants. 3,2% des entrants viennent de Paris.

Face à ce rapport déficitaire entre logements et emplois sur le territoire, on peut conclure qu'un grand nombre d'habitants se déplacent pour travailler en dehors de la ville. Cela induit des mouvements de circulation pendulaires journaliers importants. Pour répondre à ces besoins de déplacement multimodaux et à leurs évolutions dans le futur, la Ville souhaite élaborer un schéma directeur des circulations à l'échelle du territoire communal intégré dans la nouvelle communauté d'agglomération.

### 3 Objet de l'étude

Cette étude a pour objet l'élaboration et la définition d'un schéma directeur multimodal de circulation sur le territoire communal en privilégiant les circulations douces.

Le bureau d'études qui se verra confié la mission devra réaliser cette étude en respectant les 3 phases suivantes :

- Analyse et diagnostic de la situation :
  - Recensement des données, organisation des enquêtes, traitement des données
  - Prises en compte des projets de la ville (programmes de logements, évolutions futures des quartiers...), des réglementations en vigueur et des documents règlementaires applicables (PLU, PDU...)
  - Prises en compte des éléments d'analyses réalisés par la Commission Circulation de la Ville. (Voir détails à l'article 7)
- Proposition de schémas de principe
  - Scénarii d'évolution pour une mise en cohérence avec les dispositions règlementaires et les objectifs indiqués ci-dessous.
  - Plans d'actions et d'aménagements pour la résorption des points noirs identifiés dans chaque mode de déplacement – Estimation des coûts
- Réalisation du Schéma directeur de circulation
  - Réalisation des documents synthétiques en vue de présentations
  - Détermination de parcours pour chaque mode de transport (voir objectifs ci-dessous)
  - Création d'un guide de l'aménagement des voiries (voir détails à l'article 8)
  - Plan d'actions et d'aménagement – Planification des actions dans le temps. (En option)

### 4 Objectifs de l'étude

1. Favoriser le partage de la voirie pour tous les usagers (piétons, PMR, vélos, transports en communs, voitures et transports logistiques)
2. Résorber les points noirs identifiés pour chaque mode de transport
3. Créer et restructurer les voies afin de valoriser les liaisons inter-quartiers et intracommunautaires.
4. Créer des parcours privilégiés pour relier les points d'intérêts de la ville selon les différents modes de transports : services à la population, lieux culturels et sportif, commerces et zones d'activités, gare, forêt de Sénart (dont la traversée de la RN6)
5. Favoriser les transports en communs et les modes dits « doux »

### 5 Démarche

Pour élaborer cet outil et favoriser sa mise en œuvre au quotidien, la Commune souhaite que la démarche repose sur les principes suivants :

- Une approche intégrée compte tenu des différentes problématiques.

A ce titre Le prestataire devra prendre en compte les motivations entre :

- les différents modes de déplacement,
- les aspects du déplacement et les enjeux du développement économique et urbain du centre-ville et des quartiers, avec notamment l'impact, le maintien et le développement du commerce de proximité.
- les enjeux de la gestion du stationnement dans la ville

- les enjeux environnementaux
- la nécessité d'une adaptation souple des circulations en cas de besoin : manifestations, rassemblements, phasages temporels quotidiens, etc.
- L'association des interlocuteurs locaux : élus, services administratifs, techniciens, services de sécurité et de secours, associations, Commission circulation...
- Une approche opérationnelle visant à apporter rapidement des réponses concrètes aux problèmes ou projets actuels et une présence régulière sur le terrain.

## 6 Proposition technique

La proposition technique des offres devra détailler les modalités mise en œuvre dans chaque phase. Les candidats sont libres de proposer tout contenu ou adaptation qu'ils jugent pertinents au regard de la demande. Elle comprendra à minima :

### 6.1 Phase 1 : Diagnostic

Sur la base des données récentes fournies par la Ville (Voir 7), le prestataire réalisera une étude quantitative fine complémentaire des différents flux de circulation sur le territoire afin d'élaborer un diagnostic précis prenant en compte les différents modes de transports : **Piétons et PMR, cycles**, transport routier (privé et public).

Cette étude pourra inclure les derniers comptages disponibles aux seins des services techniques des communes voisines, des enquêtes circulation, des compléments de comptages que le bureau d'études jugerait nécessaires (réputés compris dans sa décomposition du prix global et forfaitaire) ou tout autre étude complémentaire pertinente. Le diagnostic approfondi des circulations au sein de la commune se traduira par différents documents cartographiques mettant en évidence pour chaque usage :

- Les principaux itinéraires empruntés par les différents usagers - Les points de blocage des différents carrefours et axes en fonction des jours et horaires,
- La répartition des volumes de trafic sur les différentes voiries de la ville,
- La hiérarchisation des voies en fonction des usages (voie de transit, entrée de ville, desserte de quartier, liaisons inter quartier,...),
- Les points de blocage:
  - Les dysfonctionnements du maillage viaire (absence de connexions) ou du plan actuel de circulation,
  - De circulations spécifiques (par mode de transport, en fonction des horaires)
  - Les problèmes liés au stationnement sur la commune,
  - Les inadéquations entre les modalités de fonctionnement et la circulation et les caractéristiques urbanistiques des quartiers traversés
  - Les problèmes d'impacts d'infrastructures ou d'ouvrages d'art sur l'environnement et le paysage urbain
- Les impacts sur l'accessibilité du centre-ville et des points d'intérêt (Commerces, services publics),
- Les projets connus à court, moyen et long terme qui auront un impact sur la circulation,
- Les éléments d'information issus des constats « accidents » pourront faire l'objet d'une analyse afin de permettre la proposition de solutions pour améliorer la sécurité de tous les modes de déplacements.

Cette cartographie sera appuyée par une note identifiant la ou les causes de ces problèmes et leur quantification.

## 6.2 Phase 2 : Proposition de Schémas directeurs de principe

A partir de l'approfondissement du diagnostic, le bureau d'études proposera différents schémas de principe d'organisation des circulations.

L'approche sera multimodale : les schémas de principe proposeront différentes alternatives en termes de hiérarchisation du réseau viaire, d'organisation des flux de circulation, d'aménagements en faveur des modes doux et des personnes à mobilité réduite mais aussi de desserte et d'exploitation des transports publics (relevant de la compétence de la Communauté d'agglomération).

Chaque schéma de principe sera présenté 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 et éventuellement d'exploitation
- impact sur la sécurité et la fluidité des déplacements
- impact environnemental
- 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. Au cours d'une réunion avec les différents acteurs concernés, le bureau d'études présentera les résultats des analyses des schémas de principe. Le bureau d'études proposera son choix de priorisation des scénarios et explicitera les raisons de son choix. Un rapport sera remis au maître d'ouvrage, lequel après un délai de réflexion choisira un scénario.

## 6.3 Phase 3 : Elaboration du Schéma directeur et plan d'actions

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

- Le schéma d'organisation des circulations. Celui-ci intègrera :
  - La réalisation d'un plan de principes généraux d'accessibilité aux différents pôles (administratif, culturel, commercial, industriel) de la commune selon les modes de déplacements,
  - La cartographie des prévisions de flux à moyen terme (5ans) et à long terme (15 ans), faisant figurer les principes de stratégie de régulation du trafic,
  - L'évaluation des impacts :
    - en termes de sécurité des déplacements,
    - environnementaux,
    - Les effets et les gains en termes d'accessibilité (report ou diminution de trafic, espace public récupéré, sécurisation des usagers...),
  - Un volet « Piétons, PMR et modes doux »
    - Celui-ci distinguera les déplacements « utilitaires » des déplacements « plaisirs »
    - Des propositions seront formulées pour favoriser ces modes de déplacement dans de bonnes conditions de confort et de sécurité :
      - Bandes et pistes cyclables, doubles sens cyclistes, panneaux « tourne à droite » cyclistes
      - Cheminements piéton pour relier les points d'intérêt (zones commerciales, services, administration, pôle de transport, etc)
      - Aménagements spécifiques des voiries (traversées, carrefours, aménagement de la vitesse, éclairage, etc)
      - Maillage stationnements cyclistes et points de repos PMR.

- L'organisation et le traitement avec indication des cheminements à valoriser,
  - Un volet « Circulation motorisée »
    - La réalisation d'un plan de circulation indiquant les sens de circulation, le type de gestion des carrefours, les circulations douces, la mise en sens unique... et faisant ressortir les changements à apporter,
    - L'organisation de chaque mode de déplacements, avec des cartographies spécifiques selon les modes de transports (Piétons, cycles, routier (dont les poids lourds))
    - La modélisation des profils en travers de principe par famille de voies,
    - La modélisation des aménagements de modération de vitesse à mettre en place, notamment au droit des écoles et des équipements publics,
    - La réalisation d'esquisses des aménagements au 1/500 ou au 1/1000,
  - Un volet « transports en commun »
    - La représentation de propositions de modifications des itinéraires bus (ramassage scolaire compris) et des aménagements réalisables en faveur de leur progression (évolutions des lignes existantes, pôle multimodaux...). Ce volet devra s'intégrer dans les projets de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine compétente en la matière.
  - Le Schéma d'organisation du stationnement qui intègrera :
    - Le dimensionnement et la répartition de l'offre selon les modes de transports
    - La réglementation du stationnement public et modalités de contrôle
    - Les actions spécifiques suivant les secteurs
- Un guide de rénovation de la voirie sous forme de fiches mémentos par secteur ou type de voirie à l'attention des services de la ville, de leurs prestataires et des promoteurs éventuels.
  - Un programme d'actions :
    - Celui-ci sera décomposé selon un phasage et proposera une hiérarchisation des mesures à prendre par domaine d'intervention. Il comprendra
      - le chiffrage des investissements à prévoir
      - la planification dans le temps
      - le plan de financement prévisionnel comprenant les différentes solutions et subventions possibles.
      - Les mesures d'accompagnement à prévoir : réglementaires, foncières, techniques.
    - Les effets principaux des mesures proposées seront mis en évidence en établissant un plan des trafics futurs. Ce bilan permettra de s'assurer que les mesures préconisées permettent bien de répondre aux dysfonctionnements relevés dans la phase diagnostic.

## 6.4 Etudes complémentaires

### 6.4.1 Modélisation dynamique

Une modélisation dynamique pour des points, carrefours et/ou secteurs délicats pourra être demandée par le maître d'ouvrage et fera l'objet d'un chiffrage séparé dans le détail estimatif.

### 6.4.2 Signalisation directionnelle

En option, les candidats proposeront une étude complémentaire portant sur la cohérence de la signalisation directionnelle en place : Jalonnement routier départemental et communal, signalisation d'information locale, jalonnement cyclable et piéton.

Celle-ci intégrera :

- Un diagnostic quantitatif et qualitatif avec cartographie des dispositifs.
- Un projet de mise en cohérence des jalonnements selon les usages.

## 7 Documents mis à disposition

Données techniques de la Ville (comptages réalisés)

Réflexions pour un aménagement et une requalification de l'avenue de la République et l'Avenue Jean Jaurès, favorisant la convivialité, le partage et les déplacements doux

Diagnostic et réflexions pour l'amélioration des déplacements piétons à Montgeron

Circulation douce – Vélo

Les informations détenues par la Ville (état d'avancement des réflexions concernant les réaménagements prévus (route de Corbeil, Avenue de la République).

Le Cadastre numérisé. La ville dispose d'un SIG sous le logiciel QGIS (Sur demande après attribution du marché)

Le projet de développement de la Commune (PLU, PADD ...)

## 8 Suivi et rendu des étapes

Le bureau d'études devra apporter à la collectivité les conseils et l'assistance nécessaires au bon déroulement de l'ensemble des phases, jusqu'à l'adoption définitive du plan de circulation et de stationnement.

La commune attend du prestataire, que celui-ci lui assure une assistance pédagogique et réglementaire tout au long de l'étude.

Pour la concertation, qui se déroulera tout au long de la mission, le titulaire assurera le pilotage, l'animation et l'organisation des réunions publiques et la présentation du plan de circulation et de stationnement de la commune. Pour cela, le bureau d'études devra réaliser des documents de présentation du projet à destination du public et réaliser le compte-rendu de chaque réunion incluant les observations du public. Après les réunions publiques, la commune pourra demander des modifications au bureau d'études.

De plus, le bureau d'études prévoira la tenue de réunions techniques et de concertation pour présenter les résultats de l'étude dans le cadre des deux dernières phases.

L'étude sera conduite par le service Urbanisme de la ville de Montgeron. Le bureau d'études assurera le suivi et le rendu selon les modalités d'organisation suivantes :

Un comité de pilotage dédié à la validation des différentes étapes du projet. Celui-ci comprendra :

- Des élus de la Ville de Montgeron,
- Des élus de la Communauté d'Agglomération
- La Directrice Générale des Services
- Le Directeur des Services Techniques
- Les services de la Ville concernés : Service Urbanisme, Services Techniques, Police Municipale
- Le cas échéant, toute personne susceptible d'apporter un éclairage sur l'ordre du jour abordé (représentant des services de l'Etat, expert, autres services de la Ville...)

En vue d'élaborer les documents techniques, un groupe de travail, source de propositions, seront mis en place. Ils seront composés :

- Du chargé de projet du service urbanisme en charge de la liaison avec le Comité de pilotage.
- Un représentant des Services Techniques
- Un représentant de la Police Municipale
- Des représentants de la Commission Circulation,
- Un représentant de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine pour la compétence Transport
- Sur invitation, les groupes de travail pourront accueillir toute personne susceptible d'apporter une assistance ou des éléments de réflexion à l'élaboration du Schéma Directeur de la Ville (concessionnaires des réseaux par exemple)

## 8.1 Réunions

Les réunions suivantes sont prévues :

<b>Phase</b>	<b>Avec le Comité de pilotage</b>	<b>Avec le Groupe de travail</b>
Analyse et diagnostic de la situation	1 réunion de démarrage de l'étude 1 réunion en fin de phase : Présentation du diagnostic	1 réunion pour organiser le planning 1 à 2 réunions diagnostic
Proposition de schémas de principe	1 réunion en fin de phase	1 à 3 réunions pour fixer les propositions de schémas de principe et la comparaison des propositions de schémas de principe.
Réalisation du Schéma directeur de circulation	1 réunion en fin de phase pour présenter le projet.	1 à 3 réunions pour élaborer le plan de circulation et de stationnement ainsi que les documents annexes
Réunions publiques	Présentation du projet en réunions publiques ou comités de quartier	

Après validation, le projet de Schéma Directeur des circulations fera l'objet d'une présentation en réunion publique. Puis, il sera présenté à délibération au Conseil Municipal. Chaque phase devra être validée et approuvée par le comité de pilotage avant de passer à l'étape suivante.

L'organisation et le secrétariat des réunions seront assurés par le bureau d'étude en lien avec le chargé de projet du service Urbanisme.

## 8.2 Rendus demandés

A la fin de chaque phase, le bureau d'études produira un rapport provisoire. La phase suivante ne pourra être engagée qu'après validation de ce rapport par la Ville de Montgeron et remise du rapport définitif.

Les rapports provisoires seront remis 5 jours, au moins, avant les réunions de présentation. Les documents provisoires seront remis, en 3 exemplaires, sur support papier couleur et informatique.

Les documents définitifs seront remis, en 5 exemplaires, sur supports « papier couleur » et informatiques.

Le bureau d'études fournira les éléments suivants :

<b>Rapports</b>	<b>Supports informatiques</b>
Rapport diagnostic	1 CD rapport diagnostic
Rapport de Proposition de schémas de principe	1 CD rapport de Proposition de schémas de principe
Documents de synthèse incluant <ul style="list-style-type: none"><li>• Schéma directeur des différents modes de déplacements</li><li>• Détermination de parcours pour chaque mode</li><li>• Réalisation d'un guide de rénovation de la voirie et des aménagements liés à la circulation à destination des services municipaux / des prestataires / des promoteurs</li></ul>	1 CD documents de synthèse

Le bureau d'études devra accompagner tous ses rapports, de cartes en couleur illustrant le diagnostic et les propositions d'aménagement au format A3 ou A0. Il précisera dans son offre les cartes qu'il compte réaliser par phase d'étude.

Tous ces documents seront remis à la Ville de Montgeron en édition couleur sur :

- supports papier en 5 exemplaires,
- supports informatiques

Le prestataire fournira les données dans les formats comptables avec le SIG de la Ville de Montgeron:

- Pour la partie cartographique (Shp, GeoConcept) avec identifiant par projet.
- Pour la partie attributaire, un classeur (csv, xls, openoffice) comportant le numéro d'identifiant de l'objet cartographique.

Le coût de l'établissement de l'ensemble des supports ainsi que toutes suggestions de frais de déplacements et de participation aux réunions de travail et des diverses présentations font partie des sujétions de l'entreprise.

## 9 Echéancier

Le titulaire est engagé sur la répartition dans le temps de chaque phase proposée dans son acte d'engagement.

Le délai maximum de l'étude ne devra toutefois pas excéder 6 mois à compter de la date de notification du marché.

Les rapports provisoires seront remis 8 jours, au moins, avant les réunions de présentation. Les documents de présentation sont transmis au chargé de projet au moins 5 jours avant la date de présentation.

Le compte-rendu sera adressé dans les 5 jours suivants la réunion.