

Marché de services

Marché MAPA

Maître de l'ouvrage :

Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Intitulé de l'opération :

**ETUDES DE DEFINITION
DES POLES URBAINS ET DES DEPLACEMENTS DOUX**

Cahier des Charges des Clauses Techniques Particulières

Mars 2009

Sommaire

- 1- Objet
- 2- Compétences
- 3- Budget
- 4- Délais
- 5- Contexte
- 6- Objectifs
- 7- Organisation - Gouvernance
- 8- Contenu

1. Objet

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT, il s'agit de réaliser une étude de prospective et de définition dans le domaine de l'urbanisme. La démarche souhaitée pour cette étude s'appuie sur les principes suivants :

1. **Prospective urbaine et définition** : organisation de 5 agglomérations (pôles urbains)
2. **Approche ascendante** : des approches spécifiques pour chacun des pôles
3. **Articulation circulations douces** : élaboration d'un schéma global intégré

2. Compétences :

Pour réaliser cette étude, le prestataire, et/ou ses éventuels cotraitants et/ou sous-traitants, devront justifier des compétences suivantes :

1. **Urbanisme,**
2. **Déplacements,** en particulier les circulations douces

Le prestataire compétent en urbanisme sera obligatoirement le mandataire.

3. Budget

Comptes tenus des attentes techniques de la part de la maîtrise d'ouvrage sur cette étude, de la charge de travail nécessaire évaluée et des moyens disponibles, les prévisions budgétaires vont **de 50.000 à 70.000 euros ht.**

4. Délais

L'étude s'organise en deux phases. Le rendu final de cette étude est attendu pour janvier 2010 dans le cadre d'un comité de pilotage. Un rendu de première phase sera attendu pour septembre 2009. Ces dates clés sont basées sur l'hypothèse que le candidat retenu sera en mesure de démarrer les travaux au plus tard à la mi-mai 2009. Il n'est pas tenu compte des fluctuations liées aux temps de décision de la maîtrise d'ouvrage. La durée totale des études est donc estimée à 6 mois opérationnels, soit deux phases de trois mois.

5. Contexte du territoire et de l'étude

a) Contexte du territoire

Le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné exerce deux compétences :

- le Schéma de Cohérence Territoriale approuvé depuis le 13 décembre 2007
- le Contrat de Développement Rhône Alpes signé depuis janvier 2009

Situation géographique : le territoire compte 46 communes, près de 80.000 habitants et de 20.000 emplois. Situé à l'Est de la métropole lyonnaise, il est délimité à l'Ouest par l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, au Nord et à l'Est par la plaine de l'Ain, la boucle du Rhône et le massif du Bugey, et au Sud par les villes de l'Isle-D'abeau, Bourgoin-Jallieu et la Tour du Pin. Il s'organise autour de 5 pôles urbains, objets de l'étude : l'agglomération pontoise, Crémieu-Villemoirieu, Montalieu-Vercieu, Morestel et Les Avenières.

Situation administrative : une seule commune est isolée. Les 45 autres communes sont regroupées en 3 Communautés de Communes. Depuis l'Ouest vers l'Est, on trouvera : la CC des Portes du Dauphiné Lyon-Satolas, la CC de l'Isle-Crémieu et la CC du Pays des Couleurs. Le territoire est également situé au nord-ouest de l'Isère, à la frontière avec les départements de l'Ain au Nord et du Rhône à l'Ouest.

Enjeux locaux pour les élus de la Boucle du Rhône en Dauphiné :

- Maîtriser l'urbanisme : après que le territoire ait connu un important développement résidentiel périurbain pendant les 30 dernières années, le SCOT approuvé vise à mieux hiérarchiser et structurer l'urbanisation et à favoriser la mixité urbaine (sociale et fonctionnelle).
- Protéger le patrimoine au sens large : cela correspond à un enjeu local, puisque le territoire présente des qualités importantes en matière de biodiversité, d'environnement, de paysage, d'agriculture et de patrimoine, qu'il s'agit de protéger et de valoriser, en particulier sur le plateau de l'Isle-Crémieu et la bordure du Rhône.
- Améliorer les déplacements en modes doux : bien que situé au cœur de la région Rhône-Alpes et à proximité de l'aéroport Saint-Exupéry et de la métropole lyonnaise, le territoire reste « orphelin » en matière de transports en commun, car très peu desservi par les infrastructures et les services, ce qui, associé à une forte pression résidentielle, conduit à maximiser l'usage de l'automobile. Les élus sont très attentifs aux possibilités de réutilisation de l'ancien chemin de fer de l'est lyonnais en vue de nouveaux usages. En reliant ce constat à celui des enjeux de loisirs et de tourisme, un autre objectif est de développer un réseau global et local de circulations douces qui puisse bénéficier aux touristes et aux habitants adapté à la structuration du territoire.
- Accueillir des entreprises : dans un territoire qui a connu jusque récemment un déclin industriel dont on voit encore les traces à travers des friches, il s'agit désormais de donner les opportunités pour un nouveau dynamisme en créant des espaces adaptés et qualitatifs pour les entreprises existantes ou à venir.

b) Contexte de l'étude

Le Syndicat est chargé des questions de prospective urbaine et de la mise en œuvre des politiques contractuelles régionales. Cela permet de superposer et de combiner la planification et la contractualisation pour plus de cohérence et d'efficacité.

Dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale, 5 pôles urbains préférentiels d'urbanisation ont été identifiés. Ces 5 pôles font l'objet de la présente étude. Dans l'objectif de stopper la diffusion de l'urbanisation dans les communes rurales à distance des emplois et services urbains, ces 5 pôles devront assurer 80% du développement urbain résidentiel de 2005 à 2020. Ces 5 pôles correspondent à 5 agglomérations réparties sur 10 communes :

- L'agglomération pontoise : 25.391 habitants¹ répartis sur 5 communes : Charvieu-Chavagneux*, Tignieu-Jamezieu*, Pont-de-Chérucy (chef lieu de canton), Chavanoz, Saint-Romain-de-Jalionas ;
- L'agglomération de Crémieu (chef-lieu de canton) et de Villemoirieu : 5.200 habitants
- L'agglomération des Avenières : 4.902 habitants
- L'agglomération de Morestel (chef lieu de canton): 3.922 habitants
- L'agglomération de Montalieu-Vercieu : 2.787 habitants

D'autres dispositions générales aux pôles urbains sont également prescrites ou prévues dans le SCOT, dont certaines sont spécifiques à chacune des agglomérations. Se reporter aux pages 15 à 17 du Document d'Orientations Générales du SCOT (www.symbord.fr).

Toutes ces communes ont des PLU en démarrage (7) ou très récemment approuvés (3). La **période est donc idéale** pour développer, en complément des PLU, des démarches de projets permettant d'amorcer et de coordonner des opérations d'urbanisme.

Le Contrat de Développement Rhône Alpes a été souhaité par les élus signataires comme un outil financier d'aide à la mise en œuvre du SCOT. Un certain nombre d'actions sont prévues, dont l'engagement d'études devant permettre de définir des projets d'urbanisme ou des projets structurants, préfigurant les phases de travaux. Se reporter aux actions 1.1 et 2.1 du CDRA (www.symbord.fr).

Le CDRA fait l'objet d'une validation de la part du Conseil Régional Rhône-Alpes, du Conseil Général de l'Isère et bien sûr du Syndicat de la Boucle du Rhône en Dauphiné.

* : les communes de Charvieu-C. et Tignieu-J. ne font pas partie du CDRA. Elles font partie du territoire global à étudier, mais ces 2 communes ne feront pas l'objet de projets.

2 communautés de communes et 3 communes isolées adhèrent à la compétence CDRA (soit 42 communes). Le territoire de l'étude concerne sur les 5 pôles cités les communes de :

- Pont-de-Chérucy, Chavanoz, Saint-Romain-de-Jalionas ;
- Crémieu et Villemoirieu
- Les Avenières
- Morestel
- Montalieu-Vercieu

Les 42 communes du CDRA sont concernées par l'étude Déplacement doux.

¹ Chiffres issus du RGP 2006 publié en 2009

6. Les objectifs généraux de l'étude

Préparer la phase opérationnelle – (Passer en mode projets)

La stratégie du SCOT repose sur les 5 pôles urbains. Le SCOT et les PLU ne suffisent pas pour encadrer et engager le développement des villes sur le plan opérationnel. Pour que ces 5 pôles puissent assumer leur rôle, des projets d'urbanisme seront élaborés en amont des procédures, opérations et travaux d'urbanisme et d'aménagement. L'objectif premier de cette étude est donc de développer un schéma global d'organisation des pôles urbains assorti d'orientations d'aménagements qui puisse se situer à l'interface entre le SCOT, les PLU et les projets d'urbanisme plus opérationnels.

Un projet pour chaque pôle

Il s'agit donc d'une démarche ascendante. Si le SCOT a identifié des pôles urbains et leur attribue des objectifs, les élus des communes qui composent ces agglomérations souhaitent aussi que leurs spécificités puissent être prises en compte et servir de base à l'établissement de leur projet. De plus, les différentes agglomérations sont à des stades différents de réflexion. A ce titre, l'autre objectif de cette étude est de déterminer sur quels éléments structurer les projets et de bien cibler localement les marges de manœuvre possibles tout en restant compatibles avec le SCOT.

Intégrer un réseau de circulations douces

Au moment où le syndicat entre dans une phase de lancement d'études (schéma de la petite enfance, schéma sur le patrimoine), il paraissait nécessaire pour les élus de relier particulièrement la question des circulations douces à celle de l'urbanisme. Si à terme un réseau complet, maillé et hiérarchisé doit être développé, celui-ci peut aussi contribuer à structurer et irriguer le territoire. L'objectif est donc de développer un schéma des circulations douces sur le territoire intégrant les projets d'agglomération. Cette réflexion est à lier au projet de véloroute Via Rhôna (le long du Rhône) et de voie verte le long du chemin de fer de l'Est Lyonnais.

Un projet partagé

Différents financeurs de l'étude, et des travaux éventuels futurs, sont donc parties prenantes. Il s'agira d'intégrer les différents enjeux, de les mettre en interrogation, en perspective, pour étudier les synergies possibles et construire un projet partagé.

Il conviendra donc d'identifier, en partenariat avec la Région et le Département, les projets prioritaires dans les 5 pôles urbains éligibles au financement du CDRA (2009-2013)

Articuler les échelles territoriales et de projet

Cf. page suivante

L'articulation des échelles dans l'étude pôles urbains et circulations douces

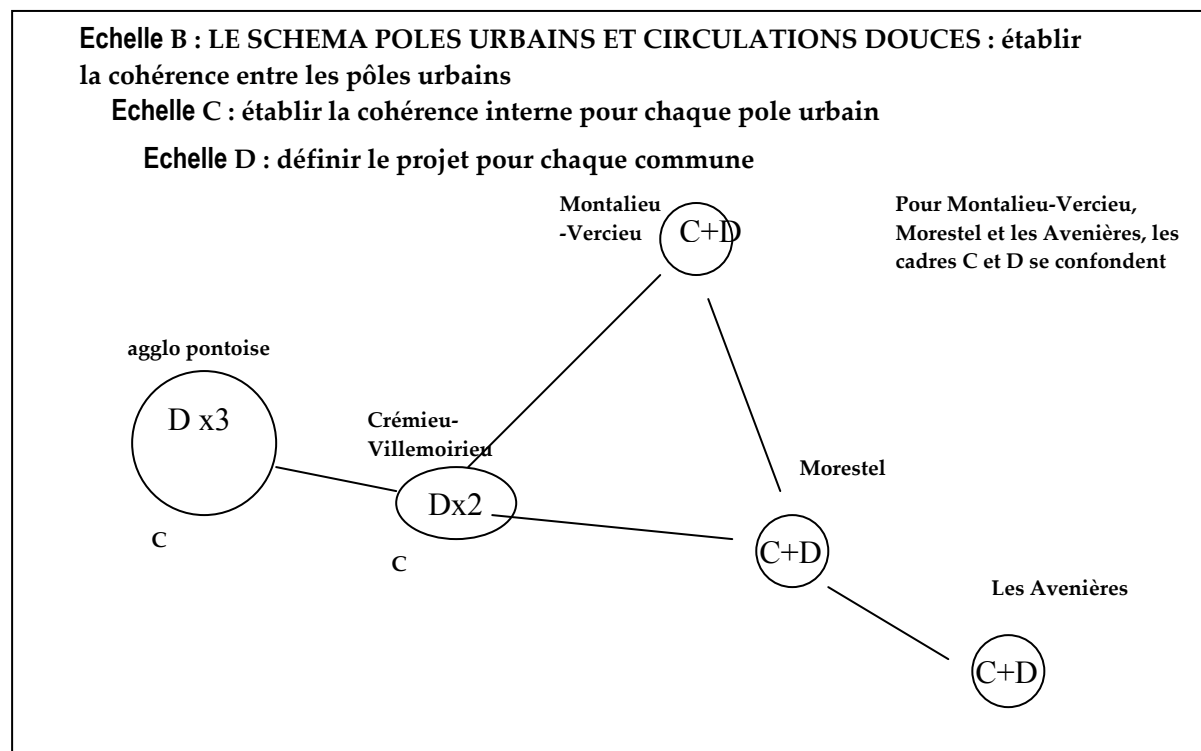
Echelle A : le SCoT

Echelle B : le schéma pôles urbains et circulations douces

Echelle C : le projet de pôle

Echelle D : le projet de commune

Echelle A : LE SCOT : une cohérence avec chaque échelle : B, C et D



7. Organisation et gouvernance de l'étude

La gouvernance de l'étude s'appuie sur 3 niveaux complémentaires

- a) le SYMBORD, maître d'ouvrage de l'étude, porteur du SCOT et du CDRA, garant de la logique territoriale à l'échelle Boucle du Rhône. Il met en place et anime le comité de pilotage de l'étude
- b) la Région Rhône-Alpes, partenaire financier du CDRA. Elle participe au comité de pilotage.
- c) Les collectivités locales (9 communes appartenant aux 5 pôles urbains), maîtres d'ouvrage des projets urbains. Un comité de pilotage spécifique est mis en place au niveau de chaque pôle.

NB : Liste des 5 pôles urbains (identifiés dans le SCOT)

- Agglomération pontoise : Pont de Chérury, Chavanoz, Saint Romain de J.
- Crémieu + Villemoirieu
- Morestel,
- Montalieu-V
- Les Avenières

Du fait de la volonté d'ascendance, des changements d'échelle nécessaires et des approches spécifiques à chaque commune, il a été décidé de procéder à des comités de pilotage décentralisé par pôle. Un comité de pilotage central aura pour tâche d'introduire l'étude sur des bases communes, et d'en assurer la conclusion en veillant à la cohérence. Chaque comité de pilotage local travaillera ensuite dans chaque agglomération en cohérence avec les besoins locaux, tout en restant dans l'esprit de la démarche globale. Chaque comité de pilotage sera présidé par un élu désigné. Les services du syndicat resteront garants de la cohérence entre les échelles.

Les candidats prendront en compte cette volonté pour formuler des propositions d'organisation et des méthodes adaptées.

8. Contenu de l'étude : 2 volets distincts mais complémentaires

a- **Une étude "Pôles urbains"**, composée d'un cahier global stratégique déclinant la mise en œuvre des orientations du SCOT au niveau de l'ensemble des pôles assorti d'un schéma d'ensemble (1/50.000) ; et de 5 cahiers, un pour chacun des pôles, déclinant le projet et la stratégie de mise en œuvre des projets dans chaque pôle, assorti d'un schéma d'ensemble (1/5000). Les éléments de diagnostic seront regroupés dans un dossier à part. L'étude contiendra en outre :

- une analyse du potentiel des communes au regard de leurs besoins et de ceux issus du SCOT, la définition des enjeux, des marges de manœuvre, et la hiérarchisation des priorités
- la définition d'une pré-programmation spatialisée pour chacun des 5 pôles urbains éligible au financement du CDRA
- pour chacun des pôles, différentes hypothèses pourront être étudiées selon les cas.

b- **Un schéma "Circulations douces"**, contenant d'une part le diagnostic identifiant tous les éléments nécessaires : contraintes de la pratique des circulations douces du point de vue de l'utilisateur, responsabilités, sécurité ; les différentes typologies de voies possibles, les points d'intérêt à relier, hiérarchisés (importance et flux attendu) et classés par spécificités (usage local, régional, national, usage loisir, touristique, sportif, découverte), les difficultés à prendre en compte (obstacles, franchissements, difficultés foncières) ; et d'autre part le schéma proprement dit contenant : l'identification des tronçons à l'échelle globale puis au 1/5000.

Un minimum d'alternatives sera recherché en fonction des contraintes. Il est souhaité en outre :

- un maillage relativement dense entre les villages,
- une forte articulation du réseau avec les espaces d'emplois et résidentiels, mais aussi avec les autres infrastructures de transports (notamment la Via Rhône),
- et une hiérarchisation claire du réseau selon la nature et les raisons d'être des tronçons.

La complémentarité sera recherchée avec d'autres actions du CDRA :

- la réflexion globale sur les déplacements et les transports (action 6-1 AOTU)
- les projets de voie verte et de véloroute (Via Rhôna) (action 5-1)

Le schéma des circulations douces devra :

- Identifier les itinéraires et infrastructures existantes de circulations douces en s'appuyant d'abord sur les documents officiels et ensuite sur le terrain
- Réaliser un document de synthèse qui permettra de remettre à plat les itinéraires existants ou réalisés, et e qui reste à mettre en œuvre
- Ce document sera mis en correspondance avec la trame urbaine et paysagère existante ou à compléter (projets des pôles urbains)
- Tracer des fuseaux fonciers qui serviront de base à l'établissement de plans d'actions fonciers ou de plans d'opérations d'aménagement
- Etablir un calendrier sommaire et prévisionnel des délais de réalisation reliés aux grandes masses de dépenses (foncier, étude, travaux, gestion)

Le volet Déplacement doux devra intégrer la politique régionale de soutien au développement des modes doux sur ces 4 axes d'intervention :

- 1- Développer le vélo
- 2- Encourager les projets innovants
- 3- Favoriser les modes doux dans les villes moyennes
- 4- Développer les véhicules individuels électriques

NB1 : Le contenu de l'étude devra être validé par l'ensemble des partenaires :

- 1- le maître d'ouvrage de l'étude, porteur du SCOT et du CDRA : le SYMBORD
- 2- les financeurs : Région et Département
- 3- les maîtres d'ouvrage des travaux d'aménagement : les 9 communes et les 2 EPCI

NB2 : L'étude pourra déboucher sur des études pré-opérationnelles menées par les collectivités MO des travaux.

c) les fondements des projets

Les candidats devront prendre en compte le fait que les communes sont à des stades différents de réflexion. Certaines communes n'ont pas encore développé leur projet, d'autres ont des idées générales qu'il s'agit de tester et d'approfondir, d'autres ont des idées très précises. Les candidats devront être capables d'interroger, de mettre en perspective, de planifier, de programmer, de tester des hypothèses d'organisation urbaine au sein de chaque pôle urbain. **Une véritable dialectique entre SCOT et projet local est demandée** (voir le schéma d'articulation des échelles : ABCD)

L'objectif majeur est bien de déterminer comment les communes peuvent s'organiser en termes d'urbanisme et de stratégie pour permettre la mise en œuvre du SCOT tout en réalisant leurs projets. La coopération et les cohérences possibles entre pôles et communes restent également un sujet central.

Il est rappelé que le SCOT est approuvé sur notre territoire, que les PLU des communes concernées sont pour la plupart en phase de démarrage. Le schéma Pôle urbains doit permettre d'articuler SCOT, PLU et projets.

Dans cette logique, les candidats devront garder à l'esprit un certain nombre d'objectifs généraux dont il s'agira d'étudier les possibilités de réalisation locale :

- La préservation, la mise en valeur et le maintien voir l'amélioration des capacités d'évolution des espaces agricoles et naturels
- L'économie d'espace, la compacité et des densités urbaines respectant SCOT et l'identité des communes
- Les formes d'organisation, d'urbanisme et d'architecture permettant des adaptations et des transformations ultérieures tenant compte de l'existant et préservant/réutilisant le patrimoine urbain et architectural.
- La mixité des usages et des fonctions urbaines
- La mixité sociale et la recherche d'un équilibre social de l'habitat

- La qualité des espaces publics
- Replacer l'espace urbain des pôles à développer, renouveler, requalifier dans la trame paysagère et fonctionnelle du territoire local et à grande échelle
- On s'inspirera des démarches et méthodes de l'urbanisme durable (éco-quartiers, Approche Environnementale de l'Urbanisme) en cherchant à les adapter

d) Exemple de méthodologie souhaitée

Les élus du territoire souhaitent une démarche innovante qui puisse s'adapter à la spécificité de la présente commande et du territoire.

Le texte ci-dessous n'est qu'une illustration du type de cheminement possible en vue d'arriver au résultat souhaité exprimé dans les objectifs de l'étude. Il est à mettre en relation avec l'organigramme **d'articulation des échelles ABCD**, ci-avant. Les candidats pourront s'inspirer de cette méthode ou en proposer une autre, en argumentant les choix effectués, notamment avec l'appui d'organigrammes.

- Reformulation et hiérarchisation des objectifs des politiques locales en matière d'urbanisme au niveau de la Région, du Département, du SCOT et des communes composant les agglomérations « pôles urbains ».
- Identification des sites stratégiques potentiels pour des opérations d'urbanisme significatives dans les pôles urbains, mesure du potentiel foncier, de l'intensité et des différents types de contraintes (technique, financière, environnementale, qualité patrimoniale, etc.).
- Identification, caractérisation et hiérarchisation des besoins et des problèmes d'urbanisme spécifique à chaque pôle urbain, et à chaque commune au sein de son pôle urbain. Les problèmes des communes ne seront jamais dissociés de leur pôle urbain, et inversement.
- Identification des projets et sujets sur lesquels une coopération des communes est souhaitable au sein de chaque pôle, et dans quelles conditions, et de même entre les pôles urbains à l'échelle du syndicat. Définition de l'intérêt commun pôle par pôle et au niveau global du syndicat.
- Proposer des réponses pour coordonner et optimiser la mise en œuvre du SCOT et la réalisation des projets locaux par la définition d'un schéma d'organisation global des pôles urbains (orientations d'aménagements) à décliner pôle par pôle puis commune par commune sur la base d'orientations partagées.
- Définir des orientations et des périmètres de projet pôle par pôle, puis commune par commune, en déclinant différents scénarios lorsque cela semble adapté et nécessaire. Identifier le foncier concerné à maîtriser.
- Identification des acteurs et des effets de leviers possibles à mobiliser pour permettre la mise en œuvre des projets d'agglomération.
- Recherche des modes opératoires les plus pertinents, rechercher les lignes directrices de stratégies possibles et évaluer sommairement les partenariats nécessaires à envisager, notamment d'un point de vue financier.
- Proposition d'exemples pédagogiques pour la morphologie urbaine, le traitement des sites (contact ville-campagne, ville/forêt...)...