

**C.C.T.P. CAHIER DES CLAUSES
TECHNIQUES PARTICULIERES
n° 001/09**

Marché passé selon la procédure adaptée conformément à l'article 28 du
Code de Marchés Publics

**OBJET DU MARCHÉ : MARCHÉ DE PRESTATIONS
INTELLECTUELLES**

ETUDE SUR L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET DE L'OFFRE DE
TRANSPORT A L'ECHELLE DU PAYS DE HAUTE-PROVENCE EN VUE
D'AMELIORER LES SERVICES A LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE.

POUVOIR ADJUDICATEUR :

**Pays de Haute- Provence
Le Grand Carré
13 Bd des Martyrs – BP 41
04301 Forcalquier cdx
Tel : 04 92 75 23 96
Mel : francois.cabel@paysdehauteprovence.com**

Date et heure limite de réception des offres : 25/09/09 à 17h00

1. CONTEXTE

Sur le Pays de Haute-Provence, la voiture est le moyen privilégié pour les déplacements quotidiens domicile-travail ou pour rejoindre la ville centre, Manosque, qui concentre la majorité des services à la population. Les transports en commun sont principalement utilisés par les habitants qui ne conduisent pas ou plus : les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les personnes qui n'ont pas de voiture pour des raisons sociales ou culturelles, les personnes handicapées. Cette suprématie absolue de la voiture se constate aussi en ville sur de courtes distances.

Ce constat bien banal interpelle les acteurs du développement confrontés à de nouveaux défis susceptibles de modifier considérablement nos modes de vie : le vieillissement de la population d'une part et le coût croissant de l'énergie d'autre part. Il est amplifié en milieu rural compte tenu de l'importance de l'économie résidentielle, de l'étalement urbain et de la dispersion de l'habitat.

Dans la zone d'emploi de Manosque, par exemple, et en ne retenant que les emplois privés, 63% des salariés travaillent dans une autre commune que celle où ils résident. Ce taux est très supérieur à la moyenne régionale. 32% quittent leur commune de résidence mais restent dans leur zone d'emploi et 27% quittent cette dernière pour aller dans une autre zone d'emploi de la région, Aix-en-Provence et Digne notamment.

A court et moyen termes, il est peu probable que les besoins en déplacements se réduisent. Il est donc essentiel de **promouvoir des modes de développement visant à limiter l'usage de la voiture** et à conforter celui des transports collectifs (autocars, co-voiturage, taxis collectifs...) ou d'autres modes doux comme la marche à pied ou l'usage du vélo.

2. OBJECTIFS DE LA MISSION

A partir d'un diagnostic de l'offre de transport existante sur le territoire, de l'évaluation de la demande et des usages et de l'expertise d'actions mises en œuvre sur des territoires comparables, le bureau d'études devra proposer un plan de déplacement opérationnel à l'échelle du Pays de Haute-Provence avec pour objectifs :

- l'amélioration des services existants,
- l'adéquation de l'offre aux usages et aux attentes de la population.

Tout au long de la mission, le bureau d'études veillera à mobiliser les élus, les partenaires institutionnels et les acteurs locaux sur les problématiques et les enjeux relatifs à la mobilité sur le territoire.

En outre, il s'assurera que les préconisations formulées dans le plan de déplacement de Pays sont cohérentes avec les politiques des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et réalistes dans leur mise en œuvre opérationnelle.

CCTP – MAPA

« Etude sur les services à la mobilité à l'échelle du Pays de Haute-Provence »

Août 2009

2/8

3. PERIMETRE DE L'ETUDE

L'étude concerne tout à la fois les transports internes au territoire du Pays de Haute-Provence et les transports externes vers les territoires voisins : Digne, Sisteron, CEA de Cadarache, ITER, Aix-en-Provence, Marseille, aéroport de Marseille-Provence, gare TGV d'Aix-en-Provence...

Le Pays de Haute-Provence rassemble 46 communes (6 communautés de communes) et compte près de 70 000 habitants, soit plus de 40 % de la population du département des Alpes de Haute-Provence.

Il se caractérise par des dynamiques territoriales contrastées entre le Val de Durance aggloméré et des secteurs ruraux d'arrière pays (canton de Banon, Val de Rancure...).

Une ligne de chemin de fer traverse le territoire du nord au sud (2 gares opérationnelles : Manosque et La Brillanne).



N.B. : Les communes d'Esparron-de-Verdon et d'Allemagne en Provence qui n'apparaissent pas sur la carte ci-dessus ont intégré la CCLDV en cours d'année 2009 ; de même que les communes de Valensole et Brunet qui apparaissent comme « communes isolées ».

CCTP – MAPA

« Etude sur les services à la mobilité à l'échelle du Pays de Haute-Provence »

Août 2009

3/8

4. DESCRIPTION DES PRESTATIONS

4.1 - Recensement de l'offre de transports sur le territoire

La première étape est celle de l'analyse de la situation actuelle en terme d'offre.

Le prestataire réalisera un état des lieux précis et rigoureux permettant de nourrir une réflexion prospective sur les questions de mobilité et de déplacement.

Ce travail devra notamment :

- analyser l'offre de transports en commun et notamment le schéma départemental des transports, l'offre régionale TER et LER, les réseaux d'autocars, les transports scolaires, les transports d'entreprise : horaires (fréquences, amplitudes, saisonnalité, correspondances), qualité du service (ponctualité, confort, lisibilité), fréquentation du service, politique tarifaire, information...,
- repérer les initiatives portées par des associations ou des communes alternatives à l'usage de la voiture individuelle : co-voiturage, transports à la demande, taxis collectifs, transport des jeunes, des personnes âgées...,
- proposer et mettre en forme un guide d'information pratique des services de transport existants à destination des usagers.

Toutes les analyses et données doivent être accompagnées de graphiques et de représentations cartographiques, facilitant la lisibilité des documents transmis.

4.2 Diagnostic des besoins de déplacement et des attentes de la population

La seconde étape est celle de l'analyse de la situation actuelle en terme de demande.

Le prestataire devra identifier les principaux pôles générateurs de déplacements internes et externes au territoire : zones d'habitat, établissements d'enseignement et de formation, zones d'emploi permanent (dont CEA et ITER à Cadarache), saisonnier, zones marchandes, administrations, hôpitaux et cliniques, gare TER et TGV, universités, zones touristiques et de loisirs (permanents, saisonniers)...

Il proposera également une méthodologie participative permettant d'identifier la demande de transport et les besoins de déplacements :

- selon différentes échelles géographiques de déplacements (régionale, départementale, locale) ;

- selon les principales caractéristiques suivantes : périodicité (horaire, quotidienne, hebdomadaire, ponctuelle, régulière), motif des déplacements (travail, études, loisirs, achats...), spécificité (saisonnalité, transit)....

Le bureau d'étude exposera la méthodologie qu'il compte employer pour impliquer de façon active la population au cours de cette étape.

A titre d'exemple, le prestataire pourra recourir à des enquêtes de terrain auprès des différents publics : usagers, habitants, élus, membres du conseil de développement du Pays, missions locales, associations...

La réalisation de ce diagnostic pourra également conduire à la mise en place d'un « comité d'usagers ». Son objectif sera de faire réagir des personnes ressources et/ou volontaires aux résultats de l'état des lieux (offre de transports et besoins de déplacement) afin qu'ils puissent donner de la « chair » à ses constats, des exemples concrets qui nuancent et précisent les analyses.

Le travail réalisé devra fournir une vision globale de l'organisation des déplacements afin de dégager les principaux enjeux de transport sur le territoire.

Outre la méthodologie exposée par le prestataire, cette partie de l'étude s'appuiera sur :

- les données INSEE qui permettent de quantifier les déplacements domicile-travail et domicile-études et de mesurer l'attraction commerciale et en services des communes,
- l'enquête ménage menée par le Conseil Régional PACA (en cours de réalisation) qui concerne les communes du Val de Durance (périmètre du SCOT de Manosque) ; les résultats disponibles à la fin de l'année 2009 permettront de mieux cerner les usages sur l'ensemble des communes du SCOT,
- l'enquête de circulation menée par le Syndicat Mixte d'Etude et de Programmation de la région de Manosque (SMEPRM) à l'échelle du SCOT. Les résultats de cette enquête seront disponibles à la fin de l'année 2009.

La comparaison entre l'offre et la demande devra permettre de relever les insuffisances du système actuel. Sans préjuger des conclusions possibles, certaines dimensions peuvent être évoquées :

- cheminements à enjeux mal desservis par les transports collectifs,
- correspondances mal assurées entre modes de transport,
- insuffisances des relations ferroviaires,
- information dispersée sur l'offre disponible,
- manque d'aménagements favorisant les modes doux de déplacements (pistes cyclables, aménagements urbains..).

Toutes les analyses et données doivent être accompagnées de graphiques et de représentations cartographiques, facilitant la lisibilité des documents transmis.

4.3 - Elaboration d'un plan d'action (Plan Local de Déplacement)

La troisième étape est celle des préconisations visant à améliorer les services de déplacement à la population.

Le bureau d'études devra proposer un plan d'action détaillé (identification des Maîtres d'Ouvrage, étapes de la mise en œuvre, chiffrage budgétaire, indicateurs d'évaluation...) en hiérarchisant les préconisations au regard des niveaux d'intervention concernés (communes, communautés de communes, conseil général, conseil régional, S.N.C.F...), des contraintes budgétaires et des financements mobilisables, des orientations définies par le Comité de pilotage.

Pour étayer sa proposition, il recherchera des solutions mises en œuvre sur des territoires ruraux comparables et vérifiera leur adaptabilité au territoire du Pays de Haute-Provence. Il prendra également en compte la nécessité de développer les mobilités douces.

Cette dernière partie de la démarche doit aboutir à des propositions concrètes pour améliorer la fluidité des déplacements, permettre à tous l'accès aux services, faciliter les déplacements domicile-travail et, de ce fait, améliorer les conditions de vie des habitants et la dynamique économique du territoire. Parmi ces propositions, quelques résultats sont attendus :

- inciter les employeurs publics et privés à réaliser des plans de déplacements (d'entreprise, d'administration, de zones d'activité..),
- organiser le co-voiturage et les taxis collectifs,
- modifier l'offre actuelle de transport en commun, cars et transport ferroviaire (lignes, fréquences, coûts),
- réaliser des pistes cyclables et des cheminements piétonniers,
- assurer une bonne information des usagers,
- ...

5. INFORMATIONS A PRENDRE EN CONSIDERATION

- Schéma régional des Transports
- Schéma régional des véloroutes et voies vertes
- Schéma départemental de transports des Alpes de Haute Provence

CCTP – MAPA

« Etude sur les services à la mobilité à l'échelle du Pays de Haute-Provence »

Août 2009

6/8

- Étude du Conseil de Développement pour l'expérimentation d'une ligne de Transport à la Demande entre Forcalquier et La Brillanne
- Étude du Conseil de Développement sur les Services aux Publics du Pays de Haute Provence
- Charte du Pays et contrats du Pays de Haute Provence (Convention Etat, contrat Région PACA).
- SUD INSEE l'essentiel n°108 : « Plus de la moitié des salariés travaillent dans une commune distincte de celle où ils résident »

En cours

- Enquête ménage de la Région PACA (service Mobilité en Région)
- Enquête de circulation à l'échelle des communes du SCOT de Manosque (Syndicat Mixte d'Etude et de Programmation de la Région de Manosque)

6. MODALITES DE REALISATION

6.1 - Restitution/débats

Un comité de pilotage réunissant des élus du Pays de Haute-Provence, des membres de son Conseil de Développement (société civile), des représentants des AOT et des partenaires institutionnels sera constitué.

Son rôle sera de valider chaque étape du déroulement de l'étude et de réorienter les axes de travail le cas échéant. Des phases de restitutions intermédiaires seront prévues à cet effet au cours de la mission.

Le bureau d'études prévoira également un ou plusieurs temps de restitution élargie ou de débat public (type assises, colloque...), la dimension « sensibilisation et changement des comportements » étant un enjeu tout aussi important que l'amélioration des services existants ou le développement de nouveaux services à la mobilité.

6.2 – Articulation avec d'autres travaux en cours

L'étude réalisée devra en outre prendre en considération les résultats de l'étude de circulation et les travaux sur le schéma directeur routier réalisés à l'échelle du SCOT de Manosque.

Les échanges d'informations entre prestataires chargés de la réalisation des différentes études seront facilités par le Pays de Haute-Provence et le SMEPR de Manosque. Une articulation entre les missions confiées par le Pays d'une part et par le SMEPR d'autre part est par conséquent prévue.

CCTP – MAPA

« Etude sur les services à la mobilité à l'échelle du Pays de Haute-Provence »

Août 2009

7/8

6.3 – Echancier de réalisation

Le prestataire devra fournir un échancier de réalisation de la mission qu'il détaillera en fonction des différentes étapes exposées dans son offre, ainsi qu'en fonction du calendrier prévisionnel tel que défini ci-après.

Il mentionnera en particulier la nature et les dates de remise des livrables produits à chaque étape (rapports intermédiaires, diagnostic cartographié, fiches-projets, plan de déplacement...).

Calendrier prévisionnel :

- Lancement de la consultation : 25 août 2009
- Date limite de remise des offres : 25 septembre 2009
- Choix du prestataire : 25 octobre 2009
- Notification et lancement de l'étude : début novembre 2009
- Validation 1ère étape de l'étude : Fin janvier 2010
- Validation 2ème étape de l'étude : Fin mars 2010
- Validation 3^{ème} étape de l'étude : Fin juin 2010
- Remise du rapport final : Fin juillet 2010