



CONVENTION RELATIVE A L'EXECUTION DE L'ETUDE SUR LE PARTAGE TEMPOREL DE LA VOIRIE

ENTRE LES SOUSSIGNES :

L'Etat (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, en charges des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM)), représenté par Monsieur Rémi CARON, Préfet de la Région Haute-Normandie,

La Communauté d'Agglomération de Rouen, Elbeuf, Austreberthe (CREA), représentée par Monsieur Laurent FABIUS, son Président, ci-après dénommée " la CREA ",

La ville de Rouen, représentée par Madame Valérie FOURNEYRON, Députée-Maire, ci-après dénommée « la ville »,

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties, en ce qui concerne les modalités techniques et financières de réalisation de l'étude partenariale relative au partage temporel de la voirie

ARTICLE 2 – CONTEXTE DU PROJET

Le secteur des transports est responsable de plus de 25% des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces émissions sont particulièrement portées par le mode routier. Pour le secteur des transports en milieu urbain, la lutte contre les gaz à effet de serre et les pollutions locales passe entre autres par une amélioration de l'offre et de la demande en transports collectifs et en modes doux. Afin de disposer d'une qualité de service capable d'attirer une clientèle non captive, de nombreux systèmes de transports en commun en site propre continuent de voir le jour en France, qu'ils soient sous la forme de tramway ou de bus. Par ailleurs, pour les bus, la mise en site propre permet d'améliorer la vitesse commerciale et donc de diminuer les coûts d'exploitation.

Cependant, les porteurs de projet de transport en commun en site propre (TCSP) rencontrent fréquemment de fortes oppositions à la fois des riverains attachés aux capacités de stationnement de leur quartier et également des commerçants craignant de connaître une moindre fréquentation et donc une baisse de leur chiffre d'affaires.

Par ailleurs, les PLU restreignent de plus en plus les places de stationnement à créer sur les parcelles desservies par les axes structurants de transport en commun afin justement de promouvoir l'utilisation de ces modes de transport lourd ce qui augmente la pression du stationnement sur voirie si les conditions d'un bon report modal ne sont pas remplies.

Les centre-villes ne sont pas nécessairement les seuls quartiers où la pression du stationnement peut être forte. En effet, certains quartiers périphériques des hypercentres urbains peuvent présenter des typologies urbaines (rues ouvrières) où le stationnement sur voirie est le seul possible.

La congestion des voies urbaines et les besoins en stationnement ne sont pas les mêmes quelle que soit l'heure du jour. Afin d'optimiser les espaces publics de circulation et dans l'optique d'un meilleur partage modal de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture, l'étude se propose notamment d'explorer les conditions d'un partage temporel de la voirie entre un site propre pour les bus (partagé ou non avec les vélos) et une offre de stationnement payant et/ou résidentiel.

ARTICLE 3 – CARACTERISTIQUES DE L'ETUDE

L'étude vise à tester la possibilité de mettre en place une voirie qui accueillerait, suivant des plages horaires à définir, du stationnement ou une voie affectée spécifiquement pour les transports publics. Elle s'attachera premièrement à faire un retour d'expérience des pays ayant déjà mis en place un tel système, deuxièmement à vérifier les possibilités réglementaires dans le droit français pour la mise en œuvre d'un tel système et enfin elle devra, sur un cas concret d'une rue de la ville de Rouen où il y a un projet de TCSP inscrit au schéma de cohérence territorial (SCOT) et au plan de déplacements urbains (PDU), poser les conditions de son expérimentation.

ARTICLE 4 – MAITRISE D'OUVRAGE DE L'ETUDE

Le MEEDDM, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Haute-Normandie (DREAL H-N), assure la maîtrise d'ouvrage des études sur le partage temporel de la voirie. Au sein de la DREAL H-N, le Service Déplacements Transports Multimodaux et Infrastructures (SDTMI), aura pour mission de conduire cette étude, il se chargera de lancer la consultation, de suivre, et de gérer administrativement le marché qui sera préalablement notifié par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 5 – COUT ESTIMATIF DE L'ETUDE

Le coût indicatif prévisionnel de l'étude est estimé à :

40 000 €TTC.

ARTICLE 6 – REGLES DE FINANCEMENT

6.1. État

L'Etat s'engage à participer au projet à hauteur de 50% du montant global et forfaitaire de l'étude et se chargera de payer les révisions de prix nécessaires. Le montant total payé par l'Etat ne pourra dépasser 20 000€ TTC .

La totalité des sommes prévues dans le cadre du marché sera engagée par l'Etat.

6.2. CREA

La CREA s'engage à participer à hauteur de 25% du montant global et forfaitaire de l'étude dans la limite de 10 000€ TTC.

6.3. Ville

La ville de Rouen s'engage à participer à hauteur de 25% du montant global et forfaitaire de l'étude dans la limite de 10 000€ TTC.

ARTICLE 7 – MODALITES DE VERSEMENT

7.1. CREA

La CREA versera 100% de sa participation financière à l'Etat à la notification au titulaire de l'ordre de démarrage des prestations de l'étude.

7.2. Ville

La ville versera 100% de sa participation financière à l'Etat à la notification au titulaire de l'ordre de démarrage des prestations de l'étude.

ARTICLE 8 – CALENDRIER PREVISIONNEL D'EXECUTION DE L'ETUDE

L'étude devrait débuter durant le dernier trimestre 2010 et s'achever au cours du deuxième trimestre 2011.

ARTICLE 9 – DELAIS D'EXECUTION DE L'ETUDE

L'étude devra en tout état de cause être terminée dans un délai de un an à compter de la date de signature de la présente convention. Aucune demande de paiement ne pourra intervenir après expiration de ce délai.

ARTICLE 10 – SUIVI DE L'ETUDE

Le comité de pilotage de suivi et de validation des études, présidé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage, sera constitué de un ou plusieurs représentant(s) :

- de l'Etat
- de la CREA
- de la ville de Rouen

Le CETE Normandie-Centre participera en tant qu'expert et conseiller technique.

Il se réunira pour valider les éléments de mission de l'étude.

ARTICLE 11 – MODALITES DE REVISION DE LA PRESENTE CONVENTION

Dans le cas où une des parties serait dans l'impossibilité de respecter ses engagements financiers, il est prévu que la présente convention sera modifiée par avenant afin d'adapter son contenu après accord entre les signataires.

En cas de changement substantiel du programme, de modification des objectifs décrits à l'article 3 ou de révision des estimations financières, la présente convention sera modifiée par avenant.

Faute d'accord entre les parties dans un délai de trois mois suivant le constat de non-respect des termes de la présente convention, celle-ci sera résiliée de plein droit, les partenaires financiers restant redevables des sommes nécessaires à l'achèvement des opérations en cours de réalisation à cette date.

ARTICLE 12 – COMMUNICATION DES DONNEES

Les partenaires s'engagent à partager l'ensemble des données utiles à la mise en œuvre de l'étude et à participer activement aux démarches d'analyse de la prestation.

ARTICLE 13 – EFFET ET DUREE

La présente convention prendra effet à compter de sa date de notification par le représentant du maître d'ouvrage des études à l'ensemble des partenaires et expire à la réception globale des prestations d'études et après règlement du solde.

ARTICLE 14 – JURIDICTION EN CAS DE LITIGE

En cas de contestation dans l'exécution de la présente convention, et à défaut d'accord amiable entre les parties, le différend sera porté devant la juridiction compétente en la matière.

Fait à Rouen, le

2010

Pour l'Etat, Le Préfet de Région Haute-Normandie, Rémi CARON	Pour la CREA, Le Vice-Président chargé de l'exploitation du réseau de transports en commun,, Yvon ROBERT
Pour la ville de Rouen, La Députée-maire, Valérie FOURNEYRON	