



CAHIER DES CHARGES

CONTEXTE

Dans un objectif de confortement et développement économique de son territoire, la commune de Groix s'engage dans un programme d'amélioration des structures d'accueil sur son territoire. Ce programme sera présenté aux financements du programme « Contrat d'attractivité touristique » du Département du Morbihan.

L'un des axes du schéma de développement du tourisme durable de l'île de Groix s'appuie sur l'amélioration de la mobilité et en particulier des mobilités douces.

Par sa taille, sa configuration topographique et la centralité commerciale située dans le bourg, l'île de Groix est un territoire propice aux déplacements piétons et cyclistes, qu'ils soient quotidiens pour ses habitants et touristes mais aussi de détente pour la randonnée et balades à vélo

La commune souhaite accompagner le développement de ces usages alternatifs à la voiture individuelle en offrant des voies sécurisées, des itinéraires dédiés, des points de connexions intermodales, des aires de pause, une orientation pratique et confortable pour tous.

L'objectif est d'aboutir à des boucles de mobilités permettant autant les déplacements d'un point à un autre que les promenades de découvertes de l'île.

Le projet s'inscrit en effet dans le cadre d'une politique intégrée du tourisme : les aménagements doivent concourir autant à l'amélioration du quotidien des habitants qu'au confort de visite du territoire, facteur de développement touristique.

Que ce soit pour les habitants ou les visiteurs, certains parcours seront spécifiquement pensés comme sécurisés pour les familles, personnes à mobilité réduite, enfants, d'autres pourront être dédiés à des pratiques sportives.

Il s'agit de **proposer une trame structurante et maillante sur le territoire** :

- structurante le long de quelques axes principaux pour permettre les déplacements courants à vélo ou à pied du bourg vers les sites les plus fréquentés, les plages, Locmaria, et l'ouest de l'île.
- maillante pour multiplier les possibilités de découverte du territoire et d'utilisation des modes de déplacement entre aires ou points d'arrêts, services, et pôles d'intérêt (sites, plages, ...)

L'étude se basera sur les itinéraires PR et sentier côtier, les chemins ruraux, les voies rurales, mais pourra également proposer la réouverture de chemins en s'appuyant sur le cadastre ancien.

En outre, le réseau devra permettre des connexions avec les traverses des villages, chemins de brouette, ruelles, ...

Intégration des aménagements sur le territoire – Espaces naturels remarquables La majeure partie de l'île est couverte par la protection Natura 2000, les espaces naturels et les paysages sont l'un des atouts du territoire.

Les aménagements des itinéraires, pistes cyclables et autres éléments d'aménagements, devront être pensés comme des éléments de paysages, et en ce sens, les études préalables devront comprendre une

dimension environnementale et paysagère s'appuyant sur la nombreuse littérature produite sur le territoire, dont :

- Études issues des travaux Natura 2000 disponibles sur le site <http://groix.n2000.fr> et auprès des chargées de mission Natura 2000 (coordonnées sur le site) dont [cartographie des espaces agro-naturels](#) et [cartographie des habitats naturels terrestres de Lorient agglomération](#)
- les cartographies du portail [Bretagne Environnement](#)
- l'étude paysagère menée par Lorient agglomération – extrait en annexe du cahier des charges

Les travaux menés dans le cadre de la révision du [SCOT du Pays de Lorient](#).

PRÉSENTATION DE L'ACTION :

UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE BOUCLES DE MOBILITÉS GLOBAL ET COHÉRENT

Objectifs :

- Faciliter la mise en place d'un réseau cyclable sur le territoire, sécurisé, et qui puisse accueillir une clientèle familiale
- Faciliter la mise en place d'un réseau de boucles de découvertes du territoire par les mobilités douces, notamment vers les lieux touristiques (plages, V.V.F., campings...)
- Répondre à la demande de la clientèle touristique mais aussi à destination de la population locale pour ses déplacements quotidiens
- Proposer une offre permettant des usages sportifs du territoire
- Sécuriser les pratiques existantes
- Proposer une offre permettant de faire découvrir et valoriser le patrimoine local (bâti, culturel, naturel et paysager)

Résultats attendus

- continuité des déplacements doux sécurisés
- articulation des itinéraires piétons et des itinéraires cycles
- intégration des arrêts de bus dans le réseau
- articulation itinéraires de randonnée et cheminements intra-villages
- offre d'itinéraires de pratiques spécifiques : VTT , running, trail
- desserte des sites touristiques du territoire par les déplacements doux
- disposer d'un vocabulaire d'aménagement simple adapté au territoire : revêtement éventuel, mobilier éventuel, signalétique sol et aérienne
- offre d'un ou de plusieurs itinéraires accessibles aux personnes à mobilité réduite, et éventuellement à tout handicap

Lot 1 – Définition de boucles à partir d'un schéma de principe

1. Définir un schéma de principe

À partir des différents éléments du diagnostic (atouts, faiblesses...) et en ayant positionné l'orientation du projet, le bureau d'étude sera en mesure de proposer un schéma de principe du réseau.

Ce schéma guidera la phase suivante de détermination précise des itinéraires et de mise en place des aires de services associés. Le schéma de principe fait ressortir de façon simplifiée et schématique les boucles et axes intéressants desservant des lieux générateurs de tourisme, services et loisirs, qui auront été recensés préalablement.

Les tracés des liaisons figurées sur le schéma de principe sont théoriques et ne présagent pas des itinéraires définitifs : une reconnaissance terrain approfondie est nécessaire.

2. Relever les opportunités de cheminements

Il sera nécessaire de rechercher le régime de propriété des chemins : beaucoup sont communaux mais un certain nombre peuvent être privés ou avoir été privatisés de façon irrégulière.

Dans un 2ème temps, il sera nécessaire d'évaluer la compatibilité du chemin tel qu'existant ou après aménagement/ modification du revêtement avec les pratiques envisagées :

- avec des pratiques existantes ou proposées dans le schéma de principe, randonnée pédestre et équestre notamment
- en veillant à ne pas générer de flux automobile supplémentaire en cas d'aménagement envisagé sur telle ou telle portion de l'itinéraire
- en relevant et évaluant les contraintes de franchissement des itinéraires

3. Repérer les « pôles » touristiques et de services attractifs pour la promenade et/ou la randonnée

La motivation première des pratiquants de la promenade/randonnée dans un but de loisirs ou de tourisme reste l'agrément des parcours et la découverte de sites ou paysages.

L'autre motivation très présente sur l'île est le déplacement pour la vie quotidienne : travail, courses, école, ...

Les sites de service et les services principaux servent de base pour composer les points d'ancrage de circuits reliant ces sites les uns aux autres. Selon leur distance, leur niveau de difficulté, leur proximité des sites touristiques et de services, ... ces circuits seront à destination soit des touristes séjournant sur le territoire, des excursionnistes à la journée ou des résidents.

4. Identifier et cartographier les tracés des itinéraires en croisant les données relevées précédemment et à partir du schéma de principe approuvé par l'équipe municipale, il s'agit de dessiner précisément des itinéraires de mobilité.

Il s'agit avant tout de circuler sur des itinéraires intéressants, attirant à l'œil, comportant des « raccourcis » quand c'est possible, c'est-à-dire des options permettant des déplacements quotidiens ; ceci tout en privilégiant l'itinéraire sécurisé hors route quand c'est possible.

Dans une optique de valoriser les séjours aux excursions, et de créer une offre de séjour « multi-activités », il est intéressant de combiner la pratique de la promenade/randonnée avec d'autres activités de plein air, nautiques, etc. ou de visites culturelles, etc.

Les itinéraires attendus sont donc des boucles de type « marguerite » : boucles de découverte et de randonnée ou boucles de mobilité entre plusieurs lieux d'intérêt touristique ou de services, entre plusieurs

modes de déplacement (entre sentier côtier interdit aux cycles et sentiers intérieurs par exemple) comme des axes reliant les lieux d'habitation et les lieux d'intérêt touristique ou de services.

Dossier minimum à rendre au maître d'ouvrage :

- cartographies reprenant les points listés ci-dessus
- tableaux de synthèse sur les coûts, les aménagements envisagés

Variante obligatoire 1 : Propositions d'aménagements sur les itinéraires

Étape 1 : Étude simple des aménagements nécessaires sur les autres itinéraires Le bureau d'études proposera différents scénarii d'aménagement des autres itinéraires, mettant en évidence à la fois les tracés retenus, la nature des ouvrages, les choix techniques (revêtements, largeurs...).

- Détailler les choix techniques d'aménagement (site propre/site mixte, revêtement, largeur...).
- Préciser les solutions apportées aux intersections avec le réseau routier quand c'est nécessaire
- Apporter des solutions en matière d'inter-modalité et d'éco-mobilité, notamment
 - x vélo / sentier côtier
 - x route / vélo
- Donner les coûts des travaux envisagés.

Étape 2 : Étude des équipements et services associés Le bureau d'étude devra identifier les éléments présents sur le territoire en vue de les valoriser ou pas, et selon le cas, de les compléter en faisant des propositions.

- Identifier les aires d'arrêt, aires de pique-nique, les parkings et stationnements vélos, les points d'information sur les itinéraires ou à proximité (sites, villages).
- Proposer les équipements et services à développer selon les besoins des usagers et visiteurs et en identifier les éléments (typologie des aires, du stationnement avec le mobilier adapté, point d'eau, wc).
- Évaluer l'utilisation des vélos à assistance électrique selon les itinéraires et l'organisation des services nécessaires : bornes supplémentaires de recharge photovoltaïque ou autre pour vélos à assistance électrique, etc.

Pour chaque proposition de valorisation, de complément, d'équipement, le bureau d'études donnera une estimation des coûts liés à l'investissement

Dossier minimum à rendre au maître d'ouvrage :

- cartographies
- tableaux de synthèse sur les coûts, les aménagements envisagés

Lot 2 – Étude de faisabilité technique et financière des itinéraires cyclables Bourg – Locmaria et Bourg-Plages

Étape 1. Identifier précisément la faisabilité et les contraintes techniques d'un aménagement cyclable sur ces itinéraires

- Diagnostic et propositions de scénarios
- avec au moins 2 scénario pour chaque itinéraire

- pour chaque scénario : schéma de jalonnement, identification des points dangereux et préconisations, ESQ

Ces études ont pour objet de :

- préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet
- y compris les contraintes foncières : foncier disponible, possibilités juridiques d'accès au foncier
- présenter plusieurs solutions techniques, architecturales, d'implantation et d'insertion d'un aménagement cyclable sur la zone définie ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions, assorties de délais de réalisation, et examiner leur compatibilité avec la partie affectée aux travaux de l'enveloppe financière prévisionnelle retenue par le maître d'ouvrage.

Le titulaire sera chargé, s'il y a lieu, d'effectuer les relevés nécessaires à l'établissement de l'état des lieux.

De plus, le titulaire devra également réaliser dans le cadre de cette phase, les levés topographiques et études réseaux nécessaires non fournis par le pouvoir adjudicateur et qui serviront pour les travaux envisagés.

Liste indicative à minima des documents à remettre au maître d'ouvrage :

- Un dossier des plans et esquisses, les différentes composantes architecturales et techniques.
- Un comparatif technique, financier et calendaire entre les différentes solutions présentées.

Étape 2. Approfondissement de la solution pour le scénario retenu : APS Ces études, fondées sur la solution retenue à l'issue de l'étape 1, approuvée par le maître d'ouvrage, ont pour objet de :

- confirmer la faisabilité de la solution retenue compte tenu des études et reconnaissances complémentaires
- préciser la solution retenue et déterminer ses principales caractéristiques ;
- proposer une implantation topographique de l'aménagement cyclable sur la zone concernée par l'étude ;
- vérifier la compatibilité de la solution retenue avec les contraintes du site ainsi qu'avec les différentes réglementations, notamment celles relatives à l'environnement et à la sécurité ;
- vérifier la compatibilité de la solution retenue avec les contraintes foncières, et présenter les procédures à suivre pour la maîtrise du foncier nécessaire aux aménagements
- apprécier, le cas échéant, la volumétrie, les aménagements paysagers ainsi que les ouvrages annexes à envisager ;
- proposer, le cas échéant, une décomposition en tranches de réalisation, signaler les aléas de réalisation normalement prévisibles, notamment en ce qui concerne le sous-sol et les réseaux souterrains, et préciser la durée de cette réalisation ;
- permettre au maître d'ouvrage de prendre ou de confirmer la décision de réaliser le projet, d'en fixer les phases de réalisation y compris maîtrise du foncier et de déterminer les moyens matériels, juridiques, et financiers nécessaires ;
- établir l'estimation du coût prévisionnel des travaux, en distinguant les dépenses par partie d'itinéraires et nature de travaux, et en indiquant l'incertitude qui y est attachée compte-tenu des bases d'estimation utilisées.

Liste indicative à minima des documents à remettre au maître d'ouvrage : **Dossier graphique** :

- Un plan de synthèse définissant les emprises nécessaires ;

- Un plan d'aménagement définissant les traitements de surfaces proposés ainsi que l'altimétrie générale des aménagements ;
- Une vue en plan des réseaux nécessaires, par type de réseaux secs et humides, le dimensionnement des réseaux et leur profondeur par rapport à l'aménagement, le positionnement des ouvrages éventuels ;
- Les profils en travers et longitudinaux principaux et coupes types ; **Dossier technique :**
- Une notice présentant les choix techniques et architecturaux, les cibles d'insertion dans l'environnement ;
- La justification des conformités réglementaires,
- Les notes de dimensionnement permettant de justifier les caractéristiques géométriques et fonctionnelles de l'aménagement cyclable, diamètres, structures de chaussées, type de revêtements ;
- L'ensemble des PV de réunions avec le maître d'ouvrage ;
- Le dossier de gestion des concessionnaires,
- Dossier foncier : implantation cadastrale, procédures nécessaires pour la maîtrise du foncier, estimation du coût et des délais

Dossier des estimations financières :

- Une estimation détaillée

Lot 3 : Schéma de signalisation et signalétique

La signalisation des aménagements de mobilité douce consiste à fournir les indications à l'utilisateur sur l'itinéraire et à assurer sa sécurité. Elle assure des fonctions de guidage et d'orientation pour accéder à l'itinéraire, de jalonnement pour le suivre et s'orienter au sein d'un réseau de mobilité, de police pour se déplacer en sécurité et sans polluer, et d'information pour découvrir les territoires traversés et les services disponibles.

La signalisation des voies ouvertes à la circulation publique notamment les vélos, doit être conforme à la réglementation car elle engage la responsabilité du gestionnaire de la voie.

La signalétique est l'ensemble des moyens matériels de signalisation d'un lieu. Elle doit tenir compte de la réglementation mais aussi de la charte en vigueur dans le territoire concerné et de la nécessité d'une cohérence quand elle traverse un territoire géré par plusieurs entités distinctes (Commune, Conservatoire, Département). C'est pourquoi la règle d'or est la modération en nombre et en dimensionnement dans l'usage des panneaux et autres dispositifs de signalétique afin de garder au milieu un état le plus naturel possible et de s'inscrire dans le respect des caractéristiques d'un site protégé.

La mission demandée conjugue ces deux besoins et s'articule en deux temps :

1. un schéma global de jalonnement permettant de définir les besoins d'orientation, les lieux à signaler et le positionnement des jalons.
2. un projet de définition afin de concrétiser le schéma directeur sur le terrain et de choisir les différents supports et leur contenu de manière parfaitement adaptée au terrain, d'en connaître les coûts et contraintes d'implantation et de gestion.

Le bureau d'étude s'appuiera sur l'observation des usages pour proposer un schéma de signalisation et une signalétique adaptée à la majorité des usagers des circuits. Cela pourra passer par une signalétique différenciée selon le type d'usagers ou le but de la visite.

1. Schéma d'organisation de la signalisation

L'objectif est de disposer d'une proposition de jalonnement discret, cohérent et efficace, dans le respect des fonctions indiquées plus haut afin d'articuler équipements, déplacements et services ou sites touristiques.

→ Etat des lieux et hiérarchisation de l'information : cette étape s'appuiera sur le schéma de mobilité réalisé au cours du lot 1, et ajoutera un recensement des supports de signalisation existants.

→ La seconde étape nécessite un classement et une hiérarchisation de l'information à distribuer selon le schéma de mobilité, les itinéraires mis en avant par celui-ci.

2. Proposition des éléments de signalétique pour le schéma de mobilité : charte et déclinaisons

Le territoire de la commune fait l'objet de plusieurs chartes signalétiques et graphiques.

L'objectif est de mettre en place une signalétique harmonieuse et adaptée au territoire spécifique qu'est l'île de Groix. La proposition devra donc s'inspirer des chartes signalétiques s'imposant au territoire tout en étant adaptée aux usages et contraintes du territoire.

Etape 1 . Le bureau d'étude devra définir, dans le respect de la réglementation nationale et des critères régionaux spécifiques, les éléments principaux pour le jalonnement des itinéraires défini et approuvé préalablement : type de dispositif, fond et forme des panneaux, hiérarchisation de l'information d'accessibilité et de continuité de la chaîne des déplacements.

→ analyser les contraintes et les conditions préalables à la mise en œuvre de la ligne signalétique et du programme d'harmonisation de signalisation sur le territoire de la commune

→ mise en adéquation des intentions visuelles et des choix de supports de signalétique avec la réglementation

→ préconisations et propositions de visuels, de formes, de couleurs, de gammes de matériaux... et leur déclinaison sur différentes catégories de supports

→ échantillonnage des matériaux et définition du principe de construction de la ligne signalétique

Etape 2. Le bureau d'études rendra un dossier technique pouvant servir de base à une consultation des entreprises pour la réalisation et l'installation des éléments proposés.

- choix définitif des gammes de couleurs, de formes, de caractères typographiques, de matériaux... • recommandations générales et règles d'utilisation (dimensions, proportions, contenus, emplacements...) pour chaque type de signalétique

Dossier minimum à rendre au maître d'ouvrage :

- cartographies
- tableaux de synthèse sur les coûts, les aménagements envisagés
- dossier technique type CCTP