

Elaboration d'un schéma directeur de mobilité sur le territoire de la
Communauté de Communes des Montagnes du Giffre
Et d'un plan de mobilité touristique sur le périmètre du Grand Site de
Sixt-Fer-à-Cheval

Marché public de prestation intellectuelle
à procédure adaptée restreinte,
conformément à l'article R2123-1 de la commande publique

Cahier des clauses techniques particulières (CCTP)

Lot 1 : Elaboration d'un schéma directeur de mobilité sur le territoire de la
Communauté de communes des Montagnes du Giffre



Sixt
Fer-à-Cheval



Sommaire

I.	CONTEXTE DE L'ETUDE	3
A.	Situation	3
B.	Contexte de la mission	4
II.	OBJET DU MARCHE ET ROLE DU TITULAIRE DU MARCHE.....	5
A.	Types de déplacements à observer.....	5
B.	Déroulement de la mission	6
C.	Points de vigilance.....	6
D.	Livrables.....	6
E.	Durée de l'étude.....	6
F.	Dispositif de pilotage de la mission.....	6

I. CONTEXTE DE L'ETUDE

A. Situation

La communauté de communes des montagnes du Giffre (CCMG) est la 2e plus petite intercommunalité de Haute-Savoie : 8 communes, 12 000 habitants, mais un bassin géographique homogène de Sixt-Fer-à-Cheval à Mieussy. Elle bénéficie de deux stations de ski, le Grand Massif et Praz-de-Lys Sommand, et d'un grand site touristique unique, le Fer à Cheval. La vallée n'a pas de débouché vers l'est.

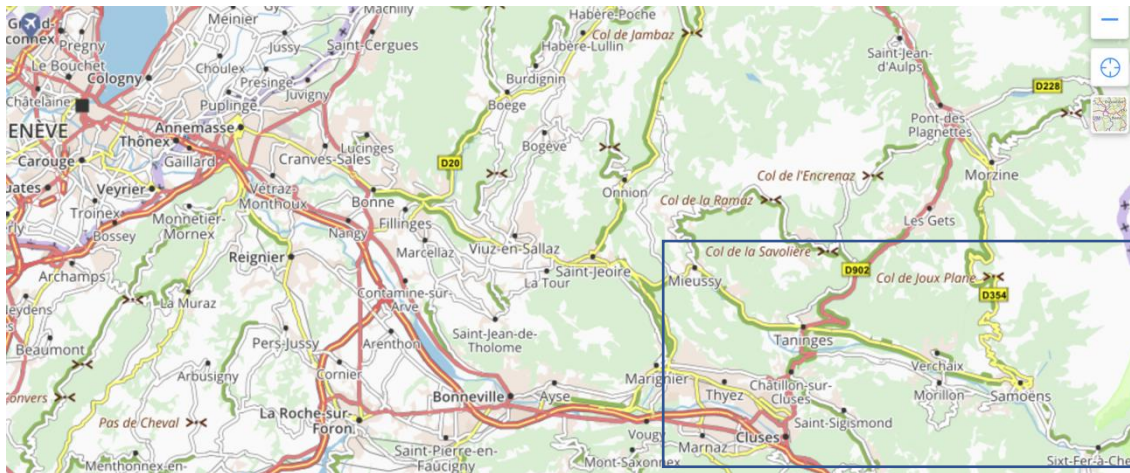
Liste des communes de l'intercommunalité

Nom	Superficie (km ²)	Population (2017)	Densité (hab./km ²)
Taninges	42,66	3 443	81
Châtillon-sur-Cluses	9,18	1 245	136
La Rivière-Enverse	7,98	468	59
Mieussy	44,45	2 340	53
Morillon	14,51	662	46
Samoëns	97,29	2 458	25
Sixt-Fer-à-Cheval	119,07	769	6,5
Verchaix	15,89	752	47

Taninges est le carrefour entre Cluses, les Gets et Morzine, sur l'axe Nord-Sud, et les routes Est-Ouest de la vallée, D 907 et D4. C'est le point de passage obligé vers la vallée de l'Arve et Genève, les deux grands bassins d'emploi permanents.



Mieussy est à 36 km de Genève, soit environ 45 mn de parcours routier et à 25 km d'Annemasse agglomération frontalière partie intégrante du bassin d'emploi du Genevois. Châtillon-sur-Cluses est le point d'accès à la vallée de l'Arve.



Positionnement de la CCMG par rapport au bassin de population et aux pôles économiques

Ces paramètres géographiques induisent une forte mobilité caractérisée par deux types de flux :

- Les mobilités quotidiennes des lieux de résidence vers les lieux d'emploi et de services, à l'intérieur et à l'extérieur de la communauté de communes.
- Les mobilités saisonnières d'accès et du retour vers les stations qui occasionnent de nombreuses perturbations que ce soit de circulation ou de stationnement, avec la particularité de très forts pics saisonniers.

L'offre de mobilité évolue et il faut également intégrer dans la réflexion stratégique :

- Le nouveau système ferroviaire régional franco-suisse, le Léman Express, mis en place fin 2019
- Le projet de remontée qui doit relier Flaine à la vallée de l'Arve, entre Sallanches et Cluses.
- une aspiration des populations à plus de mobilités douces

B. Contexte de la mission

La Communauté de Communes des Montagnes du Giffre a fait le choix de ne pas prendre la compétence mobilité comme proposé par la Loi d'Orientation des Mobilités n°2019-428 du 24 décembre 2019.

La voiture individuelle est le mode de déplacement privilégié sur le territoire. La voiture occupe donc une place majeure dans la part des déplacements des habitants qui s'explique notamment par le caractère rural du territoire où l'habitat est dispersé et souvent éloigné des offres de services.

C'est pourquoi la Communauté de Communes des Montagnes du Giffre souhaite élaborer un schéma directeur de mobilité durable qui permettrait aux habitants et aux visiteurs du territoire de sortir de la dépendance à l'automobile pour effectuer leurs déplacements tant réguliers qu'occasionnels.

Le schéma directeur de mobilité devra proposer des orientations en matière de mobilité et d'aménagement du territoire à horizon 6 ans (jusqu'à 2026). Ce schéma s'inscrit dans une vision de prospective territoriale à l'horizon 2040-2050.

Il doit être un outil concret, pratique et adapté sur lequel la communauté et les communes puissent réellement s'appuyer dans leurs projets d'urbanisme résidentiel, touristique et d'activités, de

développement touristique et de pilotage des décisions concrètes touchant l'infrastructure et l'offre de services (réseaux de bus permanents, saisonniers, lignes scolaires, transport à la demande). Il doit guider les décisions tactiques (stationnements, péages, interdictions ponctuelles ou permanentes de circulation...).

Ce schéma directeur devra s'appuyer sur des orientations stratégiques élaborées en concertation à partir d'hypothèses sur :

- les types de mobilité nécessaire à fournir une offre moderne et satisfaisante pour tous les besoins de la collectivité
- Les évolutions des parts modales des moyens de transport : voiture individuelle, transports collectifs, deux roues
- les solutions d'intermodalité pour une cohérence et efficacité régionale des transports
- Les évolutions technologiques des moyens de mobilité en liaison, avec les évolutions des sources d'énergie, pour les voitures individuelles et les systèmes collectifs : véhicule électrique à batteries, véhicule à hydrogène, à gaz.
- des méthodes technologiques dynamiques pour gérer les flux et leurs variations
- l'évolution des technologies de l'information permettant l'instauration d'une "smart mobilité" connectant modes de transport moyens de stationnements
- les mobilités douces
- L'évolution de la fréquentation touristique et ses modalités
- les aires de stationnement
- les transports publics et/ou parking actuellement gratuits, rendus ou non payants

II. OBJET DU MARCHE ET ROLE DU TITULAIRE DU MARCHE

A. Types de déplacements à observer

Le schéma directeur concerne les différents types de déplacement :

- Des transports privés ou professionnels
- Des transports professionnels à la demande
- Des transports publics programmés
- Des transports publics à la demande

Le schéma directeur concerne les différents types d'utilisation :

- Utilitaires : domicile - travail, professionnel, scolaire,
- Transport des aînés
- Accès aux services publics en général dont les services de santé
- Loisirs/sportifs,
- Touristiques,

Il comporte plusieurs volets :

- Un volet infrastructure,
- Un volet stationnement
- Un volet transition énergétique (y compris des véhicules des services publics)
- Un volet services,
- Un volet organisation

B. Déroulement de la mission

La mission comprend trois grandes phases :

- Phase 1 : Établissement d'un diagnostic de territoire ;
- Phase 2 : Propositions de scénarios visant à assurer un équilibre durable entre besoins de mobilité et enjeux économiques, environnementaux et de santé publique ;
- Phase 3 : Établissement d'un schéma directeur de la mobilité : programme d'actions adossé à un plan pluriannuel d'investissement

C. Points de vigilance

1. Contexte règlementaire

Le prestataire doit être en mesure de vérifier la faisabilité juridique et administrative de ses recommandations, en particulier au regard des mesures de protection règlementaires et des enjeux liés aux risques naturels.

2. Traduction dans les documents règlementaires du PLU

Cette étude participera aux réflexions qui pourront être intégrées dans les Plu en cours ou à venir.. Ainsi, le prestataire sera chargé de traduire les conclusions opérationnelles de l'étude en vue d'y être intégrées.

3. Concertation et validation des étapes de l'étude

Le prestataire sera attentif aux modalités de concertation avec les élus, les techniciens, et les acteurs du territoire.

D. Livrables

- Diagnostic du réseau de transport existant
- Evaluation des besoins de mobilité
- Formalisation du schéma directeur de la mobilité
- Élaboration de trois scénarios d'évolution
- Définition d'un programme opérationnel annualisé
- Production de supports de communication et de concertation

E. Durée de l'étude

La durée prévisionnelle de l'étude du présent lot est de 18 mois maximum.

F. Dispositif de pilotage de la mission

Un comité de pilotage (COPIL) sera mis en place dès le démarrage de l'étude, il aura pour mission de suivre son élaboration, de s'assurer de sa conformité au cahier des charges et de valider les rendus des différentes phases.

Le COPIL sera composé d'élus de la Communauté de Communes des Montagnes du Giffre et de partenaires pertinents selon les thèmes à aborder, à la convenance de la communauté de communes.