

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 2 : Plan de mobilité touristique sur le périmètre du
Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval



Sommaire

I.	CONTEXTE DE L'ETUDE	3
A.	Situation	3
B.	Une vision territoriale partagée	4
C.	Le réseau viaire et les stationnements existants	6
D.	Etat des lieux des fréquentations	8
E.	Activité économique et commerciale	12
F.	Des risques omniprésents	12
G.	Ressources mises à disposition	13
II.	OBJET DU MARCHE ET ROLE DU TITULAIRE DU MARCHE	14
A.	Secteurs opérationnels à interroger.....	14
B.	Objectifs spécifiques de la mission.....	14
C.	Thématiques à aborder	19
III.	MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ETUDE	22
A.	Dispositif de pilotage de la mission	22
B.	Calendrier prévisionnel.....	22
C.	Livrables	22

I. CONTEXTE DE L'ETUDE

A. Situation

Située à l'extrémité orientale de la vallée du Haut-Giffre, dans la communauté de communes des Montagnes du Giffre, la commune de Sixt-Fer-à-Cheval présente des caractéristiques patrimoniales, architecturales et naturelles exceptionnelles qui constituent un atout majeur auprès des clientèles touristiques de passage dans le département de la Haute-Savoie. Les sites emblématiques de la commune tels que le cirque du Fer à Cheval, la cascade du Rouget, les gorges des Tines ou encore les départs de randonnées vers Sales, Anterne et le désert de Platé attirent chaque année environ 700 000 visiteurs.

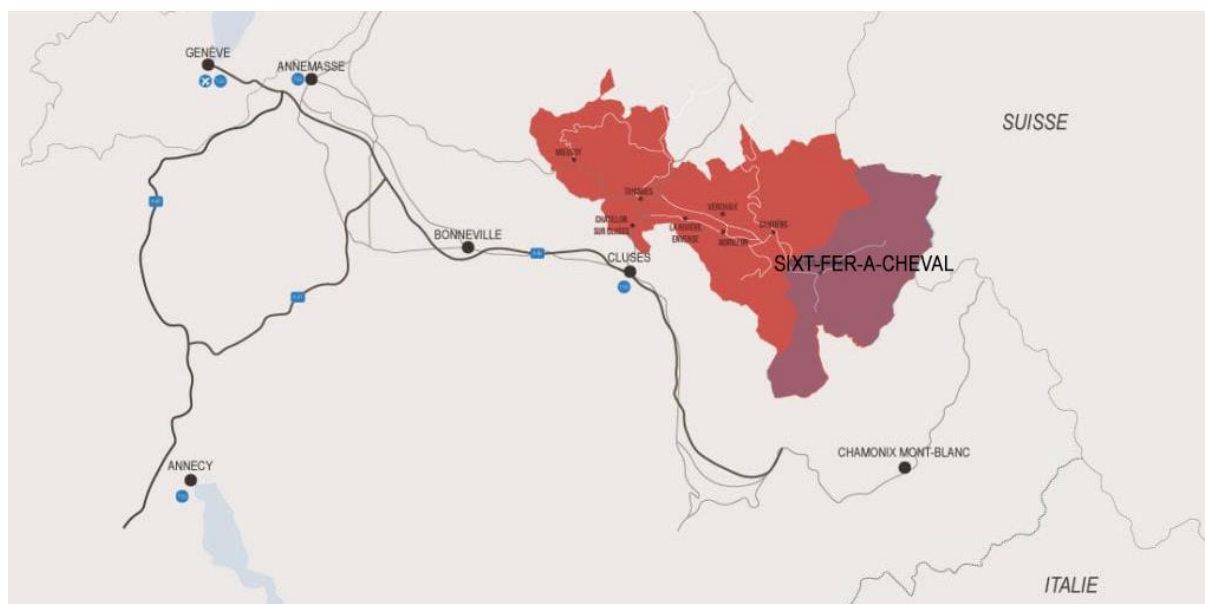
L'ensemble monumental des massifs montagneux qui composent ce territoire est couvert par de nombreuses protections régies par les codes de l'environnement (5 sites classés, 4 sites inscrits, 2 sites Natura 2000, 1 réserve naturelle nationale) et du code du patrimoine (2 monuments historiques).

La commune compte 773 Sizerets répartis en 337 ménages, selon le recensement de 2014. La très faible densité communale (6,5 hab./km²) est liée à la taille du territoire (11 900 ha) et à ses caractéristiques morphologiques et naturelles. Située à la frontière Suisse, son altitude varie entre 728 m et 3 098 m.

La commune de Sixt-Fer-à-Cheval a approuvé son PLU le 8 février 2018. Outre sa mise en conformité avec le contexte réglementaire national, le document intègre les ambitions de développement touristique de la commune dans son contexte environnemental très particulier ainsi que le réaménagement et la réorganisation des espaces publics.

La commune est activement impliquée, au sein du syndicat mixte du Grand site de Sixt-Fer-à-Cheval, dans la mise en œuvre d'un projet global et transversal de valorisation durable des espaces patrimoniaux dans le cadre d'une démarche *Grand site*, à travers quatre objectifs :

1. Préserver et valoriser les atouts patrimoniaux exceptionnels du territoire.
2. Structurer une offre touristique de qualité, attractive toute l'année, facteur d'un développement local durable.
3. Etablir des modalités de gouvernance et de collaboration qui favorisent une vision partagée du projet.
4. Déployer des processus de concertation au bénéfice de la qualité de vie des habitants.

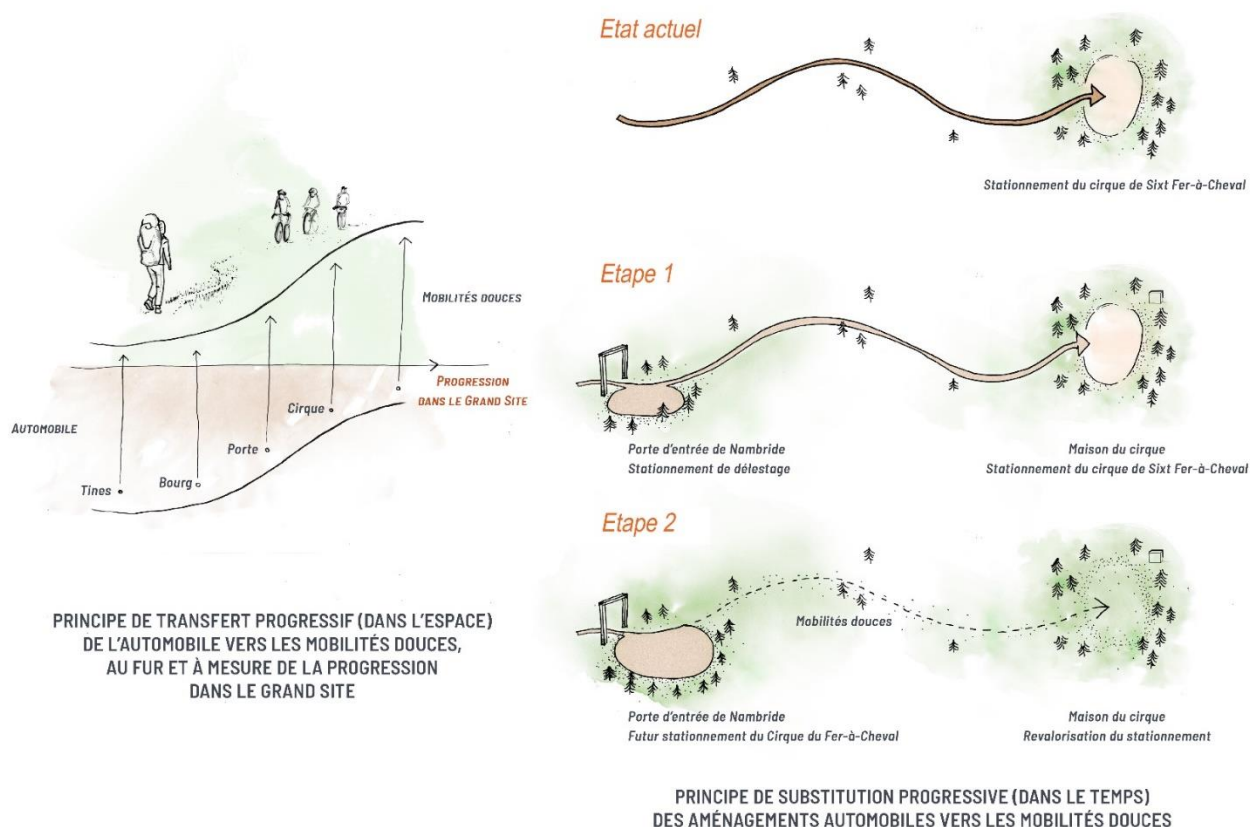


B. Une vision territoriale partagée

Activement relancée en 2018, le projet Grand Site constitue un levier qui a permis de formaliser une vision partagée entre les acteurs locaux à travers un schéma directeur. Celui-ci présente un principe de mise en valeur structuré à partir de 6 séquences paysagères afin que le paysage devienne le maître de cérémonie de l'expérience de visite.

La déclinaison opérationnelle du projet donne la priorité aux modes de déplacement doux, sur le principe d'une substitution progressive dans l'espace et dans le temps des aménagements automobiles vers des mobilités douces, afin de répartir et de fluidifier les déplacements.

C'est sur ce principe général que sont envisagées les actions prioritaires de la première phase d'intervention (2020-2026).



Les 4 objectifs prioritaires de la 1^{ère} phase opérationnelle :

En phase avec le principe général de substitution progressive dans l'espace et le temps des mobilités carbonées vers des mobilités douces, les interventions de cette première phase seront guidées par 4 objectifs prioritaires :

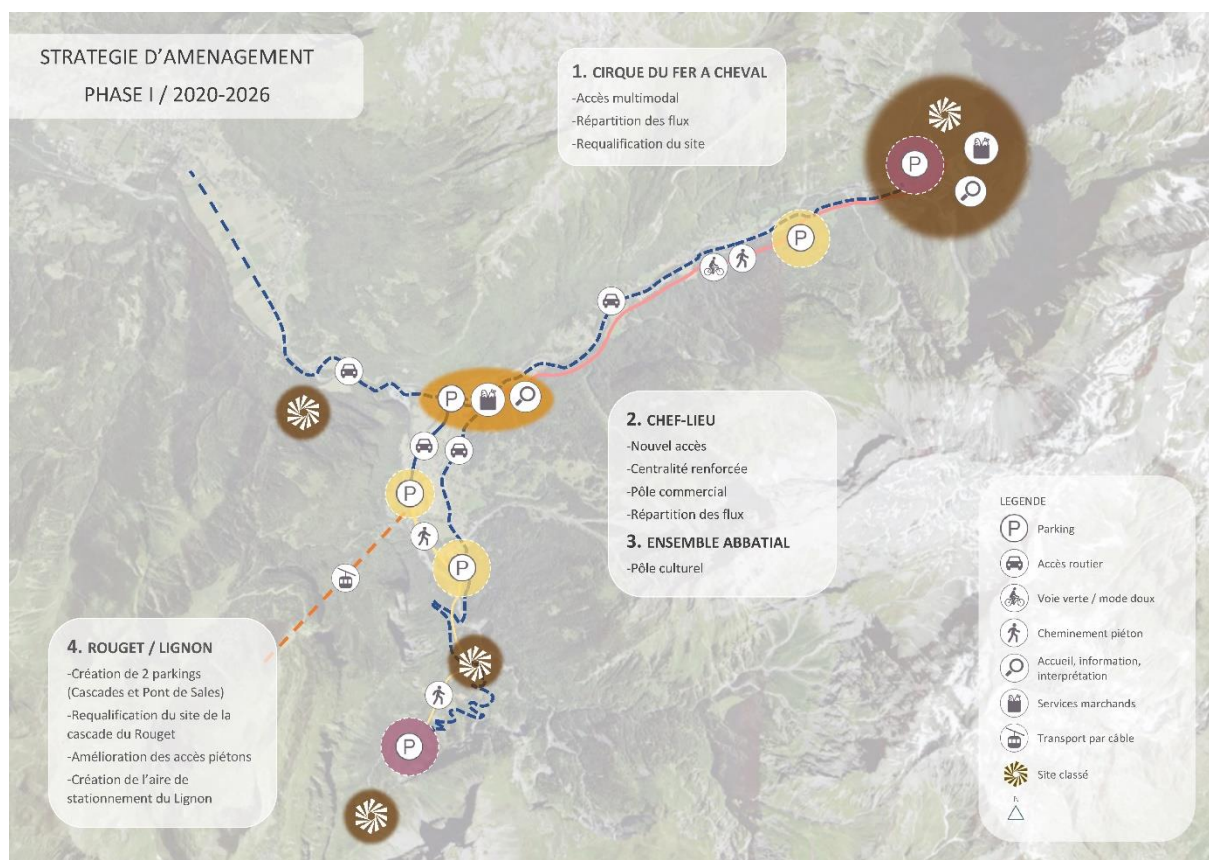
1. **Générer une recette d'exploitation des stationnements** permettant de financer les charges de fonctionnement et d'investissement.
2. **Etablir une politique tarifaire de stationnement incitative et modulable** afin d'assurer une répartition des flux à l'échelle du territoire.
3. **Créer les liaisons qualitatives entre les zones de stationnement et les sites** afin de structurer une offre de mobilités alternatives attractive.
4. **Renforcer la centralité du Chef-Lieu** autour d'une offre commerciale et culturelle accessible et reliée avec les sites.

Les 4 composantes prioritaires d'aménagement

Quatre composantes prioritaires ont été identifiées afin d'engager les opérations de requalification et d'aménagement qui permettront de valoriser au mieux le formidable potentiel qu'offre le Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval.

Ces composantes sont constituées de secteurs à enjeux pour lesquels une intervention globale et qualitative doit permettre d'afficher le niveau d'ambition du projet et de modifier en profondeur l'image et la notoriété du territoire. Il s'agira de renforcer ses atouts dans un souci de préservation des valeurs patrimoniales qui en font sa richesse, mais également de résorber ses nombreux dysfonctionnements qui viennent mettre en péril une gestion vertueuse des sites.

1. Haut lieu touristique depuis le XIXe siècle, le secteur du **cirque du Fer-à-Cheval** fera l'objet d'une restructuration complète afin d'y organiser une offre de qualité, participant à une visibilité nationale et internationale.
2. Déstructuré par l'évolution des mobilités et de l'urbanisation, le **Chef-lieu** fera l'objet d'une requalification afin d'améliorer son fonctionnement et de renforcer sa vocation d'accueil et de centralité.
3. Témoin patrimonial majeur de l'occupation humaine de la montagne, **l'ensemble abbatial** renouera avec son aura culturelle pour devenir un lieu dédié à la transmission des valeurs et des connaissances du territoire.
4. Monument naturel préservé depuis le début du XXe siècle, **la cascade du Rouget** doit pouvoir accueillir ses nombreux visiteurs dans des conditions de confort et de sécurité respectueuses de sa splendeur. Il en est de même pour le **Lignon**, point de départ des randonnées emblématiques du territoire.



C. Le réseau viaire et les stationnements existants

La commune de Sixt-Fer-à-Cheval est desservie par un réseau viaire constitué de 16,3 km de routes départementales :

- › La RD 907 qui part de la commune d'Annemasse, rejoint le cœur du site du cirque du Fer à Cheval. Elle parcourt 8,8 km du territoire communal.
- › La RD 29 qui part du chef-lieu, rejoint la route des Fonds sur une distance de 2,5 km.
- › La RD 429 qui part de Salvagny, rejoint le Lignon sur une distance de 5 km. Elle dessert au passage le site de la cascade du Rouget.

Le reste du réseau est constitué de routes et chemins communaux qui desservent les différents hameaux de la commune. La majorité des sites emblématiques de la commune sont desservies par des routes départementales.

Le stationnement est globalement peu organisé et peu réglementé dans la commune, en dehors du secteur du cirque du Fer à Cheval.

Le stationnement dans le site du cirque du fer à Cheval

La municipalité règlemente le stationnement du site durant la période estivale, du mois de mai au mois de septembre. Ce droit de place est établi en fonction d'un calendrier évolutif :

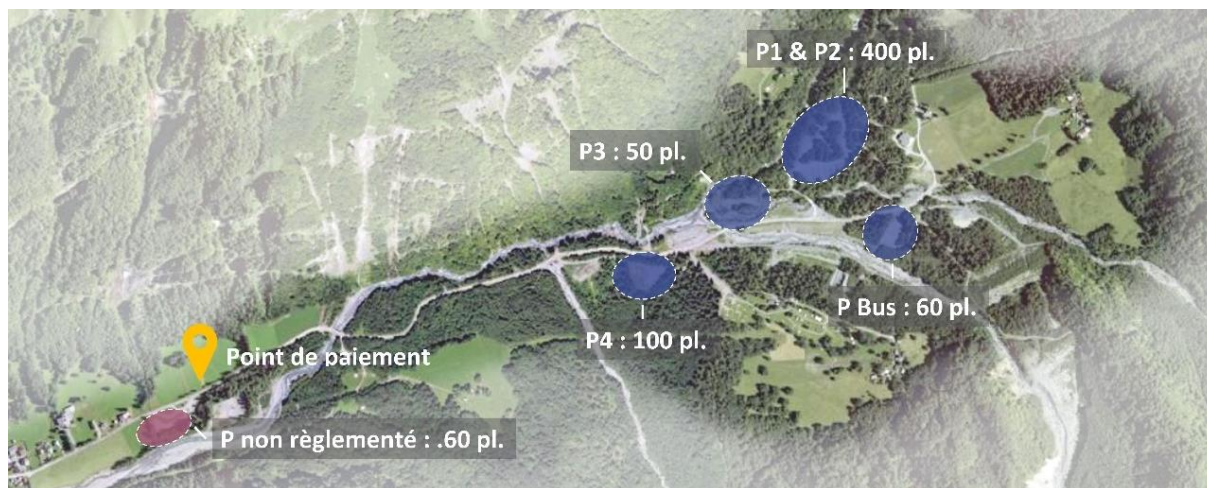
- En mai Accès payant de 10h00 à 15h30
- De juin à août Accès payant de 8h30 à 17h00
- En septembre Accès payant de 10h30 à 15h30

Les tarifs du stationnement sont fixés par arrêté municipal :

- | | |
|---------------|--------|
| ▶ Voiture | 5,00€ |
| ▶ Moto | 3,00€ |
| ▶ Car | 20,00€ |
| ▶ Camping-car | 10,00€ |

Des systèmes d'abonnements sont également proposés selon les différentes catégories. Les droits de places sont collectés par des agents contractuels de la commune, au point de paiement localisé à la sortie du hameau de Nambride, à l'entrée du site.

Le stationnement est peu organisé et réparti en plusieurs « poches », sur des surfaces globalement dégradées, constituées de grave concassée. La capacité de stationnement du site est d'environ 700 places. Si la majorité des usagers acceptent le principe du stationnement règlementé, la localisation du point de paiement, la qualité des surfaces, de la signalétique et de l'organisation générale du stationnement créent quelques incompréhensions et insatisfactions.



Le stationnement dans le site des gorges des Tines

Situées à l'entrée de la commune, les gorges de Tines sont accessibles à partir d'une zone de stationnement peu lisible, mal organisée, proposant environ une cinquantaine de places. Le parking arrive à saturation quelques jours par an et présente un risque accidentogène étant donné sa proximité avec la route départementale.

Toutefois ce site n'a pas été considéré comme prioritaire, considérant sa complexité en partie liée à des capacités d'interventions limitées à court terme.

Le stationnement dans le site de la cascade du Rouget

Le site de la cascade du Rouget offre une trentaine de places de stationnement totalement désorganisées, situées en bordure de la route départementale. Cette situation impacte fortement la qualité paysagère du lieu.

Le stationnement dans le site du Lignon

Le secteur du Lignon, point de départ de randonnées emblématiques vers Sales, Anterne et Platé, connaît une forte affluence aux beaux jours, de mai à octobre. Le site peut atteindre des pics de stationnement d'environ 300 véhicules, stationnés majoritairement en bord de RD.

Un projet de création d'une aire de stationnement paysager de 200 places sera mis en œuvre par la commune en 2021.



Le stationnement dans le Chef-Lieu

Les zones de stationnement du Chef-Lieu sont réparties sur 3 places et en bord de voirie. Elles totalisent environ 200 places, sont peu organisées et ne sont pas réglementées.

Le stationnement de Salvagny

Les bords de la RD 29 proposent environ 200 places de stationnement qui ne sont plus marquées. Elles étaient initialement destinées au stationnement des usagers du domaine skiable.

Il n'existe pour le moment aucune piste cyclable dans la commune qui est toutefois desservie par un réseau conséquent de cheminements de promenades et de randonnées. Ces deux compétences sont assurées par la communauté de communes des Montagnes du Giffre.

D. Etat des lieux des fréquentations

La fréquentation de la commune et de ses sites emblématiques a fait l'objet de plusieurs analyses depuis l'origine du projet Grand Site.

▪ Analyse initiale de 1993

Le 1^{er} programme OGS de 1993 avance une estimation de l'ordre de 350 000 visiteurs annuels sur chacun des deux sites emblématiques de la commune, le cirque du Fer à Cheval et la cascade du Rouget. Cette fréquentation de l'ordre de 700 000 visiteurs est évaluée à partir de comptages routiers effectués par la Direction Départementale de l'Equipeement, entre les mois de mai et de septembre 1990, au niveau du Chef-Lieu (sortie vers le cirque du Fer à Cheval et pont devant la mairie). Cette analyse met en exergue une fréquentation quasiment identique entre les deux sites emblématiques de la commune.

Une enquête qualitative réalisée aux mois de juillet et d'août 1991 sur un échantillon de 479 touristes interrogés en face à face par des enquêteurs sur les deux sites a permis de définir le profil et le comportement de la clientèle. Seulement 20% d'entre eux se rendent sur les 2 sites lors du même déplacement et 15% déclarent s'arrêter dans le centre du village, le jugeant peu attractif.

Cette première analyse met en avant que la saturation des stationnements est atteinte pendant les trois quarts de la saison estivale, générant une pression liée à des pratiques sauvages et anarchiques du stationnement. Partant du constat que cette situation venait impacter fortement le milieu naturel, la qualité paysagère et les conditions de visite, les opérateurs locaux s'entendent pour maîtriser les flux et améliorer les conditions de visites.

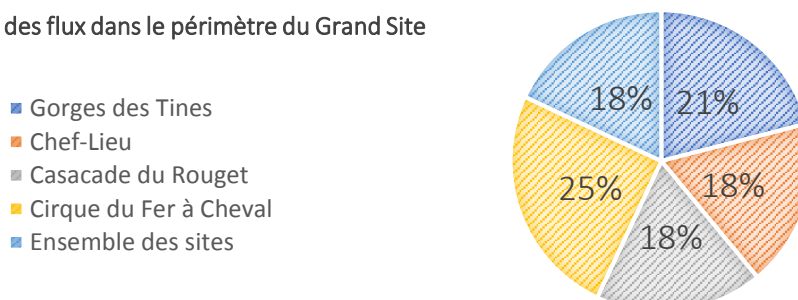
▪ Etude de déplacement de 2009

Les données de fréquentation sont actualisées lors de l'étude de déplacement réalisée par le bureau d'étude CITEC en 2009, pour le compte du Conseil Général de la Haute-Savoie. Les données du trafic utilisées dans cette étude sont issues des comptages automatiques réalisés par le Conseil Général sur les accès au cirque du Fer à Cheval et à la cascade du Rouget, du 28 juillet au 31 août 2009, soit au plus fort de la période estivale. Une enquête en vis-à-vis est par ailleurs réalisée sur 5 sites de stationnement de la commune, le 4 août 2009, entre 9h et 17h.

Les comptages et l'enquête mettent en exergue plusieurs constats :

- Le nombre de visiteurs quotidiens est estimé à environ 210 000 sur l'ensemble des sites au mois d'août ;
- Les visiteurs se rendent directement sur les sites touristiques sans faire de halte au Chef-Lieu ;
- 91% de la clientèle est française et 22% est régionale ;
- Les étrangers sont essentiellement Belges, Néerlandais et Anglais.
- 8% des visiteurs résident à Sixt, 35% à Samoëns et 17% à Morillon.

Répartition des flux dans le périmètre du Grand Site



■ Bilan de la saison 2018 au cirque du Fer à Cheval

Le syndicat mixte du Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval a mené une étude de fréquentation du cirque du Fer à Cheval durant la période estivale de 2018. L'objet de cette opération consistait à produire une analyse visant à mieux connaître les visiteurs du Fer-à-Cheval et le fonctionnement du site. Ce travail, réalisé essentiellement en interne, entre le 15 juin et le 15 septembre 2018 répondait à des objectifs d'évaluations statistiques de la fréquentation du site, mais également de connaissance des profils, comportements, perceptions et attentes des visiteurs, ainsi que de perception des professionnels.

Il a été mené à partir de plusieurs outils et de sources en partie existantes alors que d'autres ont été mises en œuvre spécifiquement pour cette étude :

- Analyse des flux de véhicules à partir des comptages routiers réalisés par le Conseil départemental en 2009, 2014, 2016 et 2017 et de comptages ponctuels (parkings et point de paiement).
- Analyse des ventes de tickets de stationnement entre 2010 et 2018.
- Analyse de la fréquentation des randonneurs établie à partir de 3 écompteurs installés en 2018.
- Analyse de 777 questionnaires recueillis lors de l'enquête visiteurs mis en œuvre entre le 15 juin et le 23 septembre 2018.
- Analyse de l'écoute des professionnels du site.

S'agissant de la fréquentation, les données des comptages viennent confirmer les relevés précédents avec un débit moyen journalier des véhicules entrant dans la commune en 2016 et 2017 de l'ordre de 2 300 véhicules pour le mois d'août et un pic de 3 000 véhicules mi-août. Le cirque du Fer à Cheval accueille quant à lui environ 800 véhicules par jours avec un pic de 1 300 véhicules (2009 et 2014). L'enquête réalisée auprès des visiteurs met en évidence que la très nette majorité d'entre eux se déplacent en voiture individuelle ou en camping-car (94%).

Les comptages ponctuels au point de paiement ont permis d'estimer à 3,2 le nombre de personnes par véhicules, ce qui correspond à l'étude de déplacement réalisée en 2009. Ces éléments permettent d'estimer à environ 260 000 le nombre de visiteurs de la commune au mois d'août et à 83 000 pour le cirque du Fer à Cheval. Ce qui confirme qu'environ 30% des visiteurs de la commune se rendent au cirque du Fer à Cheval.

Le suivi de la vente des tickets du parking permet d'établir une répartition de la fréquentation entre les mois de mai et de septembre et d'en déduire la fréquentations globale du site durant ces 5 mois. De la même manière, les données provenant de l'éco-compteur installé sur le sentier qui mène au Fond de la combe depuis le Plan des Lacs permet de mesurer la fréquentation pour la période d'avril à novembre durant laquelle le sentier est accessible.

Estimation de la fréquentation du cirque du Fer à Cheval, calculée d'après la vente des tickets et le comptage des piétons, à partir de la valeur de fréquentation du mois d'août

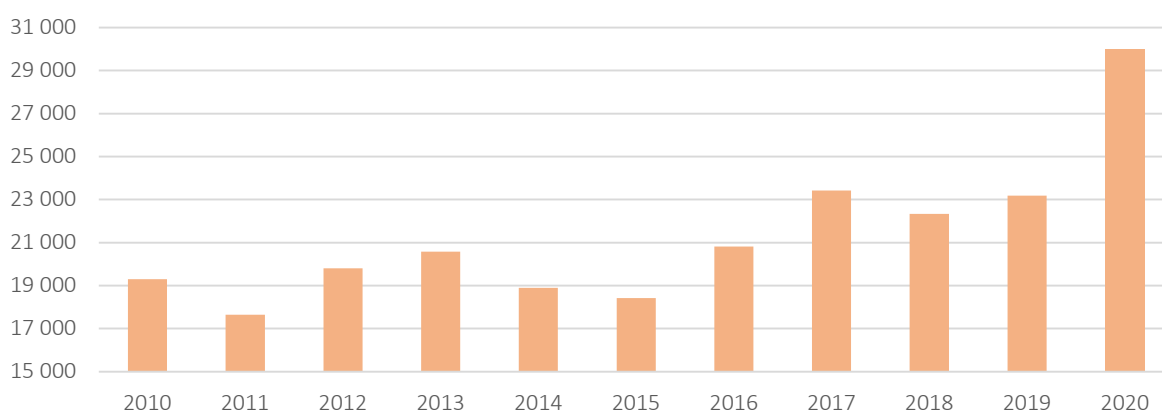
	Nb tickets	Part	Fréquentation	Nb piétons	Part	Fréquentation
AVRIL	-	-	-	7 953	6%	14 842
MAI	2 934	9%	20 000	8 590	6%	14 842
JUIN	5 081	15%	34 000	17 160	13%	32 157
JUILLET	9 730	29%	65 000	30 165	22%	54 420
AOÛT	12 664	37%	83 000	45 552	34%	83 000
SEPTEMBRE	3 590	11%	25 000	13 337	10%	24 736
OCTOBRE	-	-	-	8 284	6%	14 842
NOVEMBRE	-	-	-	2 698	2%	4 947
TOTAL	33 999	100%	227 000	135 758	99%	247 364

■ Bilan de la saison 2020 au cirque du Fer à Cheval

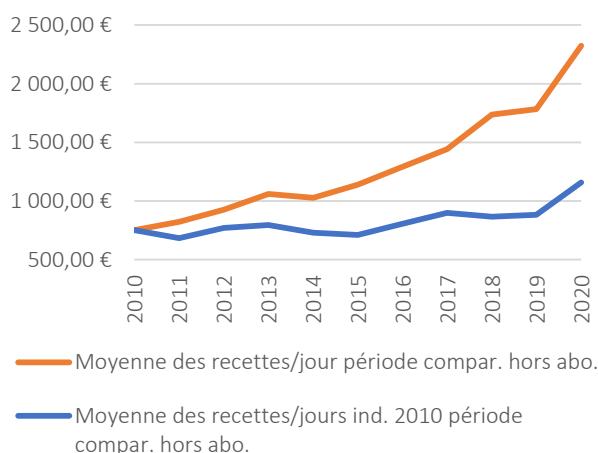
La fréquentation des sites présents dans le périmètre du Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval a connu en 2020 une augmentation très importante qui peut être analysée à partir de l'émission des tickets de stationnement et des relevés réalisés par les éco-compteurs installés dans le site.

- Le nombre de tickets de stationnement émis sur le site du cirque du Fer à Cheval en juillet et août a augmenté de 44% entre 2019 et 2020.
- Le parking du cirque du Fer à Cheval a dépassé sa capacité d'accueil (600 places/jour) durant 26 jours en 2020 contre 12 jours en 2019. Le seuil critique de 800 places/jour a quant à lui été dépassé à 9 reprises en 2020, alors qu'il avait été dépassé 1 seule journée en 2019.
- La fréquentation du chemin menant au Fond de la Combe a connu pour la même période une augmentation de 33%.
- Environ 120 000 personnes ont visité le site du cirque du Fer à Cheval en juillet et août 2020, contre 80 000 en 2019.

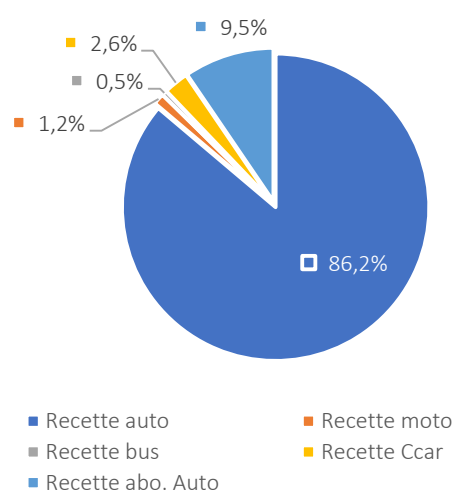
Evolution de la fréquentation entre 2010 et 2020
sur période de comparaison du 25/06 au 28/08, en nombre de droits de place



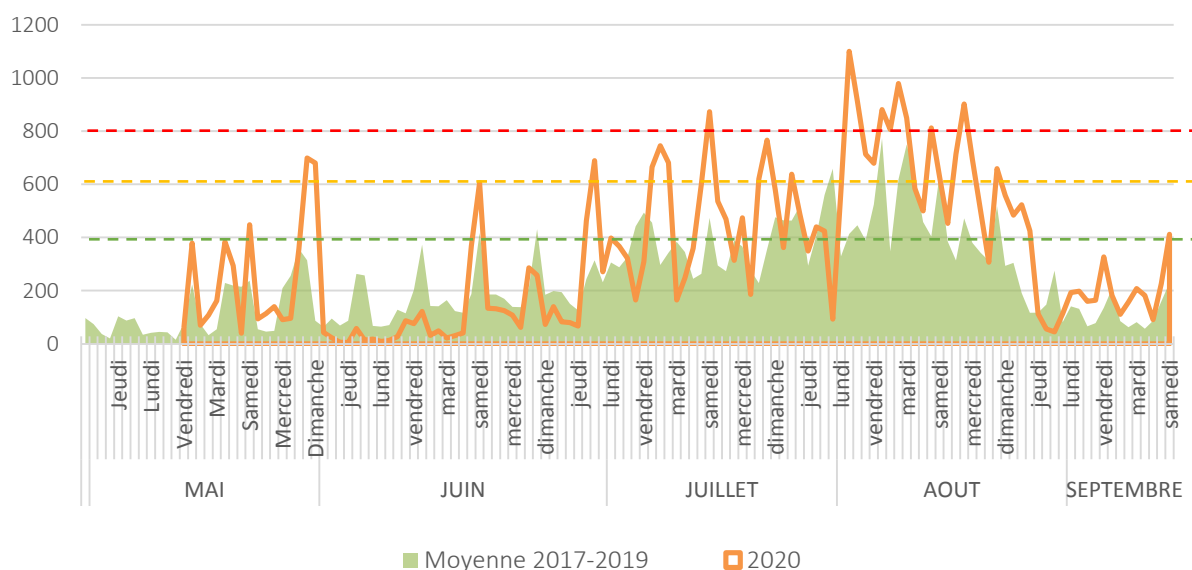
Evolution de la moyenne des recettes/jours entre 2010 et 2020
sur période de comparaison du 25/06 au 28/08



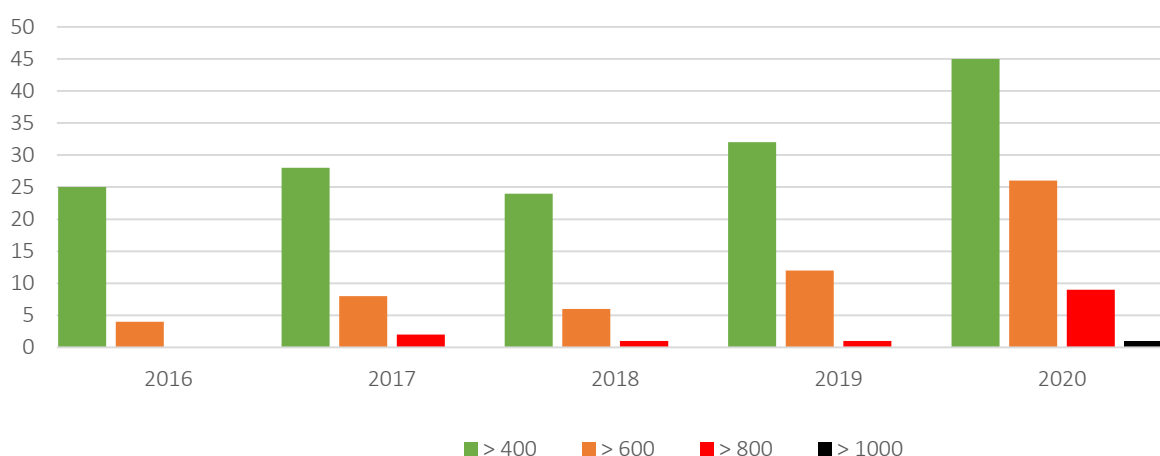
Répartition des recettes par poste
2010-2020



Evolution quotidienne des fréquentations du cirque du Fer à Cheval
En nombre de droits de place



Seuils de capacités de stationnement
En nombre de jours



Le croisement de ces données permet de considérer une fréquentation du cirque du Fer à Cheval de l'ordre de 227 000 visiteurs durant 5 mois et d'environ 250 000 pour 8 mois. Si l'on ajoute à ce chiffre les 54 000 visiteurs comptabilisés entre les mois de décembre 2018 et de mars 2019 par un compteur mobile au niveau de l'entrée du site en hiver, au pont des Joathons, **il est raisonnable d'estimer que la fréquentation annuelle du site est de l'ordre de 300 000 visiteurs par an.**

Considérant que le site du cirque du Fer à Cheval concerne 30% des visiteurs de la commune, le syndicat mixte estime que la fréquentation globale de la commune est au moins de 700 000 visiteurs par an. Ce chiffre confirme finalement l'estimation des fréquentations réalisée dès 1993.

E. Activité économique et commerciale

La commune de Sixt-Fer-à-Cheval connaît un premier âge d'or touristique dès le milieu du XIX^{ème} siècle, dont l'apogée correspond à l'extension de la ligne de train Genève-Sixt en 1925. La suppression de la ligne intervient pendant la période de développement du tourisme hivernal et la création d'un domaine skiable familial, en marge des stations de Samoëns, Morillon et Flaine.

Historiquement structuré autour des monuments naturels de Sixt-Fer-à-Cheval et d'équipements cohérents, le tourisme estival de la vallée du Haut-Giffre est progressivement négligé à la faveur d'un modèle économique hivernal alpin plus rentable, mais toutefois moins pérenne, car constitué au gré des opportunités. Malgré la forte volonté municipale de maintien de l'activité hivernale, conditionnée par une connexion avec le domaine skiable du Grand Massif, la commune peine à faire émerger un projet qui satisfasse les parties prenantes, dans un contexte peu favorable au déploiement de modèles de développement conventionnels, pratiqués dans les territoires voisins.

La commune de Sixt-Fer-à-Cheval connaît aujourd'hui une crise structurelle importante dont les effets perturbent les équilibres socio-économiques locaux. La dispersion spatiale de l'offre estivale et hivernale, l'incohérence des flux, le vieillissement des équipements, la dégradation du patrimoine et de l'espace public sont autant de facteurs qui viennent fragiliser l'activité économique et la qualité de vie des sizerets.

Si une fréquentation importante et une perception positive des « monuments naturels » permet de maintenir un certain dynamisme du tissu commercial en période estivale, cette situation ne suffit pas à renverser une tendance à la dégradation de l'économie touristique, particulièrement en hiver.

La commune compte un nombre de lits touristique très limité : environ 1 000 lits marchands (incluant les refuges et 500 lits en résidences secondaires). Cette faible capacité d'accueil limite les séjours dans la commune et donc les retombées économiques pour le territoire. Les lieux d'hébergements des clientèles qui pratiquent une activité dans la commune sont avant tout les stations à proximité : Samoëns (18 000 lits) et Morillon (15 000 lits).

F. Des risques omniprésents

L'histoire de Sixt-Fer-à-Cheval est jalonnée d'événements tragiques comme en témoigne la présence de nombreux oratoires commémoratifs disséminés dans le territoire. La disparition en 1602 du village d'Entre-Deux-Nants, suite à l'éboulement de Tête-Noire, symbolise cet enjeu.

Glissements de terrains, laves torrentielles, crues torrentielles et avalanches sont autant d'aléas qui viennent exposer les habitants et les touristes à des risques dont la prévisibilité restreint fortement les possibilités d'occupation de l'espace.

Les risques torrentiels, conséquence d'une caractéristique naturelle qui associe un fort dénivelé à une géologie sédimentaire et à un haut niveau de pluviométrie, constituent les aléas les plus conséquents.

Ces causes naturelles sont aggravées par des facteurs anthropiques liés à la perturbation des équilibres hydromorphologiques et au réchauffement climatique.

G. Ressources mises à disposition

Présentation chronologique

- « Opération Grand Site », 1993.
- « OGS / Etude paysagère / Réaménagement du Plan des Lacs », 1997.
- « Relance de l'opération Grand Site », 1999.
- « Aménagement du cirque du Fer à Cheval », nov. 2001.
- « Convention d'Opération Grand Site de Sixt Fer à Cheval », Convention, janv. 2001.
- « La randonnée pédestre dans la vallée du Haut-Giffre », Rapport d'étude, 2001.
- « Mouvement de terrain d'ampleur survenu en décembre 2002 dans le bassin versant du Nant des Pères : avis et recommandations », Rapport d'étude, 2003.
- « Panneaux d'explication des mouvements de terrain de 2002-2003 », 2004.
- « Atlas de paysages / Extrémité orientale du Haut Giffre jusqu'aux aiguilles rouges », 2005
- « Atlas de paysages / Haut-Giffre », 2005
- « Etude de fréquentation des réserves naturelles de Haute-Savoie », Nature et patrimoine en pays de Savoie, no 18, p. 4, 2006.
- « Projet d'aménagement du Chef-Lieu », Etude d'aménagement, 2010.
- « Etude de déplacements Sixt-Fer-à-Cheval », 2010.
- « OGS Sixt-Fer-à-Cheval / Document d'orientation », juin 2012.
- « Requalification paysagère des sites touristiques », Etude d'aménagement, 2012.
- « Schéma de développement touristique du Grand Massif », 2013.
- « OGS Sixt-Fer-à-Cheval / Programme d'actions prévisionnel 2012-2016 », juill. 2013.
- « Etude de fréquentation de la réserve naturelle nationale de Sixt-Passy / 2014 »
- « Diagnostic paysage », 2014.
- « Eléments de diagnostic touristique », Rapport d'étude, 2014.
- « Tableau de bord économique - Bilan été 2015 », 2015.
- « Domaine skiable de Sixt-Fer-à-Cheval / Rapport de délégataire /2016 »
- « Vivre le Bout du monde face aux risques torrentiels dans le Haut-Giffre. », 2016.
- « Dossier UTN de Sixt Fer à Cheval et de Samoëns », Rapport d'étude, 2017.
- « PLU de Sixt-Fer-à-Cheval », 2018.
- « Bilan de la saison 2018 au cirque du Fer à Cheval », 2018.
- « Sixt-Fer-à-Cheval / Enquête auprès des professionnels », Rapport d'étude, 2019.
- « Plan de prévention des risques naturels prévisibles / Carte des aléas », 2019.
- « Elaboration d'un schéma de développement touristique », Schéma stratégique, 2019.
- « Tableau de suivi des ventes de droits de places du parking du Fer à Cheval. 2010-2020 » 2020.
- « Schéma directeur pour l'aménagement et l'interprétation du Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval », févr. 2020.
- « Un projet de territoire pour le Haut-Giffre et la Haute-Savoie », nov. 2020.
- « Stratégie d'intervention / Phase 1 (2020-2026) Orientations d'aménagement et de gestion », déc. 2020.

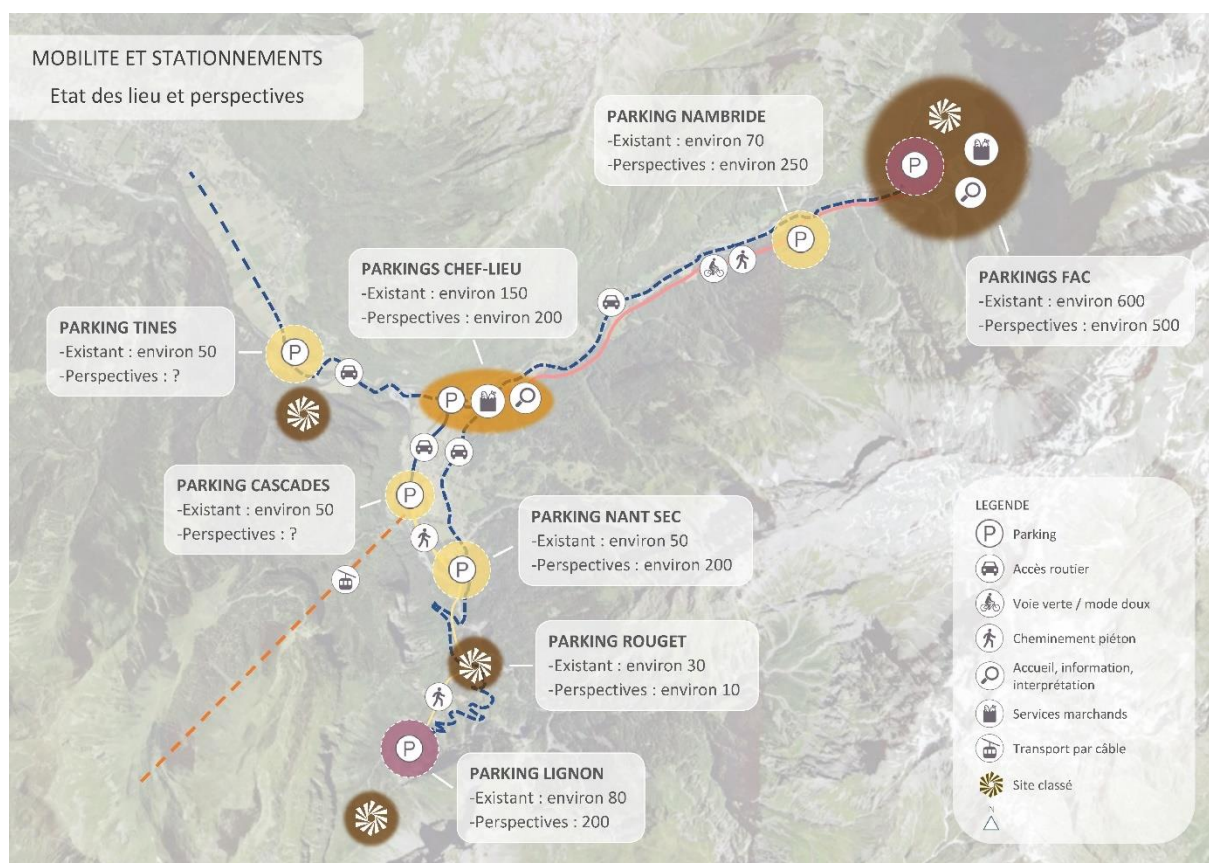
II. OBJET DU MARCHE ET ROLE DU TITULAIRE DU MARCHE

A. Secteurs opérationnels à interroger

La réalisation d'une étude en vue de produire un plan de mobilité touristique, une politique de stationnement et une stratégie de communication et de jalonnement concerne le périmètre du Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval, à savoir l'ensemble du territoire communal.

Les secteurs opérationnels à interroger se concentrent néanmoins sur les principales zones fréquentées, en particulier les composantes du Chef-Lieu, du cirque du Fer à Cheval, des gorges des Tines et du secteur de la cascade du Rouget et du Lignon, ainsi que les liaisons qui relient ces composantes.

Les orientations d'aménagement du Grand Site ont permis d'identifier des perspectives et des objectifs à atteindre (cf. carte ci-dessous). La commune souhaite toutefois confronter cette vision à l'analyse du bureau d'étude qui devra proposer plusieurs scénarios d'une politique globale de mobilité à l'échelle du territoire communal, dans un contexte territorial plus large, au regard des différents enjeux et de la recherche d'un équilibre économique global de la gestion du Grand Site.



B. Objectifs spécifiques de la mission

Considérant la situation géographique de la commune, offrant une configuration de fond de vallée en « cul de sac », ne prédisposant pas une bonne répartition des flux sur les sites, il a été envisagé dans le schéma directeur du Grand Site de maîtriser et de répartir intelligemment la fréquentation en diversifiant les modes d'accès et de déplacement sur le territoire.

L'objectif est de passer progressivement d'une logique de l'automobile à celle des mobilités douces, à faible impact environnemental et à fortes retombées économiques, à travers le développement d'une

offre de mobilités alternatives, en été comme en hiver, contribuant à établir l'image de marque d'un territoire innovant et attractif : location de vélos et de VTT électriques, randonnées pédestres et équestres, promenades en chiens de traîneau ou en calèches, boucles de ski de fond et de randonnée, descentes en rafting...

Le Schéma Directeur propose plusieurs actions phares en ce sens :

- Rétablir le lien avec Samoëns et la vallée en réouvrant le tunnel ferroviaire pour connecter le site avec la voie verte le long du Giffre.
- Structurer de grandes boucles de visites et de découvertes reliant tous les hauts lieux des grandes composantes paysagères
- Ramifier progressivement les flux et les circuits en invitant les visiteurs à quitter leur automobile pour emprunter d'autres modes de déplacement.
- Organiser des parcours d'interprétation pédestres en boucles autour des hauts lieux exceptionnels du Grand Site.
- Répartir et réguler les flux dans l'espace et dans le temps afin d'éviter les phénomènes de sur-fréquentation et les pressions sur les milieux naturels.

Au-delà de l'aspect purement structurant, les objectifs d'une telle stratégie sont aussi qualitatifs :

- Réduire progressivement l'impact des infrastructures routières au fur et à mesure que l'on accède aux sites naturels les plus sensibles.
- Anticiper sur le fonctionnement futur du Grand Site en proposant des aménagements compatibles avec une montée en puissance des modes de déplacement doux suivant un principe de substitution progressive des espaces dédiés à la voiture (route et stationnement) vers ceux dédiés aux modes de déplacement doux.
- Désartificialiser les centres d'intérêt pour magnifier le vide et le grand paysage.
- Créer des liens entre les deux rives du Giffre, mettre en scène le paysage, donner à voir et à comprendre les lieux emblématiques du Grand Site.
- Favoriser la "lenteur", l'immersion physique et contemplative dans les lieux en accord avec l'esprit du site, le positionnement stratégique et le concept de mise en valeur du schéma directeur.

La mission d'étude de mobilité touristique et de stratégie de stationnement est composée de trois volets qui devront être menés de façon conjointe :

- Volet 1 : Le plan de mobilité touristique
- Volet 2 : La politique de stationnement
- Volet 3 : La stratégie de communication et de jalonnement

VOLET 1 : LE PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE

Le titulaire du marché aura pour mission d'élaborer, en concertation avec la commune, le syndicat mixte du Grand Site, la communauté de communes des Montagnes du Giffre et le Conseil départemental de la Haute-Savoie, un plan de déplacements communal, fondé sur une hiérarchisation adaptée du réseau de voirie, tenant compte du schéma directeur du Grand Site et des orientations d'aménagement envisagées pour la période 2020-2026 (cf. « Stratégie d'intervention / Phase 1 (2020-2026) Orientations d'aménagement et de gestion »).

Le plan de déplacements proposera des recommandations d'aménagements structurants et de qualité (sécurité, confort, paysage), cohérent avec la vision stratégique d'ensemble. Les déplacements doux seront prioritairement intégrés aux réflexions et aux propositions d'aménagement. Le prestataire explorera des solutions d'offres de mobilités douces sous différentes formes : dispositifs de locations

de vélos et de vélos électrique, randonnées, ski nordique, raquette, eau vive... Il s'agira de considérer le déplacement comme une offre touristique participant au parcours de découverte du visiteur.

Le prestataire présentera à la municipalité une vision claire et détaillée des déplacements touristiques dans le territoire, répondant à l'objectif de substitution progressive dans l'espace et dans le temps des mobilités carbonées vers des mobilités douces. Il portera une attention particulière aux espaces de connexion entre les unités paysagères, dédiés à l'intermodalité.

Cette étude devra proposer une vision globale de la gestion des flux à travers un plan de circulation automobile, un plan des stationnements et un plan des itinéraires de déplacements doux sur l'ensemble du territoire communal. Les propositions traiteront de la connexion et de la mise en cohérence des déplacements avec la commune voisine de Samoëns et avec la vallée du Haut-Giffre.

Le prestataire devra explorer le potentiel de déploiement de solutions de mobilités collectifs qui pourraient être envisagées dans l'avenir depuis les principaux secteurs d'hébergement de la vallée et les pôles multimodaux les plus proches. Cette étape exploratoire à pour but d'anticiper l'adaptation des solutions de mobilité envisagées à court terme au déploiement de ce type de solutions.

A travers l'étude du plan de déplacements, le prestataire devra apporter une aide à la réflexion de la municipalité sur l'ancrage et le renforcement du Chef-Lieu. Il accompagnera la commune dans une réflexion globale qui intègre la diversité des mobilités, qu'il s'agisse de la desserte des équipements publics (notamment scolaires), des commerces, des exploitations agricoles, de l'exploitation des ressources ou des sites touristiques estivaux et hivernaux, et de manière générale, il élaborera une stratégie de gestion des « ayant droits ». Il intégrera également à son analyse les perspectives de mobilité liées au secteur d'aménagement de la plaine de la Glière (cf OAP n°5 du PLU) et de celui du bas de la piste des cascades.

L'étude devra apporter des éléments de réflexion et de choix stratégiques à la municipalité sur l'ensemble des problématiques liées aux déplacements et aux stationnements dans une perspective de maîtrise et de régulation des flux, sur la base d'une analyse des capacités de charge optimales et des seuils de tolérance des espaces, dans un objectif d'articulation des effets bénéfiques de la fréquentation avec la volonté de préservation et le développement économique qu'elle est censée apporter.

Le prestataire présentera des scénarios pertinents, argumentés et chiffrés en grande masse, puis des solutions validées et plus finement chiffrées par composantes, dans des perspectives à court, moyen et long termes.

Pour la part de cette étude qui interrogera l'aménagement des voies départementales, le bureau d'étude retenu devra prévoir un travail en étroite concertation avec le service voirie du Conseil départemental de la Haute-Savoie.

VOLET 2 : LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

En parallèle de la réflexion sur les déplacements, le prestataire établira une stratégie globale de stationnement à l'échelle du périmètre du territoire communal, répondant aux objectifs du schéma directeur du Grand Site et aux attentes des besoins des visiteurs, ainsi que des résidents.

La mission devra permettre de :

1. Préciser les comportements des automobilistes qui stationnent dans la commune et définir les besoins.

2. Etablir une politique de stationnement permettant de satisfaire les divers besoins de courte, moyenne et longue durées, tout en garantissant une articulation incitative avec une offre de mobilités douces.
3. Générer une recette d'exploitation des stationnements qui participe à la gestion globale de la destination touristique.
4. Proposer une méthode de contrôle et d'évaluation des mesures à mettre en œuvre.

Tout en répondant à des objectifs généraux tels que la contribution à l'attractivité commerciale du Chef-Lieu, la valorisation des espaces publics ou encore le maintien de la population par la gestion du stationnement des résidents, l'atteinte d'objectifs plus spécifiques en matière de stationnement est attendue, à savoir :

- Améliorer l'accueil des visiteurs et faciliter le stationnement des résidents.
- Gérer le stationnement des catégories spécifiques : professionnels, commerçants, exploitants agricoles, livraisons, taxis, autocaristes, camping-cars, deux roues, personnes handicapées...
- Définir les zones de stationnement, préciser les besoins, les capacités et les seuils maximums.
- Proposer des outils innovants de régulation des flux touristiques en période de fortes fréquentations.
- Proposer une typologie d'aménagements des stationnements adaptés au contexte des différentes zones, dans la perspective du principe de transferts progressif vers des mobilités douces et compatibles avec les évolutions techniques (stationnement des vélos, infrastructures de recharges des véhicules électriques...).
- Prévoir les aménagements et mesures induits par la stratégie afin de maîtriser les stationnements « sauvages ».
- Tenir compte du contexte réglementaire lié à la situation patrimoniale et aux risques.
- Etablir une stratégie de tarification incitative et adaptée aux différents usages et aux saisons.
- Proposer les solutions techniques de paiement adaptées aux différents sites.
- Définir le cadre juridique, réglementaire et fiscal de la politique de stationnement.
- Etablir les modalités de contrôle et de lutte contre le stationnement illégal (contrôle, verbalisation, moyens matériels et humains).
- Définir la méthode d'évaluation de la politique de stationnement (indicateurs, modes d'analyse, leviers d'ajustement...).

Afin de pouvoir apporter à la municipalité une vision globale de la politique de stationnement, le prestataire établira :

1. **Une stratégie marketing modulable** qui établira les prix des stationnements en fonction des zones, des types d'usagers, des modalités de paiement, des saisons... Il s'agit d'estimer le chiffre d'affaire attendu pour chaque service payant mis en place, à partir des volumes espérés de fréquentation.
2. **Une estimation des coûts d'investissement et de fonctionnement des solutions proposées** qui précisera les investissements liés à chacune des options proposées dans les différentes zones de stationnement, ainsi que les coûts de fonctionnement à l'année. Le prestataire proposera différents scénarios de gestion pour maximiser l'impact économique, l'efficacité et la rentabilité des systèmes en place. Il intégrera par ailleurs dans l'estimation les coûts d'aménagement inerrant à la maîtrise des stationnements « sauvages » en bord de voirie.
3. **Un bilan financier prévisionnel** détaillera le compte de résultat de chaque équipement projeté. Le prestataire proposera une stratégie pour optimiser la rentabilité des infrastructures durant toute l'année (ajustement de l'offre, abonnements, partenariats, diversité des usages,

promotions...). Il effectuera également une analyse du régime fiscale applicable aux scénarios envisagés, et les effets sur l'investissement.

4. **Une analyse juridique du mode d'exploitation** mettra en évidence les montages les plus adaptés pour servir les besoins de fonctionnement des services. Il sera proposé plusieurs scénarios d'exploitation pour la gestion des services, le contrôle et le suivi de l'exploitation.

VOLET 3 : LA STRATEGIE DE COMMUNICATION ET DE JALONNEMENT

Il est attendu du prestataire un accompagnement en matière de communication auprès du grand public, afin d'expliquer les enjeux et les objectifs du plan de déplacement et de la politique de stationnement. Il s'agira par ailleurs de sensibiliser les usagers à l'évoluer des pratiques de mobilité et de les guider par un dispositif de jalonnement efficace.

Il est demandé au prestataire de produire un plan de communication à plusieurs niveaux :

1. **La concertation** : La prestation intégrera un volet concertation afin de pouvoir mobiliser une participation habitante. Ce dernier a pour objectif, par un programme d'accompagnement et d'animation, de faire le lien entre le projet et les parties prenantes (habitants, commerçants, usagers, parents d'élèves, associations, autorités compétentes en termes de transports...). Elle devra proposer différentes formes originales de médiation du projet et s'attacher à prendre en compte l'ensemble des objectifs de la commande.
2. **La justification de la politique de déplacement** : Il est attendu une proposition argumentaire qui explique le choix de la stratégie de mobilité et de stationnement, la réglementation mise en œuvre, les changements opérés, les possibilités de stationnement, la stratégie tarifaire et l'articulation avec les offres de mobilités douces. Ce contenu sera diffusé aux habitants et usagers via les supports de communication de la commune (magazine, site internet, affichage, communiqué de presse, réseaux sociaux...).
3. **L'offre** : Le plan de communication formalisera l'information sur l'offre à destination des usagers et concernera l'organisation globale du dispositif, la localisation des stationnements, leur disponibilité, leur tarification, la réglementation appliquée ou encore les vecteurs de communication. Cette information devra être accessible avant le départ de l'utilisateur, pendant son déplacement, et à son arrivée à destination.
4. **Le jalonnement** : Un plan de jalonnement sera réalisé par le prestataire afin de diriger les usagers dans leur parcours de découverte du territoire, en fonction de leurs besoins et de la disponibilité des places de stationnement. Le prestataire explorera les solutions de guidages dynamiques basées sur la disponibilité des places en temps réel, dans les aires de stationnement ou en voirie et accompagnera un objectif de régulation des fréquentations.

La commune attend également de l'étude des propositions intégrant l'utilisation intelligente des nouvelles technologies à des coûts raisonnables (capteurs intelligents, vidéo-surveillance, applications smartphone, géolocalisation, réseaux communautaires...).

La stratégie de communication à destination des usagers devra être conçue en cohérence avec le schéma d'interprétation du Grand Site, dans une perspective globale de médiation pédagogique et d'un plan de signalétique territorial.

C. Thématiques à aborder

1. Analyse de l'existant

Cette phase de l'étude est primordiale afin de fournir aux élus des données objectives à mettre en regard des ressentis subjectifs quant à la circulation et la sécurité. Le prestataire effectuera d'abord une analyse de l'existant, au niveau global :

- Analyse et schématisation des conditions actuelles de mobilités dans le territoire de Sixt-Fer-à-Cheval et dans un contexte élargi, à partir des données existantes.
- Etude des mobilités quotidiennes et des conditions de stationnement des résidents.
- Etude des mobilités saisonnières et des conditions de stationnement des touristes.

2. Régulation de la fréquentation

L'étude devra intégrer un objectif de régulation des flux dans le territoire durant les périodes de fortes fréquentations, sur la base d'une analyse des capacités physiques d'accueil selon les saisons, croisée à une analyse de l'aptitude du territoire et des sites à soutenir les volumes de fréquentation au regard des enjeux locaux.

Outre les propositions méthodologiques et techniques mobilisables, le prestataire explorera les dispositifs réglementaires disponibles ou en devenir.

La question de la sur fréquentation évoquée dans un projet de loi présenté par le Sénat en 2019 préfigure une modification législative qui devrait permettre d'étendre la portée de l'article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales (CGCT) en autorisant le maire à réglementer – et non plus seulement à interdire – l'accès et la circulation des personnes – et non plus seulement des véhicules motorisés – à certaines voies ou certaines portions de voies ou à certains secteurs de la commune, via un arrêté motivé par des enjeux environnementaux.

3. Mobilités douces

Le prestataire sera chargé de mettre en place un plan de déplacements doux entre les principales composantes du territoire. Il fera une analyse des connexions et logiques de déplacements entre les différents hameaux, les sites emblématiques et les communes voisines (Samoëns, Passy, Arâches-la-Frasse, Magland, Vallorcine).

Il s'agit de mettre en place les conditions de création de liaisons continues et sécurisées, piétonnes et/ou cyclistes adaptées à la situation géographique et au dénivelé, en formulant des propositions relatives aux compétences, au foncier, à la sécurisation juridique des itinéraires et à leur intégration, le cas échéant, au plan local d'urbanisme.

Un zoom sera notamment réalisé sur les conditions d'accès au cirque du Fer à Cheval depuis le Chef-Lieu, ainsi qu'aux itinéraires d'accès à la cascade du Rouget et au Lignon. Le prestataire fera émerger d'autres secteurs à enjeux et en proposera également une analyse fine.

Il fera l'analyse des pratiques en termes de déplacements doux. Le prestataire identifiera les points durs et l'ensemble des potentiels de déploiement d'une politique de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Il proposera un chiffrage des solutions proposées (investissement et fonctionnement) et identifiera les compétences à mobiliser.

4. Sens et conditions de déplacement

Le prestataire recherchera le meilleur plan de déplacements concernant tous les modes, adapté au fonctionnement de la commune de Sixt-Fer-à-Cheval, en particulier dans le secteur du Chef-Lieu. Les

sens de déplacements seront étudiés pour faire émerger des solutions de déplacement et de stationnement adaptées aux pratiques actuelles et à la vision stratégique d'ensemble.

Le prestataire proposera des « zooms » sur les secteurs à enjeux qui devront faire l'objet d'une étude approfondie : Chef-Lieu, Cirque du Fer à Cheval, Cascade du Rouget, Lignon, gorge des Tines, Salvagny, piste des Cascades...). Pour l'ensemble des composantes, le prestataire apportera ses recommandations en matière d'aménagement, d'organisation des circulations, de sécurisation, d'accessibilité, de limitation des tonnages...

5. Sécurité routière

Le prestataire sera chargé d'identifier des points de dysfonctionnement liés aux pratiques de circulation et de stationnement (sécurité, pratique illicite de circulation et de stationnement, arrêt minute...). Il établira un plan de localisation des secteurs sensibles et à risque qui nécessitent une attention particulière. La commune insiste sur l'importance d'examiner la sécurité pour les véhicules légers, mais surtout pour les cyclistes et les piétons.

Le prestataire effectuera une étude détaillée des points sensibles relatifs à la cohabitation des usages (croisements, traversées des voies, zones de cohabitation...). Des solutions d'organisations nouvelles et d'aménagements seront proposées sur ces points particuliers. Les solutions validées devront être chiffrées.

6. Transports en commun

Le prestataire procédera à une analyse de l'offre en transports collectifs (réseau départemental et intercommunal), transport scolaire. Il analysera l'efficacité de ces lignes tant en termes de couverture spatiale que de fréquences et d'amplitude.

Il mettra en exergue les possibilités d'accès au territoire en transports en commun pour les visiteurs et les scénarios d'offres complémentaires de mobilités à partir des arrêts dans la commune ou à proximité.

Il étudiera les pistes à explorer pour anticiper la mise en œuvre de solutions de transports collectifs en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité.

7. Accessibilité

L'étude prendra en compte le confort d'usage de toutes les populations locales et touristique (enfants, adultes, personnes âgées, parents avec poussettes, professionnels, personnes handicapées, étrangers...), en plaçant l'utilisateur au centre de la stratégie de mobilité et en anticipant les éventuels conflits d'usage. Elle intégrera un volet lié à la mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. Ce dernier devra comprendre un diagnostic et une analyse des difficultés rencontrées lors de la chaîne de déplacement relatifs à la voirie et aux espaces publics. Il devra également proposer des solutions techniques, ainsi que des actions de communication et de sensibilisation.

8. Intermodalité

Conformément au schéma directeur du Grand Site, la mission s'attachera à identifier et structurer les espaces dédiés au transfert des modes de déplacement carbonés vers des mobilités douces. Lieux de convergence entre les unités paysagères, ces espaces devront participer au parcours de découverte du territoire et à l'apport de contenus pédagogiques.

Chacune des unités paysagères possède sa propre identité et constitue une composante dont la porte d'entrée doit être symbolisée par un espace d'accueil et de transit vers une expérience spécifique et originale de visite, qui se traduit par une offre de mobilité alternative.

9. Dimension paysagère

Chaque intervention doit être motivée par la volonté de sublimer le paysage, pour rendre l'expérience de visite mémorable. C'est avant tout à travers des ambiances uniques et un traitement qualitatif des conditions d'accueil et de visite que le territoire se différencie. Tout est donc pensé pour que le Giffre et les montagnes emblématiques de Sixt-Fer-à-Cheval guident et accompagnent le visiteur à l'aller comme au retour. La découverte du Grand Site est matérialisée par six grandes séquences paysagères :

- Les gorges des Tines
- La plaine de Sixt et de Salvagny
- La haute Vallée du Giffre
- Les cirques du Fer-à-Cheval et du Fond de la Combe
- La vallée du Giffre des Fonds
- Les hauts alpages

L'objectif identifié dans le schéma directeur est d'instaurer des seuils symboliques lors du passage d'une séquence à l'autre et d'organiser des passages obligés qui vont permettre de réguler les flux et d'informer les visiteurs. Il s'agit de ralentir le flux automobile, de "fixer" les visiteurs sur le site et de les accueillir pleinement en les informant progressivement de l'ensemble de l'offre touristique du site.

La mise en place de ces séquences paysagères est donc tout autant une manière de révéler et d'orchestrer le paysage exceptionnel de la commune que de créer des lieux de convergence et d'accueil aux endroits stratégiques que constituent les entrées et les sorties de ces séquences.

Pour chacune des thématiques abordées dans le cadre de cette étude (conditions de déplacement, traversée de la commune, sécurité routière, stationnement, transports en commun, déplacements doux, hiérarchisation des voies...), des aménagements seront proposés et devront prendre en compte non seulement les questions de fonctionnalités mais aussi de qualité des espaces : relation avec les bâtis existants (parfois d'intérêt patrimonial), relation aux cours d'eau, relation au paysage, place du végétal dans les espaces publics, perspectives visuelles existantes et à valoriser.

10. Gestion des risques

Le territoire de Sixt-Fer-à-Cheval est soumis à de nombreux risques naturels liés à sa situation géographique. Le prestataire prendra pleinement en compte cette spécificité lors des différentes phases de son étude afin de pouvoir émettre des recommandations adaptées à chacune des composantes, qu'il s'agisse des aménagements ou de leur exploitation, en concertation étroite avec les structures compétentes.

11. Contexte réglementaire

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

12. Traduction dans les documents réglementaires du PLU

Cette étude participera aux réflexions qui pourront être intégrées dans une future révision du PLU. Ainsi, le prestataire sera chargé de traduire les conclusions opérationnelles de l'étude en vue d'y être intégrée.

III. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ETUDE

A. Dispositif de pilotage de la mission

Un comité de pilotage (COFIL) 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 COFIL sera composé d'élus communaux, d'un représentant du syndicat mixte du Grand Site, d'un représentant de la Communauté de communes des Montagnes du Giffre, d'un représentant du Conseil départemental de la Haute-Savoie et de partenaires pertinents selon les thèmes à aborder, à la convenance de la commune.

B. Calendrier prévisionnel

Le délai d'exécution prévisionnel de la mission en tranche ferme est fixé à 6 mois.

Le titulaire du marché proposera un phasage détaillé et chiffré dans son offre.

3 réunions minimum devront être organisées avec le COFIL pour suivre et valider l'étude.

1. Réunion de lancement : présentation du prérequis, validation de la méthodologie et du planning prévisionnel de la mission.
2. Réunion intermédiaire de présentation des travaux et de validation des options envisagées.
3. Réunion de présentation et de validation de l'étude.

Afin de réaliser une large concertation, le prestataire peut faire des propositions de réunions complémentaires pour améliorer les échanges et la participation des membres du COFIL et acteurs du territoire. Dans son offre, le titulaire du marché indiquera un prix forfaitaire sur la base des différentes réunions énoncées ci-dessus et mentionnera le coût d'une réunion supplémentaire.

Par ailleurs, le titulaire du marché se tient à la disposition du maître d'ouvrage pour toute rencontre que le maître d'ouvrage jugera utile, ceci en plus des réunions avec le comité de pilotage.

C. Livrables

Chaque volet de l'étude fera l'objet d'un rapport de présentation distinct, ainsi que d'une fiche synthétique présentant les principales conclusions de l'étude.

Une attention particulière devra être portée sur les arguments qui motivent le choix des solutions proposées.

Une présentation globale de l'étude sera réalisée sur un support Power Point afin d'être présentée au comité de pilotage et au conseil municipal.