

LES MOBILITÉS EN MONTAGNE, ET SI ON FAISAIT DURABLE ?

Innover pour faciliter l'accès et la mobilité
dans les stations.



Crédits : Jimga Créations / Adobe Stock

Ces dernières années, les difficultés liées à la route et la faible intermodalité des réseaux de transport compliquent l'accès à certaines vallées et stations de sport d'hiver, perturbant le bon accueil des touristes ainsi que la vie quotidienne des habitants des territoires concernés.

A travers une conférence et deux tables rondes illustrées par les témoignages d'acteurs économiques impliqués dans l'aménagement et la gestion des mobilités sur les territoires français et suisses, cette matinée du 5 novembre à Montmélián, co-organisée par l'Agence Une Rivière Un Territoire Savoie d'EDF Hydro Alpes, le Cluster Montagne, l'INES, La French Tech in the Alps Chambéry et l'Université Savoie Mont Blanc, a permis aux participants de partager des expériences et des pratiques, et de dessiner les perspectives d'une mobilité plus durable en montagne.



Avec le soutien de





EDF©D.Guillaudin



INTRODUCTION

Franck Barruel,
Directeur INES Formation et Evaluation

Manuel Lenas,
Directeur de l'Agence Une Rivière Un
Territoire Savoie d'EDF Hydro Alpes

EDF Hydro est un acteur majeur de l'économie des territoires de montagne. Et à ce titre, le programme Une Rivière Un Territoire vise à soutenir le développement économique, l'emploi et l'innovation dans les vallées où EDF exploite des barrages hydroélectriques. Ainsi chaque année, l'Agence Une Rivière Un Territoire organise un Atelier de l'Innovation, un événement qui participe à la vitalité économique des territoires de montagne, et qui aborde des sujets de fond ayant un rapport avec le développement économique, l'emploi et l'attractivité des territoires valléens, en donnant la parole aux professionnels du secteur.

« Les mobilités en montagne - que ce soit pour l'accès aux stations ou à l'intérieur de celles-ci - sont au centre des problématiques « d'expérience clients » et de transition énergétique dans les vallées et les massifs, rappelle Manuel Lenas en introduction. Fluidifier et sécuriser leur accès, réduire la dépendance à la voiture, c'est un enjeu d'adaptation et de résilience des territoires, si l'on veut garantir durablement l'attractivité de la destination Montagne. La transition vers des mobilités plus durables doit s'accélérer. Et c'est possible. »

Ce rendez-vous des acteurs de la filière a pour vocation de favoriser les échanges dans ce domaine et de donner à voir des exemples qui fonctionnent, en Suisse et en France. Une manière de croiser les expériences, d'inspirer les parties prenantes et d'ouvrir la voie à de nouvelles initiatives.



EDF©D.Guillaudin



“ Les mobilités en montagne : du non-soutenable au durable ” par Jean Varlet, Professeur à l’Université Savoie Mont Blanc

L'analyse de mobilités dans le massif alpin fournit d'utiles éléments à la réflexion sur l'accès aux massifs, aux stations et sur les circulations à l'intérieur des stations. Avec les unes en mal de durabilité et les autres qui satisfont aux exigences de la durabilité, sont abordés tout à la fois les enjeux, les difficultés rencontrées, des réponses en matière d'organisation et d'aménagement des réseaux et des stations.

Les problèmes d'accessibilité aux stations de ski ne sont pas récents. En 1992 déjà, afin de répondre aux enjeux des JO d'Albertville, des investissements importants ont été déployés pour développer les infrastructures et les réseaux de transport. Néanmoins, entre 1991 et 2017, le trafic a augmenté de 74% ... et les capacités d'accueil de 80% ! Retour à la case départ en termes de problématique d'accès aux stations !

« Le constat est sans appel : ce qui est prédominant dans nos montagnes, c'est la congestion hivernale hebdomadaire systématique, tous les week-end, du 20 décembre à début avril » rappelle Jean Varlet.

Ces bouchons sont véritablement non-soutenables, dans le sens du non-viable, pour les stations, les vacanciers, les transporteurs et pour tous les résidents et les actifs qui travaillent dans ce secteur.

Quand il faut 3 heures pour faire Lyon-Chambéry ou Chambéry-Moùtiers, et 8 heures pour un trajet Lyon-station, sans aucune possibilité d'itinéraire-bis compte tenu du contexte orographique et hivernal, nous sommes face à un véritable phénomène de ré-enclavement des territoires sous forme d'une fermeture fonctionnelle temporaire.

En parallèle, l'essor des mobilités supplémentaires internes liées aux déplacements pendulaires fond de vallée / station en semaine hivernale, s'avère une donnée à prendre également en compte. Les saisonniers ne pouvant plus se loger en station où les coûts du foncier sont devenus inabornables pour eux, n'ont d'autre choix que de résider dans les villages avoisinants ou en fond de vallée, voire en bordure de massif, et de faire la navette matin et soir. Ainsi, ces montées quotidiennes en station s'établissent à plus de 12 000 véhicules en Tarentaise, ce qui représente 1 million de mouvements sur les 4 mois de la saison d'hiver... quasiment le même volume que les véhicules des vacanciers sur l'ensemble des week-end d'hiver !

Il faut donc repenser en profondeur nos organisations de transport et de mobilité sur le territoire. Différentes solutions peuvent être envisagées pour pallier ces engorgements hebdomadaires.

Afin d'écarter les volumes de véhicules qui créent des difficultés sur les périodes critiques, pourquoi ne pas programmer l'interdiction de circulation sur certains tronçons à certaines périodes ? Les voitures pourraient alors être stationnées dans de grands parkings reliés à des pôles d'échanges multimodaux, eux-mêmes en interconnexion avec les gares ferroviaires. Les liaisons autocars vallée-station pourraient alors prendre le relais et acheminer les vacanciers à leur destination finale.

Mais d'autres solutions moins radicales semblent plus adaptées comme l'organisation de chaînes multimodales performantes intégrant la succession de plusieurs modes de déplacement adaptés du domicile à la destination finale.

Ces chaînes existent déjà en France, mais elles fonctionnent mal et les ruptures de charge sont dissuasives.

« Si l'on compare un trajet Paris / station en voiture ou par le train, explique Franck Barruel, il est évident que le bilan carbone est bien meilleur pour le train, même si sur les autres critères d'analyse, comme la durée et le coût, les résultats sont moins significatifs. En revanche, ce qui est nettement en défaveur du train, c'est l'intermodalité. Et c'est bien sur ce plan que nous avons beaucoup de progrès à faire. »

Nos voisins ont pourtant mis en place des process dont nous pouvons nous inspirer :

L'accès à l'Alpe di Siusi dans les Dolomites (Italie) se fait principalement via un transport par câble ou des autocars, tandis l'unique route ne peut être em-



pruntée que par les touristes disposant d'une réservation dans un hôtel.

A Bettmeralp, dans le canton du Valais (Suisse), il n'y a pas de route pour monter en station mais une gare de téléphérique avec un véritable pôle d'échanges multimodal relié aux parkings et à la gare ferroviaire dans la vallée. L'accès se fait grâce à deux téléphériques, l'un direct et l'autre en deux tronçons, puis des systèmes de mobilité douce prennent le relais en altitude.

Aucun accès en voiture non plus à Mürren (Suisse), mais une chaîne multimodale très performante : depuis le fond de vallée (Lauterbrunnen), un téléphérique en connexion directe avec la gare ferroviaire monte sur un plateau jusqu'à la gare d'altitude de Grütschalp. Là, un système mécanique de transfert des bagages et du fret du câble au train, en moins de 3 mn, concrétise un peu plus l'intermodalité. Une ingénierie extraordinaire au service de la simplicité ! De là, une voie ferrée isolée et unique mène à la station. A l'autre bout de celle-ci, un deuxième accès est possible en combinant successivement l'autocar de la Poste (Carpostal) puis deux sections de téléphérique.

A Andermatt / Sedrun (Suisse), la route étant fermée tout l'hiver, seul le train assure la continuité territoriale. Il monte en lacets, franchit l'Oberalp pass avant

de redescendre vers la vallée du Rhin. Les skieurs l'empruntent directement comme moyen d'accès aux domaines skiables reliés et peuvent même profiter depuis deux ans d'un wagon « après-ski bar » en fin de journée.

Enfin, dans la région du Lac des Quatre-Cantons (Suisse), les différents modes de transport qui ont été mis en place indépendamment pour accéder au Pilatus (funiculaire, téléphérique, télécabine) et qui relèvent de plusieurs opérateurs, ont été associés au chemin de fer ou au bateau pour donner naissance à un nouveau concept : un circuit touristique articulé autour des transports eux-mêmes !

La démarche est également adaptée sur des territoires d'altitude plus basse comme à Wolfgangsee en Autriche, où l'organisation de la mobilité est prioritaire : pistes cyclables, autobus à deserte cadencée, navettes lacustres, chemin de fer à crémaillère pour accéder à un sommet, téléphérique... le système permet quasiment de se passer de la voiture.

La plupart des stations françaises sont accessibles par la route mais un certain nombre d'entre elles, comme Avoriaz ou Flaine, ont fait le choix d'un positionnement « sans voiture ». Les véhicules sont stationnés en périphérie et l'accès au cœur de la station se fait par diffé-

rents types de navettes. Cette approche nécessite une articulation transport-urbanisme finement pensée qui intègre toutes les étapes du parcours client à son arrivée ainsi que lors de son séjour.

« Ce qui est en jeu ici, c'est bien l'attractivité et la compétitivité des territoires de montagne ainsi que l'avenir de leur économie ; et cette réflexion nécessite une profonde révision de nos approches, conclut Jean Varlet. Nous devons développer une conception globale où les politiques de transport et d'urbanisme sont articulées. La question de l'accessibilité se pose plus que jamais et la maîtrise de la chaîne multimodale est incontournable. Faut-il autoriser la voiture à aller jusqu'en station ? Si non, où l'arrête-t-on et comment organise-t-on la suite et la fin du parcours ? ».

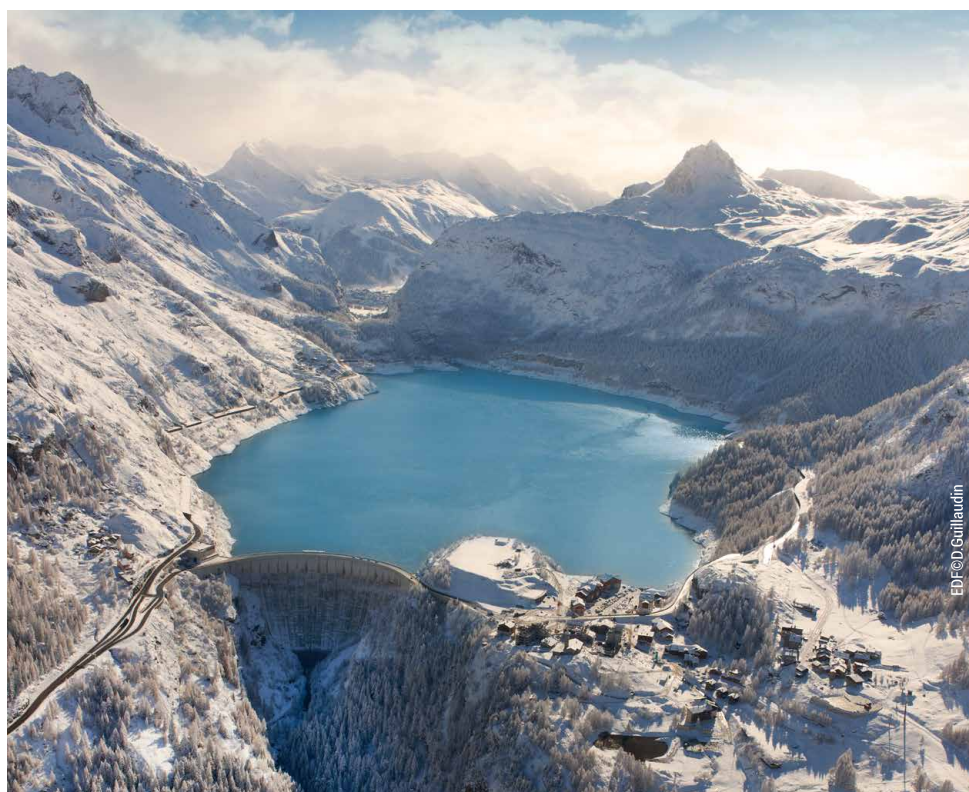




Table Ronde 1 : Améliorer l'accès aux stations : une affaire d'ingénierie, de planification, de comportement ?

23 février 2019, plus de 156000 véhicules ont été recensés en Savoie lors du chassé-croisé des vacances d'hiver. Retards, fatigue, énervement, ... rendent difficile l'arrivée et donc l'accueil en station. Mais existe-t-il des alternatives à la voiture pour permettre aux touristes d'accéder aux stations de sports d'hiver plus sereinement ?

Témoins

*Pascal Fivaz, Sous-directeur – Chef Département Voyageurs – Transports Publics du Chablais
Antoine François, Directeur Adjoint EPODE
Jean Souchal, Président du directoire de Pomagalski*

S'ils partagent le même territoire, les mêmes contraintes et les mêmes enjeux que les stations françaises, nos voisins suisses ont néanmoins une vision sen-

lac Léman. Cette structuration a permis la mise en place d'une offre opérateur unique sur tout le territoire, un avantage indéniable renforcé par une volonté po-

gestion des bagages font partie de nos préoccupations principales. »

Parmi les travaux programmés figure donc naturellement la création de zones de croisement qui permettra d'augmenter encore le cadencement des lignes à sens unique. Mais d'autres chantiers sont également à l'ordre du jour, comme le prolongement de lignes existantes quand c'est possible, la construction de tunnels pour sécuriser certaines lignes, de nouvelles gares pour en pérenniser d'autres, ou encore la mise en place de lignes de bus destinées à compléter le réseau ferroviaire historique.

« Les lignes desservent toutes des stations touristiques. Et même si ce sont majoritairement des stations de ski, on ne parle plus ici de tourisme hivernal mais de tourisme 4 saisons. Toute la stratégie des Transports Publics du Chablais repose d'ailleurs essentiellement sur cette approche » complète Pascal Fivaz.



de gauche à droite : Antoine François, Pascal Fivaz, Jean Souchal

siblement différente de la mobilité sur leur territoire et en particulier en ce qui concerne l'accès aux stations.

Issus de la fusion de quatre entreprises en 1999, les Transports Publics du Chablais gèrent, grâce à des infrastructures très importantes, la totalité du transport public en plaine et en montagne de toute la région du Chablais suisse en amont du

litique affirmée : sur les dix prochaines années, 400 millions CHF seront investis dans les infrastructures ferroviaires et 150 millions dans le matériel roulant.

« Notre clientèle est devenue très exigeante, explique Pascal Fivaz, mais nous avons un cadencement qui fonctionne pour les stations. Les contraintes de correspondance, les ruptures de charge et la

Les constructeurs de remontées mécaniques comme Poma sont également conscients de l'importance d'intégrer leurs systèmes de transport par câble à une intermodalité très solide. Et pour ce faire, la question de la gouvernance est incontournable afin de rendre les projets économiquement supportables.

Les contraintes techniques trouvent toujours des solutions et la technologie per-



© Dominique Guillaudin

met de développer des outils durables qui fonctionnent de manière fiable dans des milieux hostiles. Les vrais enjeux sont autre part : « *Nous ne devons jamais perdre de vue la fonction première qui est attendue, c'est-à-dire la fonction transport, rappelle Jean Souchal. Il y a un vrai travail d'accueil à faire et on doit se mettre à la place du client, seule manière d'assurer la fluidité dans les parcours. L'expérience client, c'est fondamental !* »

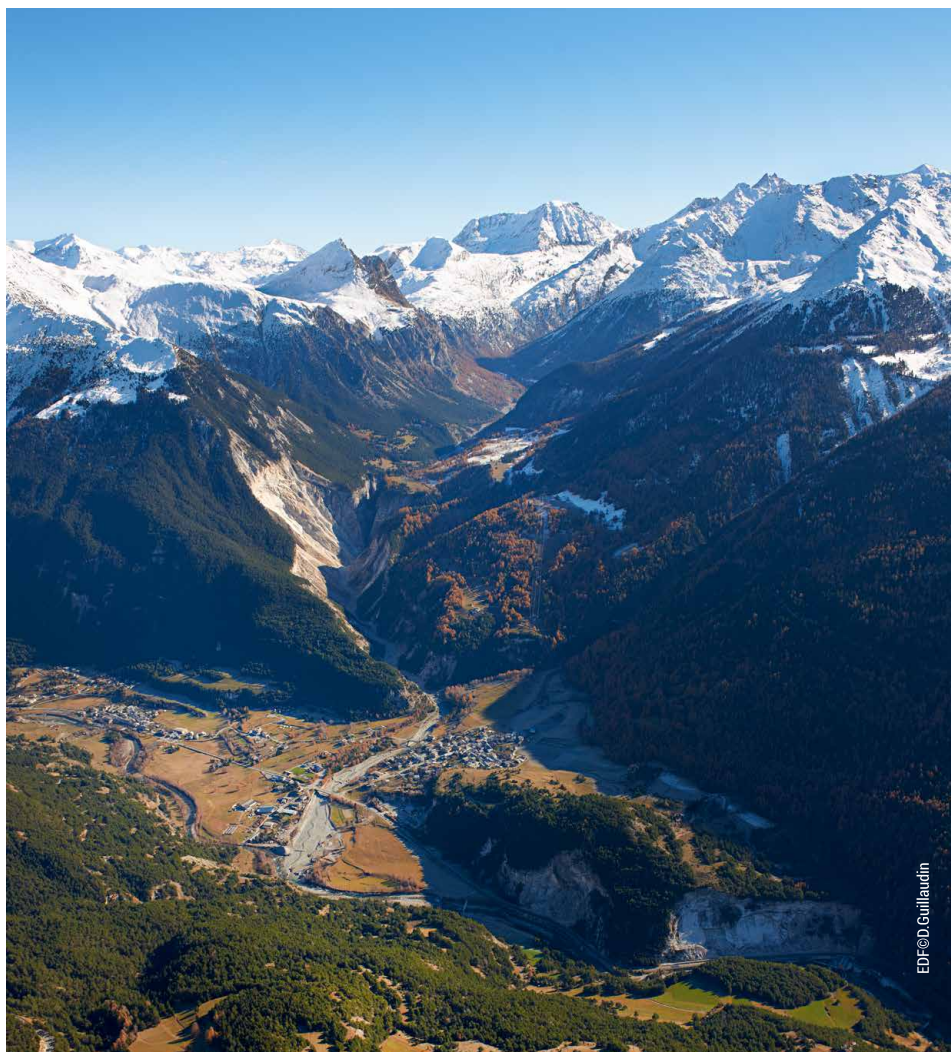
Un avis partagé par Antoine François qui préconise une gestion stratégique du parcours client. « *Il est important de comprendre et de conscientiser l'expérience qu'on donne aujourd'hui à quelqu'un qui arrive en station et se retrouve à plusieurs centaines de mètres de son hébergement ou d'un point d'information. Il y a une vraie logique de restructuration des domaines skiables et des stations dont les fronts de neige ont été conçus sans prendre en compte cet impact. Il est nécessaire de repenser les accès aux stations, la centralité et d'intégrer par exemple une logique de densification au niveau des stationnements* ».

Se pose alors bien sûr, la question des moyens et des financements. « *La rentabilité d'une ligne de chemin de fer en montagne est impossible, indique Pascal Fivaz. En général, nous couvrons 20% des frais par les recettes, et les autres 80% sont compensés par les indemnités des pouvoirs publics. Ce n'est pas un tabou* ». Même constat du côté français où on tend vers une acceptabilité du coût de ce qui est mis en place pour répondre à la question du confort et de la qualité de vie de l'utilisateur mais également de l'évolution du climat et des risques naturels.

Interpellé sur le sujet, Fabrice Pannekoucke, Conseiller régional Rhône-Alpes Auvergne, prend comme exemple la mise en place cet hiver d'une navette assurant une liaison vallée-station pour

les saisonniers d'une grande station et dont les recettes ne couvrent que 10% des coûts. « *Nous sommes prêts à tout entendre et à faire face aux investissements qui seront à mettre en œuvre, explique-t-il, et nous ne sommes pas seuls : nous avons des échanges avec le Préfet afin que l'Etat soit impliqué, avec le Département qui est concerné, et aussi avec la Région Auvergne Rhône-Alpes. Quand on appréhende un sujet comme celui-ci, il faut le regarder en intégrant les mobilités nouvelles et il faut faire sauter le verrou culturel.* »

Mais si les exploitants et élus ont conscience des enjeux, il demeure une difficulté autour de la vision, de la concertation et de l'émergence d'un projet partagé. Un vrai travail de cohésion de ces acteurs doit être fait et ce, au niveau d'un espace valléen au sens large. Tous s'accordent à penser que c'est bien à l'échelle macro que nous devons réfléchir et qu'en parallèle, à l'échelle de la station, tous les acteurs doivent être impliqués car ils sont tous impactés par la mobilité.



EDF © D. Guillaudin



Table Ronde 2 : Optimiser le déplacement en station : une affaire d'innovation, de gestion, d'urbanisme ?

100 % sans voiture, une aspiration qui séduit de plus en plus les touristes. Mais comment se déplacer dans la station, comment gérer de manière fluide les flux touristiques, quels modes de déplacements privilégier pour être dans une démarche 100% durable ?

Témoins

Pascal de Thiersant, Président du directoire de la Société des 3 Vallées

Vincent Pellissier, Chef du service de la mobilité, Etat du Valais

André Plaisance, Maire de Les Belleville – Les Menuires / Val Thorens, Président de la Communauté de Communes Cœur de Tarentaise, vice-président de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne



Le parlement suisse a voté dans le cadre de la loi sur le CO2 une augmentation progressive du prix des carburants de 10, puis 12 centimes, et jusqu'à 20 centimes par litre. Une décision allant dans le sens des changements sociologiques forts déjà en œuvre chez nos voisins et qui amènent les jeunes générations à se détacher progressivement de la logique de possession d'un véhicule (l'âge moyen

d'achat de la première voiture est passé de 40 à 50 ans en dix ans).

« Les besoins d'accessibilité dans nos territoires sont importants, mais si on articule le développement d'une station juste autour de la voiture, on aura de moins en moins de clients, » analyse Vincent Pellissier.

Au lieu de parler de tourisme et de stations de sports d'hivers, nos voisins

parlent donc d'industrie de qualité de vie et de stations 4 saisons. Ils ont refusé par votation populaire l'an dernier de se porter candidats à l'accueil des Jeux Olympiques et tournent volontairement le dos au tourisme de masse tel que nous l'avons développé en France dans les années 80-90.

Plus radical encore, ils considèrent qu'on ne peut pas développer des infrastructures partout et ont choisi une autre approche afin d'apporter le meilleur mode de transport au meilleur moment sans les opposer entre eux.

Un travail complet d'analyse a été réalisé sur l'utilité des infrastructures routières : elles s'avèrent inadaptées aux réels besoins. Après deux ans d'échanges, la décision a été prise de démanteler ou de requalifier un tiers du réseau cantonal routier, lequel va passer de 1 800 km à 1 200 km. Une interprétation de la formule choisie selon laquelle « Qui crée des routes récolte des bouchons » !

« C'est une réflexion pas seulement routière mais aussi humaniste qui consiste à viser une croissance qualitative plutôt que quantitative. On va



de gauche à droite : Vincent Pellissier, Pascal de Thiersant, André Plaisance

apporter moins mais mieux » précise Vincent Pellissier.

Une réflexion que ne partagent pas les élus français pour qui l'accessibilité aux stations demeure prioritaire.

En témoignent les projets d'accès alternatifs qui se multiplient comme la nouvelle liaison Orelle - Val Thorens, mais sans remettre en cause les accès routiers traditionnels. « *Ce nouvel ascenseur valléen va alléger les flux en fond de vallée et proposer un accès rapide et sécurisé à la station. Il va améliorer très significativement le confort de nos clients* » explique André Plaisance.

Autre exemple de la production d'une nouvelle expérience client ou utilisateur : le Verbier Express va relier directement dès cet hiver Genève-Aéroport

à la station de Verbier en 2h06 dans une logique « prêt à skier ».

Une approche qui n'est pas sans rappeler le train-navette (obligatoire pour les vacanciers) qui relie Täsch à Zermatt.

Tous s'accordent sur le même objectif : assurer l'activité économique des stations et défendre les emplois existants en adaptant les mobilités.

Mais mener un projet de changement de mobilité et de transport urbain nécessite souvent une prise de recul. Selon Pascal de Thiersant, cette démarche relève de trois étapes principales : « *tout d'abord la motivation et la volonté de mener le changement, puis la vision et une nécessaire projection sur vingt ou trente ans qui apportera de la cohérence au projet, et enfin le cou-*

rage politique. Ce dernier point n'étant pas le plus simple car le temps d'aménagement du territoire est beaucoup plus long que le temps politique. »

Les attentes par rapport à un nouveau modèle de société nous poussent à changer. « *Il est indispensable d'améliorer et de modifier notre système de vie et de société mais également d'intégrer les contraintes liées aux changements climatiques* » complète Jean-Pierre Rougeaux, Secrétaire Général de l'Association Nationale des Maires des Stations de Montagne, pour qui « *la montagne est le meilleur des thermomètres du changement climatique* ».



Alexis-Olivier Sbriglio,
Patrick Grand'Eury



EDF © D. Guillaudin

Clôture de la matinée par Patrick Grand'Eury, Président du Cluster Montagne

« Il faut mettre le client au cœur de nos réflexions, oser tester des choses et prendre des risques, conclut Patrick Grand'Eury. Manifestement l'intelligence collective et les retours d'expérience des stations, grandes ou petites, font bouger les consciences, bougent les lignes et ouvrent des pistes vers de nouveaux modèles ».

Reste à chaque territoire à appréhender les enjeux, de mener la réflexion dans une logique collaborative et de développer sa propre vision et ses propres projets.

• LES ACTEURS PRÉSENTS AU SHOWROOM •

Altibus

(<https://www.altibus.com/>)

Ataway

(<http://ataway.com/>)

Be Green

(<https://www.b-e-green.com/>)

Bertolami

(<http://www.autocars-bertolami.fr/>)

Box@ll

(<https://www.box-all.fr/>)

Cluster Montagne

(<http://www.cluster-montagne.com/>)

EDF Commerce

(<https://www.edf.fr/entreprises>)

French Tech in the Alps Chambéry

(<https://www.digital-savoie.fr/>)

Ines Formation et Evaluation

(<https://www.ines-solaire.org/>)

Moonbikes

(<https://moonbikes.co/>)

Nextérité

(<http://www.nexterite.com/>)

Pysae

(<https://pysae.com/>)

Skiday

(<http://skiday.fr/>)

Université Savoie Mont Blanc / M2 - TITUS

(<http://formations.univ-smb.fr/fr/catalogue/master-XB/sciences-humaines-et-sociales-SHS/master-geographie-m1-m2-program-master-geographie-amenagement-environnement/m2-transports-intermodalite-territoires-titus-classique-et-alternance-subprogram-m2-titus.html>)

Rédaction : Sophie Mérindol Bonnacuelle - InfluenSo



EDF © D. Guillaudin