



# ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ, MODULARITÉ

Alors que la concurrence internationale est vive et que la présence touristique devrait augmenter au cours de la prochaine décennie, les problèmes d'accessibilité à plusieurs stations de sports d'hiver mais aussi de mobilité et d'intermodalité constituent un frein à la fréquentation et à l'accueil de la clientèle actuelle et potentielle. Sont concernés : la desserte de territoires isolés ou parfois bloqués par les intempéries en dépit de la mobilisation des services routiers départementaux, le manque d'infrastructures suffisantes dans certains massifs, ou l'absence d'articulation entre les modes de transport et la faible prise en compte de l'intermodalité. La réflexion engagée porte sur tous les types d'acheminement – route, rail, air, câble – et sur la vie quotidienne dans les territoires de montagne.

# Les stations de sports d'hiver se penchent sur leur avenir

Faute d'une véritable alternative aux déplacements en voiture et dans l'attente de nouvelles infrastructures, les territoires de montagne travaillent à mettre en place des solutions adaptées et durables afin de continuer à séduire de nouvelles clientèles.

Que faut-il garder en mémoire des images, chaque année reproduites, d'accès pénible à certaines stations de sports d'hiver – même avec des voitures équipées de pneus neige ou de chaînes –, d'arrivées tardives ou de dortoirs improvisés ? Retenons avant tout la disponibilité et la solidarité des habitants des vallées (bénévoles et équipes techniques) toujours prompts à se mobiliser pour assister les vacanciers en situation de détresse.



*Trouver des solutions innovantes pour faciliter l'accès et la mobilité dans les stations.*

À une époque de nouvelle limitation de la vitesse sur les routes – et un quart de siècle après les Jeux olympiques d'Albertville qui devaient décongestionner la vallée de la Tarentaise –, les amateurs de ski n'ont guère d'autres choix que la voiture pour leurs déplacements sur les massifs : si les trains de jour sont aujourd'hui incomparablement plus rapides, ceux de nuit – qui permettaient de chauffer les skis le matin dès l'ouverture des pistes – se font de plus en plus rares (lire page 11) ; tandis que les avions sont plus coûteux et les aéroports éloignés des stations.

Dans ces conditions, les touristes et les professionnels de la montagne en sont réduits à croiser les doigts et à se répéter : pourvu que, cette fois, les intempéries et les embouteillages ne s'en mêlent pas afin que les vacanciers puissent parvenir à destination sans trop d'encombre. D'autant plus que, les périodes de ski étant de plus en plus courtes, les contraintes de mobilité et les modalités qui leur sont imposées une fois arrivés sur place accroissent souvent leur contrariété.

« Bâti depuis la fin des années 1960 sur les sports d'hiver, le modèle est en survie », affirmait le vice-président du conseil départemental de Savoie (Tourisme et stratégie territoriale), Franck Lombard, en octobre dernier, devant la Fédération des entreprises publiques locales. Le président d'Orex Loisirs, Philippe Lebrasseur, estimait de son côté que « les acteurs de la montagne se sont contentés de faire perdurer le modèle pendant près de 50 ans

« Quoique sans illusion sur leur possibilité à court terme de prévenir les aléas routiers et d'éliminer les problèmes d'accessibilité, nul, sur les six massifs, ne reste les bras croisés. Partout, l'imagination est au pouvoir. »

sans penser à l'avenir. » À les en croire, l'innovation serait peu présente dans l'esprit des responsables des collectivités : le constat est cinglant et trop réducteur. Quoique sans illusion sur leur possibilité à court terme de prévenir les aléas routiers et d'éliminer les problèmes d'accessibilité, nul, sur les six massifs, ne reste les bras croisés. Partout, l'imagination est au pouvoir.

Début 2017, une étude menée sur le Parc national des Pyrénées présentait les modes de transport envisagés en remplacement ponctuel de la voiture en solo : le covoiturage, la voiture partagée, la marche à pied.

Le maire de Chamrousse, Philippe Cordon, rêve, pour sa part, d'un transport intermodal, apportant aux touristes « un confort tel qu'ils se sentiront mieux que dans leur automobile. » Certains autres élus réfléchissent aussi à desservir leurs stations par câble. D'autres encore évoquent le règne futur de véhicules autonomes qui permettraient de relier stations et communes de montagne en toute sécurité.

Tous parlent également sur des offres de mobilité plus sobres, à faible coût et plus respectueuses de la santé et de l'environnement ; tous conçoivent des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses ; ou expérimentent des systèmes ingénieux destinés à offrir la possibilité aux vacanciers de vivre pleinement dans leur époque.

Ainsi, à Val d'Isère, des bornes informent les skieurs de l'ouverture des pistes, des conditions d'enneigement, des événements de la semaine et leur permettent de renou-



## VINCENT ROLLAND

« Ces dernières années, nous avons constaté un manque d'engagement de l'État »

En 2006, le député de Savoie a remis un rapport sur l'attractivité des stations de sports d'hiver au premier ministre Dominique de Villepin. Dans ce travail, étaient pointées les difficultés d'accès.

**PLM :** *Quelles étaient à l'époque vos principales recommandations ?*

**Vincent Rolland :** La situation était déjà complexe certaines fins de semaine. J'avais alors préconisé d'inscrire, dans les contrats de plan État-Région, des aménagements routiers permettant de sécuriser et de fluidifier le trafic dans nos vallées. Par ailleurs, je prônais un renforcement des déplacements en train avec l'augmentation des capacités et des fréquences des TGV.

J'insistais aussi sur la nécessité de développer les aéroports de proximité qui permettent aux skieurs, habitant à moyenne et à longue distance, d'arriver au plus près de nos destinations. Parmi les relais de croissance, se trouve en effet la clientèle étrangère qu'il faut donc aller chercher de plus en plus loin.

**PLM :** *Votre rapport a-t-il été suivi d'améliorations ?*

**V.R. :** Hélas, elles ont été modestes et

nous avons même, d'une certaine manière, constaté un manque d'engagement de l'État quant aux infrastructures à réaliser mais également sur le développement du train et de l'avion insuffisamment considérés. Tout cela sans doute pour des questions budgétaires.

**PLM :** *Globalement, douze années après votre rapport, l'accès aux stations de montagne est-il plus facile ?*

**V.R. :** Dans certaines conditions, notamment de neige à plus ou moins basse altitude, il peut toujours se révéler délicat. En dépit des efforts concentrés sur les prévisions mais aussi sur les informations et les recommandations données aux automobilistes, nous restons dans une situation qui est loin d'être satisfaisante.

Pourtant, les conditions d'accès dans nos stations constituent l'une des pistes qu'il faut améliorer si l'on veut pérenniser et développer la clientèle des sports d'hiver.

**PLM :** *Quels sont les principaux points noirs qui subsistent ?*

**V.R. :** Ils sont géographiquement nombreux dès lors que les capacités d'acheminement sont inférieures à celles d'hébergement. Ils sont surtout routiers et il y a urgence à résorber ces difficultés. J'ai d'ailleurs récemment créé un groupe de réflexion avec les hébergeurs afin de regarder dans quelle mesure certains départs et arrivées peuvent être décalés sur des séjours du dimanche au dimanche, ce qui décongestionnerait nos vallées. 15 à 20 % de séjours ainsi décalés résoudraient un grand nombre de nos difficultés. Certains hébergeurs, comme le Club Med, le pratiquent déjà.

Il faut aujourd'hui amplifier ce mouvement dans la concertation car chacun, en termes de qualité d'accueil et quelle que soit la prestation demandée, s'y retrouvera.

Par ailleurs, l'obligation prochaine d'avoir des équipements spéciaux pour l'accès à nos massifs devrait, en partie, apporter une amélioration.

veler leurs forfaits. Pralognan-la-Vanoise accueille des personnes à mobilité réduite pour des séjours totalement accessibles.

Du ski mais pas seulement. Dès le début des années 2000, Villard-de-Lans étudiait les possibilités de production locale d'électricité (solaire essentiellement) dans l'optique d'alimenter des véhicules consacrés au transport des touristes depuis les parkings.

Encombrement des espaces, pollution de l'air, pollutions sonore et visuelle, stress, fatigue, augmentation du budget individuel : les atteintes à l'environnement naturel mais aussi humain sont multiples. Les initiatives sont nombreuses. En premier lieu dans le département de l'Isère dont 40 % du territoire est couvert par la montagne et qui travaille expressément à l'avènement de « la station du futur ».

Présidente d'Isère tourisme et vice-présidente du département en charge du tourisme de la montagne et des stations, Chantal Carlioz explique : « La transition

économique et la transition écologique vont de pair. Cette évidence nous a amenés à ce que la station de 2030 s'invente ici, même si beaucoup de nouveautés naissent localement. »

Six stations pilotes ont été désignées et un thème de développement a été attribué à chacune d'elles : « la pleine énergie » à Vil-

lard-de-Lans et Autrans-Méaudre ; « la douceur de vivre » à la communauté de communes Cœur de Chartreuse ; « les loisirs » à l'Alpe d'Huez ; « l'hyper sport » aux Deux-Alpes ; et « la high-tech » à Chamrousse.

Ce laboratoire à ciel ouvert expérimente tous les scénarios : navettes électriques, mobilité hydrogène, plan câble, développement du vélo à assistance électrique, etc. Jusqu'où ira-t-on ? Et comment, plus précisément, les vacanciers et les habitants des territoires de montagne ont-ils envie de vivre leur mobilité durable ? « Il n'y a pas une seule réponse à la question de savoir ce que sera la station du futur, souligne Chantal Carlioz. Mais, tous ensemble, nous voulons proposer des expériences exclusives, personnalisées et innovantes afin d'offrir aux visiteurs le voyage de leurs rêves. »

Vivement demain mais, malgré cela, la route d'accès à quelques stations risque parfois d'être encore longue cet hiver.

---

« Il n'y a pas une seule réponse à la question de savoir ce que sera la station du futur. Mais, tous ensemble, nous voulons proposer des expériences exclusives, personnalisées et innovantes afin d'offrir aux visiteurs le voyage de leurs rêves. »

---

## « Pour nous, la gratuité du tunnel est vitale »

Les élus et les habitants de la vallée du Carol n'en finissent pas de tirer la sonnette d'alarme. Trop fréquente à leurs yeux, la fermeture de la route du col de Puymorens met en péril la vie locale.

« Chaque jour de fermeture fait perdre quelque 3 000 euros à la station de ski. »



Jean Rigot, le maire de Porté-Puymorens, à la lisière des Pyrénées-Orientales, de l'Ariège et de l'Andorre, n'est pas homme à baisser les bras mais cela fait des années qu'il a du mal à trouver le sommeil. À l'origine, en 1994, la construction du tunnel du Puymorens était censée faciliter la circulation lorsque la neige rend la route impraticable. Las ! l'espoir a vite tourné court. L'accès au col n'est plus maintenant fermé les jours où les conditions atmosphériques sont très mauvaises mais aussitôt que la météo indique un risque de neige.

Jean Rigot et les habitants de la vallée du Carol maudissent ce principe de précaution qui isole le centre de vacances Altitude 2 000 et une habitation particulière, mais pas seulement. Il a des effets économiques négatifs et inquiétants sur la station village de Porté-Puymorens dont les dix remontées mécaniques, pour 40 km de

pistes de ski et 900 mètres de dénivelés, attirent en temps normal 500 skieurs par jour, lesquels font vivre la vallée durant toute l'année. Au total, ce sont les dix-neuf communes de la communauté de communes Pyrénées Cerdagne qui en subissent le contrecoup.

« Ce tunnel, nous avons contribué à le financer mais pas pour qu'on nous impose de l'emprunter dès que la route n'est recouverte que d'une petite couche neigeuse et qu'il suffirait d'avoir des pneus neige ou de mettre des chaînes pour franchir le col sans péril », dénonce Jean Rigot. Coût de l'opération pour les automobilistes : 6,80 euros le passage et 13,60 euros l'aller-retour. « Ce péage s'ajoute au prix du forfait de ski ! », s'insurge encore le maire de Porté-Puymorens qui en craint les conséquences sur la fréquentation de la station. Circonstance aggravante : la route du col a été classée en N3, c'est-à-dire que le déneigement ne s'y fait plus qu'« en dernier recours ».



## LE PROJET DE LOI « MOBILITÉS » ARRIVE AU PARLEMENT

L'enclavement des territoires de montagne reste une réalité. Or, un massif qui n'est pas pénétré ni irrigué par les voies de transport est un massif contourné et donc abandonné...

Ainsi, les réseaux ferroviaires et routiers, portes d'entrée des massifs, sont parfois saturés ou en mauvais état, à l'image des lignes ferroviaires. Ces dernières, en raison des contraintes topologiques, sont pourvues d'un grand nombre d'ouvrages d'art (tunnels, viaducs...) parfois centenaires, qui ont besoin d'être modernisés.

C'est pourquoi l'accessibilité des territoires de montagne par la route, le rail ou le câble est une demande constante des élus. La montagne a besoin d'infrastructures et d'équipements adaptés, notamment pour des raisons de sécurité et de garantie d'accès en toute saison. Le développement du tourisme saisonnier a par ailleurs mis en évidence le sous-dimensionnement de cer-

taines infrastructures routières ou de l'offre ferroviaire.

Face à cela, certains objectifs affichés par le projet de loi d'orientation des mobilités, dont l'examen commencera au Sénat début 2019, ne semblent pas en phase avec les priorités et les revendications des populations de la montagne dont l'équipement de base n'est pas achevé, qu'il s'agisse de :

- **La sortie de la dépendance automobile.** En accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales pour organiser des services tels que l'autopartage, le covoiturage ou encore le transport à la demande.
- **L'accélération de la croissance des nouvelles mobilités.** L'ouverture des données de l'offre de mobilité sera mise en œuvre de façon opérationnelle sur tout le territoire d'ici fin 2021. Le texte encadre aussi le développement de nouveaux services : trottinettes en libre-service, vélos ou scooters sans station d'attache.

- **La réussite de la transition écologique.**

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports, le projet de loi a pour but de multiplier par cinq, d'ici 2022, les ventes de voitures électriques et de stopper, d'ici 2040, la vente de voitures émettant des gaz à effet de serre. Un fonds « vélo » sera créé à hauteur de 350 millions d'euros afin de lutter contre les ruptures de pistes cyclables, pour généraliser le marquage des vélos, pour lutter contre le vol et introduire une indemnité kilométrique.

- **La progression des investissements dans les infrastructures de transport.** 13,4 milliards d'euros sont prévus pour la période 2018-2022 et 14,3 milliards d'euros de 2023 à 2027. Pour l'essentiel, ces investissements seront consacrés à l'entretien et à la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, à la désaturation des grands nœuds ferroviaires et au désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.