

Réponse au guide d'entretien EURECA

JD 30 12 2018

Le contexte des problématiques de mobilité sur la station

Selon vous, de manière générale, quelles sont les principales difficultés de mobilité qui s'imposent aux usagers de la station (mais aussi aux résidents) ?

- Les difficultés de circulation (fort trafic de transit, absence de déviation : Briançon, Monêtier, Chantemerle)
- Les problèmes de stationnement (manque de parking couverts, conflit touristes / employés / résidents)
- Certaines insuffisances dans les transports publics locaux (détaillées plus bas)

Quelles sont les causes ?

L'importance de l'usage de la voiture individuelle due à l'étalement de l'hébergement, à la dispersion des pôles d'activités dans la vallée et à la mauvaise desserte en transport en commun locaux ou d'accessibilité à la station (ferroviaire en particulier) .

Qui est concerné ?

- Les résidents permanents qui habitent Briançon et travaillent dans la Vallée (particulièrement en saison) et l'inverse toute l'année,
- Les vacanciers ne disposant pas de voiture sur place

Quelles sont les nuisances induites ?

Temps de transport allongés, sans doute aussi pollution résultant des embouteillages

Quelles sont les données de cadrage qui permettent de prendre la mesure de la pression touristique sur la station, et des problématiques de mobilité ?

- Analyse du trafic automobile de la RD 1091 et de ses variations
- Corrélations avec la fréquentation touristique

Comment observez-vous, mesurez-vous la pression liée à l'usage de la voiture dans la station ?

- Temps de trajet Villeneuve – Briançon
- Taux d'occupation des parkings publics des divers pôles de la station

Quels sont les comportements les plus illustratifs de l'emprise de la voiture ?

- Quasiment tous les ménages des villages (résidents permanents) disposent d'une ou plusieurs véhicules et s'en servent quotidiennement.
- L'effondrement de la part du ferroviaire pour accéder à Briançon a fait croître fortement l'usage de la voiture et un vacancier disposant de son véhicule l'utilise ensuite pour sa mobilité dans la vallée.
- Des dessertes inexistantes ou insuffisantes de certains villages rendent indispensables l'usage de la voiture.

Comment ont évolué ces comportements ?

- Moins de trains (en particulier de nuit) d'où plus de voitures (en particulier pour les familles)
- Pour les résidents permanents la croissance de l'usage résulte pour l'essentiel de la disponibilité de voitures dans le ménage et donc de l'augmentation de la motorisation des ménages ainsi que d'une volonté d'indépendance croissante

Quels sont les principaux pôles d'attractivité de la station (éventuellement en fonction de l'horaire) ?

- Dans la vallée les principaux pôles d'attractivité sont les départs des remontées mécaniques donnant accès au domaine skiable, en hiver.

- En été, l'accès à certains départs de randonnée pose problème (stationnement) (Casset, Pont de l'Alpe, Lautaret...)
- A Briançon les principaux pôles d'attractivité sont les centres commerciaux (y compris les marchés) mais aussi la vieille ville pour son intérêt touristique

Données et ressources utiles :

Données de cadrage relatives à la fréquentation touristique, chiffres clés de la station, données FLUXVISION, étude G2A, fréquentation des remontées mécaniques, études et rapports d'activités...

○ **La situation actuelle**

Du point de vue de la mobilité touristique au niveau de la station, quelles problématiques et/ou quels enjeux observez-vous plus particulièrement sur les différents thèmes suivants (quoi, où, quand, pourquoi) ?

- *En ce qui concerne la circulation routière*

Trouver une solution aux points noirs que sont la traversée de Chantemerle et celle de Briançon (échanges Guisane – Durance Sud)

- *En ce qui concerne le stationnement*

- Créer des places de stationnement couvertes à proximité des principaux pôles d'attractivité (par exemple : projet de parking souterrain place de l'Aravet, parking semi enterré entre Le Bez et le départ du télécabine de Fréjus)

- La création de nouvelles places de stationnement ne doit pas faire oublier les nécessaires améliorations des TC locaux.

- *En ce qui concerne les accès et cheminements piétons*

- Améliorer la signalétique, revoir certains cheminements (remplacer des cheminements "sauvages" par de chemins aménagés) La plupart des chemins actuels résultent d'activités agricoles passées et ne correspondent pas aux besoins de déplacement des vacanciers.

- Il est aussi nécessaire de prévoir des cheminements piétons alternatifs à l'usage des bas cotés des routes (notamment parce qu'ils sont en général dangereux en hiver)

- *En ce qui concerne les vélos*

- Les grands cols sont des attractivités importantes pour le vélo : une piste cyclable le long de la RD 1091 est donc souhaitable au moins entre Briançon et Le Monêtier. Elle serait aussi utile aux déplacements personnels (ou domicile – travail) effectués à vélo.

- Des aménagements ponctuels sont aussi à prévoir dans le Galibier et le Granon.

L'aménagement de l'ancienne route du col du Galibier pourrait être utile comme celui réalisé à Courchevel au col de la Loze.

- *En ce qui concerne les transports collectifs routiers (LER, lignes interurbaines, lignes urbaines, navettes)*

- Des améliorations sensibles ont été réalisés ; la navette "vallée" souffre de l'encombrement de la RD1091 en saison.

- Les "navettes villages" doivent être complétées et mieux coordonnées entre les diverses communes

- Des améliorations des services (points desservis, fréquences) semblent aussi indispensables hors saison

- *En ce qui concerne les transports ferroviaires*

- L'accès par la gare de Briançon se dégrade (voir par ailleurs le dépliant et les lettres d'information 2 et 3 de l'association BIF)

- L'accès par Oulx (ou Bardonnèche) reste limité en raison du petit nombre de trains (voir par ailleurs)

- *En ce qui concerne les autres offres alternatives : co-voiturage, autopartage...*

La création de points de covoiturage et leur signalétique est satisfaisante même si leur fréquentation reste encore faible

Pour les résidents de la station, ou bien les professionnels et saisonniers, quelles sont les principales difficultés de mobilité rencontrées ?

Circulation, stationnement et dessertes TC (comme déjà indiqué)

Comment évoluent les difficultés de mobilité au cours de l'année (été / hiver, hors saison) ?

- Circulation et stationnement comme déjà indiqué mais, à Briançon, les difficultés des échanges entre la RD 1097 et la RN 94 Nord avec la RN 94 Sud augmentent d'année en année aggravées par la mauvaise gestion du carrefour (tourne à gauche au feu tricolore) du Moulin Faure et la modification de l'avenue René Froger.

- Ne pas oublier les difficultés de traversée du Monétier en particulier lors des débuts et fins de vacances

Données et ressources utiles :

Comptages de trafic (voitures et vélos) / couches SIG / points noirs / accidentologie / études de trafic / études d'aménagement de voirie / SDAP...

○ **Le stationnement**

Comment est organisé le stationnement dans la station (en distinguant les différents usages : longue durée, courte durée, payant, gratuit...) ? Capacités / modalités d'exploitation / rotation / occupation...

La gravité de la question du stationnement résulte de l'accroissement du nombre de vacanciers utilisant une voiture pour accéder à la station. En effet **ceux qui disposent d'un véhicule sur place boudent en général les transports publics locaux**. De ce fait les parkings situés aux accès du domaine skiable se révèlent très insuffisants. Il en est de même de celui du Champ de Mars à Briançon qui affiche "complet" même certains jours hors saison

Quelles sont les points forts et points faibles des composantes de l'offre actuelle de stationnement ?

- Le principal point faible est le nombre de places de stationnement insuffisant eu égard la fréquentation touristique or cela est **perçu par la clientèle comme une défaillance dans l'accueil**.

- La diversité des modes de stationnement (totalement gratuits, gratuits à temps limité avec disque, avec ticket, payant avec ou sans franchise gratuite, périodes d'interdiction ...) selon les communes ou les villages est parfaitement incompréhensible des touristes et des vacanciers.

- Le péage assure une rotation satisfaisante en certains points (Champ de Mars, centre-ville de Ste Catherine) mais c'est globalement le nombre de places insuffisant qui pose problème en particulier aux accès du domaine skiable.

Données et ressources utiles :

Offre de stationnement / réglementation et tarification / SIG / zones30 / enquêtes d'occupation et de rotation / fréquentation des parkings payants (horodateurs) / rapports d'activités des exploitants / statistiques de verbalisation... Etude de mobilité touristique durable, cohérente et connectée – Serre-Chevalier Vallée Briançon 3

○ Les transports collectifs

Quelles sont selon vous les points forts et points faibles de l'actuelle offre de transport collectif ? pour venir en station

- De nombreuses liaisons par autocars assurent les correspondances aux gares de Grenoble, Oulx (et Modane à une certaine époque) et en saison aux aéroports de Grenoble, Lyon et Turin. Leur usage pénalise la clientèle familiale pour laquelle les ruptures de charges et les correspondances sont en général des épreuves qui dégradent l'attractivité du territoire
- En matière de transport en commun locaux la desserte du dernier kilomètre reste un problème.

/ pour se déplacer en station...

- La bonne fréquentation de la "navette vallée" démontre son utilité. Sans doute, en été, des prolongements à moindre fréquence devraient desservir les principaux centres d'intérêt de la saison estivale (Casset, Pont de l'Alpe, col du Lautaret, peut-être même col du Galibier)
- La gratuité devrait être rétablie ne serait qu'en raison des simplifications qu'elle apporte tant aux usagers qu'à l'exploitant (temps perdu aux arrêts)
- L'articulation des navettes "vallée" et des transports urbains de Briançon devrait être améliorée (par exemple avoir la même fréquence de passage)

Comment l'offre a-t-elle évolué ces dernières années (évolution des lignes, intermodalité ?

L'effort pour l'accès aux gares et aux aéroports est visible, de même la réorganisation récente des "navettes vallée" devrait augmenter sa fréquentation (même si elles restent payantes) mais il conviendrait de trouver une meilleure articulation avec les "navettes village" et avec les transports urbains de Briançon.

Quelle est votre lecture de l'adéquation de cette offre aux besoins des touristes ? aux besoins des résidents ?

- Globalement l'offre semble satisfaisante mais des insuffisances subsistent en matière d'information des usagers (clarté de l'affichage sur les bus et aux points d'arrêt). Peut être manque-t-il quelques points d'arrêt ?
- L'offre d'été doit être améliorée en dessertes des principaux points de départ de randonnées (Casset, Pont de l'Alpe, Lautaret notamment)

En quoi cette offre permet, ou pas, d'apporter une réponse alternative à la voiture individuelle ?

S'il est clair que les "navettes village" présentent, pour les déplacements locaux, une bonne alternative à l'usage de la voiture en palliant aux embouteillages et aux difficultés de stationnement ... l'impact de la "dorsale vallée" sur la circulation de véhicules particuliers est encore à démontrer ; ce service paraissant n'être utilisé que par des personnes ne disposant pas de véhicule.

Quel rôle jouent la gare SNCF de Briançon et la gare d'Oulx dans l'accès à la station ? Est-ce que l'intermodalité fonctionne ?

Dans les deux gares l'intermodalité semble bien fonctionner ; la baisse de fréquentation ne semble résulter que des défaillances du système ferroviaire (retards et suppressions des trains desservant Briançon, insuffisance criante de l'offre pour la desserte d'Oulx).

Existe-t-il une véritable stratégie intégrée de la part des différentes AOM (Autorité Organisatrice de Mobilité) en matière de mix mobilité ? Comment cela se traduit (coordination horaire, tarification combinée, renforts de services, communication, information...) ?

S'il y a une "stratégie intégrée", elle n'est pas visible et semble peu efficace. Les opérateurs semblent essayer d'y remédier par un effort de souplesse et d'adaptabilité...

Données et ressources utiles :

Grilles horaires des lignes TC (TER/LER/interurbain/urbain/autre) / plans des réseaux TC / statistiques de fréquentation / SIG lignes et arrêts / enquêtes OD / contrats des marchés en cours / conventions de délégation ou de renfort / rapports d'activités / bilans financiers / parc de véhicules...

○ **Les offres alternatives**

Quelle sont les autres offres alternatives sur lesquelles il faut compter pour réduire l'importance de la voiture individuelle sur la station ? covoiturage / autopartage / partage de stationnement privatif...

D'abord, bien évidemment, la gratuité des transports publics tant pour la "navette vallée" que pour les bus urbains de Briançon et une campagne de communication adéquate lors de la mise en place de cette gratuité.

Données et ressources utiles :

Aires de covoiturage / volumétrie des trajets référencés sur les plateformes...

○ **L'information / communication**

Quels sont les principaux canaux d'information relatifs au thème de la mobilité ? supports / opérateurs

Existe-t-il des plans de communication ou des stratégies de communication touchant à la mobilité ?

S'il y en a, elles sont peu visibles ou inefficaces or **la communication sur les transports internes ou d'accès concourt largement à l'attractivité de la station et du territoire briançonnais.**

Quels outils numériques sont développés ? pour quels usages et avec quels résultats ?

Application smartphone "Serre-Chevalier" semble un outil adapté mais est-il aujourd'hui assez utilisé ?

Comment est matérialisée l'identité de la station au niveau des communications ? au niveau de la signalétique / du jalonnement ? au niveau des solutions mises en oeuvre (TC, stationnement, outils...) ?

L'aigle de Serre Chevalier est un élément fédérateur pour la communication ; des efforts importants doivent être faits en matière de signalétique tant de jalonnement (noms des rues, des places et des villages qui ne sont pas sur l'axe majeur) que de stationnement ainsi que pour la communication sur les services des transports publics locaux existants.

Données et ressources utiles :

Supports / plans de communication / outils numériques... Etude de mobilité touristique durable, cohérente et connectée – Serre-Chevalier Vallée Briançon 4

○ **Les publics et les besoins**

Existe-t-il des demandes portées par les usagers (touristes ou résidents) pour des offres alternatives de mobilité ?

La réalisation de pistes cyclables le long de la RD 1091 développerait l'usage du vélo pour des déplacements-domicile travail ou pour motifs personnels (au moins pendant la bonne saison)

Quelles sont les principales cibles d'usagers (ou usages) pour lesquelles il faut développer des offres alternatives ?

L'importance des flux domicile travail (échanges entre Briançon et la Vallée) doit pouvoir rendre pertinente la mise en place d'offres alternatives

Données et ressources utiles :

Enquêtes de satisfaction / doléances...

○ **Les attentes et pistes d'action**

Quelles sont vos attentes ou les pistes de progression qui vous semblent utiles pour la station (ou au-delà) en matière de mobilité ?

- *En ce qui concerne la circulation routière*

- **Suppression des points noirs de circulation que sont le carrefour RD 1091 – rue St Bernard à Chantemerle et l'inadaptation du carrefour du Moulin Faure (feu tricolore RN 94 – Av M Pestche).**

- Amélioration de la traversée du Monétier (sens unique en attendant une déviation...).

- *En ce qui concerne la signalisation / le jalonnement*

Amélioration de la signalisation des accès aux villages non traversés par la RD 1091

- *En ce qui concerne le stationnement*

- Réalisation de parkings partiellement couverts à deux niveaux adaptés à la pente (Villeneuve TC Fréjus, Monétier Pré Chabert, et éventuellement à Briançon Champ de Mars) (schéma en fin du présent document)

- Réalisation de parkings souterrains à Villeneuve place de l'Aravet, à Chantemerle dans le cadre de l'opération immobilière de l'ancienne piscine

- *En ce qui concerne les accès et cheminements piétons*

Déjà évoqué plus haut

- *En ce qui concerne les vélos*

Pistes cyclables de Briançon au Monétier (utilisable par les vélos de route)

- *En ce qui concerne les transports collectifs routiers (LER, lignes interurbaines, lignes urbaines, navettes)*

Déjà évoqué plus haut

- *En ce qui concerne les transports ferroviaires*

A défaut du désenclavement ferroviaire, l'amélioration des services "grandes lignes" au départ de Briançon et d'Oulx est largement souhaité tant par la clientèle touristique que par les résidents permanents. L'insuffisance de la desserte ferroviaire du Briançonnais est un frein à la diversification des activités économiques et à l'installation de nouvelles entreprises hors tourisme.

- *En ce qui concerne les autres offres alternatives : co-voiturage, autopartage...*

Voir plus haut

- En ce qui concerne la communication et l'information

Amélioration de la signalétique et affichage dynamique aux points d'arrêt des TC

Pour réduire l'usage de la voiture sur la station, quelles sont selon vous les pistes à suivre prioritairement ?

Il faut pour cela augmenter sensiblement le pourcentage de la clientèle accédant autrement qu'en voiture. A terme seul le désenclavement ferroviaire pourra arriver à ce résultat en améliorant à la fois l'accessibilité et la protection de l'environnement.

En ce qui concerne la question de la gouvernance, la mutualisation et l'organisation, quelles sont les pistes de progression à l'échelle de la station, voire au-delà ?

Tout d'abord arriver rapidement à **une seule commune dans la Vallée...**

Données et ressources utiles :

Etudes de faisabilité / perspectives étudiées...

○ **Les projets**

Avez-vous connaissance de projets envisagés qui auront un impact sur les conditions de déplacement ? (projets d'habitat, projets économiques, projets TC, aménagements divers, stationnement, évolutions institutionnelles...)

- *projets routiers*

- **Il n'y a pas de projet** pourtant, à Briançon, un **shunt routier Guisane (RD 1091) / Durance Sud (RN 94)** est certainement un des projets les plus pertinents des Hautes Alpes (par contournement du Serre Paix ou en tunnel, puis tunnel court sous la route de Puy St Pierre au niveau du Moulin Faure).

- **Suppression du point noir de circulation du carrefour RD 1091 – rue St Bernard à Chantemerle** (passage souterrain pour piétons ? feu tricolore ? ou simplement circulation régulée par la police municipale ou la gendarmerie pendant les pointes ?)

- Projet de **déviations du village du Monétier** et à court terme trouver une solution d'attente (sens unique, aménagements des carrefours)

- *projets de stationnement*

- **Réalisation de parkings ouverts à deux niveaux** adaptés à la pente (Villeneuve TC Fréjus, Monétier Pré Chabert, et éventuellement à Briançon Champ de Mars) (voir schéma plus bas)

- **Réalisation de parkings souterrains** à Villeneuve place de l'Aravet dans le cadre d'une opération de rénovation, à Chantemerle dans le cadre de l'opération immobilière de l'ancienne piscine

- *projets urbains*

Opérations d'aménagement ou de rénovation urbaine déjà citée plus haut

- *projets d'infrastructure*

Pistes cyclables de Briançon au Monétier

- *projets TC*

Tous les projets de TCSP, même s'ils semblent pertinents, paraissent difficiles à réaliser (tram de la vallée, télécabine Briançon Prorel au Monétier Pré Chabert)

- *projets d'hébergement*

Poursuivre le développement des lits chauds notamment dans le cadre des opérations déjà citées.

- projets de communication / outils

Amélioration de la signalétique et affichage dynamique aux points d'arrêt des TC

- projets organisationnels/institutionnels

La fusion des communes de la vallée permettrait la suppression des divers organismes intercommunaux dans lesquels sont éparpillées les compétences...

- autres projets...

Données et ressources utiles :

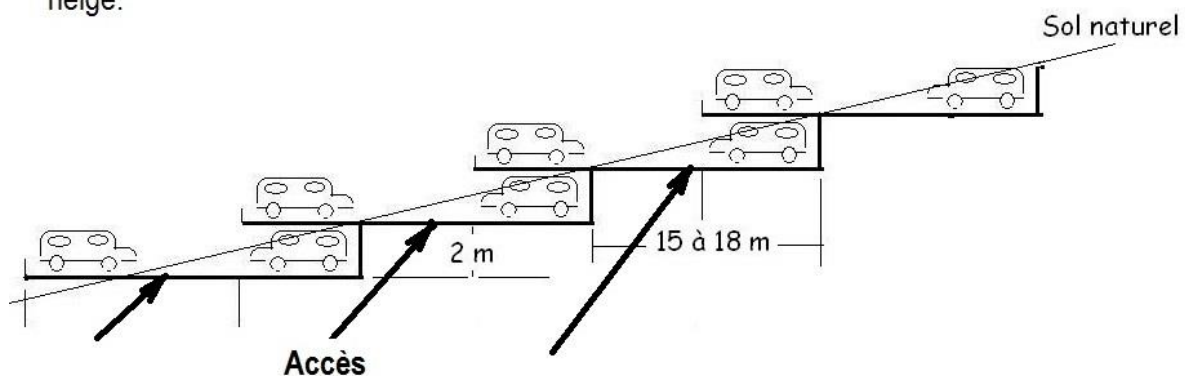
Projets / étude de faisabilité...Etude de mobilité touristique durable, cohérente et connectée –



Proposition d'aménagement de parkings pour le domaine skiable le long du torrent en amont de la gare du télécabine de Fréjus.

Schéma de principe

La réalisation peut être fractionnée, les accès se font par la route du Bez chaque plan reste ouvert du côté du torrent pour permettre d'y pousser la neige.



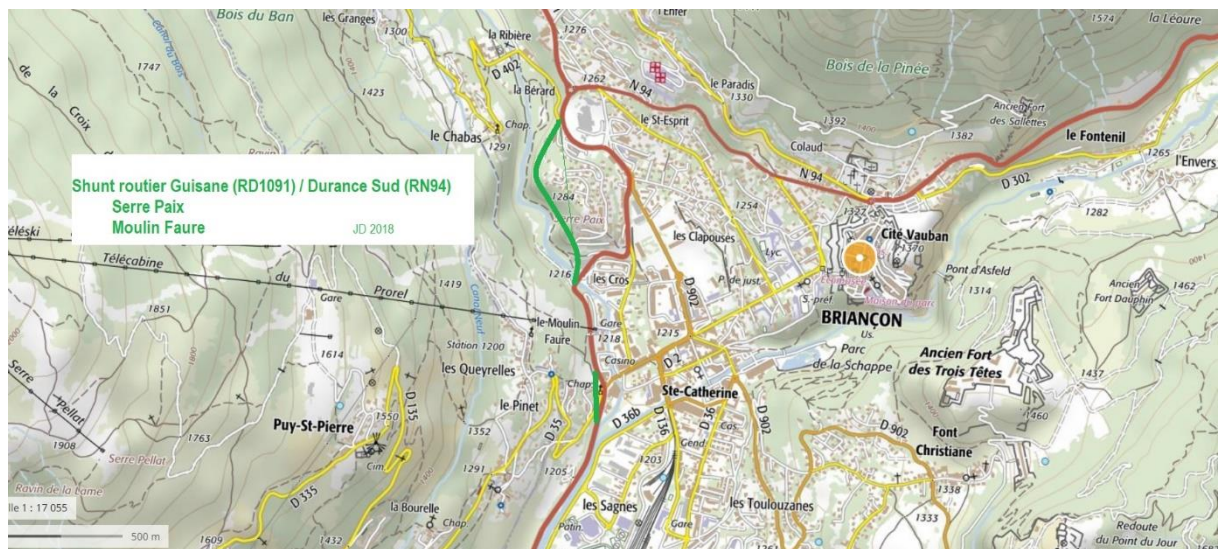
Le stationnement de nuit n'est autorisé que dans les parties couvertes ; il est interdit dans les zones découvertes pour faciliter le déneigement.

J. DEMOULIN

Point noir de Chantemerle



Point noir de Briançon



Pièces jointes :

- Dépliant de présentation de l'association Briançon – Italie Ferroviaire (BIF)
- Lettres d'information n°2 et 3 de BIF
- Dépliant de présentation de l'association "Guisane Ouverte"
- Contribution de "Guisane Ouverte" à la démarche "Vallée au sommet"