



**Compte-rendu**  
**Lundi 23 mai 2011 - 18H00**  
**Salle des fêtes de Moûtiers**

*Conseil Local de Développement*

Présents

Pierre ANXIONNAZ, Philippe BARGEOT, Laurent BATTIER, Anouk BONNEMAINS, Marie-Hélène CHABERT, Raymonde CHEVRONNET, Gilles DOMPNIER, Raphael EFFANTIN, André FOURMAINTRAUX, Hubert FRATICELLI, Simone GAIDET, Lucienne, Sydney GREKOFF, Lucienne GUILLERME, Grégory KLERSCH, Françoise LAGIER, Alain MACHET, Chantal MARCHAND MAILLET, Joseph MOUGEL, Elisabeth PEDRON, Bernard PERRIER, Nicolas RACT, F.X SIMIAW, Robert TALBOT, Frédéric TARANTINI, Bruno TOLON, Monique TOLON, Eric VALLA, Christian VIBERT.

Excusés

Henri BEGUIN, Danièle BERTHIER, Jean-Pascal CHABERT, Marie-Hélène COSTE, Ginette FATTET, Gisèle GAIDE, Pierre GERBAUD, Jean-Luc GOSSELIN, Blandine LICHNOWSKI, Colette MAITRE, Yves PACCALET, Albert REVIAL.

---

*« Déplacements en Tarentaise : vers des transports touristiques durables »  
Diagnostic et pistes de réflexion*

---

Introduction

Alain MACHET précise le cadre de cette rencontre. Notre Conseil de Développement s'est à plusieurs reprises intéressé à la problématique des transports, des réseaux routiers et des déplacements touristiques en Tarentaise. Au cours de l'année 2010, dans le cadre de la mise en place du SCOT par l'APTV (Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise), la Direction Départementale des Territoires de la Savoie a mené un diagnostic, une étude avec pistes de travail sur les déplacements en Tarentaise. Dans ce cadre, les responsables de cette Direction ont accepté de nous présenter ce travail et attendent de nous un regard ainsi qu'une contribution sur ce thème.

Il remercie nos intervenants :

- M. Eric VALLA, Chef de Service « Etudes et prospective territoriale » de la Direction Départementale des Territoires de la Savoie,
- M. Gilles DOMPNIER, Chef de l'Unité « Déplacements Mobilité ».

Alain MACHET annonce les dates des prochaines rencontres de notre Conseil Local de Développement ;

- Le 8 juin : travail entre membres du CLD pour la construction de propositions concernant nos dernières rencontres (tourisme éco responsable et transports durables).
- En septembre, une rencontre « inter CLD Savoie »

## **I – Présentation des travaux réalisés par les services de l'Etat**

Messieurs VALLA et DOMPNIER remercient le CLD pour cette invitation puis reprécisent les missions des services de l'Etat avant de présenter le cadre de l'étude.

Le SCOT est un outil idéal pour promouvoir des pratiques de développement durable. Les déplacements durables représentent un enjeu fort, très souligné par le Grenelle de l'Environnement.

Cette préoccupation est manifeste en Tarentaise et méritait une étude spécifique, cette dernière a été réalisée au cours de l'année 2010. M. VALLA précise la méthodologie utilisée pour sa réalisation, ses objectifs et son calendrier.

Après un diagnostic de l'offre et de la demande de transport, puis une monographie de quelques actions, des pistes de travail sont proposées par l'étude.

### **Etat des lieux**

Accès par avion	4 aéroports puis des lignes régulières de cars.
Accès par train	4 gares, des navettes en car prises en charge par le Conseil Général vers les stations depuis chaque gare de Tarentaise.
Accès par bus	Prises en charge par le Conseil Général, 15 lignes desservent toutes les stations depuis les gares. En ce qui concerne les Tours-opérateurs, on estime à 550 le nombre de cars déployés pour 16 500 voyageurs par samedi de pointe (évaluation 2002).
Transport par câble	Funiculaire Bourg Saint Maurice – les Arcs Télécabine Orelle-Val Thorens Télécabine Brides-Méribel
Accès routier	Unique accès routier par la RN 90. 96 % des touristes utilisent leur voiture pour venir en Tarentaise. La régulation des trafics via le dispositif RECITA est efficace (PC de gestion des réseaux OSIRIS) et a fait ses preuves. Des comparaisons ont été faites par destination touristique, entre des samedis « normaux » et des samedis dits « plus chargés », les chiffrages vont du simple au double.

### **Hébergement et fréquentation**

La Tarentaise compte 366 000 lits touristiques dont 345 000 en stations. La fréquentation touristique est particulièrement forte ; 15 millions de nuitées par hiver.

Le profil des vacanciers en Savoie Mont Blanc a été de même pris en compte par cette étude. Une présentation de la situation par vallée a été réalisée : Vallée des Bellevilles, des Allues, les Arcs, Val d'Isère....

### **Pistes d'actions proposées**

En s'appuyant sur des pistes déjà évoquées en 2008 sur plusieurs massifs, plusieurs propositions d'actions ont été identifiées et adaptées au cas de la Tarentaise.

- optimiser et rationaliser les déplacements en véhicules personnels,
- régulation de la circulation ; gestion dynamique des trafics routiers,
- régulation de l'heure du départ,
- prévenir les risques d'incidents,
- prévenir l'utilisation des infrastructures,
- amélioration ponctuelle de la capacité,
- gestion de la co-gestion,
- maîtrise de l'usage de la voiture en station (ex : places réservées au covoiturage...),
- meilleure offre de transports collectifs pour accéder aux stations,
- accès aux stations : transports par câble,
- services aux voyageurs,
- tarification intégrée et incitative des transports,
- gouvernance unifiée des transports,
- plan de déplacement « touristique » par station ou vallée,
- sensibilisation et diffusion de l'information,
- informations aux touristes sur les accès en transports collectifs,
- une nouvelle stratégie commerciale.

Conclusion : il n'y a pas de solution miracle mais un cocktail de mesures et la mise en place d'une nécessaire participation conjointe et coordonnée de tous les acteurs.

## **II - Remarques et questions**

- Question : quels sont les leviers pour l'état alors que les décisions semblent du ressort des Collectivités ?  
Réponse : le SCOT est un outil primordial pour imposer le cadre à respecter. La sensibilisation et la pédagogie sont de mise.
- Remarque : Il faut permettre la réunion de tous les niveaux de décision autour d'une même table, de l'Etat à la commune, pour la mise en œuvre d'un véritable projet de territoire.
- Les pistes évoquées sont déjà connues depuis longtemps mais non mises en œuvre, la volonté est-elle vraiment au rendez-vous ? Cela doit passer par des changements de mentalités qui prennent du temps, mais les élus sont vraiment sensibles à cette problématique.
- Le contexte réglementaire évolue vite (Grenelle) et l'exigence de mise en œuvre d'actions opérationnelles est de plus en plus forte.
- Les stations devront aller plus vite dans la prise en compte de modes de transports durables car les prix des déplacements augmentent vite (carburant) et cela peut avoir un impact sur les fréquentations.
- Les comportements évolueront certainement aussi grâce aux hausses des prix des déplacements.
- L'idée de réserver une voie aux transports en commun sur la route nationale serait incitative et facilement mise en œuvre.
- Le potentiel de clients qui pourrait changer de mode de transport a-t-il été évalué ? Non car cela semble trop compliqué, voir impossible.
- Une participation des entreprises a-t-elle été imaginée (un versement « transport / impôt »).  
La collectivité peut instaurer un « versement transport », la loi le permet. Cette piste peut toutefois paraître impopulaire.

- Un péage sur Albertville - Moutiers pour les touristes est-il envisageable ? L'infrastructure appartient à l'Etat qui n'a pas vocation à faire payer les usagers.
- Les tarifs de la SNCF ne semblent pas du tout incitatifs. Cela semble dépendre des horaires et périodes.
- Les trains de nuit semblent des solutions à développer. Quelle réponse de la SNCF face à la possibilité de développer ces trains de nuit ? La SNCF raisonne dans une logique de marché et de rentabilité.
- Le territoire à lui tout seul ne peut pas influencer sur la mise en place de trains à travers l'Europe. L'Etat doit assumer aussi ses responsabilités.
- Le service de bagagerie de la SNCF est performant mais ne fonctionne pas le samedi.
- La SNCF reste une entreprise publique et un investissement plus fort de leur part dans les projets de territoire serait le bienvenu.
- Des pistes d'actions plus audacieuses sont-elles possibles ? Depuis 20 ans les choses ne semblent pas avancer.
- Qui prendra la responsabilité de coordonner toutes les volontés et la mise en place des actions ?
- Les démarches collectives sont compliquées, chacun protégeant ses intérêts.
- Et le tourisme estival ? Alain MACHET explique que le CLD a été récemment force de propositions en la matière.
- Une mise en concurrence entre la SNCF et d'autres opérateurs est-elle possible ?
- Des exemples de SCOT ayant réussi leur plan d'action en matière de transport existent-il ? Le SCOT de « Métropole Savoie » semble exemplaire notamment en terme de gouvernance.
- Dans ce panel de solutions, des choix prioritaires ne devraient-ils pas être retenus ?
- L'idée de péages urbains pourrait-elle être développée ? La loi ne le permet pas.
- Un SCOT peut-il juridiquement s'opposer à la construction de nouveaux parkings en stations de sports d'hiver ? La loi Grenelle 2 permet au SCOT plus de poids face au PLU (Plan Local d'Urbanisme) en matière de densité minimale ou maximale mais en définissant des zones à enjeux.
- Attention aux contraintes financières en direction des touristes pour ne pas perdre une certaine partie de la clientèle, notamment de la clientèle étrangère. De gros efforts financiers sont engagés pour la conquérir d'autre part.
- L'état devrait assurer un rôle fort de coordination.
- Les trajets « domicile travail » pour les saisonniers seraient à encourager par des plans de déplacement d'entreprises.
- Quel peut-être le rôle du CLD ? Porter les messages ; les changements en la matière ne s'évaluent que sur le long terme et toutes formes de sensibilisation sont les bienvenues.
- Une organisation du covoiturage avec des aires de rendez-vous clairement définies est-elle envisageable ? Dans le Beaufortain, des initiatives intéressantes ont été menées.

Alain MACHET conclut la séance à 20h00, un verre de l'amitié est partagé

Alain MACHET  
Président

