

SCHEMA INTERREGIONAL DU MASSIF DES ALPES

COMITE DE MASSIF –PROPOSITION DE MISE A JOUR 2020

CHAPITRE III - ORGANISER ET STRUCTURER LE TERRITOIRE

A - METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS DURABLES DANS LE MASSIF

Versions du document

VP01 = version provisoire 01 du 28/09/2020

SIMA APPROUVE EN 2013	PROPOSITION DE MAJ 2020
<p>La question des communications est particulièrement sensible dans les Alpes. Il s'agit en effet de répondre à des besoins croissants de déplacements de toutes natures :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le transit international sur les deux axes nord/sud (Europe du nord/Italie) et est/ouest. Les trafics fret sur l'ensemble de l'arc alpin ont plus que doublé depuis le début des années 1980 et toutes les prévisions conviennent d'un trafic encore à la hausse pour les prochaines années. Le trafic de transit constitue 2/3 de ces flux (40% au niveau des Alpes franco-italiennes), avec une progression marquée du mode routier, la part du rail à la frontière franco-italienne étant passée en dessous des 10% (source ALPINFO).• L'accessibilité et le trafic interne au massif, les relations entre les différents pôles urbains qui le structurent, mais aussi une mobilité plus locale liée à la croissance démographique et à la diffusion urbaine à partir des espaces économiquement les plus développés. Ce sont les mobilités du quotidien qui revêtent une importance toute particulière dans le massif.• L'accès aux secteurs touristiques et de loisirs qui génèrent des flux de plus en plus	<p>La question des communications est particulièrement sensible dans les Alpes. Il s'agit en effet de répondre à des besoins croissants de déplacements de toutes natures :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le transit international sur les deux axes nord/sud (Europe du nord/Italie) et est/ouest. En ce qui concerne le fret sur l'arc alpin, depuis 2000, près de 7 millions de poids lourds et 100 000 trains franchissent chaque année les Alpes, ce qui représente près de 150 millions de tonnes transportées. La route demeure le mode privilégié puisqu'en 2018, 68 % de ces marchandises ont transité par ce mode et 32 % par le rail. Le trafic global a augmenté de 18% sur la période 2013-2018, soit 3,5% par an. Cette moyenne cache une situation très contrastée entre les différentes zones frontières. En effet, la part modale du rail atteint 70% entre la Suisse et l'Italie, 27% entre l'Italie et l'Autriche. En France, la part du rail demeure très faible et semble même décroître : 7,5% en 2018, 8% en 2017 (source Agence alpine des territoires, 2019).• L'accessibilité et le trafic interne au massif, les relations entre les différents pôles urbains qui le structurent, mais aussi une mobilité plus locale liée à la croissance démographique et à la diffusion urbaine à partir des espaces économiquement les plus développés. Ce sont les mobilités du quotidien qui revêtent une importance toute particulière dans le massif.• L'accès aux secteurs touristiques et de loisirs qui génèrent des flux de plus en plus

importants avec des phénomènes de pointes posant des questions particulières dans certaines vallées.

L'accessibilité et la mobilité constituent des conditions essentielles à la vie dans les Alpes et à la poursuite d'un développement équilibré.

Elles doivent s'inscrire dans un environnement naturel exceptionnel et fragile qui constitue la ressource fondamentale du territoire.

Les impacts du développement, sur la longue période, du **trafic marchandises** confortent le choix d'un mode de développement économique du massif favorisant la relocalisation des activités et les circuits courts, de manière à limiter l'accroissement des flux : des solutions adaptées au contexte alpin sont nécessaires.

Les réponses à apporter à l'ensemble de ces questions de déplacement devront ainsi intégrer trois préoccupations incontournables :

- **La compatibilité entre la nécessité de faire face à l'augmentation des déplacements et le respect des impératifs environnementaux.** La Convention Alpine, dans son protocole Transport, émet des recommandations essentielles et préconise notamment la complémentarité entre les modes de transport et la priorité à donner, partout où c'est possible, au mode ferroviaire. La ratification par la France de ce protocole Transport lui confère une valeur impérative. Pour la partie nord du massif, l'Etat a réaffirmé, dans le livre blanc préalable au projet de DTA des Alpes du Nord, la mise en œuvre de ces principes.
- **Le renchérissement du coût de l'énergie** dans les prochaines décennies incite également à favoriser dès maintenant les modes de déplacements les plus économes en ce domaine.
- **La problématique de la qualité de l'air** qui devient prégnante dans certaines vallées et pourraient conduire à des mesures de contingentement, voire d'interdiction de certains trafics, notamment lors des pics de pollution.

Au niveau Européen, l'Union Européenne promeut

importants avec des phénomènes de pointes posant des questions particulières dans certaines vallées.

L'accessibilité et la mobilité constituent des conditions essentielles à la vie dans les Alpes et à la poursuite d'un développement équilibré.

Elles doivent s'inscrire dans un environnement naturel exceptionnel et fragile qui constitue la ressource fondamentale du territoire.

Les impacts du développement, sur la longue période, du **trafic marchandises** confortent le choix d'un mode de développement économique du massif favorisant la relocalisation des activités et les circuits courts, de manière à limiter l'accroissement des flux : des solutions adaptées au contexte alpin sont nécessaires.

Les réponses à apporter à l'ensemble de ces questions de déplacement devront ainsi intégrer trois préoccupations incontournables :

- **La compatibilité entre la nécessité de faire face à l'augmentation des déplacements et le respect des impératifs environnementaux.** La Convention Alpine, dans son protocole Transport, émet des recommandations essentielles et préconise notamment la complémentarité entre les modes de transport et la priorité à donner, partout où c'est possible, au mode ferroviaire. La ratification par la France de ce protocole Transport lui confère une valeur impérative.
- **Les enjeux de transition énergétique** incitent également à favoriser dès maintenant les modes de déplacements les plus économes en ce domaine.
- **La problématique de la qualité de l'air**, devenue prégnante dans certaines vallées et qui conduit, dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère, à ce que des interdictions limitées puissent être mises en œuvre afin de restreindre la circulation de certains trafics lors d'un épisode de pollution atmosphérique.

Au niveau Européen, l'Union Européenne promeut

de grands projets d'infrastructures qui doivent permettre la constitution d'un « core network » ou **cœur de réseau** permettant le déplacement rapide, efficace et à moindre coût pour la société des personnes et des biens. Parmi les dix corridors actuellement proposés dans le cadre de ce réseau, trois corridors concernent le massif alpin :

- de façon directe, le corridor n°3 dans sa partie Perpignan – Lyon – Turin,
- et indirectement, les corridors n°6 « Gênes-Rotterdam » qui traverse la Suisse du nord au sud et n°9 « Amsterdam-Bâle/Lyon-Marseille » dans sa section vallée du Rhône.

Au niveau national, le **Grenelle de l'Environnement** prévoit la réalisation du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) qui constitue le vivier non hiérarchisé des projets et des mesures que l'Etat entend soutenir dans les 20 à 30 prochaines années pour faire progresser le système de transports français dans une dynamique de développement durable. Il s'agit d'un cadre d'actions à moyen terme, mais ni d'un document de programmation précis, ni d'un engagement financier global de l'Etat.

Les projets correspondant aux parties françaises des corridors européens précités y figurent, alors que n'ont pas vocation à y figurer les projets de portée plus locale, ce qui n'enlève rien à leur importance.

Au niveau alpin français, la politique de massif s'inscrit dans le cadre proposé au niveau européen comme au niveau français, tout en intégrant plus précisément la problématique transfrontalière. En matière de transit, comme pour les grandes liaisons internes au massif des Alpes, le Schéma de massif prévoit ainsi de nombreux projets, certains déclinant les grandes orientations européennes et nationales, d'autres étant de portée plus locale (tableau en annexe).

Outre la question du transit à travers les Alpes et des grandes liaisons internes au massif, il est aussi nécessaire d'agir pour améliorer la desserte fine des territoires de montagne et traiter les questions spécifiques liées aux mobilités touristiques.

dans son programme de développement du réseau transeuropéen de transport RTE-T de grands projets d'infrastructures qui doivent permettre la constitution d'un « core network » ou **cœur de réseau** permettant le déplacement rapide, efficace et à moindre coût pour la société des personnes et des biens. Parmi les dix corridors actuellement proposés dans le cadre de ce réseau, trois corridors concernent le massif alpin :

- de façon directe, le corridor n°3 « méditerranéen » dans sa partie Perpignan – Lyon – Turin,
- et indirectement, le corridor n°6 « Rhin-Alpes » entre Gênes et Rotterdam qui traverse la Suisse du nord au sud et n°9 « Rhin-Danube » entre Amsterdam et Bâle/Lyon-Marseille dans sa section vallée du Rhône.

Au niveau national, les lois MAPTAM (2014), NOTRe (2015), Montagne (2016), Pacte Ferroviaire (2018) et LOM (2019) ont considérablement modifié le paysage institutionnel général, notamment dans le domaine des Mobilités. En matière de planification, les SRADDET des Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes ont été adoptés respectivement en 2019 et 2020. Ils prennent en compte les Schémas de Massif.

Au niveau alpin français, la politique de massif s'inscrit dans le cadre proposé au niveau européen comme au niveau français, tout en intégrant plus précisément la problématique transfrontalière. Outre la question du transit à travers les Alpes et des grandes liaisons internes au massif, il est aussi nécessaire d'agir pour améliorer la desserte fine des territoires de montagne et traiter les questions spécifiques liées aux mobilités touristiques.

Le transit à travers les Alpes

Les Alpes ont une fonction voire, au regard des enjeux européens, une « obligation » de transit, tout en s'inscrivant dans une vision élargie au-delà de la

Le transit à travers les Alpes

Les Alpes ont une fonction voire, au regard des enjeux européens, une « obligation » de transit, tout en s'inscrivant dans une vision élargie au-delà de la

zone de massif. Elles constituent en effet le passage obligé pour deux grands axes structurants à l'échelle du continent. Cette forte contrainte est également un atout majeur pour l'accessibilité et l'attractivité du massif.

A ce titre, la **liaison Lyon-Turin** s'impose comme une priorité et, à l'horizon 2025, comme l'enjeu majeur pour la traversée des Alpes franco-italiennes. C'est la seule solution permettant un report effectif sur le rail d'une part significative du fret aux passages franco-italiens (50% soit 40 millions de tonnes, contre moins de 10% aujourd'hui). Ce projet a été identifié dès 1994 comme projet prioritaire du Réseau Trans-Européen de Transport (TEN-T) décidé par l'Union Européenne. Son intérêt capital pour les Alpes et pour l'Europe toute entière a été réaffirmé en septembre 2011 dans le cadre du Réseau Central de Transport Européen, au sein duquel il est inscrit comme l'un des principaux chaînons manquants du « corridor méditerranéen ». Il a fait l'objet d'un traité international, le Traité de Turin, du 29 janvier 2001, ratifié par les deux parlements français et italien pour sa mise en œuvre : un accord plus récent entre la France et l'Italie le 30 janvier 2012 est actuellement en cours de ratification. Dans sa cohérence d'ensemble, ce projet doit aussi servir le développement de l'économie locale du massif, tout en écartant le fret des sites naturels sensibles et évitant la traversée directe des principales agglomérations.

Toujours dans une vision élargie au-delà de la zone de massif, la section **Marseille-Gênes** fait partie des liaisons qui constitueront le futur « core network » ou zone centrale du futur réseau TEN-T.

La modernisation de l'itinéraire **Dijon-Modane**, orientée vers le fret et destinée à développer le ferroutage entre Rhône-Alpes et le Piémont, via la vallée de la Maurienne, ainsi que l'expérimentation de l'**autoroute ferroviaire** alpine entre Aiton et Orbassano, qui pourrait être étendue jusqu'à Lyon, participent dès maintenant à cet objectif de transfert modal pour le transport de marchandises d'un versant à l'autre du massif.

La liaison **Hautes-Alpes-Val de Susse**, au moyen du tunnel ferroviaire du Montgenèvre, en complément de l'aménagement des **lignes ferroviaires** de

zone de massif. Elles constituent en effet le passage obligé pour deux grands axes structurants à l'échelle du continent. Cette forte contrainte est également un atout majeur pour l'accessibilité et l'attractivité du massif.

A ce titre, la **liaison Lyon-Turin** s'impose comme une priorité et, à l'horizon 2030, comme l'enjeu majeur pour la traversée des Alpes franco-italiennes, afin de permettre un report effectif sur le rail d'une part significative du fret aux passages franco-italiens. Ce projet a été identifié dès 1994 comme projet prioritaire du Réseau Trans-Européen de Transport (TEN-T) décidé par l'Union Européenne. Il a fait l'objet de plusieurs accords internationaux successifs ratifiés par la France et l'Italie pour sa mise en œuvre. Dans sa cohérence d'ensemble, ce projet doit aussi servir le développement de l'économie locale du massif, tout en écartant le fret des sites naturels sensibles et évitant la traversée directe des principales agglomérations.

La problématique du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise est indissociable du projet du Lyon-Turin et de ses incidences sur l'hinterland du Grand Port Maritime de Marseille.

Toujours dans une vision élargie au-delà de la zone de massif, la section **Marseille-Gênes** est maintenant inscrite dans le « core network » ou zone centrale du futur réseau TEN-T.

La modernisation de l'itinéraire **Dijon-Modane**, orientée vers le fret et destinée à développer le ferroutage entre Rhône-Alpes et le Piémont, via la vallée de la Maurienne, ainsi que l'expérimentation de l'**autoroute ferroviaire** alpine entre Aiton et Orbassano, qui pourrait être étendue jusqu'à Lyon, participent dès maintenant à cet objectif de transfert modal pour le transport de marchandises d'un versant à l'autre du massif.

desserte, pourrait constituer lui-aussi une opportunité dans la diversification des possibilités de franchissement au sud du massif.

L'ensemble de ces infrastructures ferroviaires est indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif alpin.

Cet ensemble de liaisons et les services associés doivent permettre également :

- o de conforter le modèle économique de l'autoroute ferroviaire alpine,
- o et d'assurer un débouché de qualité au trafic généré par les ports de Méditerranée.

En conséquence de cette volonté de rééquilibrage modal, les aménagements nécessaires à la **sécurité dans les tunnels routiers** ne devront pas conduire à une augmentation des capacités de trafic.

Les **dispositifs de régulation** et notamment les **mesures de contingentement** susceptibles d'être développées, ainsi que la tarification et la fiscalité (dont la taxe « poids lourds ») appliquées aux différents passages transalpins, doivent par ailleurs concerner tous les itinéraires et faire l'objet d'accords transfrontaliers voire à l'échelle de l'ensemble de l'arc alpin, afin d'éviter les reports de trafic d'un itinéraire vers un autre.

Outre les problèmes juridiques que la mise en place de dispositifs contraignants à un niveau international peut occasionner, ceux-ci ne pourront être véritablement efficaces que si une offre alternative efficace existe : il s'agit bien sûr de l'organisation d'une offre ferroviaire s'inscrivant dans une vision élargie au-delà du périmètre du massif alpin, mais aussi de l'offre fluviale et maritime, par ailleurs promue dans le cadre du « core network » du TEN-T.

Enfin, ces dispositifs contraignants ne doivent pas avoir pour effet de pénaliser le développement de l'économie locale, du moins de façon disproportionnée par rapport à l'effet positif permis sur les trafics de transit routier.

L'organisation de bourses de transit devrait aussi permettre d'optimiser les flux de transit à travers le massif et autour du massif alpin.

L'accessibilité et les grandes liaisons internes au massif

Dans une vision régionale (Grand Sud-Est et Alpes occidentales), le massif alpin français est constitué

L'ensemble de ces infrastructures ferroviaires est indispensable au maintien de la qualité environnementale du massif alpin.

Cet ensemble de liaisons et les services associés doivent permettre également :

- o de conforter le modèle économique de l'autoroute ferroviaire alpine,
- o et d'assurer un débouché de qualité au trafic généré par les ports de Méditerranée.

En conséquence de cette volonté de rééquilibrage modal, les aménagements nécessaires à la **sécurité dans les tunnels routiers** ne devront pas conduire à une augmentation des capacités de trafic.

Les **dispositifs de régulation** et notamment les **mesures de contingentement** susceptibles d'être développées, ainsi que la tarification et la fiscalité, appliquées aux différents passages transalpins, doivent par ailleurs concerner tous les itinéraires et faire l'objet d'accords transfrontaliers voire à l'échelle de l'ensemble de l'arc alpin, afin d'éviter les reports de trafic d'un itinéraire vers un autre. L'organisation de bourses de transit devrait aussi permettre d'optimiser les flux de transit à travers le massif et autour du massif alpin.

Outre les problèmes juridiques que la mise en place de dispositifs contraignants à un niveau international peut occasionner, ceux-ci ne pourront être véritablement efficaces que si une offre alternative efficace existe : il s'agit de l'organisation d'une offre ferroviaire s'inscrivant dans une vision élargie au-delà du périmètre du massif alpin, mais aussi de l'offre fluviale et maritime, par ailleurs promue dans le cadre du « core network » du TEN-T.

Enfin, ces dispositifs contraignants ne doivent pas avoir pour effet de pénaliser le développement de l'économie locale, du moins de façon disproportionnée par rapport à l'effet positif permis sur les trafics de transit routier.

L'accessibilité et les grandes liaisons internes au massif

Dans une vision régionale (Grand Sud-Est et Alpes occidentales), le massif alpin français est constitué

et entouré de grandes métropoles qui ont besoin d'échanger avec le massif et entre elles et, à cette fin, d'infrastructures permettant une circulation aisée. Ces **liaisons régionales et interrégionales** doivent jouer pour le massif un rôle structurant pour assurer à la fois la liaison nord/sud et les relations est/ouest et, en particulier, les liaisons avec la partie italienne du massif.

La liaison Lyon/Turin ainsi qu'à plus long terme la liaison Hautes-Alpes/Val de Suse au-delà de leur capacité à absorber les flux de transit routier, joueront un rôle de premier plan à cet égard. Ils permettront en effet de faciliter la grande accessibilité des voyageurs au massif et de dynamiser les échanges entre les métropoles et plus largement les bassins de vie qui le composent.

Ainsi :

- en s'intégrant dans le réseau européen à grande vitesse, **la liaison Lyon-Turin** confortera les capitales rhônalpine et piémontaise, ainsi que l'espace métropolitain du sillon alpin dans leurs fonctions de centres de décision, de conception et d'innovation.
- La liaison **Hautes-Alpes / Val de Suse**, au-delà de sa fonction de sécurisation et de complémentarité vers Marseille, viendra pour sa part soutenir l'économie touristique du sud du massif, fragilisée par la faiblesse de l'offre ferroviaire due à l'éloignement du réseau TGV et l'absence de relations transfrontalières de qualité. Au demeurant, cette liaison, dont l'étude en vue du débat public a débuté, a été citée au titre des relations transfrontalières dans la version d'octobre 2011 du SNIT. Le comité de massif souhaite toutefois qu'elle fasse l'objet d'une meilleure lisibilité dans la cartographie du SNIT.

L'accessibilité au massif se joue aussi par les grands axes complémentaires qui lui permettent de bénéficier des modes les plus performants (liaison aux grands aéroports, au réseau ferré à grande vitesse, au réseau autoroutier).

Trois objectifs concernant ces grandes liaisons internes au massif :

a) L'amélioration substantielle de l'offre ferroviaire :

et entouré de grandes métropoles qui ont besoin d'échanger avec le massif et entre elles et, à cette fin, d'infrastructures permettant une circulation aisée. Ces **liaisons régionales et interrégionales** doivent jouer pour le massif un rôle structurant pour assurer à la fois la liaison nord/sud et les relations est/ouest et, en particulier, les liaisons avec la partie italienne du massif.

La liaison Lyon/Turin au-delà de sa capacité à absorber les flux de transit routier, jouera un rôle de premier plan à cet égard. Elle permettra en effet de faciliter la grande accessibilité des voyageurs au massif et de dynamiser les échanges entre les métropoles et plus largement les bassins de vie qui le composent.

Ainsi, en s'intégrant dans le réseau européen à grande vitesse, **la liaison Lyon-Turin** confortera les capitales rhônalpine et piémontaise, ainsi que l'espace métropolitain du sillon alpin dans leurs fonctions de centres de décision, de conception et d'innovation.

L'accessibilité au massif se joue aussi par les grands axes complémentaires qui lui permettent de bénéficier des modes les plus performants (liaison aux grands aéroports, au réseau ferré à grande vitesse, au réseau autoroutier).

Trois objectifs concernant ces grandes liaisons internes au massif :

a) L'amélioration substantielle de l'offre ferroviaire :

o Le renforcement, la modernisation de l'infrastructure sur les principaux axes (électrification, doublement de voies, shunts...) autorisant la mise en œuvre d'un service ferroviaire performant et concurrentiel avec la route.

- Dans la partie nord, l'amélioration de la liaison ferroviaire du **Sillon Alpin de Valence jusqu'à Annemasse** est en cours de réalisation dans le cadre du CPER Rhône-Alpes 2007-2013 pour sa partie sud jusqu'à Grenoble et l'accent devra être mis sur la desserte ferroviaire de Chambéry jusqu'à Annemasse.

- Il conviendra également d'assurer une continuité avec les réseaux de la Suisse Lémanique. La **liaison Cornavin Eaux Vives Annemasse** (dite CEVA, inscrite au CPER Rhône-Alpes 2007-2013) permettra, avec des compléments d'infrastructures sur l'étoile d'Annemasse, de développer une nouvelle offre ferroviaire tant pour le cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise que pour le Chablais dans le cadre d'un schéma de désenclavement multimodal, la vallée de l'Arve et jusqu'à Annecy.

- Sur la **rive sud du lac Léman, la réactivation de la liaison ferroviaire** vers les cantons de Vaud et du Valais pourrait également être étudiée (réouverture de la ligne sud-lémanique entre Évian et Saint-Gingolph, sous la réserve d'une manifestation d'intérêt de la part des autorités suisses. Il en est de même en amont de la haute vallée de l'Arve pour la liaison par le col des Montets et Vallorcine.

- La **ligne transversale d'est en ouest de Valence à Gap** mérite également d'être renforcée et modernisée. Elle favorise actuellement le désenclavement des Hautes-Alpes en facilitant l'accès aux lignes grandes vitesses de la vallée du Rhône ou Grenoble, ainsi que la desserte de nuit des Hautes-Alpes depuis Paris dans le cadre des Trains d'Equilibre du Territoire.

- La **modernisation de la ligne des Alpes**, qui constitue la base de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud, ainsi que les études nécessaires au débat public quant à la liaison Hautes-Alpes/Val de Suse font l'objet d'efforts importants dans le programme financier CPER 2007-2013 de Provence

o Le **renforcement, la modernisation de l'infrastructure sur les principaux axes** (électrification, doublement de voies, shunts...) autorisant la mise en œuvre d'un service ferroviaire performant et concurrentiel avec la route. Ces projets sont inscrits dans les programmes des différents CPER :

- amélioration de la liaison ferroviaire du Sillon Alpin de Valence jusqu'à Annemasse,

- continuité avec les réseaux de la Suisse Lémanique par la liaison Cornavin Eaux Vives Annemasse (CEVA) pour développer une nouvelle offre ferroviaire tant pour le cœur de l'agglomération franco-valdo-genevoise que pour le Chablais dans le cadre d'un schéma de désenclavement multimodal, la vallée de l'Arve et jusqu'à Annecy.

- renforcement et modernisation de la ligne transversale d'est en ouest de Valence à Briançon, qui favorise le désenclavement des Hautes-Alpes en facilitant l'accès aux lignes grandes vitesses de la vallée du Rhône ou Grenoble, ainsi que la desserte de nuit des Hautes-Alpes depuis Paris dans le cadre des Trains d'Equilibre du Territoire.

- régénération et modernisation de la ligne des Alpes, qui constitue la base de la desserte ferroviaire des Alpes du Sud,

- ...

Alpe Côte d'Azur.

- L'articulation entre le **réseau national, les nouvelles liaisons ferroviaires** (TGV Méditerranée, Lyon/Turin et les réseaux régionaux, dans ou à proximité immédiate du massif. La préoccupation ici est d'optimiser les infrastructures et de permettre aux différentes parties du massif l'accès aux réseaux principaux et à grande vitesse.
- La **remise à niveau, la régénération de l'ensemble du réseau alpin**. A défaut de travaux conséquents de rénovation, le réseau est menacé de dégradation rapide, voire d'obsolescence, entraînant un report massif du trafic sur la route. **La ligne Nice-Digne**, pour laquelle des travaux importants sont déjà engagés dans le cadre du CPER 2007-2013 de Provence-Alpes-Côte d'Azur irrigue une partie importante des Alpes du sud et revêt à cet égard un enjeu tout particulier ainsi qu'à plus long terme, son raccordement au Val Durance. A une échelle géographique plus large, un rapport du CGEDD de janvier 2012 sur la desserte ferroviaire des villes alpines souligne la nécessité de **remettre à niveau l'infrastructure des lignes de l'étoile de Veynes** (dont font partie la ligne Valence-Gap et la ligne des Alpes), ainsi que d'assurer la modernisation des systèmes d'exploitation.
- La réalisation des équipements nécessaires au **développement de l'intermodalité** (création de pôles d'échange intermodaux) en incluant le transport par câble comme élément potentiel de cette intermodalité.

b) Le renforcement et la sécurisation du réseau routier

Des secteurs entiers du massif ne sont pas et ne seront pas, d'ici 2020, accessibles par le train, la confortation des infrastructures routières (dans le respect des engagements de la Convention Alpine) est alors la seule réponse envisageable :

- Des travaux importants restent à réaliser sur

- L'articulation entre le **réseau national, les nouvelles liaisons ferroviaires** (Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, Lyon/Turin) et les réseaux régionaux, dans ou à proximité immédiate du massif. La préoccupation ici est d'optimiser les infrastructures et de permettre aux différentes parties du massif l'accès aux réseaux principaux et à grande vitesse.
- La **remise à niveau, la régénération de l'ensemble du réseau alpin**. A défaut de travaux conséquents de rénovation, le réseau est menacé de dégradation rapide, voire d'obsolescence, entraînant un report massif du trafic sur la route. Cette régénération s'inscrit dans le cadre de la stratégie portant sur les lignes de desserte fine du territoire.

La ligne Nice-Digne, pour laquelle des travaux importants sont déjà engagés dans le cadre des différents CPER de Provence-Alpes-Côte d'Azur irrigue une partie importante des Alpes du sud et revêt à cet égard un enjeu tout particulier ainsi qu'à plus long terme, son raccordement au Val Durance.

A une échelle géographique plus large, la remise à niveau de l'infrastructure des lignes de l'étoile de Veynes (dont font partie la ligne Valence-Briançon et la ligne des Alpes), ainsi que d'assurer la modernisation des systèmes d'exploitation, constituent des enjeux forts.

- La réalisation des équipements nécessaires au **développement de l'intermodalité** (création de pôles d'échange intermodaux) en incluant le transport par câble comme élément potentiel de cette intermodalité.

b) Le renforcement et la sécurisation du réseau routier

Des secteurs entiers du massif ne sont pas accessibles par le train, la confortation des infrastructures routières (dans le respect des engagements de la Convention Alpine) est alors la seule réponse envisageable pour des raisons de sécurité ou pour améliorer l'accessibilité des parties les plus enclavées du massif alpin : projets

le plan routier et autoroutier, notamment pour des raisons de sécurité, par exemple sur **l'ex-RN91 du col du Lautaret ou sur la RN90 dans la Tarentaise.**

- o Pour améliorer l'accessibilité des parties les plus enclavées du massif alpin, le projet de SNIT liste dans sa version d'octobre 2011 les projets suivants :

- Modernisation et aménagement de **l'axe routier entre l'A 51 et Digne-les-Bains,**
- **Prolongement de l'A 51 depuis le sud de Gap** (La Saulce) vers l'est de Gap (la Bâtie Neuve) en l'adaptant aux contraintes géographiques et environnementales des secteurs traversés.

Ces deux projets doivent effectivement permettre de relier les départements des Alpes de Haute Provence et des Hautes-Alpes au sud du massif. De plus, **la jonction de l'A51 jusqu'à la RN85 au nord de Gap,** ainsi qu'une liaison routière performante entre Gap et Grenoble semblent indispensables.

c) Le développement des mobilités douces

Le schéma des infrastructures ferroviaires et routières du massif alpin doit être complété à court terme par un schéma dédié aux mobilités douces. Cela concerne notamment quelques grands itinéraires structurants, comme **les véloroutes** ou les grands itinéraires portés par **la Grande Traversée des Alpes,** mais également des équipements de proximité (voies cyclables, cheminements) à destination de la population permanente et des touristes.

d'aménagement de la RD1075 (ou E712), entre Sisteron (04) et Monestier-de-Clermont (38), financés en partie par l'Etat, en l'absence de prolongation de l'A51 entre Gap et Grenoble, doublement du tunnel routier de Tende dans le 06, ...

c) Le développement des mobilités douces

Le schéma des infrastructures ferroviaires et routières du massif alpin doit être complété à court terme par un schéma dédié aux mobilités douces. Cela concerne notamment quelques grands itinéraires structurants, comme les véloroutes ou les grands itinéraires portés par la Grande Traversée des Alpes, mais également des équipements de proximité (voies cyclables, cheminements) à destination de la population permanente et des touristes.

Le développement de l'usage du vélo doit s'inscrire dans une approche de mobilités actives, prenant en compte le **Schéma Régional Véloroutes et voies vertes (SR3V)** et intégrant la création d'aménagements structurants depuis les gares afin de relier les itinéraires du SR3V dans une vision multimodale tout en y associant un effort important sur le jalonement et la communication.

La desserte fine des territoires de montagne

L'enjeu est, ici, celui du maintien de la population

La desserte fine des territoires de montagne

L'enjeu est, ici, celui du maintien de la population

permanente dans les secteurs montagnards à faible densité démographique. Plusieurs éléments sont à mettre en perspective : l'augmentation prévisible du coût des déplacements individuels, le vieillissement de la population, la disparition de certains services de proximité.

L'existence d'une offre de mobilité devient ainsi un facteur essentiel de maintien et de développement de la population dans les parties du massif éloignées des pôles urbains et peu densément peuplées.

Cette problématique est très étroitement articulée à celle des services de toute nature qui doivent demeurer accessibles aux populations montagnardes.

Les réponses à ce besoin de mobilité ne peuvent être trouvées que partiellement dans des solutions classiques de lignes régulières. Elles relèvent d'actions adaptées à des contextes spécifiques.

Le transport à la demande, le covoiturage, l'autopartage, la mutualisation de services, sont autant de formules qui ont été expérimentées et qui méritent souvent d'être développées.

D'autres solutions sont toutefois à tester et à promouvoir avec, comme fil conducteur, l'optimisation des ressources et le renforcement des solidarités locales (comme la mixité des usages et le décloisonnement des services selon les types de clientèles, permanentes ou touristiques).

permanente dans les secteurs montagnards à faible densité démographique. Plusieurs éléments sont à mettre en perspective : l'augmentation prévisible du coût des déplacements individuels, le vieillissement de la population, la disparition de certains services de proximité.

L'existence d'une offre de mobilité devient ainsi un facteur essentiel de maintien et de développement de la population dans les parties du massif éloignées des pôles urbains et peu densément peuplées.

Cette problématique est très étroitement articulée à celle des services de toute nature qui doivent demeurer accessibles aux populations montagnardes.

A cela s'ajoutent les nouveaux enjeux sociétaux liés au développement d'espaces de travail déconcentrés, conjugués à l'attractivité résidentielle de l'espace alpin : dans les centralités du massif, dont les portes d'entrées stratégiques du territoire régional, les enjeux de dé-mobilité impliquent de concevoir des espaces de coworking et d'intégrer la montée en puissance du télétravail.

Les réponses à ce besoin de mobilité ne peuvent être trouvées que partiellement dans des solutions classiques de lignes régulières. Elles relèvent d'actions adaptées à des contextes spécifiques.

Ainsi, dans la plupart des **Zones Peu Denses**, il s'agit d'imaginer des solutions en matière de mobilités flexibles (Transport à la Demande, Covoiturage, Autopartage, Autostop organisé et autres mobilités solidaires..) qui favorisent le maintien de services de proximité (Maisons France Services...) et ainsi d'imaginer :

- ✓ de nouvelles fonctions inter et multimodales des Pôles d'Echanges Multimodaux,
- ✓ une nouvelle localisation des points d'arrêts et des services de rabattement et d'accessibilité,
- ✓ de nouveaux modèles économiques en lien avec les start-up de mise en relation des usagers.

Les EPCI qui exerceront la compétence AOM pourront désormais concevoir des Plans de Mobilité ou Plans de Mobilité Simplifiés et recourir, le cas échéant, au Versement Mobilité. Plus largement, les déplacements au sein du massif comme les grandes liaisons massif-métropoles sont à repenser dans une approche-temps attractive, une tarification plus lisible et des solutions décarbonées.

Les mobilités touristiques

Le tourisme constitue, notamment dans sa partie interne, l'essentiel de l'activité économique du massif. Sa contribution aux PIB des départements alpins égale et parfois dépasse 50 %. C'est par définition une activité fortement génératrice de flux, dans un premier temps pour accéder au massif, puis pour le découvrir ou le parcourir. La mobilité est ainsi une condition indispensable à l'activité elle-même, mais aussi une source de nuisances qui peut venir contrarier l'attractivité du massif.

Même si l'approche doit être globale, cette question des mobilités touristiques peut s'appréhender en trois temps :

- l'accès aux massifs depuis les zones émettrices de clientèles et, notamment, les grandes agglomérations,
- les mobilités internes aux espaces touristiques,
- les transports associés à l'offre touristique.

En complément du transport de personnes c'est aussi la question de la logistique et en particulier de l'approvisionnement des stations qui devra être traitée.

a) L'accès aux massifs

Les enjeux sont doubles. Il s'agit, d'une part, de faciliter l'accès aux espaces touristiques et, pour cela, d'organiser une offre de transport qui rende la montagne accessible à des clientèles captives (les jeunes notamment) et à ceux qui, désormais, privilégient pour leurs déplacements les modes alternatifs à la voiture. L'enjeu est également environnemental, ce type de déplacement générant une grande partie des émissions de gaz à effet de serre liées au tourisme dans les Alpes.

Dans la perspective d'un « plan climat énergie alpin », c'est un des premiers leviers sur lesquels il conviendra d'agir (sans sous-estimer non plus les nuisances liées à la présence des voitures dans les sites touristiques).

L'objectif est ici **d'encourager le report modal en faveur des transports collectifs**, sachant qu'actuellement, selon les secteurs et les saisons, la part modale de la voiture est très largement majoritaire dans les parcours domicile/lieu de

Les mobilités touristiques

Le tourisme constitue, notamment dans sa partie interne, l'essentiel de l'activité économique du massif. Sa contribution aux PIB des départements alpins égale et parfois dépasse 50 %. C'est par définition une activité fortement génératrice de flux, dans un premier temps pour accéder au massif, puis pour le découvrir ou le parcourir. La mobilité est ainsi une condition indispensable à l'activité elle-même, mais aussi une source de nuisances qui peut venir contrarier l'attractivité du massif.

Même si l'approche doit être globale, cette question des mobilités touristiques peut s'appréhender en trois temps :

- l'accès aux massifs depuis les zones émettrices de clientèles et, notamment, les grandes agglomérations,
- les mobilités internes aux espaces touristiques,
- les transports associés à l'offre touristique.

En complément du transport de personnes c'est aussi la question de la logistique et en particulier de l'approvisionnement des stations qui devra être traitée.

a) L'accès aux massifs

Les enjeux sont doubles. Il s'agit, d'une part, de faciliter l'accès aux espaces touristiques et, pour cela, d'organiser une offre de transport qui rende la montagne accessible à des clientèles captives (les jeunes notamment) et à ceux qui, désormais, privilégient pour leurs déplacements les modes alternatifs à la voiture. L'enjeu est également environnemental, ce type de déplacement générant une grande partie des émissions de gaz à effet de serre liées au tourisme dans les Alpes.

Dans la perspective d'un « plan climat énergie alpin », c'est un des premiers leviers sur lesquels il conviendra d'agir (sans sous-estimer non plus les nuisances liées à la présence des voitures dans les sites touristiques).

L'objectif est ici **d'encourager le report modal en faveur des transports collectifs**, sachant qu'actuellement, selon les secteurs et les saisons, la part modale de la voiture est très largement majoritaire dans les parcours domicile/lieu de

vacance. Les modes de transport ne sont cependant pas à opposer, puisque certains sites ou certaines parties du massif ne demeureront accessibles, au moins sur une partie du parcours, que par la route. C'est la complémentarité qui doit donc être recherchée, en favorisant les modes de transport collectifs et en facilitant la multimodalité.

A cet effet, il est indispensable **d'agir sur toute la chaîne de transport**. Cela implique de compléter ou de renforcer les infrastructures nécessaires (cf. supra), d'organiser les services ferroviaires et routiers, de faciliter l'intermodalité et de prévoir l'arrivée en station (problématique du dernier kilomètre), sans négliger les transports par câble (existants ou à créer) comme élément à part entière de cette chaîne. Le rapport de janvier 2012 du CGEDD sur la desserte ferroviaire des villes alpines souligne dans ses recommandations la nécessité d'assurer des durées raisonnables de correspondance (notamment à Grenoble et Valence pour la desserte des Hautes-Alpes).

Par ailleurs, l'existence d'une offre locale permettant ensuite aux touristes de se déplacer durant leur séjour est aussi un élément déterminant dans le choix du mode pour son trajet d'accès au massif.

C'est ainsi l'ensemble des autorités organisatrices et les principaux opérateurs qui doivent être associés à ces démarches. Des initiatives en ce sens ont déjà été prises. L'organisation des transports entre Autorités Organisatrices de transports (AOT) peut se fonder ainsi sur une armature plus dense (ferroviaire et/ou bus express) avec rabattement et mise en correspondance des réseaux interurbains sur les gares, mais également une offre dense en milieu urbain. L'aménagement de gares routières et la mise en place de lignes de cars Fond de vallée / Stations permet ensuite d'accéder aux sites touristiques.

Pour faciliter encore le parcours en transports collectifs, des services associés sont développés :

- les centrales de mobilité multimodales, (qui prodiguent aux voyageurs une information de bout en bout),
- les produits tarifaires adaptés (titres combinés, supports billettiques multimodaux...),
- le tout étant largement diffusé à un coût abordable, si possible en temps réel (panneaux à messages variables, Web, téléphonie mobile...). Au sujet de l'information « voyageurs », on peut noter la

vacance. Les modes de transport ne sont cependant pas à opposer, puisque certains sites ou certaines parties du massif ne demeureront accessibles, au moins sur une partie du parcours, que par la route. C'est la complémentarité qui doit donc être recherchée, en favorisant les modes de transport collectifs et en facilitant la multimodalité.

A cet effet, il est indispensable **d'agir sur toute la chaîne de transport**. Cela implique de compléter ou de renforcer les infrastructures nécessaires (cf. supra), d'organiser les services ferroviaires (durées raisonnables de correspondance, ...) et routiers, de faciliter l'intermodalité et de prévoir l'arrivée en station (problématique du dernier kilomètre), sans négliger les transports par câble (existants ou à créer) comme élément à part entière de cette chaîne. Par ailleurs, l'existence d'une offre locale permettant ensuite aux touristes de se déplacer durant leur séjour est aussi un élément déterminant dans le choix du mode pour son trajet d'accès au massif.

C'est ainsi l'ensemble des autorités organisatrices et les principaux opérateurs qui doivent être associés à ces démarches. Des initiatives en ce sens ont déjà été prises. L'organisation des transports entre Autorités Organisatrices de la Mobilité peut se fonder ainsi sur une armature plus dense (ferroviaire et/ou bus express) avec rabattement et mise en correspondance des réseaux interurbains sur les gares, mais également une offre dense en milieu urbain. L'aménagement de gares routières et la mise en place de lignes de cars Fond de vallée / Stations permet ensuite d'accéder aux sites touristiques.

Pour faciliter encore le parcours en transports collectifs, des services associés sont développés :

- les centrales de mobilité multimodales (qui prodiguent aux voyageurs une information de bout en bout),
- les produits tarifaires adaptés (titres combinés, supports billettiques multimodaux...),
- le tout étant largement diffusé à un coût abordable, si possible en temps réel (panneaux à messages variables, Web, téléphonie mobile...),
- des réflexions ont par ailleurs été amorcées

nécessité de rétablir de manière durable la qualité des réservations, principalement dans les trains de nuit desservant les Alpes.

- o des réflexions ont par ailleurs été amorcées sur le transport des bagages, qui constitue un frein à l'utilisation des modes collectifs.

A l'échelle de l'arc Alpin, une initiative doit permettre à court terme de travailler sur **l'interopérabilité des systèmes d'informations**, de sorte que les frontières administratives et opérationnelles s'effacent au profit d'une information complète de l'utilisateur. Sont directement visés par cette initiative les centrales de mobilités qui se mettent en place au niveau départemental, mais aussi les systèmes d'informations sur les transports urbains et périurbains autour des agglomérations.

b) Les mobilités à l'intérieur des espaces touristiques

Les enjeux relèvent davantage ici de l'offre touristique elle-même (notamment pour les touristes sans voiture) et de la préservation de la qualité des sites et des espaces naturels : protections contre les nuisances sonores, visuelles...

L'objectif est de limiter le plus possible l'accès en voiture individuelle dans les stations et les espaces touristiques, en encourageant les modes doux et en organisant une offre de transport alternative.

Les initiatives sont nombreuses (dans les Alpes françaises et européennes) qui vont dans cette direction : stations sans voitures, limitation de l'accès à certaines hautes vallées particulièrement sensibles, plans de déplacements stations, développement de transports collectifs dans les stations ou dans des espaces valléens (la loi ouvre désormais la possibilité pour les communes touristiques d'instaurer le versement transport). L'accès aux points de départ des randonnées par des modes collectifs permet aussi, par exemple, une gestion plus organisée des flux et évite ainsi une dispersion de la fréquentation dans les sites naturels.

Ces initiatives sont à expertiser, à soutenir et à développer. L'organisation des mobilités touristiques constitue quoi qu'il en soit une dimension à inscrire désormais de manière systématique dans les projets de développement touristique voire les documents de planification, de

sur le transport des bagages, qui constitue un frein à l'utilisation des modes collectifs.

L'ensemble de ces dispositifs contribuant à l'interopérabilité des systèmes d'informations, à l'effacement des frontières administratives et opérationnelles au profit d'une information complète de l'utilisateur et plus généralement au concept de Maas (mobility as a service), sont particulièrement adaptés à l'espace alpin.

b) Les mobilités à l'intérieur des espaces touristiques

Les enjeux relèvent davantage ici de l'offre touristique elle-même (notamment pour les touristes sans voiture) et de la préservation de la qualité des sites et des espaces naturels : protections contre les nuisances sonores, visuelles...

L'objectif est de limiter le plus possible l'accès en voiture individuelle dans les stations et les espaces touristiques, en encourageant les modes doux et en organisant une offre de transport alternative.

Les initiatives sont nombreuses (dans les Alpes françaises et européennes) qui vont dans cette direction : stations sans voitures, limitation de l'accès à certaines hautes vallées particulièrement sensibles, plans de déplacements stations, développement de transports collectifs dans les stations ou dans des espaces valléens. L'accès aux points de départ des randonnées par des modes collectifs permet aussi, par exemple, une gestion plus organisée des flux et évite ainsi une dispersion de la fréquentation dans les sites naturels.

Ces initiatives sont à expertiser, à soutenir et à développer. L'organisation des mobilités touristiques constitue quoi qu'il en soit une dimension à inscrire désormais de manière systématique dans les projets de développement touristique voire les documents de planification, de

même que les liaisons entre les différents espaces. Une évaluation, sur ce thème, des projets valléens fournirait des indications utiles pour les prochaines programmations.

c) Les transports intégrés à l'offre touristique

Il convient enfin d'intégrer le transport dans le temps de loisir ou de vacance lui-même. Le déplacement doit être pensé et organisé comme un élément du produit touristique.

Une des voies de la diversification est le **développement de l'itinérance**. Cette pratique touristique est très majoritairement monomodale (voiture, moto essentiellement) ; elle peut également trouver à se développer par une multimodalité organisée (randonnées pédestres ou cyclistes associées sur certaines parties de l'itinéraire à du transport collectif pour relier deux zones de randonnée, organiser le retour dans le cas d'une traversée, mais aussi offrir la possibilité, en cours d'itinérance, de visiter un site en particulier).

Elle amène alors soit à l'organisation d'une offre de transports dédiée, soit à la prise en compte dans les services de transport existants, ou qui se mettent en place, de ce besoin particulier.

même que les liaisons entre les différents espaces. Une évaluation, sur ce thème, des projets valléens fournirait des indications utiles pour les prochaines programmations.

c) Les transports intégrés à l'offre touristique

Il convient enfin d'intégrer le transport dans le temps de loisir ou de vacance lui-même. Le déplacement doit être pensé et organisé comme un élément du produit touristique.

Une des voies de la diversification est le **développement de l'itinérance**. Cette pratique touristique est très majoritairement monomodale (voiture, moto essentiellement) ; elle peut également trouver à se développer par une multimodalité organisée (randonnées pédestres ou cyclistes associées sur certaines parties de l'itinéraire à du transport collectif pour relier deux zones de randonnée, organiser le retour dans le cas d'une traversée, mais aussi offrir la possibilité, en cours d'itinérance, de visiter un site en particulier).

Elle amène alors soit à l'organisation d'une offre de transports dédiée, soit à la prise en compte dans les services de transport existants, ou qui se mettent en place, de ce besoin particulier.

Les conditions pour progresser

Les enjeux, les objectifs et les préconisations pour une politique de transports durables dans le massif alpin sont aujourd'hui largement partagés. Les conditions nécessaires à leur mise en œuvre restent cependant pour une très grande part à créer ou à réunir.

En cohérence avec les schémas français et européen de transport et de mobilité et articulants les schémas régionaux au cours de finalisation, l'élaboration d'un **schéma de desserte multimodale des Alpes** (intégrant les liaisons transfrontalières) donnerait une plus grande visibilité à l'échelle des Alpes françaises sur l'état actuel, les projets et leur phasage ainsi que les capacités à l'échéance des vingt prochaines années des différents réseaux, services et de leur complémentarité. C'est un exercice de planification qui contribuerait à améliorer l'efficacité des infrastructures actuelles et de celles à créer ou à renforcer.

Une des difficultés à dépasser réside dans la

Les conditions pour progresser

Les enjeux, les objectifs et les préconisations pour une politique de transports durables dans le massif alpin sont aujourd'hui largement partagés. Les conditions nécessaires à leur mise en œuvre restent cependant pour une très grande part à créer ou à réunir.

En cohérence avec les SRADDET et les schémas européen de transport et de mobilité, l'élaboration d'un **schéma de desserte multimodale des Alpes** (intégrant les liaisons transfrontalières) donnerait une plus grande visibilité à l'échelle des Alpes françaises sur l'état actuel, les projets et leur phasage ainsi que les capacités à l'échéance des vingt prochaines années des différents réseaux, services et de leur complémentarité. C'est un exercice de planification qui contribuerait à améliorer l'efficacité des infrastructures actuelles et de celles à créer ou à renforcer.

Une des difficultés à dépasser réside dans la multiplicité des acteurs qui interviennent, souvent

multiplicité des acteurs qui interviennent, souvent avec leur logique propre, sur la chaîne de transport : États, collectivités territoriales de différents niveaux, opérateurs de transport, entreprises et acteurs touristiques... Il en résulte souvent une segmentation des services, une insuffisance voire une absence de coordination, des disparités dans les politiques tarifaires, une faible visibilité de l'offre globale... Il appartient ainsi très souvent à l'utilisateur d'organiser lui-même l'intermodalité. **Une meilleure coordination des offres et une gouvernance multiniveaux mieux intégrée entre autorités organisatrices de transport** s'imposent comme une condition première pour construire et gérer une offre susceptible d'être concurrentielle au véhicule particulier. Les démarches déjà entreprises en ce sens doivent être poursuivies et approfondies.

Les territoires alpins présentent des situations très diverses, qui laissent un champ largement ouvert à **l'innovation et à l'expérimentation**. La recherche et la mise en œuvre de réponses adaptées demandent toutefois une **ingénierie spécifique**, aujourd'hui largement insuffisante sur le massif.

Les initiatives visant à faciliter l'accès à de l'ingénierie pour les Parcs Naturels Régionaux et les Parcs Nationaux désireux de développer des stratégies territoriales de transport/déplacement pour accéder aux parcs ou pour se déplacer dans les territoires de parcs par d'autres moyens que la seule voiture individuelle, sont à soutenir voire généraliser. La mutualisation des compétences, la diffusion des bonnes pratiques, l'échange d'expériences sont également nécessaires.

La mise en œuvre de solutions innovantes se heurte parfois à des contraintes réglementaires et à des

avec leur logique propre, sur la chaîne de transport : États, collectivités territoriales de différents niveaux, opérateurs de transport, entreprises et acteurs touristiques... Il en résulte souvent une segmentation des services, une insuffisance voire une absence de coordination, des disparités dans les politiques tarifaires, une faible visibilité de l'offre globale et il appartient ainsi très souvent à l'utilisateur d'organiser lui-même l'intermodalité. Les évolutions législatives majeures de ces dernières années en matière d'organisation de la mobilité conduiront à **une meilleure coordination des offres et une gouvernance multiniveaux mieux intégrée entre autorités organisatrices**, afin de construire et gérer une offre susceptible d'être concurrentielle au véhicule particulier.

En particulier, l'évolution des services à la population et aux entreprises en matière de mobilité en zone de montagne nécessite une **connaissance des besoins et des contraintes**, qui permettra de mieux dimensionner et de rendre plus attractive une offre à la fois multimodale et multiservices.

Les territoires alpins présentent des situations très diverses, qui laissent un champ largement ouvert à **l'innovation et à l'expérimentation**. La recherche et la mise en œuvre de réponses adaptées demandent toutefois une **ingénierie spécifique**, nécessaire pour le massif. Les cellules régionales France Mobilités ont été notamment créées pour apporter un appui technique et financier via notamment le CEREMA et l'ADEME.

Les initiatives visant à faciliter l'accès à de l'ingénierie pour les Parcs Naturels Régionaux et les Parcs Nationaux désireux de développer des stratégies territoriales de transport/déplacement pour accéder aux parcs ou pour se déplacer dans les territoires de parcs par d'autres moyens que la seule voiture individuelle, sont à soutenir voire généraliser. La mutualisation des compétences, la diffusion des bonnes pratiques, l'échange d'expériences sont également nécessaires.

L'appui aux initiatives en matière de dessertes par matériels à énergies non carbonées locaux (filiale hydrogène, réseaux bornes électriques, navettes autonomes en stations,...) est également à soutenir.

La mise en œuvre de solutions innovantes se heurte parfois à des contraintes réglementaires et à des normes qui contribuent à segmenter et cloisonner les

<p>normes qui contribuent à segmenter et cloisonner les offres là où la mutualisation et la mixité des services pourraient apporter une partie de la solution. Des adaptations réglementaires s'avèrent ainsi nécessaires pour tenir compte des caractéristiques spécifiques du massif (faible densité, difficultés de circulation, saisonnalité...).</p>	<p>offres là où la mutualisation et la mixité des services pourraient apporter une partie de la solution. Des adaptations réglementaires s'avèrent ainsi nécessaires pour tenir compte des caractéristiques spécifiques du massif (faible densité, difficultés de circulation, saisonnalité...).</p>
<p><i>Illustration : carte corridors RTE-T</i></p>	

PRE PROJET