



RANDONNEE ET MOBILITES DOUCES AUTOUR DE VIA ALPINA

*Restitution de l'étude GTA-CIPRA France
2009/2010*



POURQUOI ?



- ✪ Peu d'études sur « transports et tourisme » dans les Alpes
 - ✪ Aucune étude sur l'itinérance touristique alors que conditionnée par les transports en commun (accès et/ou retour, liaisons)
 - ✪ Via Alpina = support d'étude « idéal » car :
 - *randonnée pédestre*
 - *itinéraire longue distance*
 - *itinéraire transfrontalier*
- ☞ « Mise en tension » de la chaîne de transport dans son ensemble

COMMENT ?

Tableau de suivi de l'avancement des travaux de mise à disposition de la ligne de transport

Légende

- Travaux en cours
- Travaux terminés
- Travaux à prévoir
- Travaux à réaliser
- Travaux à l'étude
- Travaux à valider
- Travaux à lancer
- Travaux à approuver
- Travaux à financer
- Travaux à réaliser
- Travaux à valider
- Travaux à lancer
- Travaux à approuver
- Travaux à financer

- ★ Partenariat GTA-CIPRA France (+ liens avec Alparc)
- ★ Soutien des régions dans le cadre du POIA autour du prolongement/diversification de Via Alpina
- ★ Sondage de l'offre de transports des territoires via des « parcours-clients »
 - à travers 5 territoires-tests couvrant tout le parcours Via Alpina F-I
 - documentaire (téléphone, internet : 2009) puis pratique (terrain : 2010)
- ☞ Résultats synthétiques : fiches-bilan, tableaux évaluatifs, schémas spatiaux, cartographie diagnostic, préconisations

FLUX TOURISTIQUES ET TRANSPORT DANS LES ALPES

- ❶ **Une pression touristique « énorme »** : 2,5 M hab pour 30 M de touristes
- ❷ **¾ des flux touristiques en automobile**
- ❸ **Une capacité d'accueil très concentrée dans le temps et l'espace** : 2/3 en stations
- ❹ **Une fréquentation par pics** : Savoie = 400 000 hab et 750 000 touristes par jour (!) de pointe
- ❺ **Des accès en transports en commun plus faciles dans les Alpes du Nord** : desserte TGV efficace et concurrentielle par rapport à la voiture
- ❻ **Faible proportion d'accès ferroviaire longue distance** : capacité insuffisante (surtout en pics), tarifs peu attractifs, problèmes des bagages, disparition progressive des services de nuit
- ❼ **Report modal insatisfaisant pour les « derniers km »** : problème de correspondances, dessertes, tarifs, réservation, visibilité

LES OFFRES DE TRANSPORT « IN VITRO »

① Une structuration territoriale des autorités organisatrices de transport (AOT) qui aboutit à un millefeuille d'offres de service...

- non coordonnées
(*yc au niveau tarifaire*)

- difficilement exploitables
(*surtout en itinérance*)

Services proposés dans les zones d'étude	Origine de l'initiative
Les taxis	Privé individuel
Les transporteurs à la demande	Privé individuel
Le service de réservation à la demande ou transport à la demande	Service du CG
Les navettes saisonnières de bassin géographique	Service de la CC
Les bus et cars - liaison moyenne distance	Service du CG
Les bus transfrontaliers	Privé, CC, CG et/ou régions
Les lignes de bus LER - longue distance	La Région
Train ter	La Région et SNCF
Train TGV - ligne nationale et internationale	Etat, SNCF et Trenitalia

👉 Carences majeures d'articulation surtout :

- au sein d'un même territoire, entre :
 - les différents modes
 - les différentes saisons
 - les différentes catégories d'opérateurs
- entre les territoires :
 - d'une vallée à l'autre
 - d'un pays à l'autre

Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Nature du mode de transport :

(variation de la nature du trait)

- Train
- Bus / Car
- Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée :

(variation de couleur)

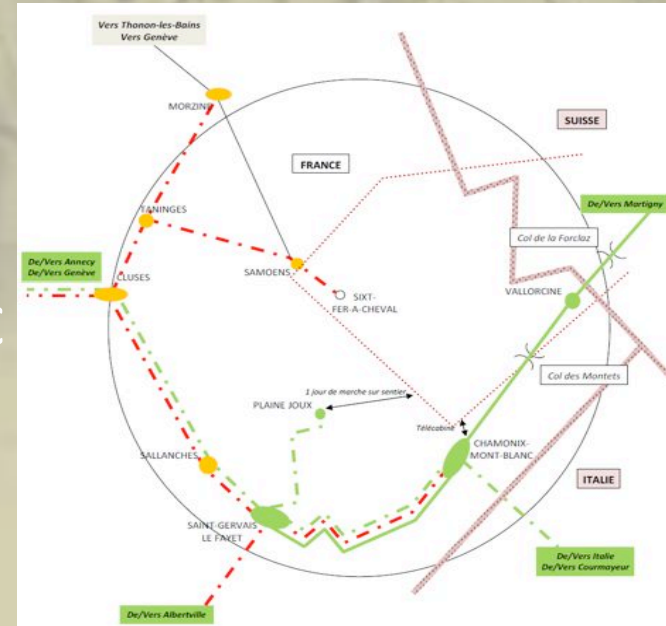
- Pour les lignes de transports**
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU . La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.

Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)

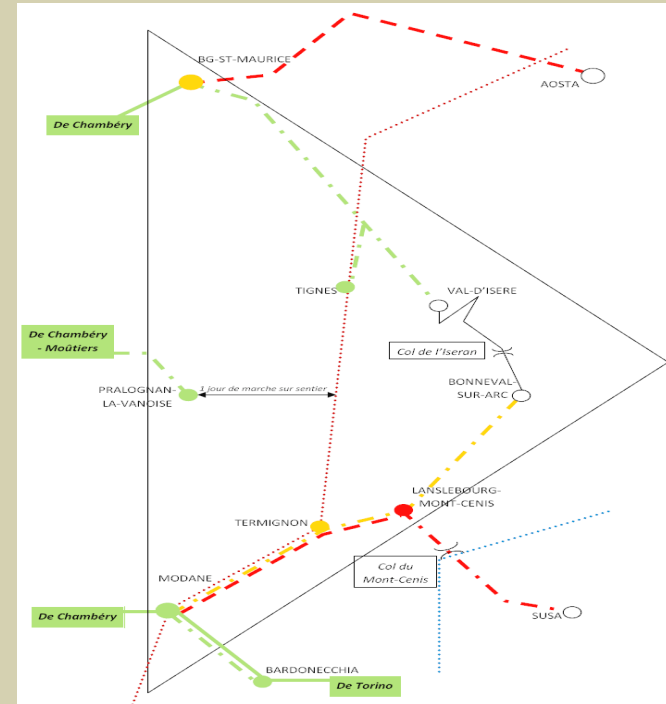
- Correspondance rapide et facile/pratique.
- Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU .Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
- Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.

BILAN ALPES DU NORD

Ht GIFFRE / Mt BLANC



VANOISE



Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Nature du mode de transport :

(variation de la nature du trait)

- Train
- Bus / Car
- Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée :

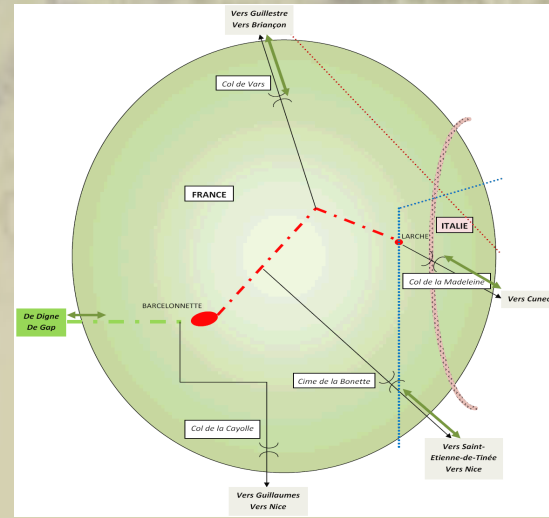
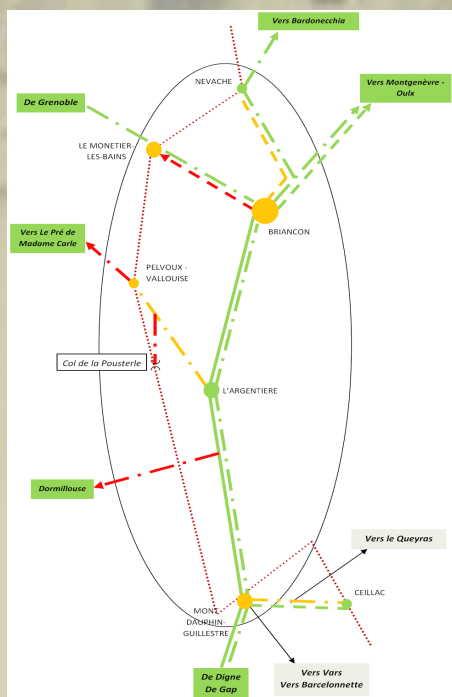
(variation de couleur)

- Pour les lignes de transports**
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU . La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.

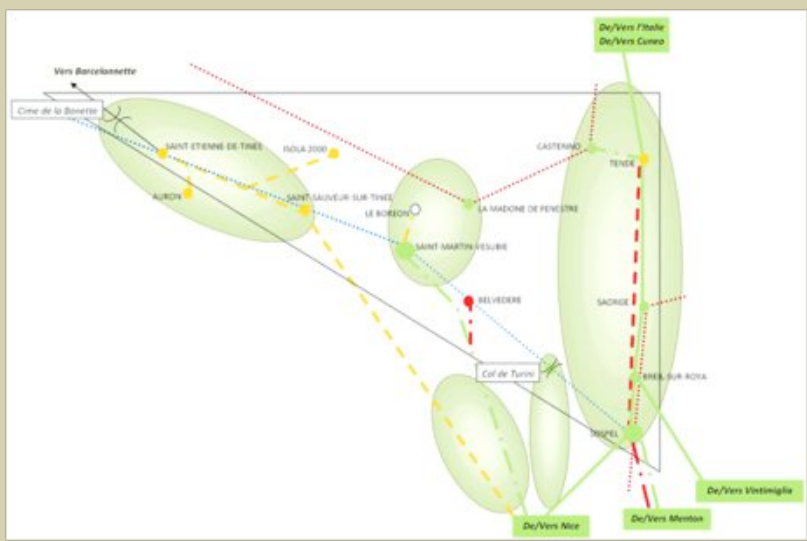
- Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)**
 - Correspondance rapide et facile/pratique.
 - Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU .Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
 - Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.

BILAN ALPES DU SUD

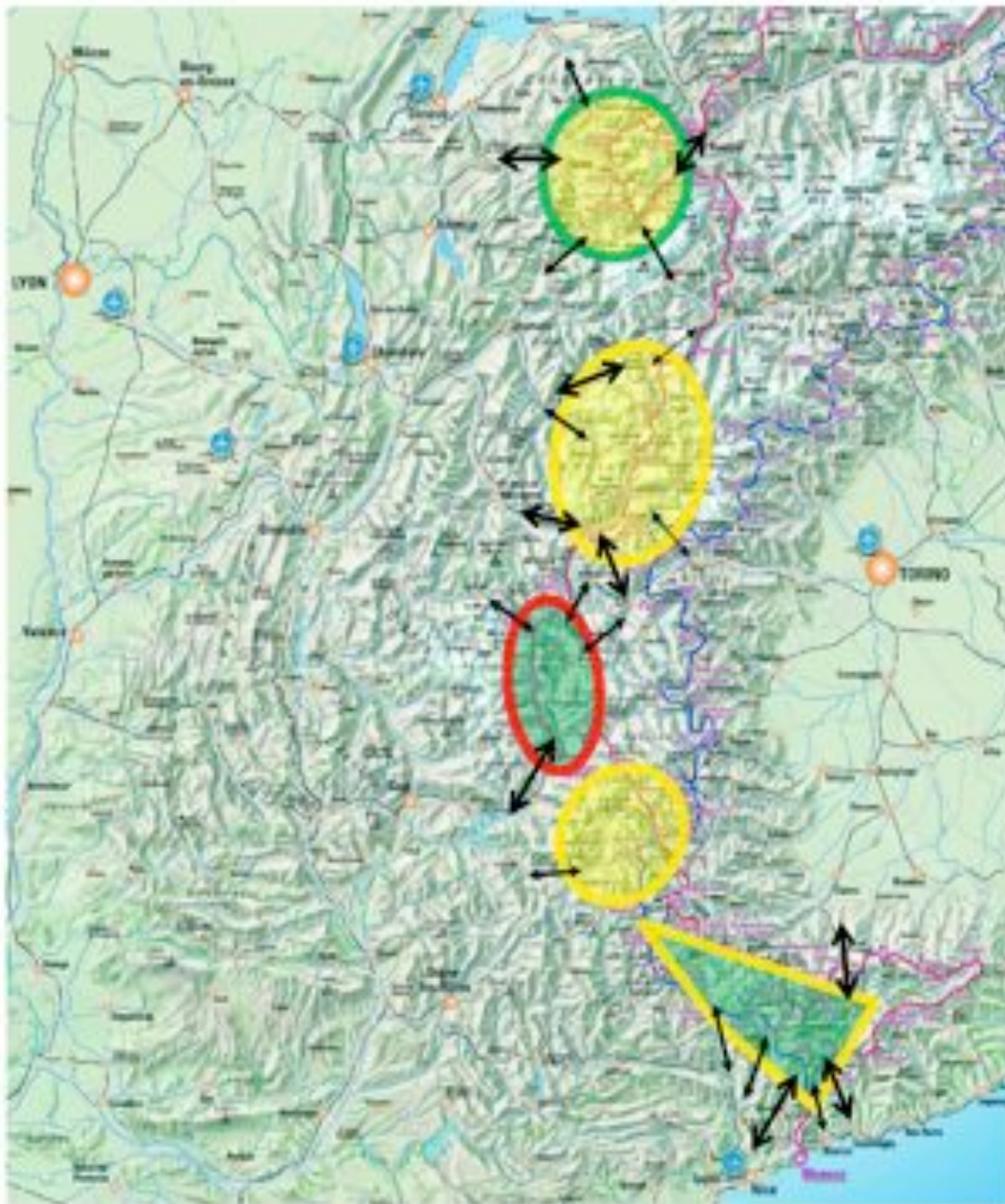
BRIANCONNAIS



UBAYE



MERCANTOUR



Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Infrastructures

- Aéroports
- Voie ferrée

Organisation de l'offre de transport au sein d'un territoire-test.

- Bonne organisation
- Organisation moyenne
- Mauvaise organisation

Entrées/sorties dans le territoire-test.

- Train (et bus) - forte fréquence (plusieurs A/R par jour)
- Bus - fréquence moyenne (au moins 2 A/R par jour)
- Bus - faible fréquence (1 A/R par jour et/ou service non-quotidien)

Information sur l'offre de transport en commun concernant le territoire-test.

- Bonne information
- Information moyenne
- Mauvaise information

***Du millefeuille des offres...
... à celui des sources d'information***

LES OFFRES DE TRANSPORT

« IN VIVO »



1 GOUVERNANCE

- Constats terrain :

- souvent seul le conducteur connaît l'offre réellement existante !
- dans certains territoires, les offres se superposent ou se doublonnent carrément (not. bus/trains)
- il est impossible pour le touriste de comprendre le pourquoi (administratif...) de la diversité et de l'incohérence des systèmes existants par rapport à ses besoins
- des services privés (type « sherpa ») peuvent parfaitement compenser certaines carences de service public (not. vallées reculées, massif éclaté, transfrontalier)

- Préconisations :

☞ *Mettre en place un dispositif de coordination à l'échelle du massif pour identifier l'offre de manière exhaustive (publique ET privée) et la coordonner (not. en transfrontalier et en inter-val).*

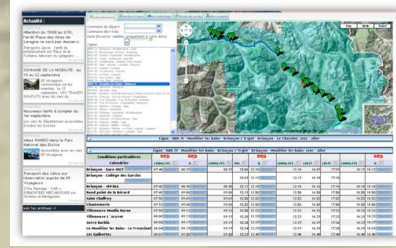
En gare routière de Cluses, des informations assez confuses pour le voyageur, ou véritablement déficientes.

(AM, 08/2010)

LES OFFRES DE TRANSPORT

« IN VIVO »

② INFORMATION



- Constats terrain :
 - il existe tout type de formes et de sources d'information sur les transports
 - la présentation de l'information n'est pas uniforme ni parfaitement claire
 - l'information est rarement exhaustive et actualisée
 - la centralisation de l'information via les services en ligne (yc de réservation) impose une préparation sans faille des séjours et pose problème une fois sur site
 - le niveau de qualité des sites de mobilité est très variable, voire insatisfaisant
 - les centrales de mobilité créent de nouvelles « barrières invisibles »
 - les lignes transfrontalières sont très peu mises en évidence et connues *in situ*

- Préconisations :

- ☞ *Standardiser et structurer la présentation des informations sur les offres par territoire pertinent (att. au transfrontalier)*
- ☞ *Diversifier et améliorer l'ergonomie des dispositifs d'information (not. en ligne)*
- ☞ *Améliorer l'accueil humain (not. langue étrangère)*

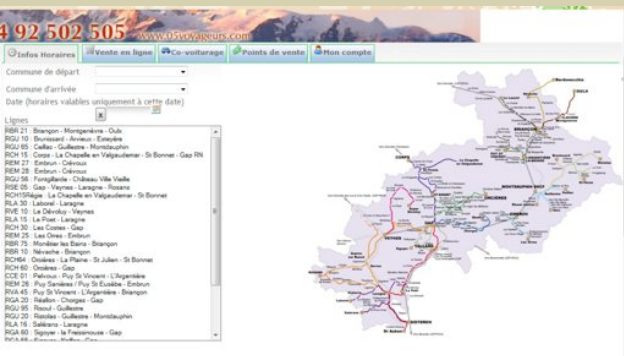
LES OFFRES DE TRANSPORT « IN VIVO »

3 TARIFS

- Constats terrain :
 - la diversité des tarifs est incompréhensible et incohérente pour l'utilisateur
 - des trajets comparables peuvent être facturés jusqu'à 10 € de plus suite à un changement de territoire (donc d'AOT) parfaitement invisible pour l'utilisateur

- Préconisations :

👉 Elaborer en concertation une politique tarifaire adaptée par territoire pertinent

A table showing transport schedules and fares for routes like 'Modane - Bonneval sur Arc' and 'Au Mont de Malin'. The table includes columns for departure times, arrival times, and fares. It also includes a section for 'Informations et réservations'.

LES OFFRES DE TRANSPORT « IN VIVO »



④ INTERMODALITE

- Constats terrain :

- des difficultés de correspondances dissuasives (attente excessive, éloignement des gares, information insuffisante)
- des difficultés accrues en zone de montagne par faible fréquence de circulation
- des interconnexions entre les gares particulièrement difficiles et peu explicites dans les villes de piémont

- Préconisations :

☞ Coordonner toutes les correspondances au sein d'un même territoire et avec ses territoires voisins

LES OFFRES DE TRANSPORT « IN VIVO »

MONTAUDAPHIN ► GUILLESTRE ► VARS					
Service de circulation	Direction	Local	Motivé	Quartier	19h47
Service Régulier	du 19/04 au 1/05	Année	Service Régulier	19/04/19	Prévisionnel
19/04					
Montaudaphin - Gare Mont	8:05 (1)	12:45 (2)	12:50 (3)	16:10 (4)	16:55 (5)
Guillestre - Les Luchettes	8:07	12:17	12:27	16:12	16:27
Guillestre - Gare Routière	8:10	12:20	13:00	16:15	17:00
Vars - St Martin	8:35	12:45	13:05	16:40	17:05
Vars - St Catherine	8:36	12:46	13:30	16:41	17:05
Vars - Les Cluses	8:38	12:48	13:40	16:43	17:07
Vars - Préalpes	8:39	12:49	13:41	16:44	17:08
Vars - Col des Fenêtres	8:40	12:50	13:42	16:45	17:09

(1) Correspondance : Train de nuit en provenance de Paris, arrivée Gare Montaudaphin 11h40 / LER en provenance de Brancion, arrivée Gare Montaudaphin 11h45.
(2) Correspondance : TER en provenance de Gap, arrivée Gare Montaudaphin 12h45 / LER en provenance de Brancion, arrivée Gare Montaudaphin 12h45.
(3) Correspondance : LER en provenance de Gap, arrivée Gare Montaudaphin 12h45.
(4) Correspondance : TER en provenance de Brancion, arrivée Gare Montaudaphin 16h06.
(5) Correspondance : LER en provenance de Brancion, arrivée Gare Montaudaphin 16h40.



5 MATERIEL & PONCTUALITE

- Constats terrain :
 - les contraintes horaires spécifiques des randonneurs (départ matinal/retour tardif) rarement prises en compte
 - des véhicules parfois complètement inadaptés à la circulation en montagne et/ou pratiquement obsolètes (donc polluants...)
 - des conducteurs parfois peu habitués à la conduite en montagne
 - une proportion forte de trains à voie unique générateurs de retards du fait des problèmes de croisement

- Préconisations :

- ☞ *Utiliser un matériel calibré*
- ☞ *Accroître les fréquences de circulation*
- ☞ *Organiser des dessertes plus diffuses (jusqu'à « proximité » des sentiers)*
- ☞ *Elargir les plages horaires des services (yc hors saison)*

LES OFFRES DE TRANSPORT

« IN VIVO »



⑥ COUPLAGE RANDONNÉE/TRANSPORTS

- Constats terrain :

- un balisage souvent incomplet, notamment dans les zones urbanisées, et incohérent d'un territoire à l'autre (not. en transfrontalier)
- des panneaux d'information très peu présents et peu visibles
- des offres randonnée très peu connues par les relais touristiques locaux (OT, hébergeurs), notamment en dehors de leur territoire
- une intégration très faible des itinéraires de randonnée dans les supports d'information touristique (cartes, dépliants, panneaux, etc.)
- un lien entre itinéraires de randonnée et offres de transport inexistant, ni dans les supports ni dans les conseils

- Préconisations :

- ☞ *Intégrer des informations sur les transports et la randonnée dans les supports de communication locaux*

- ☞ *Assurer la continuité du balisage des itinéraires et des informations relatives à travers les différents territoires mais aussi les zones urbanisées (not. depuis les nœuds de transport)*

SUITES ENVISAGEES

- ★ Mise en place pour 3 ans d'un **comité « Mobilités et Itinérances »**, sous pilotage conjoint GTA-CIPRA France, pour :
 - regrouper l'ensemble des acteurs alpins français du secteur
 - initier et évaluer des actions tests démonstratives dans le domaine de la gouvernance et de l'information
- ★ **Elargissements** possibles à :
 - l'eurorégion Alpes-Provence-Méditerranée (not. avec région Piémont)
 - l'espace alpin (not. avec groupe Transports de la Convention alpine)
- ☞ **Pour participer à la nécessaire prise de conscience que, dès le pas de sa porte, le temps de trajet est déjà un temps de loisir (*si tant est qu'il soit organisé pour...*)**



**MERCI DE VOTRE ATTENTION
& À BIENTÔT SUR LES CHEMINS DES ALPES !**

**www.grande-traversee-alpes.com
www.cipra.org**