Parc national des Ecrins

RAPPORT FINAL

Prospection sur les solutions de mobilité touristique encourageant l'évolution des comportements et des pratiques « bas carbone » dans le Parc national des Écrins

ALBAC Romain, MASNOU Théo, VERNEY Élise

Atelier Tutoré – T2M

Master 2 Tourisme et Mobilités en Montagne - Université Savoie Mont Blanc

Encadrement dans la structure d'accueil :

Elsa RAYMOND – Chargée de mission Destination Parc

Pierrick NAVIZET - Chef du service accueil-communication

Parc national des Écrins

Encadrement universitaire :

Alice NIKOLLI – Enseignante-chercheuse USMB

Camille GIRAULT – Enseignant-chercheur USMB

Université Savoie Mont Blanc

UNIVERSITÉ SAVOIE MONT BLANC

TOURISME & MOBILITÉS

Département Géographie & Aménagement

SCIENCES ET MONTAGNE

Illustration 01 : Départ de la navette pour le Pré de Madame Carle – Destination Parc

Remerciements

Nous tenions à commencer notre propos par des remerciements.

Tout d'abord, nous voulions adresser nos très sincères remerciements à nos tuteurs de projet tutoré, Madame RAYMOND Elsa, Chargée de mission de la destination Parc national des Écrins, et Monsieur NAVIZET Pierrick, Chef du service accueil-communication du Parc national des Écrins. Leur accompagnement, leurs observations et leur confiance durant toute la durée de notre atelier nous ont permis de fournir un travail complet et pouvant répondre à leurs attentes.

Nous remercions, l'ensemble des équipes du Parc national des Écrins, ainsi que l'ensemble des acteurs de la mobilité et du tourisme de la destination, que nous avons eu la chance de rencontrer durant le projet. Ces mêmes acteurs qui ont pu se rendre disponibles pour nous conseiller et nous accompagner sur la compréhension du territoire des Écrins à travers des échanges enrichissants.

Nous tenions également à remercier Madame NIKOLLI Alice, Maîtresse de conférences en géographie à l'Université Savoie Mont Blanc et Monsieur GIRAULT Camille, Maître de conférences en géographie et Directeur du Département Géographie & Aménagement à l'Université Savoie Mont Blanc, pour leur accompagnement, leur suivi et leurs conseils dans la réalisation et la constitution de ce dossier et de cette étude.

Pour finir, nous tenons à remercier l'ensemble des étudiants de la promotion T2M 2024-2025, qui ont permis la facilitation de notre travail tout au long de l'année jusqu'à la rédaction et la relecture du présent rapport.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS 3

1. INTRODUCTION 5

2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL DES MOBILITES 15

CONCLUSION 46

TABLES 54

1. Introduction

1.1 Présentation générale et cadrage

1.1.1 Présentation du territoire

Le Parc national des Écrins, est un des onze parcs nationaux en France, il se situe entre les villes de Gap, de Grenoble et de Briançon. Son périmètre se situe à cheval sur deux régions qui sont Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur et deux départements qui sont l'Isère et les Hautes-Alpes. C'est un établissement public à caractère administratif, qui est placé sous la tutelle du ministère de la transition écologique. Sa création officielle date de 1973.

Le parc comprend sept vallées qui structurent le territoire, formant quatre grands secteurs : l'Oisans-Valbonnais, la Vallouise-Briançonnais, l'Embrunais et le Champsaur-Valgaudemar. Les sept vallées du parc possèdent une maison du parc permettant d'accueillir le public et de découvrir des patrimoines grâce à des expositions, des ateliers, des conférences ou encore des présentations spécifiques (site du parc).

Le Parc est composé de deux zones distinctes, une aire d'adhésion regroupant les communes signataires de la charte du Parc (59 communes en 2025) et une zone cœur, aux réglementations plus strictes, véritable vivier de biodiversité.

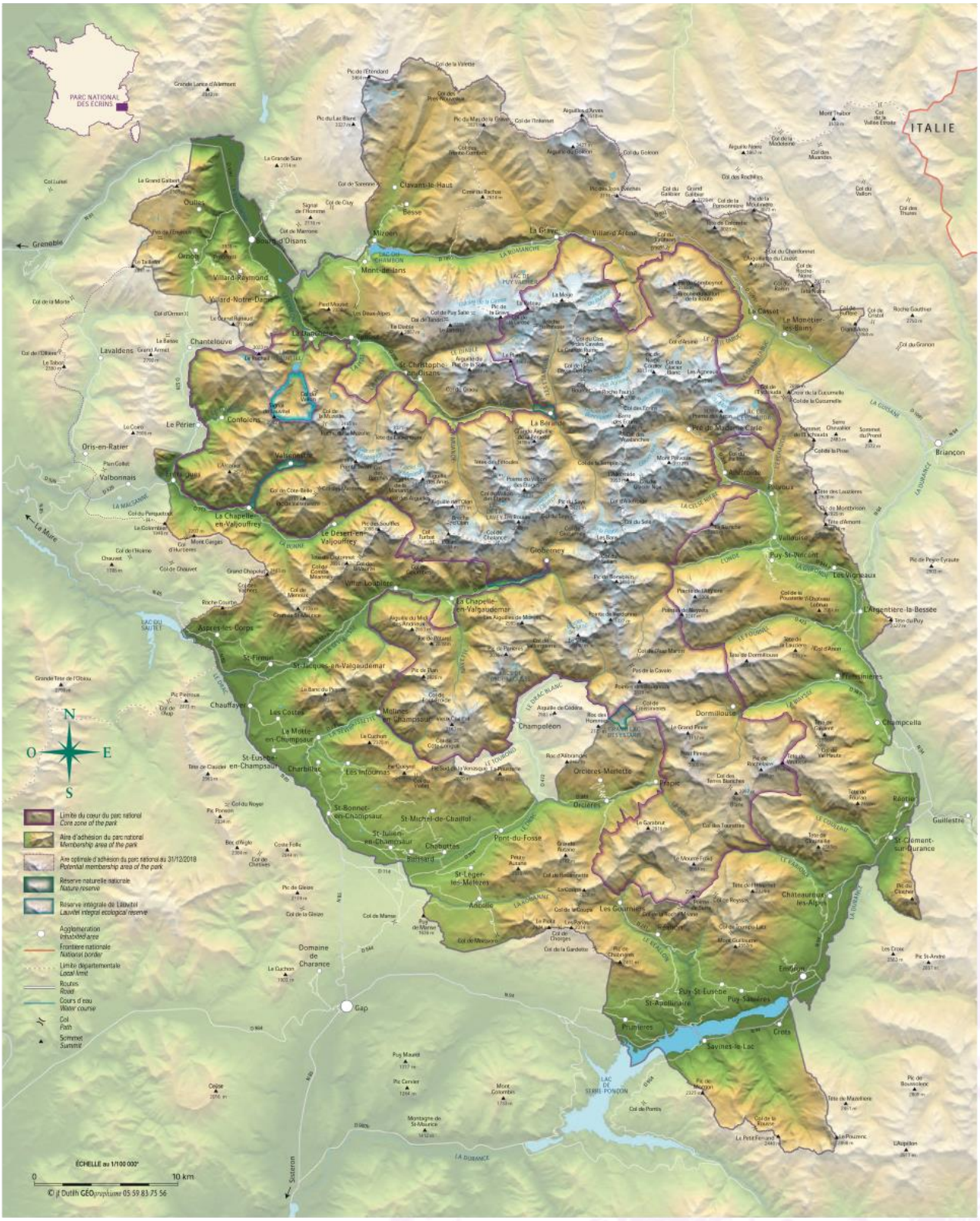
Depuis la mise en place, en 2006, de la réforme des parcs nationaux, chaque parc dispose dorénavant d'une charte qui lui est propre. Le parc national des Écrins a adopté sa charte en 2013 pour une durée de quinze ans et, fin 2024, le Conseil d'administration du Parc, s'est prononcé pour son renouvellement pour 15 années de plus en 2027. Elle est composée de plusieurs orientations pour l'aire d'adhésion mais également plusieurs objectifs pour la zone cœur du parc.

Le massif des Écrins est situé entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud. Il comporte plusieurs hauts sommets, jusqu'à 4102m pour la barre des Écrins et 7120 hectares de glaciers.

Ces paysages exceptionnels attirent de nombreux touristes chaque année. En effet, le tourisme a une place importante dans le Parc, mais ce sont principalement les saisons hivernales et estivales qui sont développées. Le tourisme hivernal est tourné vers les stations de ski tandis que le tourisme estival se tourne plutôt vers les richesses paysagères et patrimoniales ainsi que les nombreux sentiers de randonnées.

Carte du parc national des Écrins

Cœur et aire optimale d'adhésion



Carte 01 : Carte du parc national des Écrins – PNE - 2019

1.1.2 Présentation des commanditaires

Le siège du Parc national des Écrins est situé à Gap dans les Hautes Alpes (05) au domaine de Charance, il regroupe les services administratifs, direction, secrétariat général, accueil et communication, aménagement et scientifique (illustration). Le parc a pour missions principales :

- Protéger,
- Valoriser,
- Faire connaître les nombreux patrimoines présents sur le territoire,
- Favoriser le développement durable.

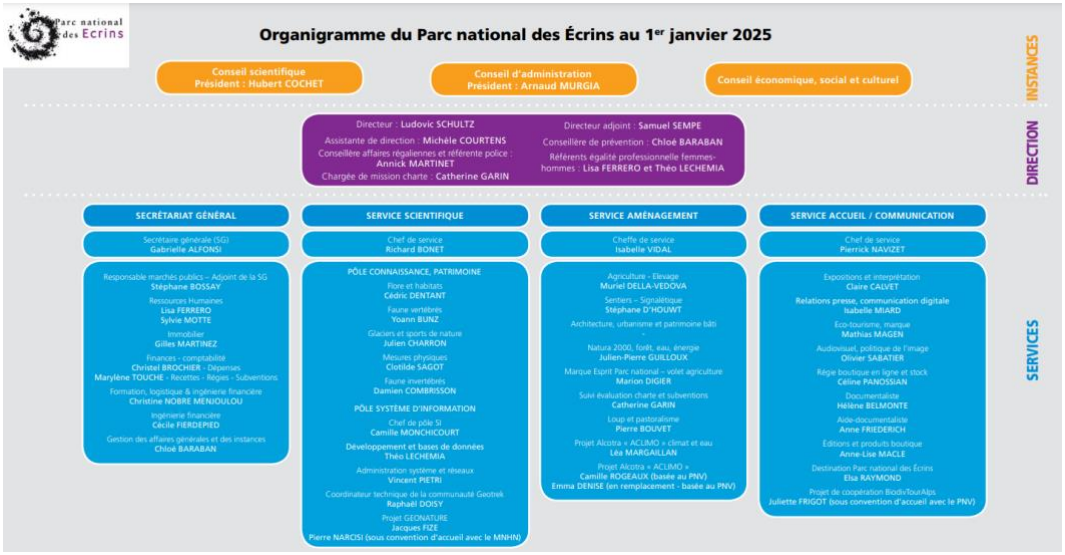


Illustration 02 : Organigramme du Parc national des Écrins au 1er janvier 2025, Parc National des Ecrins (2025)

Le parc national des Écrins commande l'étude dans le cadre du projet « Destination Parc national des Écrins ». Un collectif qui rassemblent les acteurs du territoire dans le respect de la Charte du Parc. L'étude a été suivie tout au long de ces cinq mois plus spécifiquement par Elsa RAYMOND qui est chargée de mission Destination et Pierrick NAVIZET qui est chef du service accueil-communication.

1.1.3 Présentation de la commande

Tout d'abord, notre projet s'inscrit dans les grandes mesures inscrites dans la charte du Parc. Elle détaille l'ensemble des engagements du parc et des communes signataires en matière de protection du patrimoine naturel, culturel et paysager. Plusieurs mesures de la charte concernent la question des mobilités.

En effet, afin de mener à bien sa mission de préservation de son territoire, le Parc national des Écrins s'est engagé dans sa charte à « Impulser des solutions alternatives à la mobilité automobile individuelle » (Mesure 2.3.2) pour la zone d'adhésion du parc, à « Rechercher des solutions alternatives à l'accès automobile en cœur de parc » (Mesure 4.3.c) pour la zone cœur du parc, et à « Qualifier l'offre touristique des Écrins et faire du territoire une destination éco-touristique » (Mesure 4.1.1).

Notre commande s'inscrit aussi dans le projet de Destination Parc national des Écrins comprenant de nombreux partenaires, notamment les neuf offices de tourisme du territoire. En effet, la gouvernance de ce projet est partagée entre plusieurs acteurs du tourisme du territoire. L'objectif principal est de promouvoir et de valoriser l'écotourisme au sein du territoire. Il est composé de quatre grands axes et dans le cadre de notre projet c'est le premier qui mentionne la question mobilité. Le but est de « développer des offres pensées en lien avec l'offre de mobilités existantes sur le territoire » (site de la Destination).

C'est pourquoi une étude sur la mobilité touristique a été réalisée dès octobre 2024. La commande est composée de plusieurs grandes missions. L'objectif final étant la réalisation d'un plan d'actions sur cinq ans des solutions bas carbone pouvant être adoptées sur le territoire du Parc. Tout d'abord, la première mission est la réalisation d'un diagnostic territorial des mobilités existantes à l'année et en saisons touristiques (estivales et hivernales) à l'échelle du Parc mais aussi plus globalement. Ensuite, la deuxième mission est l'identification et l'assemblage d'offres touristiques accessibles en mobilités douces et en transports collectifs et alternatifs. Enfin, la troisième mission est la proposition d'un plan d'action sur cinq ans avec des recommandations et des suggestions pour le territoire du Parc national.

1.1.4 Les objectifs du diagnostic

La première mission de notre commande consistait en la réalisation d'un diagnostic territorial des mobilités touristiques. Les objectifs de ce diagnostic sont nombreux : tout d'abord, la réalisation d'un état des lieux avec une indentification des solutions de mobilités existantes à l'année et en saisons touristiques permettant une meilleure connaissance et une meilleure approche du territoire. Puis, une assimilation des principaux enjeux et problématiques du territoire en termes de mobilités touristiques et des demandes spécifiques des usagers afin d'identifier des actions à renforcer ou à mettre en place au sein du Parc à court, moyen et long terme.

1.1.5 Le périmètre d'étude

Le périmètre d'étude de notre commande concerne l'ensemble du territoire du Parc national des Écrins. Tous les secteurs du parc comportent des solutions de mobilités qui sont multiples mêmes si elles ne sont pas forcément suffisantes et qui parfois sont propres à leurs territoires. Il était essentiel de voir ce qui existait globalement pour la réalisation du diagnostic mais aussi pour le plan d'action sur cinq ans.

1.1.6 Les acteurs à mobiliser et à associer

Durant le projet, 24 entretiens ont été réalisés avec des acteurs clés du territoire : directeurs d'office de tourisme, représentants de filières touristiques, agents des sept communautés de communes (communauté de communes Pays des Ecrins, communauté de communes Serre-Ponçon, communauté de communes Guillestrois et du Queyras, communauté de communes Champsaur-Valgaudemar, communauté de communes de la Matheysine, communauté de communes de l'Oisans et communauté de communes du Briançonnais), collectifs, associations, représentants des régions Sud et Auvergne-Rhône-Alpes et départements des Hautes-Alpes et de l'Isère.

L'objectif principal était d'identifier les principaux enjeux et problématiques en termes de mobilités au sein du territoire et de croiser les multiples points de vue. Ces entretiens ont également permis d'échanger sur notre projet afin que les acteurs puissent nous apporter leur aide et leurs témoignages à propos des mobilités en général. Cela permet une prise en compte croisée des actions à mener dans les prochains mois et années.

1.2 Méthodologie générale du projet

Il convient de parler de la méthodologie qui a été employée pour la réalisation de ce projet en détaillant les principales phases et les différentes méthodes mobilisées.

Notre projet tutoré a débuté avec une appropriation du sujet. Nous avons effectué des recherches et des lectures générales afin d'en apprendre plus sur le parc et sur les principaux enjeux de notre commande. Puis, nous avons parcouru de nombreux documents envoyés par nos commanditaires concernant la charte du parc, des diagnostics des mobilités, des inventaires de mobilités ou encore des guides sur la fréquentation et sur la randonnée.

Puis, dans un second temps nous avons assisté à une réunion, le mercredi 02 octobre 2024, au domaine de Charance à Gap en présence de Elsa Raymond et Pierrick Navizet qui nous ont suivi tout au long de notre projet. Durant cette réunion les commanditaires ont réalisé une présentation de la commande et de ses principaux objectifs. Cette journée a permis de cadrer les principales missions et de présenter le périmètre du parc et ses enjeux. Nous avons également abordé le sujet du changement climatique et plus particulièrement des risques naturels et de leurs nombreux impacts sur les territoires du parc et donc plus globalement sur les mobilités touristiques. Cela constitue un des enjeux importants de notre atelier.

À la suite de cette réunion, nous avons rédigé une note de présentation de notre atelier pour préciser chacune des missions et rappeler le contexte dans lequel il s'inscrit mais aussi un rétroplanning pour pouvoir se repérer plus facilement et pour préciser les étapes principales du projet (Annexes).

Concernant les données qualitatives, nous avons réalisé 24 entretiens avec plusieurs acteurs clés du territoire mais également un appel à témoignage. Dans un premier temps nous avons recherché les contacts les plus pertinents dans le cadre de notre projet concernant la question des mobilités mais aussi du tourisme. Pour ces entretiens, nous avons favorisé les rendez-vous en présentiel pour faciliter les échanges. Nous avons pris des notes pour sélectionner les informations les plus intéressantes pour notre diagnostic. Au total 24 entretiens ont été réalisés auprès des acteurs de la mobilité et du tourisme pour enrichir la réflexion et les actions à mener compilées dans le plan d'actions.

Puis, dans un second temps pour alimenter le plan d'actions sur cinq ans, une consultation a été proposée sous forme d'un appel à témoignage auprès du grand public du 11 décembre 2024 au 11 janvier 2025. Elle a été publiée sur les réseaux sociaux en publication mais également en story et sur le site du parc via un article dédié. L'objectif principal était de connaître les problématiques rencontrées par les vacanciers, excursionnistes, locaux lors de leurs déplacements touristiques et de loisirs, et pour les impliquer dans la conception du plan d'actions. Ce plan d'actions se veut transversal, en concertation avec les acteurs de la mobilité touristique qui font le territoire et ceux qui le découvrent. Grâce aux nombreux témoignages, nous avons également pris connaissance des solutions de déplacements qui sont empruntées principalement par les usagers dans le cadre de leurs loisirs et des solutions qui ont été déployées pour pouvoir se déplacer d'un point à un autre. Concernant cet appel à témoignage, notre rôle a été de produire les questions et d'assurer la mise en forme et la restitution.

Puis, nous avons traité toutes les réponses proposées pour pouvoir produire un document de synthèse précisant les habitudes des usagers dans le parc, les propositions de solutions évoquées, les retours sur l'information et sur la réservation des transports et les déplacements utilisés par les usagers avant et durant leurs séjours (Annexe).

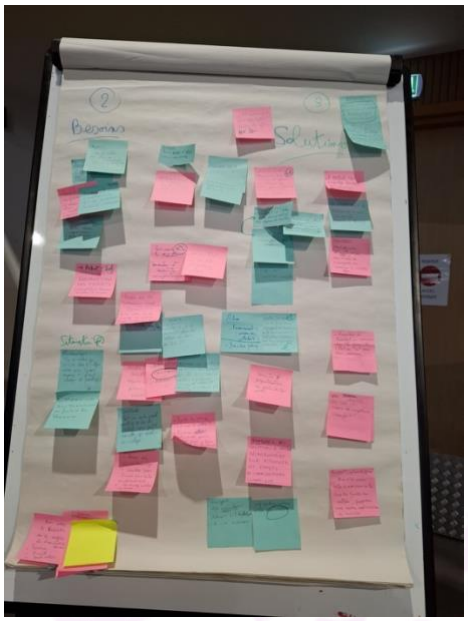
En outre, plusieurs journées terrains ont été organisées. Nous avons choisi de nous rendre dans tous les secteurs car le périmètre de notre travail concerne l'ensemble du Parc et il était essentiel d'observer les solutions directement sur le terrain. Durant ces journées, nous en avons profité pour programmer des entretiens en présentiel avec les différents acteurs.

Sur le terrain, nous avons réalisé de nombreuses observations de terrain avec plusieurs grands arrêts durant la journée. Nous avons programmé ces dates plusieurs semaines avant, en raison notamment de l'importante distance depuis Chambéry. Nous avons organisé des journées spécifiques pour chacun des grands secteurs du parc. Nous en avons profité pour réaliser de nombreuses photographies et relevés de terrain (observation des grilles horaires par exemple).

Nous avons également assisté et participé à une journée technique le 29 novembre 2024 qui a eu lieu en présentiel au Monêtier-les-Bains. Elle permettait de regrouper plusieurs socioprofessionnels pour réfléchir et travailler sur les mobilités, le bivouac et les sentiers de randonnées (Photographie 1). Le matin était consacré à la réalisation de plusieurs présentations et de retours d'expériences sur des actions inspirantes qui ont été mises en place dans les Écrins et dans les Alpes. L'après-midi était réservé à la mise en place de travaux sous la forme d'ateliers participatifs.

Un de ces ateliers concernait notre projet et se nommait plus précisément : *“comment améliorer collectivement la mobilité touristique dans les vallées des Ecrins ?”*. Durant cet atelier nous avons réalisé une présentation globale de notre projet et de ses principaux objectifs puis nous avons pris des notes sur les multiples solutions proposées, à l’aide de post-it rédigés par les participants (Photographie 2). Enfin, nous avons pris la parole devant le public réuni pour résumer ce qui avait été dit en abordant trois points essentiels qui sont les suivants : la réalisation d’un court diagnostic, l’identification des besoins des usagers, et la proposition des solutions énoncées. À la suite de cette journée, nous avons rédigé une note de synthèse de l’atelier, reprenant les données les plus importantes, qui sera publiée sur le site du parc national des Écrins.

Photographie 01 : Public présent à la journée technique, E.V., R.A., T.M., Novembre 2024



Photographie 02 : Post-it atelier lors de la journée technique, E.V., R.A.,T.M., Novembre 2024

Concernant la réalisation du diagnostic des mobilités touristiques, il s’est découpé en plusieurs étapes. Tout d’abord, l’identification des solutions de mobilités présentes dans chacun des grands secteurs du parc. Nous avons fait le choix de séparer les mobilités qui sont présentes toute l’année (comme les bus scolaires) des mobilités qui sont présentes seulement durant une période précise de l’année (comme les navettes saisonnières) afin de pouvoir comparer les offres entre elles. Nous avons également décidé de séparer les mobilités qui sont présentes seulement dans le périmètre du parc des mobilités qui traversent des zones situées en dehors du périmètre du parc. Pour finir, nous avons recensés tous les

arrêts Rezo Pouce (permettant la mise en place de l'autostop organisé au sein du parc), mais aussi tous les arrêts de covoiturage et les voies vertes présentes sur le territoire. Dans un second temps, nous avons cherché et parcouru des exemples de diagnostic territorial sur internet afin de voir ce qui était fait et pour pouvoir s'en inspirer par la suite. Après ce travail, nous avons réalisé un benchmark en recensant des solutions inspirantes dans les autres massifs ou les autres pays. Nous avons tenté de sélectionner les projets ou les réalisations qui pourraient être appliquées sur le territoire du parc dans les prochains mois ou dans les prochaines années. Nous avons aussi inventorié tous les évènements et les ateliers en lien avec les mobilités à l'échelle de l'aire d'adhésion du parc pour voir ce qui avait été fait.

En ce qui concerne la deuxième phase sur l'identification et l'assemblage d'offres touristiques, elle a aussi été découpée en plusieurs grandes étapes. Tout d'abord nous avons réalisé un état des lieux le plus complet possible qui recense toutes les activités, et les hébergements dans chacun des grands secteurs du parc. Nous avons fait le choix de sélectionner des offres présentes dans le *Guide de la marque Esprit parc national* pour les valoriser au mieux dans nos propositions. Pour la création de nos offres, nous nous sommes basés sur le tableau des offres de mobilités réalisé lors du diagnostic pour relier le lieu de départ des usagers et le lieu de départ des randonnées. Nous avons favorisé les traversées plutôt que les boucles, qui sont déjà très valorisées sur le site du parc. Le site du *Grand Tour des Écrins* nous a beaucoup aidé dans la création de nos fiches itinéraires pour savoir quelles sont les informations à valoriser et à faire apparaître prioritairement. Puis, nous sommes passés à la phase de création avec un assemblage de plusieurs étapes de plusieurs heures chacune. Nous avons réalisé des fiches pour tous les itinéraires (voir les Annexes 09 - 32).

Elles comprennent toutes les informations nécessaires pour les randonneurs : les moyens de transports qu'il faut prendre avec la durée du trajet (première page), la durée, le dénivelé, les altitudes max et min et le tracé gpx général des étapes (deuxième page) et les hébergements et les activités possibles (troisième page). La plupart des offres proposées durent environ cinq jours soit la durée de séjour la plus favorisée par les pratiquants.

Nous avons soumis notre proposition auprès de monsieur Mathias Magen, chargé de mission tourisme au sein du parc national des Écrins, pour un retour sur les itinéraires et notamment en matière de faisabilité. Cet échange nous a permis de réadapter certaines de nos propositions et d'appliquer les changements nécessaires.

Pour finir, la dernière phase est la réalisation d'un plan d'action sur cinq ans avec la proposition de plusieurs axes et suggestions pour le territoire du parc. Pour se faire, nous nous sommes basés sur plusieurs données et recherches. Tout d'abord, les notes précieuses lors des nombreux entretiens avec les acteurs du territoire pour recenser les principaux enjeux et les principales problématiques du territoire. Ensuite, nous avons traité les réponses reçues sur notre appel à témoignage pour comprendre quelles sont les attentes de la part des usagers et les pistes d'améliorations possibles au sein du territoire. Par la suite, nous nous sommes basés sur le benchmark réalisé à l'échelle du parc mais aussi plus globalement à l'échelle d'autres massifs ou pays pour s'inspirer de l'existant et de ce qui avait été fait.

Enfin, nous nous sommes appuyés sur les notes prises lors de la journée technique au Monêtier-les-Bains et principalement sur les solutions proposées par les participants de notre atelier.

La conduite de cet atelier s'est organisée autour de la problématique suivante :

« Comment améliorer et rendre plus durables les mobilités au sein du Parc national des Écrins ? Réflexion sur les enjeux environnementaux, sociaux et touristiques »

Dans un premier temps, nous effectuerons un diagnostic territorial des mobilités avec un état des lieux des mobilités à l'échelle du parc et des grands enjeux autour de la mobilité touristique et locale. Puis, dans un second temps, nous réaliserons un plan d'action avec plusieurs grands axes et de multiples propositions.

2. Diagnostic territorial des mobilités

2.1 Introduction du diagnostic

Le Parc national des Écrins, du fait de ses paysages exceptionnels, la richesse de sa biodiversité et de son patrimoine culturel et naturel reconnu et apprécié, représente un espace à forte attractivité liés à des enjeux de développement durable et de sobriété important.

Plus particulièrement, les questions autour de la mobilité sont pour le territoire un enjeu crucial de développement et de réflexion, à la fois pour comprendre et gérer les besoins des visiteurs tout en prenant en compte les déplacements des habitants et de la population vivant sur le territoire à l'année.

La promulgation de la loi NOTRe en 2015 a redéfini les compétences des intercommunalités et des régions. Cette loi vise à assurer une meilleure transparence et une répartition cohérente des responsabilités et des devoirs de chacun.

Parmi ces multiples compétences, la compétence mobilité peut ainsi être transférée à plusieurs échelons territoriaux afin d'en assurer la gestion.

Au sein du territoire du parc national, la compétence mobilité se partage entre l'échelon régional et intercommunal principalement. La majorité des communautés de communes au sein du parc ont fait le choix de devenir AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité), c'est le cas de la CC du Briançonnais, du Guillestrois et du Queyras, du Pays des Écrins et celui de Serre-Ponçon.

Une AOM a pour rôle de définir et planifier au sein de son territoire une politique de mobilité qui doit à la fois garantir une offre multimodale aux habitants ainsi qu'une évolution des pratiques, tout en offrant une meilleure accessibilité aux services et aux emplois (ministère en charge des transports). Les compétences et domaines d'interventions d'une AOM peuvent être définis en 2 axes majeurs comportant plusieurs volets :

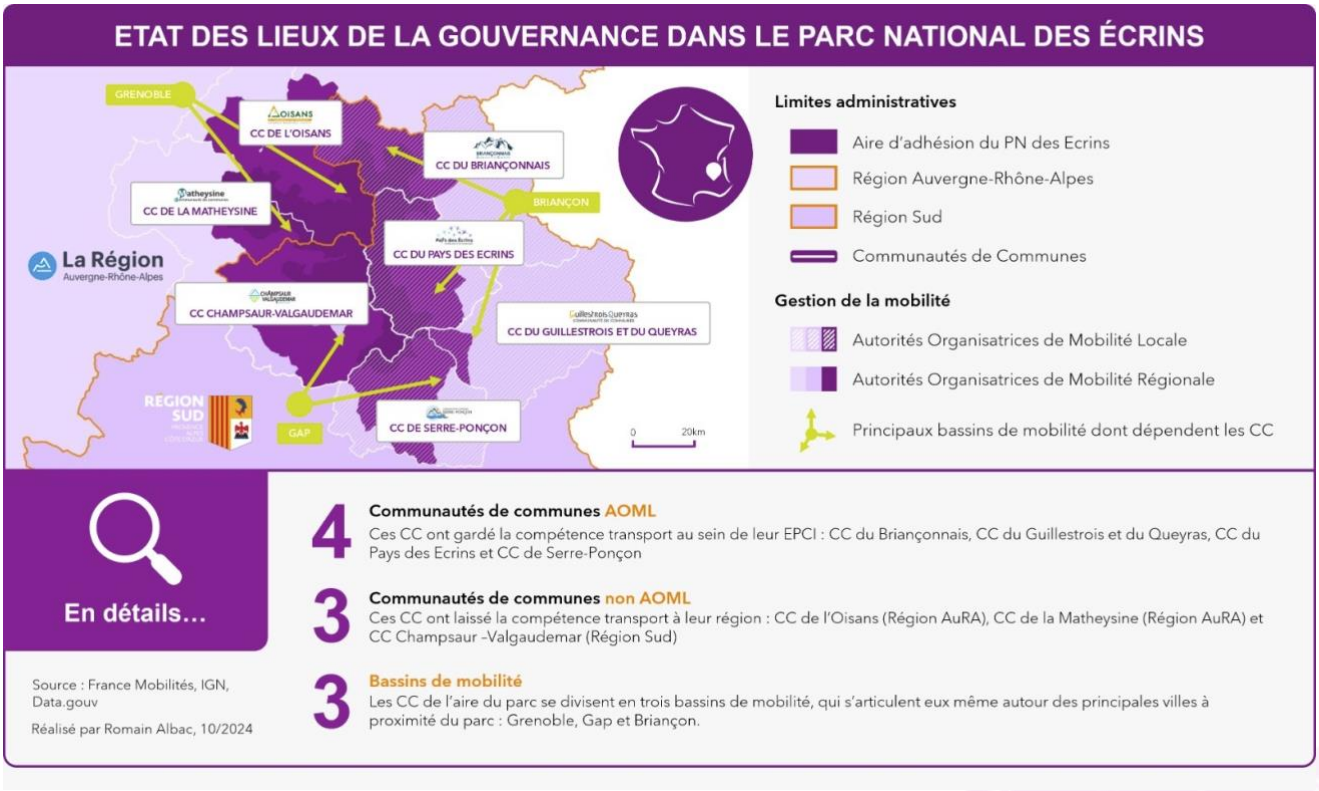
D'abord l'organisation de services publics de transports avec les services réguliers comme les bus et les cars, les services à la demande, les services de transports scolaires.

Puis, l'organisation de services publics de mobilité avec les services de mobilités actives, partagées et solidaires. Ces différents services regroupent le vélo et la marche, l'autopartage et le covoiturage.

L'organisation se résume à déployer au sein du territoire un service de mobilité général comprenant les conditions de fonctionnement ainsi que de financements du service. Elle n'a pas d'obligations de développer tous ces services mais à la possibilité d'agir selon les besoins de ses habitants et de son territoire, de l'offre existante, et des moyens techniques et financiers dont elle dispose.

Si une AOM organise sur son territoire un service régulier de transports publics (une ligne de bus par exemple) elle peut alors lever le versement mobilité, un apport financier qui lui permet de financer ses différents projets en matière de mobilité.

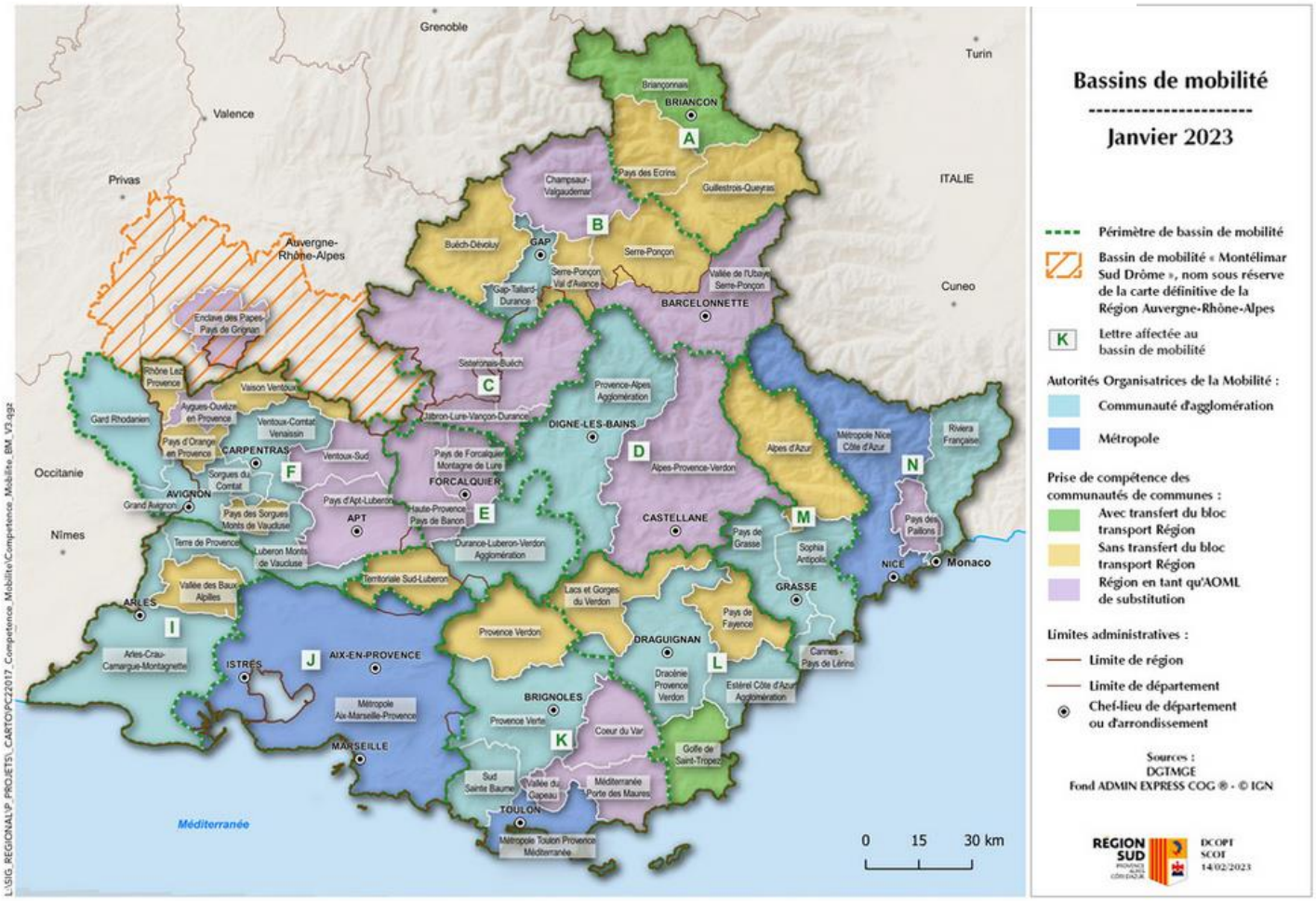
D'autres communautés de communes ont quant à elles fait le choix de confier la responsabilité des mobilités à la région, c'est notamment le cas pour la CC de l'Oisans, de la Matheysine et enfin pour le Champsaur-Valgaudemar.



Carte 02 : État des lieux de la gouvernance dans le Parc national des Écrins. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou

Enfin, à une échelle plus large, le territoire du parc national s'inscrit au sein de bassin de mobilité défini par la loi LOM (2019) et coordonné par la région. Trois bassins de mobilité concernent l'aire du parc et s'articulent entre eux avec les principales villes situées à proximité : Grenoble, Gap et Briançon.

Carte des bassins de mobilité - 2023



Carte 03 : Bassins de mobilité. Région SUD - 2023

2.2 État des lieux des mobilités à l'échelle du Parc national des Écrins

2.2.1 Les principaux réseaux de déplacement aujourd'hui

Un réseau routier qui assure le maillage et la structure du territoire :

Une enquête de fréquentation réalisée pendant la période estivale en 2024 (document 2) établit que 80% des déplacements pour parvenir jusqu'au Parc national des Écrins sont effectués en voiture. La voiture individuelle conserve donc une place importante au sein des déplacements à l'échelle du parc, qu'ils soient d'origine touristique ou quotidiens.

Le réseau routier au sein du Parc national est contraint mais aussi adapté aux caractéristiques spécifiques d'un territoire de haute montagne. Il est principalement composé de routes départementales et nationales avec plusieurs axes principaux qui permettent de desservir l'ensemble des vallées.

Des axes majeurs qui permettent de rejoindre le Parc national des Écrins :

Types de route	Numéro	Origine	Destination
Départementale	D1091	Grenoble	Briançon Bourg d'Oisans La Grave
Nationale	N85	Grenoble	Sud du parc Gap
Nationale	N94	Briançon	Est du parc Vallouise L'Argentière-la-Bessée

Figure 01 : État des lieux des axes routiers majeurs

La départementale D1091 permet depuis Grenoble de rejoindre Briançon en traversant notamment le secteur de l'Oisans. Un trajet de 118km qui permet à un automobiliste d'effectuer le parcours en 2h pour un coût d'environ 15€[1]. C'est une voie départementale fortement soumise aux risques naturels, avec plusieurs éboulements ces dernières années forçant la fermeture totale de la route aux riverains du hameau de la Bérarde et des habitants de la commune de Vénosc parfois plusieurs fois dans l'année.

[1] *Cout de trajet estimé pour un véhicule clio 5- essence pour un prix au litre de 1.9009€*

La route nationale N85 (également nommée route Napoléon) permet depuis Grenoble de rejoindre Gap en traversant notamment le secteur du Champsaur

Valgaudemar. Un trajet de 105km qui permet à un automobiliste d'effectuer le parcours en 2h pour un coût d'environ 13€. Cette route nationale est structurante car elle permet de rejoindre par le biais de voies perpendiculaires des sites notables tel que le chalet du Gioberney par exemple ainsi que plusieurs départs de randonnées.

La route nationale N94 permet depuis Gap de rejoindre Briançon en traversant notamment le secteur de l'Embrunais. Un trajet de de 85km qui permet à un automobiliste d'effectuer le parcours en 1h30 pour un coût de 11€.

Des axes plus secondaires qui permettent de desservir l'intérieur des vallées du Parc national des Écrins :

Types de route	Numéro	Vallées	Destination
Départementale	D530	Oisans Vénéon	Vénosc Saint-Christophe-en-Oisans
Départementale	D1091	Romanche	Nord du Parc
Départementale	D994E	Vallouise	Ailefroide
Départementale	D944	Champsaur	Orcières Prapic
Départementale	D985A	Valgaudemar	Gioberney

Figure 02 : État des lieux des axes routiers secondaires

La départementale D530 est un axe perpendiculaire à la D1091 (Grenoble – Briançon) permettant de rejoindre la commune de Vénosc (liaison possible avec la station : Les Deux Alpes) ainsi que la commune de Saint-Christophe-en-Oisans. Cette voie rejoint également le lieu-dit de la Danchère et le départ de la randonnée pour le lac du Lauvitel. Cette route est souvent confrontée à des problèmes de risques naturels, notamment d'éboulements et donc de fermetures temporaires (à plus ou moins long terme). Même si l'entretien d'une route départementale incombe de fait le département, c'est le pouvoir de police du Maire qui assure la circulation, la sureté et la commodité de passage sur toutes voies traversant sa commune.

La départementale D994E permet une incursion au sein de la vallée de Vallouise, un axe perpendiculaire de la route nationale 94 plus structurante. Elle permet notamment de rejoindre la station de ski et le domaine skiable Pelvoux-Vallouise, mais aussi le hameau de Ailefroide, et plus au Nord, sur les derniers kilomètres, le site du Pré de Madame Carle.

La départementale D944 est un axe perpendiculaire à la route nationale N85 et permet une incursion dans le secteur du Champsaur permettant de rejoindre la commune de Orcières ainsi que sa station de ski Orcières Merlette 1850.

La départementale D985A est un axe perpendiculaire à la route nationale N85 qui permet une incursion dans la vallée du Valgaudemar, et permet notamment de rejoindre les communes de la Chapelle-en-Valgaudemar et le site du Gioberney, un site emblématique du parc qui est également un point de départ de nombreuses randonnées.

Des cols routiers structurant pour le territoire :

Les cols routiers jouent un rôle important au sein du territoire du Parc national des Écrins, permettant notamment de se rapprocher et d'accéder aux différents secteurs et vallées qui composent le parc.

Types de route	Numéro	Col	Liaison	Période ouverture / fermeture
Départementale	D902	Galibier 2 642 m	Permet la liaison entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud françaises	Ouvert entre début juin et fin octobre généralement
Départementale	D1091	Lautaret 2 058 m	Permet la liaison entre Grenoble et Briançon	Ouvert durant toute l'année (sauf cas météorologique exceptionnel)
Départementale	D526	Ornon 1 371m	Assurer la liaison entre les vallées de l'Oisans et le Valbonnais	Ouvert durant toute l'année (sauf cas météorologique exceptionnel)
Départementale	D214	Moissière 1571m	Assure la liaison entre le secteur d'Embrun et du Valgaudemar	Ouvert entre mi-avril et mi-juin

Figure 03 : État des lieux des cols routiers

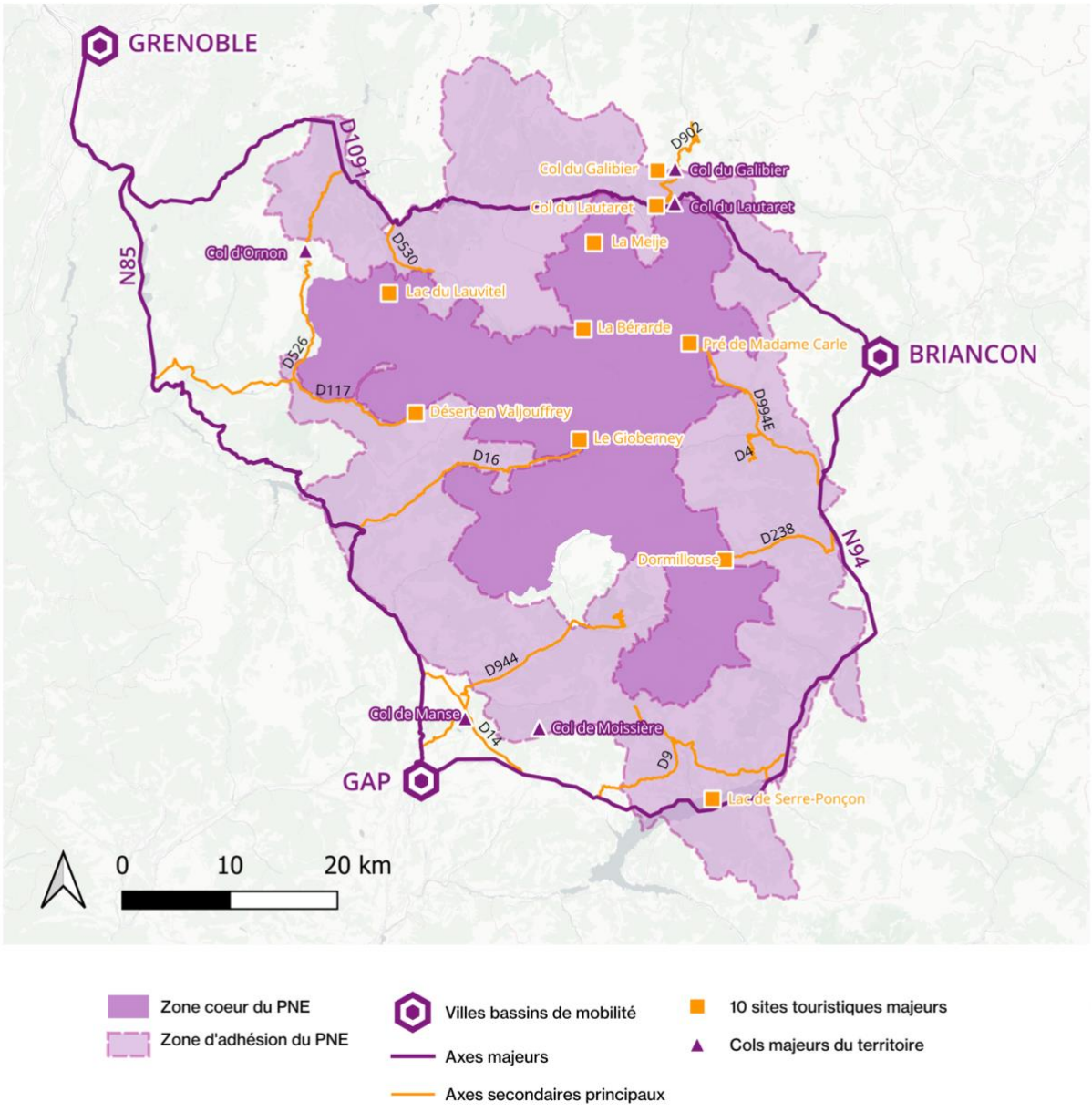
La structuration du réseau routier au sein des différents secteurs géographiques a été réalisée en adéquation avec les contraintes topographiques d'un territoire de haute montagne, avec parfois des routes étroites et sinueuses pour rejoindre un site ou un départ de randonnée (exemple du site du Gioberney).

Des axes majeurs et structurants permettent de rejoindre les abords du Parc national mais l'intérieur du périmètre demeure plus difficile d'accès, du fait de l'éloignement des sites et de l'impossibilité d'effectuer une traversée Nord – Sud / Est- Ouest

Ainsi, le réseau routier présent participe au phénomène d'encerclement de certaines zones, avec des voies qui s'orientent et convergent vers le centre, sans pour autant assurer une traversée. Le Pré de madame Carle, et le chalet du Gioberney sont quelques exemples d'incursions possibles sur le territoire sans pour autant permettre de rejoindre un autre site aux alentours.

Des déplacements routiers qui sont également soumis à une réglementation et un cadre juridique spécifique au sein du parc national, ou la circulation peut être limitée voir interdite suivant la période de l'année et/ou le moyen de déplacement utilisé. La fermeture des routes et des différents cols peut également être subie par les différents acteurs du territoire, notamment à cause de l'exposition de certaines voies aux risques naturels, fortement présents sur le territoire.

Pour pallier ces problématiques routières, l'ensemble du territoire du Parc national des Écrins dispose de différentes formes d'alternatives à la voiture individuelle, notamment des réseaux de bus, voies cyclables ou encore de l'autostop plus ou moins organisé.



Carte 05 : État des lieux du réseau routier et des sites majeurs du Parc national des Écrins Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou

Après avoir dressé un premier portrait du réseau routier existant au sein du Parc national des Écrins, cette carte rassemble les axes structurants et secondaires permettant de rejoindre le périmètre du Parc ainsi que les principaux sites touristiques. Les villes aux alentours, générant de nombreux flux, sont également représentées, notamment Gap, Briançon et Grenoble comme des villes bassins de mobilité.

Un réseau de transport en commun et de mobilité alternative à la voiture individuelle :

Afin de dresser un portrait le plus synthétique et compréhensible possible de l'ensemble des offres de transports à la fois intra et hors territoire, le choix a été fait de raisonner par secteurs géographiques pour spatialiser au mieux les différentes données. Le diagnostic repose donc sur 5 secteurs géographiques : Vallouise – Briançonnais – Embrunais – Champsaur/Valgaudemar – Oisans/Valbonnais

Carte secteurs géographique au sein du Parc national des Écrins

Carte 04 : Carte des implantations territoriales et des secteurs géographiques. PNE

2.2.2 Les zones les plus vulnérables du territoire

Certains sites majeurs du parc national des Écrins sont très fréquentés et particulièrement durant la période estivale. C'est le cas pour le col du Lautaret situé en Oisans, le Gioberney situé à la Chapelle-en-Valgaudemar, ou encore le pré de Madame Carle situé à Vallouise-Pelvoux. Ces sites permettent un accès à de nombreuses randonnées au sein du parc.

Ces sites touristiques exceptionnels présentent des particularités qui leurs sont propres et qui attirent de nombreux touristes chaque année :

Le col du Lautaret, qui est situé à 2057 m d'altitude, représente un lieu de passage et un lieu touristique. Au sommet du col, il est possible d'aller visiter le jardin botanique du Lautaret comprenant une grande richesse de variété d'espèces et accueillant de nombreux chercheurs chaque années (site Oisans Tourisme).

Le site du Gioberney constitue une porte d'entrée en direction de la haute montagne et un point de départ ou d'arrivée de nombreuses randonnées de multiples niveaux (diagnostic du Gioberney, 2022).

Le pré de Madame Carle est également un point de départ de nombreuses randonnées et de courses d'alpinisme. C'est le site qui est le plus fréquenté par les touristes au sein du parc. Une des randonnées les plus empruntées est celle qui mène au glacier blanc (site communauté de communes Pays des Ecrins).

Le changement climatique, qui s'est renforcé ces dernières années, entraîne une augmentation de la dangerosité avec des événements climatiques extrêmes et des risques naturels qui sont de plus en plus fréquents à l'échelle du parc. Ils se produisent fréquemment au sein des différentes vallées du parc et de plus en plus tôt dans la saison et causent de nombreux dégâts sur ces sites touristiques (journée technique 29 novembre, Mathias Magen).

En effet, les risques naturels entraînent des destructions et des fermetures provisoires de certains sites touristiques. Très récemment en juin 2024 un épisode d'une ampleur exceptionnelle a eu lieu dans toutes les vallées du parc. La vallée du Vénéon a été particulièrement touchée et le hameau de la Bérarde a été complètement inondé et détruit. Cette catastrophe a causé une perturbation des accès routiers en direction des fonds de vallées mais également de nombreux dégâts sur les sentiers ou les passerelles. La vallée n'était plus accessible par la route et l'accès se faisait seulement par les airs. La route d'accès au hameau de la Danchère, zone de départ de nombreuses randonnées, était totalement coupée à la circulation. Le 22 juin, pour des raisons de sécurité des usagers, l'accès au hameau de la Bérarde a été interdit par la mise en place d'un arrêté préfectoral par la préfecture de l'Isère (Photographie 03).

Photographie 03 : Panneau d'information. E.V., R.A., T.M., Octobre 2024

De nombreuses solutions ont été développées pour faciliter l'accès à la vallée du Vénéon. C'est le cas de la navette gratuite qui a été mise en place dès le 8 août. Elle permettait de desservir Vénosc, dans un premier temps, puis Saint-Christophe-en-Oisans (à partir du 10 août). Cette navette est apparue après une concertation entre la Communauté de communes, les communes de Saint-Christophe-en-Oisans et des Deux Alpes, la Préfecture et le Département (Site du parc et journée technique du 29 novembre).

La télécabine de Vénosc, qui est gratuite pour les piétons, permettait de rejoindre certains sites comme le Lac du Lauvitel, qui n'était plus accessible depuis la route de la Danchère.

Le changement climatique et les risques naturels entraînent régulièrement des fermetures et des destructions de parkings d'accès aux sites touristiques. C'est le cas du parking situé au Pré de Madame Carle qui subit des inondations régulières face à la fonte du glacier Noir, qui s'est accélérée. En effet, le torrent sort régulièrement de son lit et vient inonder le parking ou la route d'accès (Photographie). Des travaux d'urgence ont souvent menés pour remettre en état le site, mais ils restent temporaires. Face à l'augmentation de ces risques, la superficie du parking du pré de Madame Carle est de plus en plus réduite. Actuellement la ligne 543 du réseau ZOU (Région Sud) permet de rejoindre le pré de Madame Carle depuis la gare de l'Argentière-la-Bessée. La question de la navette saisonnière régulière et de la réduction des places de parking se pose de plus en plus ces dernières années (Site Communauté de Communes Pays des Ecrins).

Photographie 04 : La télécabine de Vénosc. E.V., R.A., T.M., Décembre 2024

Photographie 05 : Pré de Madame Carle, T. Maillet (PNE)., Juin 2024

Le parc est marqué par l'apparition d'une nouvelle clientèle, avec le renforcement du changement climatique ces dernières années mais également depuis la crise de la Covid 19 (Synthèse Master GAM, 2023/2024). Certains sites sont alors de plus en plus fréquentés, c'est notamment le cas des lacs d'altitude qui sont facilement accessibles. Nous pouvons citer les exemples du lac de Lauzon situé à la Chapelle-en-Valgaudemar, du lac Lauvitel situé en Oisans ou encore le lac de la Douche situé au Monêtier-les-Bains. Ces pics de fréquentation entraînent une saturation des parkings. Le parking du Gioberney situé près du chalet-hôtel est très souvent fréquenté avec des voitures qui viennent "s'entasser" (Photographie 06). Ils causent aussi des stationnements "sauvages" le long de la route des cascades (Diagnostic Gioberney, 2021) et à proximité du site du Voile de la Mariée, qui est un site touristique exceptionnel (Photographie 07).

Photographie 06 : Le parking du Gioberney. E.V., R.A., T.M., Octobre 2024

Photographie 07 : le site du Voile de la Mariée. E.V., R.A., T.M., Octobre 2024

Les stations constituent aussi des sites qui sont vulnérables au changement climatique mais aussi aux pics de fréquentation concentrés à une période précise de l'année. En effet, le tourisme dans le parc en période hivernale se concentre principalement dans les nombreuses stations. Certaines solutions sont mises en place pour limiter les pics de fréquentation et la saturation des parkings. Tout d'abord, plusieurs navettes hivernales sont mises en place pour accéder aux différents sites mais elles restent encore peu empruntées avec une forte utilisation de la voiture individuelle. Cette forte dépendance à la voiture s'explique notamment par le fait que les usagers doivent transporter de grosses valises pour voyager et que ce n'est pas forcément très évident dans les transports en commun et cela constitue un véritable "parcours du combattant" (Entretien Elodie Lefebvre, 27 janvier). Ensuite, des navettes gratuites sont mises en place au sein des stations directement, avec des déplacements intra-stations.

C'est le cas de la station des 2 Alpes, située en Oisans, qui propose huit parcours possibles avec des navettes circulant tous les jours durant la saison hivernale.

Certaines stations, comme celle de Serre Chevalier située dans le secteur du Briançonnais, proposent des parkings avec un nombre de places limitées. Cela permet de réduire les problématiques de trafics et de stationnements. Les navettes gratuites constituent une solution alternative et permettent de faciliter les déplacements des usagers (Entretien Elodie Lefebvre, 27 janvier).

2.2.3 Panorama des mobilités : pratiques et exemples

Afin de compléter le diagnostic des mobilités à l'échelle du parc, un *benchmark* a été réalisé sur un ensemble d'actions. Il aborde, dans un premier temps, les actions mises en place par les Communautés de Communes, les associations et de multiples acteurs à l'échelle du Parc. Ces actions portent principalement les trajets domicile-travail ou les mobilités quotidiennes, mais elles permettent une réflexion sur le long terme en ce qui concerne les pratiques.

Puis, il se concentre sur des actions réalisées dans d'autres massifs ou d'autres pays. Il est intéressant d'observer ce qui est mis en place dans d'autres endroits pour pouvoir s'en inspirer par la suite.

Actions mises en place par la Communauté de communes Pays des Écrins

Challenge Vélo :

Date : Mai 2022

Nombre de participants : 22 cyclistes
Mode de déplacement privilégié : Le vélo
Objectif : L'application Geovelo, qui est un GPS pour les cyclistes, a proposé un challenge d'activités aux habitants. Les vingt-deux cyclistes présents ont parcouru 992 kilomètres. Cette opération a encouragé certaines personnes à reprendre le vélo pour des déplacements quotidiens ou pour les loisirs. Une remise de prix a été organisée à la fin du mois de mai au bar Le monde d'Après et une soixantaine de personnes étaient présentes.

Illustration 03 : Challenge Vélo – Pays des Écrins

Mai à Vélo :

Date : Mai 2022

Mode de déplacement privilégié **:** Le vélo

Objectif : Dans le cadre du mois de mai à vélo, plusieurs animations ont été proposées. Des ateliers de réparations ont été organisés en partenariat avec des cafés-cyclistes ou encore avec le magasin 60-40. Plusieurs sorties à vélo ont été proposées pour encourager les habitants à davantage utiliser ce mode de déplacement.

Illustration 04 : Challenge Vélo – Pays des Écrins

Challenge On Piste (édition 1) :

Date : Du 20 avril au 19 mai 2024

Mode de déplacement privilégié : Le vélo

Objectif : Le but est de télécharger l'application On Piste sur son téléphone et de réaliser au moins 30 kilomètres lors de sortie en VTT ou trail au sein de la Communauté de Communes Pays des Écrins. L'application permet de guider les utilisateurs tout au long des parcours.

Challenge On Piste (édition 2) :

Date : Du 12 août au 1 er septembre 2024

Mode de déplacement privilégié : Le vélo

Objectif : Le but est de télécharger l'application On Piste sur son téléphone puis de réaliser au moins 400 D+ lors de sorties trail ou VTT au sein de la Communauté de Communes Pays des Écrins. De nombreux lots ont été distribués à la fin de l'évènement. Ce challenge permet de partir à la découverte des nombreux parcours.

Campagne d'incitation au covoiturage :

Illustration 05 : deux agents de la CCPE, covoiturent de l'Argentière-la-Bessée jusqu'à Briançon via l'application Karos – le Dauphiné

Date : Du 25 avril au 25 juin 2022
Nombre de participants : 99 personnes se sont déplacées en covoiturage
Mode de déplacement privilégié : Le covoiturage
Objectif **:** La Communauté de Communes a fait appel à l'opérateur Karos, qui est spécialisé dans le covoiturage sur de courtes distances. Ce partenariat a pour but de financer les trajets, au départ ou à l'arrivée du Pays des Écrins, réalisés par les covoitureurs. L'objectif était d'inciter les habitants à covoiturer pour leurs déplacements au quotidien. Cette opération a été plutôt satisfaisante car elle a permis d'éviter 200 trajets en autosoliste. Ce qui a permis une économie de 200 litres d'essence environ.

Réunion publique sur les mobilités :

Date : Le 8 avril 2024

Nombre de participants : Une vingtaine de participants se sont déplacés pour assister et participer à la réunion

Lieu : Au foyer culturel à l'Argentière-la-Bessée

Objectif : Cette réunion publique permettait de présenter les principaux résultats du diagnostic territorial d'une durée de trois mois. Ce diagnostic a permis d'identifier des actions à court et moyen termes, dans le but de développer des transports collectifs et de limiter l'utilisation de la voiture individuelle.

Il a également contribué à identifier les besoins principaux exprimés par les citoyens. Durant la réunion, les résultats de l'enquête de transport, qui s'est déroulée du 21 décembre 2023 au 11 mars 2024, ont été révélés.

Illustration 06 : Affiche réunion publique- Pays des Écrins

Cette enquête avait permis de recueillir 550 réponses concernant les attentes, les pratiques et les opinions des usagers.

Forfait mobilité durable :

Objectif : La mise en place du forfait mobilités durables permet une indemnisation des trajets en vélo ou en covoiturage dans le cadre des déplacements domicile-travail. Ce forfait est un bon outil d'incitation à l'utilisation des mobilités douces au quotidien.

Actions mises en place par la Communauté de communes de l'Oisans

Organisation Atelier Inventons nos vies bas carbone :
Objectif : Le mardi 18 juin ou le samedi 29 juin 2024
Lieu : La salle du conseil communautaire
Objectif : L'objectif principal de cet atelier était d'identifier des actions à mettre en place individuellement ou collectivement pour le territoire, dans le but de faire face aux impacts du changement climatique. Les principaux thèmes abordés étaient les transports, l'alimentation, la consommation, le logement ou encore les services publics.

Actions mises en place par la Communauté de communes de Serre-Ponçon :

Challenge mobilité :
Date : Du 23 au 29 septembre 2024
Nombre de participants : 18 entreprises, administrations et associations
Modes de déplacements privilégiés : A pied, en vélo, en trottinette, en covoiturage, en transports en commun, en autostop (Rezo Pouce)
Objectif : Ce challenge permet d'encourager les habitants à utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, principalement les trajets domicile-travail.

Illustration 07 : Challenge mobilité de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon – Manon MATHIEU

Actions mises en place par les associations ou autres acteurs :

L'écotraversée des Ecrins :

Organisateurs : L'association Alpes-là, le parc national des Ecrins, ITTEM

Date : Du 25 juillet au 1 er août 2021

Nombre de participants : Une quinzaine de participants accompagnés de deux accompagnateurs en montagne

Mode de déplacement privilégié : Les déplacements se font à pied, mais pour venir au point de rendez-vous ce sont les transports en commun, l'autostop ou encore le vélo qui sont privilégiés

Objectif : Cette écotraversée permet de partir à la rencontre d'une multitude d'acteurs de la montagne, comme des scientifiques ou des guides de haute montagne. Les participants en apprennent plus sur le territoire concerné et sur ses enjeux principaux.

Illustration 08 : Itinéraire Écotraversée des Écrins – 2021 – journal du Parc – PNE

Projet Be the Change :
Organisateurs : La championne Laetitia Roux avec le soutien du Parc national des Ecrins
Date : Année 2021
Modes de déplacements privilégiés : Le vélo, le kayak, le paddle, le parapente et le trail
Objectif : La championne Laetitia Roux s'est lancée un challenge allant du sommet des Ecrins jusqu'aux rives de la Durance. De nombreuses interviews d'experts sur plusieurs grands thèmes ont été menées et quelques actions de sensibilisation ont été organisées dans les écoles

La traversée des Hautes-Alpes solidaire :
Organisateur : Le Comité Départemental des Sports Adaptés
Date : Du 11 au 15 juin 2024
Nombre de participants : 25 personnes en situation de handicap psychique et mental accompagnés par de nombreux encadrants
Modes de déplacements privilégiés : Le vélo, le raft, le paddle ou encore le bateau à voile
Objectif : Cette traversée qui a durée 5 jours avec 5 grandes étapes a permis de relier Briançon à Veynes

Illustration 09 : Sports adaptés –traversée des Hautes-Alpes solidaire- 2024 – Manon MATHIEU – Alpes & Midi

Ice Climbing Écrins :
Organisateur : Le Club Alpin Français
Date : Du 16 au 19 janvier 2024
Lieu : L'Argentière-la-Bessée
Modes de déplacements privilégiés : Le train, la mobilité douce, le covoiturage
Objectif : L'objectif de l'année 2025 est de réduire les émissions de carbone des participants et des spectateurs en proposant plusieurs challenges en rapport aux mobilités.

Illustration 10 : Affiche Ice Climbing Écrins 2025 – L'Argentière-la-Bessée

Exemples inspirants dans d'autres massifs ou territoires

Parc du Massif des Bauges
Un seul site regroupant les solutions de mobilités
Usagers concernés par le projet : Les habitants, les excursionnistes et les touristes
Année de mise en œuvre : 2015
Objectif : Ce site permet de recenser les offres de mobilités sur une seule plateforme. Il incite les usagers à utiliser des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle. Il permet la découverte de nouveaux modes de déplacements.

Syndicat mixte de développement local du Pays Cœur d'Hérault
Plateforme de covoiturage qui inclut un module pour le covoiturage solidaire
Usagers concernés par le projet : L'ensemble des actifs, les personnes qui sont éloignées du numérique et les personnes n'ayant pas de solutions de mobilité
Année de mise en œuvre : 2020
Objectif : Une plateforme qui permet de proposer un service de covoiturage solidaire dans le but de proposer des trajets en covoiturage aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes aux ressources limitées

La station d'Avoriaz

Contrôle du stationnement dans la station

Origine de l'initiative : La station d'Avoriaz est une station piétonne, il n'est pas possible d'accéder à la station en voiture individuelle

Objectif : Les touristes qui passent un séjour dans la station doivent garer leurs voitures dans des parkings payants et réservés. Les déplacements au cœur de la station se font essentiellement à pied ou en traîneau

Région Auvergne-Rhône-Alpes

Une carte unique pour les transports

Origine de l'initiative : L'objectif principal était de faciliter les mobilités car la plupart des usagers utilisent plusieurs modes de transports pour se déplacer.

Objectif : La carte Oura permet de regrouper plusieurs titres et abonnements en un seul titre de transport. Les voyageurs peuvent obtenir leurs cartes dans les nombreuses gares SNCF ou dans les agences du réseau urbain présentes dans le bassin grenoblois

Vallée de Chamonix

Carte d'hôte

Objectif : Une carte est donnée par les hébergeurs à tous les touristes qui restent plus d'une nuit dans la vallée. Pour les personnes séjournant chez des amis ou de la famille, la carte peut être retirée pour 10 euros dans les mairies ou les offices de tourisme. Elle permet de multiples réductions et gratuités au sein du lieu de séjour et notamment sur les prix des transports collectifs.

Werfenweng (Autriche)

Des vacances sans voiture

Objectif : Les vacanciers se rendent sur le site en train ou déposent les clés de leurs véhicules personnels dès leur arrivée. Les déplacements se font ensuite essentiellement en transport à la demande, en véhicules électriques, en bicyclettes ou encore en calèches. Un service de navettes est proposé en supplément à ces offres existantes. Les vacanciers reçoivent à leur arrivée une carte mobilité douce, qui offre de nombreuses promotions sur les activités et sur les services présents.

Parc naturel régional du Vercors

Mise en place d'une signalétique lumineuse

Année de mise en œuvre : 2019

Objectif : La mise en place de signalétique interactive et lumineuse qui facilite l'organisation du covoiturage au quotidien. Elle permet d'indiquer la destination souhaitée à l'aide d'une sélection avec des boutons. Les usagers se déplaçant en voiture individuelle pourront se repérer et s'arrêter plus facilement. Le parc naturel régional du Vercors a mis en place plusieurs arrêts Rezo Pouce dans quelques communes.

Illustration 11 & 12 : Explication panneau lumineux d'autostop par Initiatives Vercors & photo d'un panneau lumineux par ecov

Perspectives : Certains projets ou évènements laissent envisager des pistes d'améliorations à propos des transports au sein du Parc. En effet, dans un premier temps nous aborderons le parcours de la Durance à vélo. Puis, dans un second temps nous parlerons des JO 2030 qui auront lieu dans les Alpes françaises.

Tout d'abord, la Durance à vélo est un parcours au départ de Monêtier-les-Bains. Il traverse cinq communes : Briançon, Embrun, Chorges, Gap et Sisteron. Cet itinéraire passe à côté de sept gares : Briançon, l'Argentière-la-Bessée, Mont-Dauphin, Embrun, Chorges, Gap et Sisteron. Ces gares constituent une solution alternative pour les usagers qui souhaitent réaliser une portion du parcours. C'est un projet qui permet de déclencher de nombreuses réflexions à propos du transport et de l'aménagement en général. La SNCF sera fortement poussée à réaménager les rames pour l'accueil des vélos (entretien Sophie Rey, 20 janvier, et site internet de la Durance à vélo).

Puis, les jeux olympiques de 2030 auront lieu dans les Alpes Françaises et s'organisent autour de quatre pôles géographiques. Le pôle Briançonnais va accueillir plusieurs épreuves et notamment le ski freestyle, le snowboard cross ou encore le para banked slalom. Elles auront lieu plus précisément à Serre-Chevalier, à Montgenèvre et à Briançon.

Dans un premier temps, la question qui se pose est la transformation de la gare de Briançon en pôle d'échanges multimodal. Ce projet favoriserait notamment le passage d'un mode de transport à un autre car toutes les lignes sont connectées à la gare. Cette ligne est également la plus dense en termes de services avec des connexions avec les trains de Paris notamment (Entretien Isabelle Bonhomme, 27 novembre). Pour le moment la déserte en train n'est pas assez performante sur l'axe Marseille/Briançon avec une durée importante alors qu'en voiture le trajet dure seulement 2h30. C'est un critère qui a tendance à freiner les usagers (entretien Sophie Rey, 20 janvier). Ensuite, un des objectifs de la stratégie nationale bas carbone est d'atteindre la neutralité carbone dès 2050. En termes de transports, l'objectif en 2030 est la réduction de 28% des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre la décarbonation complète en 2050. Une des clés est de favoriser les modes de transports qui sont les moins émetteurs, comme les transports en commun ou le train (Ministères aménagement du territoire transition écologique, 2024). Les jeux olympiques de 2030 se veulent plus durables. En effet, un des objectifs principaux de ces jeux est la recherche et l'ambition de la sobriété énergétique. Plusieurs actions à propos des mobilités sont au cœur des réflexions et notamment une amélioration du temps de trajet entre Marseille et Briançon, car

comme on l'a vu auparavant cette ligne n'est pas assez optimale pour le moment (Région Sud).

2.3 Enjeux autour de la mobilité touristique et locale

2.3.1 Les difficultés d'un report modal

Le report modal est désigné en géographie des transports et des mobilités comme le transfert d'une partie des flux d'un mode de transport à un autre (passage de la voiture au train ou en transport en commun par exemple). C'est un enjeu important pour le Parc national des Écrins et pour l'ensemble des communautés de communes, à la fois dans un aspect touristique et pour les besoins et les habitudes de la population locale.

L'enjeu est ici de guider les pouvoirs publics à assurer des transferts de mobilité dans le but de ne pas perturber les réseaux existants tout en œuvrant pour les améliorer. Le passage de l'utilisation de la voiture individuelle vers un réseau de bus (et donc de transport en commun) permet d'assurer à minima une meilleure fluidité de la circulation, tout en participant à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, pour assurer un report modal efficace, (ou les populations délaisseraient de plus en plus la voiture individuelle pour leurs trajets, qu'ils soient d'ordre professionnels, scolaires ou dans le cadre de leurs loisirs), la construction et/ou la modernisation d'infrastructures est un élément important pour pérenniser le report modal et ainsi encourager les bonnes pratiques. Bien que capitale, l'infrastructure à elle seule ne suffit pas pour garantir un report modal à long terme. Il faut également informer et sensibiliser le public à grande échelle afin d'inciter les usagers et les socioprofessionnels du territoire à changer leurs pratiques de mobilité. L'adoption de certaines mesures, comme l'augmentation du tarif de stationnement, la réduction du nombre de places de parking disponibles ou encore la mise en place de vignettes peuvent être des mesures efficaces pour décourager un mode de transport en faveur d'un autre (essentiellement à travers ces exemples pour diminuer la part de la voiture individuelle dans les déplacements).

Au sein du territoire du Parc National des Écrins, plusieurs défis se heurtent à un report modal efficace et sur le long terme :

Tout d'abord une dépendance à la voiture individuelle pour la majeure partie des habitants et des touristes sur le territoire, l'automobile reste et demeure le mode de transport dominant pour accéder au parc et se déplacer au sein de celui-ci.

L'accessibilité du Parc est difficile sans la voiture tout autant que pour certains départs de randonnées du fait du peu d'alternatives proposées. Les parkings,

particulièrement en haute saison, subissent des congestions importantes comme c'est le cas au Pré de Madame Carle ou au Gioberney.

Ce manque d'alternatives à pour conséquences une circulation accrue sur les zones les plus sensibles du territoire avec une mise en danger des espaces naturels, souvent liée à des problématiques de stationnements.

L'un des autres freins majeurs du report modal est le manque d'alternatives efficaces à l'échelle du territoire, avec un manque de multimodalité et d'intermodalité.

La multimodalité (ou le fait d'utiliser différents modes de transport entre le départ et l'arrivée). L'approche multimodale souvent employée dans le domaine des politiques de transports est une approche permettant de développer des chaînes de déplacements alternatifs à la voiture. Cela permet de réduire l'utilisation des véhicules individuels, ayant un impact négatif du point de vue de la population et des pouvoirs publics sur l'environnement. C'est un moyen de combiner plusieurs offres de déplacements afin d'offrir une solution de transport à la fois efficace et durable.

Le réseau ferroviaire ainsi que ses infrastructures sont souvent des exemples intéressants illustrant la notion de multimodalité. Une gare ferroviaire a pour objectif d'être un lieu d'échange où se croisent et se rencontrent différents flux de personnes mais aussi différentes offres de transports (passage de plusieurs lignes de bus, location de vélos ou stationnements sécurisés, points de départ ou de passages d'itinéraires cyclables par exemple), on parle alors de pôles multimodaux.

Le réseau ferroviaire présent sur le Parc national des Écrins est pour le moment encore sous développé et ne permet pas aux nombreuses gares alentours (Gap – Briançon – L'Argentière-la-Bessée) d'être de véritables pôles d'échanges multimodaux, elles ne sont pour le moment que des portes d'entrées pour le Parc national des Écrins. Elles sont souvent trop éloignées des lieux d'intérêts touristiques et ne proposent pas une offre suffisamment viable. Ces gares ne sont pas encore assez connectées aux autres types de transports. Cela constitue un frein pour les usagers (avec des horaires parfois mal ajustés entre les trains, les bus et les navettes locales par exemple). Les usagers font alors le choix d'utiliser leur voiture individuelle pour pouvoir se déplacer car ils privilégient la facilité et la rapidité pour leurs trajets. Ceci empêche le changement des pratiques de déplacements pour les loisirs et pour les trajets quotidiens sur le long terme.

2.3.2 La faible marge de manœuvre aux mobilités alternatives et modes doux

Cet usage massif de la voiture individuelle provient notamment des contraintes géographiques et climatiques liées à la topographie du territoire du Parc national des Écrins. Situé en zone de haute montagne, la mise en place de mobilités alternatives notamment des modes doux (regroupant l'ensemble des déplacements non motorisés dont le vélo et la marche) s'en retrouve fortement impactée.

La topographie parfois abrupte et le relief difficile rendent compliqué un report modal entre la voiture et les mobilités douces, où la majorité des routes menant au parc sont en pente forte et donc peu adaptées au public qu'il soit touristique ou local. Le développement de VAE (Vélo à Assistance Électrique) peut alors être une solution mais nécessite la création d'infrastructures adaptées comme des bornes de recharges, des points de location et des itinéraires sécurisés.

Les contraintes météorologiques sont également à prendre en compte, avec des hivers contraignants et rudes où la neige, le verglas et le froid rendent difficile voire impossible le report modal sans véhicule. Les solutions alternatives de mobilité et plus particulièrement les mobilités douces sont pour l'instant des offres peu viables à l'échelle du territoire et pour la majorité des visiteurs où la saisonnalité et le climat rendent difficile la mise en place de solutions à l'année.

La mise en place de solutions de transports durables, ou d'alternatives à la voiture individuelle sont difficiles à mettre en place en milieu de montagne, avec des investissements lourds qui nécessitent des subventions importantes et la création d'infrastructures. La faible densité de population peut également être un frein pour les opérateurs et les gestionnaires de réseaux de transports en commun avec une alternance entre fortes fréquentations et périodes plus creuses qui rendent difficile la rentabilité des lignes et leur fonctionnement sur l'année.

Enfin l'acceptabilité et la sensibilisation du public auprès des autres moyens de transports et notamment des mobilités douces / décarbonées représente un défi culturel majeur, à la fois pour les pouvoirs publics et les différents organismes sur le territoire. L'attachement à la voiture est réel, synonyme de liberté et de flexibilité dans les déplacements. Ceci est difficilement reproductible avec un réseau de transport en commun. De plus, les touristes et excursionnistes parcourant le territoire du Parc national ont le plus souvent avec eux du matériel encombrant (randonnée ou ski) et les alternatives doivent le prendre en compte.

L'information et la sensibilisation sont des éléments capitaux pour assurer une transition la plus effective possible entre les modes de transports. Elle reste insuffisante à l'échelle du parc avec un manque d'animation et de diffusion de l'information. Des freins psychologiques et organisationnels existent notamment auprès de l'ensemble des alternatives à la voiture individuelle, avec une appréhension à l'utilisation des transports en commun en bus dû aux contraintes horaires et un manque d'information et/ou d'efficacité sur les solutions multimodales. La transition aux mobilités décarbonées ou solutions de transports en commun est alors ralentie et a besoin de mesures incitatives fortes pour fonctionner (subventions, système de navettes gratuites, parkings relais et parkings vélos par exemple).

2.3.3 La répartition inégale des mobilités sur le territoire

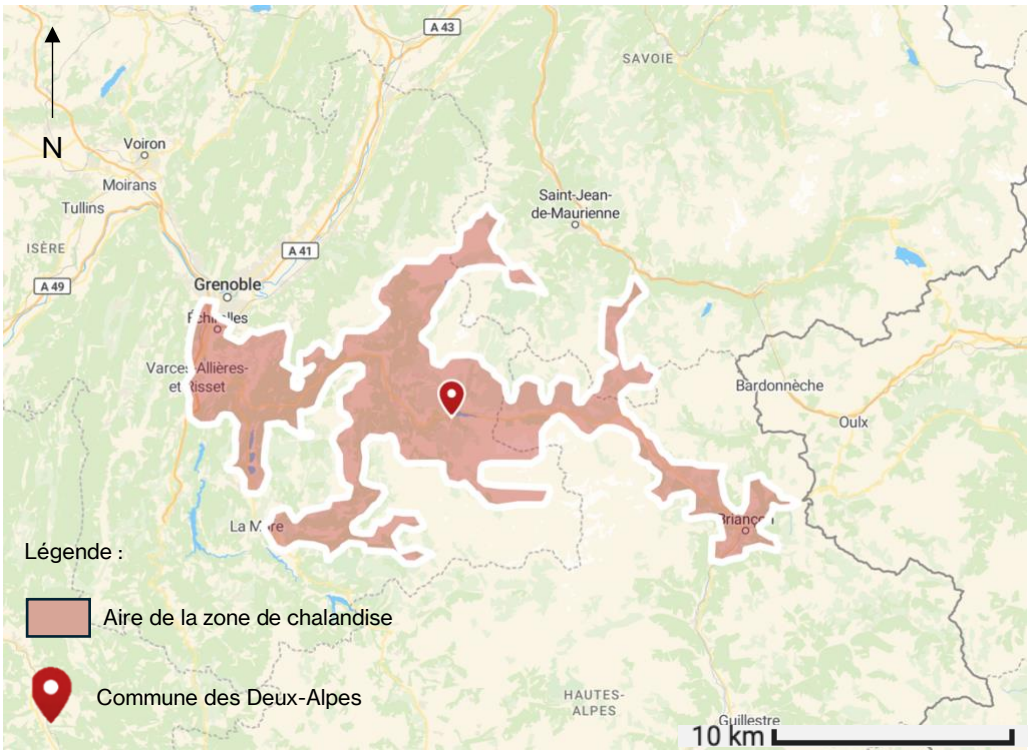
Au sein du territoire du Parc national des Écrins, une pluralité d'offres de mobilités existe du fait du caractère touristique de certains secteurs géographiques. Mais leur répartition reste inégale, avec des disparités entre les vallées et des modes de transports disponibles.

Le secteur de l'Oisans – Valbonnais dispose par exemple d'une large offre de transports en commun et de réseaux de bus assurée par différents gestionnaires (région AURA, région Sud, département de l'Isère, etc...). Cette large offre de mobilité provient notamment du fait de la présence de plusieurs stations de sports d'hiver comme l'Alpe d'Huez et les Deux-Alpes qui sont des points touristiques clés pour la saison hivernale sur le territoire. Le rayonnement de ces stations de skis est important à une échelle supra territoriale et permet d'attirer de nombreux flux.

En géographie, on parle de la notion de zone de chalandise pour comprendre le rayonnement et le poids d'un objet touristique sur le territoire. Elle se résume dans l'espace dans lequel peuvent se recruter des « clients » pour un point donné, c'est la zone d'attraction commerciale ou rayon d'influence de ce point.

Pour le cas des Deux-Alpes, sa zone de chalandise et sa situation géographique proche de Grenoble lui permettent d'attirer un flux conséquent de personnes qui, une fois sur le territoire, ont des besoins importants en termes de déplacements.

Zone de chalandise de la commune des Deux-Alpes - 2025



Carte 06 : Zone de chalandise de la commune des Deux-Alpes pour un trajet de 1h en voiture. Smappen

Des flux présents sur le secteur de l'Oisans – Valbonnais qui se traduisent sur le territoire par une offre de mobilité importante et plurielle et d'une topographie un peu moins contraignante.

Contrairement à ce secteur, d'autres zones géographiques du Parc national ne disposent pas d'un réseau de transport aussi important, notamment pour le secteur de l'Embrunais ou du Briançonnais par exemple. D'autres zones du fait de leurs situations géographiques particulières, souvent contraintes par les réseaux sont d'avantage enclavées, comme le cas du Gioberney par exemple.

Zone de chalandise du site du Gioberney - 2025

Carte 07 : Zone de chalandise du site du Gioberney pour un trajet de 1h en voiture. Smappen

Des disparités territoriales qui résultent de la géographie du Parc national qui est composé à la fois d'une zone cœur et d'une aire d'adhésion. Le parc national des Écrins est contraint dans sa façon d'aménager / gérer l'espace en faisant valoir deux logiques à la fois essentielles et pourtant contradictoires : volonté de développement et de promotion / logique de protection et de préservation.

Des objectifs qui peuvent paraître contradictoires, notamment dans le cadre du développement des mobilités et des moyens de transports. Généralement synonymes de mise en tourisme, d'améliorations de l'accès pour les usagers, et donc d'accentuation des risques pour l'environnement pourtant déjà présents. Le sujet de l'accessibilité, et particulièrement vers les zones les plus sensibles ou déjà soumises à certaines pressions du territoire, est un sujet clé au centre des questions autour de la mobilité et de la promotion touristique.

Si mal maîtrisée, elle donne lieu à des situations parfois désordonnées et désorganisées. En revanche, elle peut également être synonyme de pérennité pour asseoir le poids d'un objet ou outil touristique si elle est suffisamment gérée et réfléchie en amont.

Les déplacements au sein du parc national peuvent être dressés selon une typologie avec trois types distincts (X. Bernier) pour illustrer les logiques de déplacements :

-Une fréquentation touristique qui entraîne un déplacement (dans un cadre souvent récréatif, de loisir, sportif)

-Une fréquentation d'usage, notamment par les riverains et professionnels du territoire (dans un cadre de trajets domicile - travail essentiellement)

-Une fréquentation transversale (là où le territoire n'est pas considéré comme une destination mais comme un moyen, un passage)

Une différence dans les motivations de déplacements qui influencent grandement les besoins de chaque individu et qui peuvent être difficiles à appréhender pour les structures et administrations en charge de la mobilité, notamment au sein et entre les différents secteurs géographiques.

Les lieux touristiques et sites majeurs doivent donc répondre avec une offre de mobilité en adéquation avec les demandes et besoins des visiteurs pour en absorber au mieux le flux.

Conclusion

Le parc national des Ecrins a adopté sa charte en 2013. Elle permet de détailler des orientations et des objectifs pour la zone d'adhésion mais également pour la zone cœur. Plusieurs d'entre eux concernent la thématique des mobilités. L'enjeu principal étant de rechercher des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle encore trop fréquente actuellement (80% des déplacements sont effectués en voiture pour se rendre dans le parc).

Le parc comprend sept vallées qui sont composées de plusieurs solutions de mobilités qui varient en fonction des secteurs. Certains étant plus accessibles que d'autres. Ces offres sont des lignes régulières mais aussi saisonnières avec la mise en place navettes essentiellement en période estivale ou hivernale.

Le tourisme au sein du parc se concentre principalement sur les sentiers de randonnées en période estivale et sur les stations de ski en période hivernale. La saisonnalité est l'un des enjeux les plus importants à prendre en compte dans la gestion et la planification des mobilités à une échelle plus globale. Certains sites sensibles sont très fréquentés durant ces périodes entraînant une saturation des principaux parkings en direction des randonnées.

Le changement climatique représente aussi un enjeu essentiel à considérer ces prochaines années. Il provoque de nombreux risques naturels qui se produisent de plus en plus tôt dans la saison et causant de nombreuses destructions de bâtiments ou de sentiers. Cela entraîne une fermeture des voies d'accès aux sites concernés pendant de longues périodes bloquant ainsi l'accès aux visiteurs.

De plus, le réseau ferroviaire à l'échelle du parc est pour le moment encore trop peu développé avec une faible connexion aux autres types de transports, ce qui freine les usagers et les poussent à utiliser la voiture individuelle pour se déplacer. Cependant, les jeux olympiques de 2030 ou le projet de la Durance à vélo sont des projets qui permettent de susciter des réflexions au sujet de l'amélioration de l'organisation des transports au sein du parc.

Les communautés de communes, les associations et d'autres acteurs mettent également en place des évènements ou des ateliers en rapport aux mobilités mais ils concernent principalement les déplacements domicile-travail et ne prennent pas assez en compte les mobilités touristiques pour le moment. Cependant, elles permettent de sensibiliser les usagers sur les nombreux bienfaits des mobilités douces et plus respectueuses de l'environnement.

Le plan d’action “Mobilité Durable du Tourisme et des Loisirs 2025-2030" propose plusieurs grands axes au sujet de l’amélioration des mobilités à l’échelle du parc. Il concerne, dans un premier temps, l’animation, la concertation et l’accompagnement des acteurs touristiques et de la mobilité. Dans un second temps, la facilitation de l’accès à l’information relative aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. Puis, le développement et la réflexion de nouvelles offres d’itinérance et de transports en prenant en compte les mobilités actives, collectives et partagées. Enfin, de la communication active et la fédération du grand public aux offres de mobilité existantes.

Bibliographie

BERNIER X., (2003), « Transports, parcs nationaux, et parcs naturels régionaux dans les Alpes françaises : les interactions entre les objectifs d'accessibilité, de la protection et de l'aménagement » *Revue de Géographie Alpine*, 91-2, p 27-40

MERMET L., MOQUAY P., (2002), *Accès du public aux espaces naturels – Outils d'analyse et méthode de gestion*, Paris, Hermès Science Publications.

BOURON J-B., (2023), « Mobilités douces, modes doux, transport faiblement carboné », Géoconfluences

TABARLY S., BOURON J-B., BOURGEAT S., BRAS C., (2024), « Excursionnisme », Géoconfluences

TABARLY S., DOCEUL M-C., BOURON J-B., (2023), « Intermodalité, Interconnexion », Géoconfluences

TABARLY S., FERREIRA L., (2021), « Touriste », Géoconfluences

Documents transmis par le Parc national des Écrins :

Document 1 : Chartre du Parc national des Écrins. (2013).

Document 2 : LAROCHE D. (2024). Enquête de fréquentation sur la période estivale 2024 au sein du Parc national des Écrins. *Institut agro Montpellier*.

Document 3 : Schéma de Cohérence Territoriale Oisans 2040.(2016). Document d'Orientation et d'Objectifs. *Communauté de Communes de l'Oisans*.

Document 4 : Schéma de Cohérence Territoriale Oisans 2040.(2022). Diagnostic et Enjeux de Mobilité. *Communauté de Communes de l'Oisans*.

Document 5 : Étude mobilité en fonds de vallées. (2021). Phase 1 – Diagnostic. *Communauté de Communes du Pays des Écrins*.

Document 6 : Étude mobilité en fonds de vallées. (2022). Phase 3 – Rapport d'étude – Plan d'actions. *Communauté de Communes du Pays des Écrins*.

Document 7 : Étude de mise en place et d'optimisation de navettes touristiques. Livrable phase 3 : approfondissement du scénario de référence. *Communauté de Communes Champsaur Valgaudemar*.

Document 8 : BARBU L., FONFREDE H., GENTIL N., MACLE L., SAUDEMONT M. (2006). Inventaire des initiatives de sensibilisation en mobilité douce, étude de cas dans les Alpes, les Pyrénées, les Vosges et le Jura. *France Nature Environnement.*

Document 9 : Guide pratique. (2024). La gestion durable de la fréquentation dans les Grands Sites de France – Méthode et pratiques. *Réseau des Grands Sites de France.*

Document 10 : Guide. (2024). Une fréquentation respectueuse de la biodiversité dans les PNR. *Parcs naturels régionaux de France.*

Document 11 : Guide fréquentation et gestion des flux. (2024). Sentiers de montagne en tension – identifier, évaluer, agir. *FFrandonnée.*

Document 12 : Comité de pilotage Parc national des Écrins. (2012). Mission mobilité dans les Parcs de Rhône Alpes. *Conseil et ingénierie en développement durable Altermodal – Transports & Déplacements - Inddigo*.

Document 13 : Comité de pilotage Parc national des Écrins. (2012). Mission mobilité dans les Parcs de Rhône Alpes – Rapport de la phase 1 de l'étude. *Conseil et ingénierie en développement durable Altermodal – Transports & Déplacements – Inddigo.*

Document 14 : Comité de pilotage Parc national des Écrins. (2012). Mission mobilité dans les Parcs de Rhône Alpes – Plan d'actions. *Conseil et ingénierie en développement durable Altermodal – Transports & Déplacements – Inddigo.*

Document 15 : Diagnostic territorial de mobilité. (2023). Public en insertion sociale et professionnelle. *Département de l'Orne*.

Document 16 : Diagnostic. Phase 1 – Étude mobilité et stationnement Chinon. *Etc consultants en mobilité*

Document 17 : Guide méthodologique. Comprendre les mobilités pour mieux agir : Élaboration d'un guide méthodologique et d'un outil open source à destination des territoires. *ADEME*.

Littérature grise :

Destination Parc national des Écrins, programme 50nuancesde trek, 9 au 15 juillet 2024 en partenariat avec les offices de tourisme du Pays des Écrins et de Serre Ponçon

Communauté de Communes du Champsaur-Valgaudemar (2022). Diagnostic du site du Gioberney et la requalification du Chalet-Hôtel du Gioberney : https://www.champsaur-valgaudemar.com/app/uploads/champsaur-valgaudemar/2022/04/diagnostique-gioberney.pdf

Les nouvelles compétences de l'AOM, Ministère chargé des transports : https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/02/Les%20nouvelles%20comp%C3%A9tences%20de%20l%27AOM.pdf

Ministères Aménagement du Territoire Transition Ecologique (2024). Stratégie nationale bas-carbone :

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-bas-carbone-snbc#:~:text=Elle%20d%C3%A9finit%20une%20trajectoire%20de,de%20la%20consommation%20des%20Fran%C3%A7ais

Parc national des Ecrins (2013). Charte du parc national des Ecrins, 202 p. :

2013-07-pne-charte.pdf

Parc national des Ecrins (2024). Destination Parc national des Ecrins, Guide pratique Esprit parc national Ecrins, 92 p. :

Guide pratique EPN-Ecrins-2024.pdf

Région SUD « Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030 : les alpes françaises au sommet : https://www.maregionsud.fr/nos-actions/le-reve-olympique-paralympique-toujours-plus-proche

Documentation audio – vidéo

Podscasts de l'Écotraversée des Écrins, 2023 : https://ecotraversee-alpes.fr/podcast-de-lecotraversee-des-ecrins/

Sitographie

Cerema : https://www.cerema.fr/fr

Communauté de Communes Champsaur-Valgaudemar : https://www.champsaur-valgaudemar.com/accueil-cccv/

Communauté de Communes de la Matheysine : https://www.ccmatheysine.fr/web/

Communauté de Communes de l'Oisans : https://www.ccoisans.fr/

Communauté de Communes de Serre-Ponçon :https://www.ccserreponcon.com/

Communauté de Communes du Briançonnais : https://www.ccbrianconnais.fr/

Communauté de Communes du Guillestrois Queyras : https://www.ccguillestroisqueyras.fr/

Communauté de Communes Pays des Ecrins : https://www.cc-paysdesecrins.fr/

Destination Parc national des Écrins : https://destination.ecrins-parcnational.fr/

France Mobilités : https://www.francemobilites.fr/

Géoconfluences : https://geoconfluences.ens-lyon.fr/

Grand Tour des Ecrins : https://www.grand-tour-ecrins.fr/

La banque des territoires : https://www.banquedesterritoires.fr/

La Durance à vélo : https://laduranceavelo.fr/

Le courrier des maires et des élus locaux : https://www.courrierdesmaires.fr/

Ministères aménagement du territoire transition écologique : https://www.ecologie.gouv.fr/

Ministère en charge des transports : https://demarches.developpement-durable.gouv.fr/loc_fr/demarche/sitemap

Oisans Tourisme : https://www.oisans.com/

Parc national des Ecrins : https://www.ecrins-parcnational.fr/

Région Auvergne-Rhône-Alpes : https://www.auvergnerhonealpes.fr/

Région SUD Provence Alpes Côte d'Azur : https://www.maregionsud.fr/

Quelques liens utiles pour illustrer les actions du Benchmark :

Parc Massif Bauges :
https://www.francemobilites.fr/projets/baugez

Syndicat mixte de développement local du Pays Cœur d'Hérault :
https://www.francemobilites.fr/projets/picholines-covoiturage-libre-en-coeur-dherault

La station d'Avoriaz :
https://www.avoriaz.com/pietonne/

Région Auvergne-Rhône-Alpes :
https://www.oura.com/aide#:~:text=Qu%27est%2Dce%20qu%27,facilitant%20la%20mobilit%C3%A9%20des%20usagers

Vallée de Chamonix :
https://www.chamonix.com/infos-et-services/la-carte-d-hote

Werfenweng :
https://www.cipra.org/fr/nouveautes/1077

Parc naturel du Vercors :
https://www.francemobilites.fr/solutions/lautostop-organise-au-quotidien-avec-rezopouce-et-la-signaletique-ecov

Données cartographique :

Data PNE

Data IGN

Data QuickOSM

Data CARTO DB

Tables des définitions

Transport : Les moyens matériels de la mobilité *(C. Girault).*

Déplacement : Le fait de se mouvoir, l'action effective associée à la mobilité (*C. Girault).*

Mobilité : Forme du mouvement qui s'exprime par le changement de position *(géographique et sociale) (Brunet).*

Mobilité : Ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace *(Lévy et Lussault).*

AOM : Les autorités organisatrices de la mobilités (AOM) ont pour rôle de définir et de planifier au sein de leurs territoires une politique de mobilité qui doit à la fois garantir une offre multimodale aux habitants ainsi que faire évoluer les pratiques, tout en offrant une meilleure accessibilité aux services et aux emplois (*Ministère en charge des transports).*

Bassin de mobilité : « Il est défini et délimité par la région, en concertation avec les AOM locales, les syndicats mixtes de transports (SRU) et les départements et, si la région intervient comme AOM locale, avec les communautés de communes et les communes » *(Le courrier des maires et des élus locaux).*

La compétence mobilité : « L'objectif est d'apporter des solutions de mobilité durable pour tous, et sur tous les territoires, y compris dans les territoires peu denses (ruraux, périurbains, de montagne, etc.) » *(Cerema).*

Tourisme : « Système d'acteurs, de lieux et de pratiques permettant aux individus la récréation par le déplacement et l'habiter temporaire hors des lieux du quotidien » *(Knafou et Stock).*

Autosolisme : L'utilisation de la voiture individuelle *(Banque des territoires).*

Intermodalité : « L'intermodalité désigne la capacité d'un système de transport à offrir à ses usagers une utilisation successive d'au moins deux modes de déplacement, intégrés dans une chaîne de déplacement » *(Géoconfluences).*

Multimodalité : L'utilisation d'au moins deux modes de transports différents au cours du déplacement *(I. Benazzouz).*

Pôle d'échange : « Le pôle d'échange est par excellence le lieu de concentration, de dispersion des flux et de gestion de leur complexité. La valeur d'un pôle tient à la qualité, la diversité et à l'organisation de ses connexions entre différents types de réseaux » *(Géoconfluences).*

Pôle d'échange multimodal : Lieu ponctuel dans l'espace, un espace de la multimodalité, qui concentre plusieurs réseaux de transport *(I. Benazzouz).*

Touristes : « Un touriste est une personne qui se déplace entre deux déplacements géographiques pour son plaisir, hors de son lieu de vie habituel, et qui effectue au moins une nuitée sur place, ce qui le différencie de l'excursionniste qui fait l'aller-retour dans la même journée » *(Géoconfluences).*

Excursionnisme : « L'excursionnisme est, selon l'Organisme Mondiale du Tourisme, un déplacement de moins de 24 heures dans le cadre d'une mobilité de loisir. Il n'engendre donc pas de nuitée à l'extérieur de son lieu de résidence et se différencie ainsi du tourisme » *(Géoconfluences).*

Mobilité douce : « Les mobilités douces, ou modes de transport doux, peuvent désigner soit les déplacements non carbonés, soit les déplacements très faiblement carbonés, et dans tous les cas ceux qui émettent moins de gaz à effet de serre (GES) que l'usage de véhicules motorisés individuels » *(Géoconfluences).*

Tables des illustrations

Illustration 01 : Départ de la navette pour le Pré de Madame Carle – Destination Parc 2
Illustration 02 : Organigramme du Parc national des Écrins au 1er janvier 2025, Parc National des Ecrins (2025) 7
Illustration 03 : Challenge Vélo – Pays des Écrins 28
Illustration 04 : Challenge Vélo – Pays des Écrins 29
Illustration 05 : deux agents de la CCPE, covoiturent de l'Argentière-la-Bessée jusqu'à Briançon via l'application Karos – le Dauphiné 30
Illustration 06 : Affiche réunion publique- Pays des Écrins 31
Illustration 07 : Challenge mobilité de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon – Manon MATHIEU 32
Illustration 08 : Itinéraire Écotraversée des Écrins – 2021 – journal du Parc – PNE 33
Illustration 09 : Sports adaptés –traversée des Hautes-Alpes solidaire- 2024 – Manon MATHIEU – Alpes & Midi 34
Illustration 10 : Affiche Ice Climbing Écrins 2025 – L'Argentière-la-Bessée 35
Illustration 11 & 12 : Explication panneau lumineux d'autostop par Initiatives Vercors & photo d'un panneau lumineux par ecov 37

Table des cartes

Carte 01 : Carte du parc national des Écrins – PNE - 2019 6
Carte 02 : État des lieux de la gouvernance dans le Parc national des Écrins. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou 16
Carte 03 : Bassins de mobilité. Région SUD - 2023 17
Carte 04 : Carte des implantations territoriales et des secteurs géographiques. PNE 23
Carte 05 : État des lieux du réseau routier et des sites majeurs du Parc national des Écrins Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou 22
Carte 06 : Zone de chalandise de la commune des Deux-Alpes pour un trajet de 1h en voiture. Smappen 43
Carte 07 : Zone de chalandise du site du Gioberney pour un trajet de 1h en voiture. Smappen 44

Table des documents

Document 1 : Diagnostic de vulnérabilité du tourisme au changement climatique dans les Ecrins présenté par Mathias Magen (parc national des Ecrins) :

https://www.ecrins-parcnational.fr/sites/ecrins-parcnational.com/files/article/24450/4diag-vulnerabilite-29-11pn-mm.pdf

Document 2 : Communication de crise dans le massif des Ecrins et Vallée du Vénéon été 2024 présenté par Caroline Sillon (Oisans Tourisme) et Pierrick Navizet (parc national des Ecrins) :

https://www.ecrins-parcnational.fr/sites/ecrins-parcnational.com/files/article/24450/3comdecriseveneonete2024oisanstourismepne2024-11-291.pdf

Document 3 : Synthèse proposée par le Master GAM :

Synthèse zoom d'évaluation des effets de la charte du Parc national des Ecrins – Activités de pleine nature proposée par les étudiants du Master 2 Géographie et Aménagement en Montagne (GAM) - 2023/2024 :

https://www.ecrins-parcnational.fr/sites/ecrins-parcnational.com/files/fiche_doc/23452/m2gamevaluationcharteapnsynthese.pdf

TABLE DES ENTRETIENS

ORGANISME	NOM	FONCTION	DATE	TYPE
CC PAYS DES ÉCRINS	PRIVAT Julie	Directrice du développement touristique et dispositifs contractuels	30/10/2024	Présentiel
CC DE L'OISANS	BAVUZ Élodie	Chargée de mission aménagement du territoire	30/10/2024	Présentiel
ISERE ATTRACTIVITE	ACTIS Grégoire	Responsable Ingénierie et Marketing	12/11/2024	Visioconférence
DEPARTEMENT DES HAUTES ALPES	HEBREARD Olivier	Conseiller en mobilité	18/11/2024	Visioconférence
MOBIL'HAUTES-ALPES	POURROY Alexandra	Chargée de communication	18/11/2024	Visioconférence
MINE D'ARGENT DE L'ARGENTIERE-LA-BESSEE	BENISTANT Sébastien	Gestionnaire adjoint	25/11/2024	Téléphonique
CC DU BRIANÇONNAIS	BONHOMME Isabelle	Chef du service Transition Écologique et Mobilités	27/11/2024	Présentiel
REGION SUD	COVET Julien	Chef adjoint – Service Réseau Transport des Alpes de Haute Provence et Hautes Alpes	27/11/2024	Présentiel
REGION SUD	VERNISSE Valérie	Cheffe de projet loi LOM	27/11/2024	Présentiel
REGION AURA	BOISSAC François	Directeur de la Direction du Tourisme	02/12/2024	Visioconférence
REGION AURA	FEYEUX Cécile	Directrice de projets « Territoires de Montagne » Référente Isère	02/12/2024	Visioconférence

ORGANISME	NOM	FONCTION	DATE	TYPE
ASSOCIATION ALPES-LA	MARTIN Vincent	Chargé de développement Randonnées et Mobilités Douce	04/12/2024	Visioconférence
ASSOCIATION MOBIL'IDEES	LEHUGER Louise	Conseillère en mobilité	04/12/2024	Visioconférence
ASSOCIATION MOBIL'IDEES	VITORGE Simon	Conseiller en mobilité	04/12/2024	Visioconférence
OISANS TOURISME	SILLON Caroline	Directrice de l'office de tourisme intercommunal	08/01/2025	Visioconférence
MOLLOW	PIERROT Alisée	Co-fondatrice de Mollow	09/01/2025	Visioconférence
-	LELIÈVRE Jessy	Répondant de l'appel à témoignage	10/01/2025	Téléphonique
OFFICE DE TOURISME DU PAYS DES ÉCRINS	BISIAUX Juliette	Responsable Marketing et Communication	13/01/2025	Visioconférence
OFFICE DE TOURISME DU CHAMPSAUR VALGAUDEMAR	LEVOYER Nicolas	Directeur de l'office de tourisme intercommunal	20/01/2025	Visioconférence
OFFICE DE TOURISME DE LA MATHEYSINE	ROUGIER Mathieu	Directeur de l'office de tourisme intercommunal	22/01/2025	Visioconférence
CC DE SERRE-PONÇON	CHARLES Étienne	Service aménagement du territoire	24/01/2025	Visioconférence
OFFICE DE TOURISME DES HAUTES VALLEES	LEFEBVRE Élodie	Directrice de l'office de tourisme intercommunal	27/01/2025	Visioconférence
AGENCE DE DEVELOPPEMENT DES HAUTES-ALPES	REY Sophie	Responsable Tourisme	10/02/2025	Visioconférence

Table des figures

Figure 01 : État des lieux des axes routiers majeurs 18
Figure 02 : État des lieux des axes routiers secondairesFigure 01 : État des lieux des axes routiers majeurs..... **Erreur ! Signet non défini.**
Figure 02 : État des lieux des axes routiers secondaires 19
Figure 03 : État des lieux des cols routiersFigure 02 : État des lieux des axes routiers secondaires ..... **Erreur ! Signet non défini.**
Figure 03 : État des lieux des cols routiers 20

Table des photographies

Photographie 01 : Public présent à la journée technique, E.V., R.A., T.M., Novembre 2024 12
Photographie 02 : Post-it atelier lors de la journée technique, E.V., R.A.,T.M., Novembre 2024 12
Photographie 03 : Panneau d'information. E.V., R.A., T.M., Octobre 2024 25
Photographie 04 : La télécabine de Vénosc. E.V., R.A., T.M., Décembre 2024 26
Photographie 05 : Pré de Madame Carle, T. Maillet (PNE)., Juin 2024 26
Photographie 06 : Le parking du Gioberney. E.V., R.A., T.M., Octobre 2024 27
Photographie 07 : le site du Voile de la Mariée. E.V., R.A., T.M., Octobre 2024 27
Octobre 2024 27

Table des annexes

Annexe 01 : Note de présentation de notre Atelier (page 1). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....64
Annexe 02 : Note de présentation de notre Atelier (page 2). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....65
Annexe 03 : Synthèse des résultats de l'appel à témoignage. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....66
Annexe 04 : Synthèse des résultats de l'appel à témoignage. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....67
Annexe 05 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 1). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....68
Annexe 06 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 2). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....69
Annexe 07 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 3). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....70
Annexe 08 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 4). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....71
Annexe 09 : Grille d'entretien type auprès des acteurs mobilisés. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....72
Annexe 10 : Planning prévisionnel, méthodologie du projet. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....74
Annexe 11 : Fiche résumé - point de suivi du 16/12/24. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....75
Annexe 12 : Fiche résumé - point de suivi du 07/01/25. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025.....76

Annexe 01 : Note de présentation de notre Atelier (page 1). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

Présentation de l'atelier « Prospection sur les solutions de mobilité touristique encourageant l'évolution des comportements et des pratiques bas carbone dans le Parc national des Écrins »
Université Savoie-Mont-Blanc

Le parc national des Écrins s'étend sur deux régions (Région Auvergne-Rhône-Alpes et Région Sud) et sur deux départements (Isère - 38 et Hautes-Alpes - 05).

En France, l'organisation des transports publics est répartie entre plusieurs acteurs : l'État et les collectivités territoriales. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 fixe la répartition des compétences entre les différentes collectivités locales : régions, départements et communes. La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a modifié cette organisation. Les régions ont récupéré une partie des transports organisés par les départements depuis le 1er janvier 2017 pour les transports non urbains et le 1er septembre 2017 pour les transports scolaires.

Le Parc national des Écrins n'est donc pas directement acteur de la mobilité sur son territoire mais souhaite tout de même faire un état des lieux de ce qui existe ou pourrait exister sur son territoire.

Le partenariat avec l'Université Savoie-Mont-Blanc

Une convention de partenariat pour la mise en œuvre d'un atelier professionnalisant a été signée avec l'Université Savoie-Mont-Blanc. Cet atelier s'inscrit dans le cadre du parcours « Tourisme et Mobilités en Montagne » du Master Géographies & Montagnes de l'UFR ScEM. L'atelier a pour vocation de donner un caractère professionnalisant à la formation des étudiants et de préparer leur insertion professionnelle, tout en contribuant à améliorer la connaissance des acteurs locaux sur le territoire. L'atelier se déroule sur une durée de 5 mois, à raison de 2 jours par semaine. Pour le groupe d'étudiants, l'objectif de ce travail est de se professionnaliser en apportant une expérience supplémentaire à leur stage de fin d'année.

Les missions confiées au groupe d'étudiants

L'atelier a pour objectif de réaliser des recommandations sur le sujet de la mobilité en se plaçant dans la posture d'un bureau d'étude. Les étudiants ont pour mission de réaliser un diagnostic des mobilités touristiques sur le territoire du Parc national des Écrins et de proposer un plan d'action à 5 ans des solutions bas carbone pouvant être adoptées sur le territoire du Parc.

Le phasage de l'atelier

1. Dans un premier temps, les étudiants auront une phase d'appropriation du sujet et du territoire. Une journée d'accueil le 2 octobre leur permettra de préciser avec le Parc national les contours des missions proposées et de repérer les structures et les personnes ressources.

Annexe 02 : Note de présentation de notre Atelier (page 2). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

2. Dans un deuxième temps, les étudiants réaliseront un diagnostic territorial des mobilités touristiques et prospecteront sur des solutions bas carbone. Ce diagnostic se concentrera sur les mobilités existantes à l'année et en saisons touristiques (estivale et hivernale). Il sera basé sur des entretiens avec les acteurs clés du territoire : régions, EPCI, autres AOT, direction des offices de tourisme, représentants de filières professionnelles, Parc national des Écrins, etc.

   Les étudiants effectueront un repérage de quelques expériences inspirantes dans d'autres massifs et territoires : les mobilités alternatives à la voiture utilisées par les jeunes publics, la mise à disposition de véhicules électriques (voitures, vélos, etc.) pour les derniers kilomètres, interviews de visiteurs ayants utilisé des solutions bas carbone, etc.

   Les étudiants prospecteront aussi sur l'hypothèse de la mise en place de navettes sur les derniers kilomètres d'accès aux sites majeurs : serait-elle bénéfique pour la gestion des flux et la prise en compte de l'accroissement des risques naturels sur les accès et parkings de fond de vallée ?

3. Le troisième temps sera dédié à l'identification et l'assemblage d'offres touristiques accessibles en transports collectifs/alternatifs et en mobilités douces. Cela se basera sur un repérage des services de transports, des voies et des itinéraires « cyclables ». Le but est d'obtenir des propositions d'adaptation des offres existantes (randonnées à la journée, d'itinérances, de visites).

En février 2025, les étudiants fourniront un rapport détaillé comprenant le diagnostic territorial des mobilités touristiques ainsi qu'une proposition de plan d'action à 5 ans. Une restitution aura lieu pour qu'ils présentent leurs conclusions.

À la suite de ces propositions, le Parc national des Écrins se chargera de la valorisation de ces offres : articles spécifiques sur le site de la Destination, adaptation des fiches de randonnées sur Géotrek, etc.

Calendrier prévisionnel

Réalisations	**Période**
Contexte et cadrage des missions	Septembre-octobre 2024
Diagnostic territorial des mobilités touristiques et prospections sur des solutions bas carbone	Octobre-novembre 2024
Identifier et assembler des offres touristiques accessibles en transports collectifs/alternatifs et en mobilités douces	Novembre-décembre 2024
Proposition d'un plan d'action à 5 ans pour le territoire du parc national	Décembre-janvier 2025
Formalisation du rapport et restitution	Janvier-février 2025

Contact du Parc national des Écrins

Elsa RAYMOND - Chargée de mission Parc national des Écrins
elsa.raymond@ecrins-parcnational.fr
Tél : 06 59 41 58 51

Pierrick NAVIZET - Chef du service accueil et communication
pierrick.navizet@ecrins-parcnational.fr
Tél : 04 92 40 20 61 / 07 60 00 17 18

Contact de l'USMB

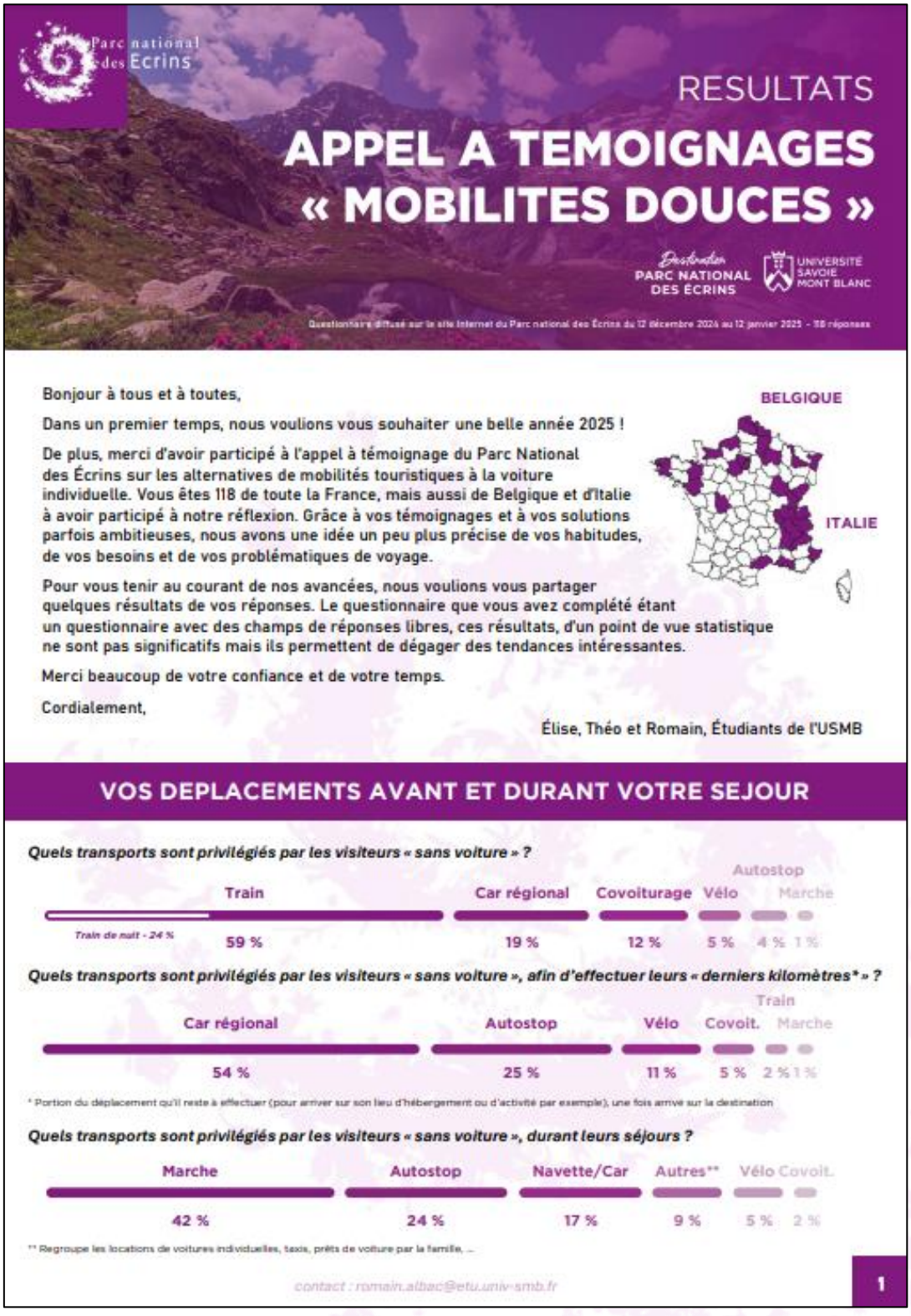
Coordinatrice :
Alice NIKOLLI

Etudiants :
Romain ALBAC
romain.albac@etu.univ-smb.fr
Tél : 07 83 66 32 87

Théo MASNOU
theo.masnou@etu.univ-smb.fr
Tél : 06 51 27 81 90

Elise VERNEY
elise.verney@etu.univ-smb.fr
Tél : 06 24 66 44 62

Annexe 03 : Synthèse des résultats de l'appel à témoignage. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025



Parc national des Ecrins

RESULTATS

APPEL A TEMOIGNAGES « MOBILITES DOUCES »

Destination PARC NATIONAL DES ÉCRINS

UNIVERSITÉ SAVOIE MONT BLANC

Questionnaire diffusé sur le site internet du Parc national des Écrins du 12 décembre 2024 au 12 janvier 2025 - 118 réponses

Bonjour à tous et à toutes,

Dans un premier temps, nous voulions vous souhaiter une belle année 2025 !

De plus, merci d'avoir participé à l'appel à témoignage du Parc National des Écrins sur les alternatives de mobilités touristiques à la voiture individuelle. Vous êtes 118 de toute la France, mais aussi de Belgique et d'Italie à avoir participé à notre réflexion. Grâce à vos témoignages et à vos solutions parfois ambitieuses, nous avons une idée un peu plus précise de vos habitudes, de vos besoins et de vos problématiques de voyage.

BELGIQUE

ITALIE

Pour vous tenir au courant de nos avancées, nous voulions vous partager quelques résultats de vos réponses. Le questionnaire que vous avez complété étant un questionnaire avec des champs de réponses libres, ces résultats, d'un point de vue statistique ne sont pas significatifs mais ils permettent de dégager des tendances intéressantes.

Merci beaucoup de votre confiance et de votre temps.

Cordialement,

Élise, Théo et Romain, Étudiants de l'USMB

VOS DEPLACEMENTS AVANT ET DURANT VOTRE SEJOUR

Quels transports sont privilégiés par les visiteurs « sans voiture » ?

Train	Car régional	Covoiturage	Vélo	Autostop	Marche
59 % (Train de nuit - 24 %)	19 %	12 %	5 %	4 %	1 %

Quels transports sont privilégiés par les visiteurs « sans voiture », afin d'effectuer leurs « derniers kilomètres* » ?

Car régional	Autostop	Vélo	Covoit.	Train	Marche
54 %	25 %	11 %	5 %	2 %	1 %

* Portion du déplacement qu'il reste à effectuer (pour arriver sur son lieu d'hébergement ou d'activité par exemple), une fois arrivé sur la destination

Quels transports sont privilégiés par les visiteurs « sans voiture », durant leurs séjours ?

Marche	Autostop	Navette/Car	Autres**	Vélo	Covoit.
42 %	24 %	17 %	9 %	5 %	2 %

** Regroupe les locations de voitures individuelles, taxis, prêts de voiture par la famille, ...

contact : romain.albac@etu.univ-smb.fr

1

Annexe 04 : Synthèse des résultats de l'appel à témoignage. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

Parc national des Ecrins

RESULTATS

APPEL A TEMOIGNAGES « MOBILITES DOUCES »

L'INFORMATION ET LA RESERVATION DES TRANSPORTS

Retours sur la préparation et sur l'accès à l'information et à la réservation du transport

Préparation facile			Préparation compliquée
43,66 %	42,25 %	14,09 %	
★★★	★★	★	

Quelques points sont régulièrement soulevés :

Le vélo, un bon moyen de se déplacer librement sur le territoire et d'adapter ses déplacements en fonction de ses activités et non en fonction de l'horaire de passage de son transport
L'autostop est une alternative assez aléatoire, mais qui marche plutôt bien en journée en saison
Le train est connu de la majorité des répondants et doté d'un accès facile à l'information sur internet et en gare

Manque d'informations sur l'offre de TC et de solutions intermodales en hors saison
De nombreux problèmes liés à la multiplicité d'informations et à la lisibilité des horaires de navettes et car régionaux

TOP 3 DE VOS SOLUTIONS D'AMELIORATION EN TERMES DE MOBILITÉ

1. **Augmentation de navettes tant dans l'offre que dans le cadencement de l'existant** : particulièrement au départ des randos et vers les fonds de vallées
2. **Un système d'information et de réservation unique à l'échelle du parc** : via le site internet du parc, une application ou grâce à des outils déjà existants
3. **Communication et sensibilisation autour de l'autostop et du covoiturage** : à destination des habitants et touristes à la pratique et mise en valeur de l'offre

VOS HABITUDES DANS LE PARC

Durée de séjour dans les Écrins :

8 nuits en moyenne

Saisonnalité des séjours « sans voiture » dans les Écrins :

Les répondants à l'appel à témoignages, ont majoritairement (68,42 %) séjournés sur le territoire en saison estivale.

ÉTÉ 68,42 %
PRINTEMPS 15,78 %
AUTOMNE 10,52 %
HIVER 5,26 %

La raison de votre venue sur la destination :

TREK ET RANDONNÉE 51,35 %
dont 33 % GRAND TOUR DES ECRINS

19,13 % ALPINISME ET ESCALADE

10,40 % AUTRES APN

CHEZ LA FAMILLE ET RESIDENCE SECONDAIRE 12,22 %

6,90 % SPORTS D'HIVER

contact : romain.albac@etu.univ-smb.fr

2

Annexe 05 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 1). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

Parc national des Ecrins

UNIVERSITÉ SAVOIE MONT BLANC

JOURNÉE D'ÉCHANGE DE LA DESTINATION PARC NATIONAL DES ÉCRINS SUR LE TOURISME, LA MOBILITÉ ET LA FRÉQUENTATION

SYNTHÈSE ATELIER 1 : COMMENT AMÉLIORER COLLECTIVEMENT LA MOBILITÉ TOURISTIQUE DANS LES VALLÉES DES ÉCRINS ?

CONTEXTE

Depuis 2023, avec l'appui de la Région Sud, de l'ANCT, de l'ADDET (05) ainsi que de 8 offices du tourisme, le Parc National des Écrins se positionne sur l'écotourisme, l'alpinisme et l'itinérance au travers de son programme "Destination Parc National des Écrins".

En parallèle, et par le biais de sa charte, le Parc National s'engage pour un cadre de vie de qualité prévoyant l'aménagement d'un territoire durable inscrit dans l'éco-responsabilité et le développement de la mobilité collective.

Un axe privilégié incitant acteurs et professionnels du territoire à agir collectivement sur le thème de la mobilité touristique en intégrant les enjeux de décarbonation, de gestion des flux en fond de vallée et de prise en compte des risques naturels. Une réflexion qui rentre dans le cadre du prolongement de la Charte à l'horizon 2025-2039.

A travers le cadre de cette réflexion, une journée d'échange sur la destination Parc National des Écrins s'est déroulée le 29 novembre 2024 sur la commune du Monêtier-les-Bains.

Durant cette journée, plusieurs ateliers thématiques ont été réalisés : accueil des nouveaux pratiquants au sein du parc, organisation et diffusion de l'information concernant l'état des sentiers, mobilité et accessibilité du Parc National comme destination touristique.

Avec cette dernière thématique, de multiples enjeux ont été identifiés comme de potentiels leviers d'action pour le territoire du Parc National des Écrins et des pistes de travail ont été soulevées par les différents acteurs du territoire.

Annexe 06 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 2). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

UN DIAGNOSTIC GÉNÉRAL QUI SOULÈVE DES DISPARITÉS TERRITORIALES À L'ÉCHELLE DU PARC

LES TRANSPORTS ACTIFS, COLLECTIFS ET PARTAGÉS (TACP), DES OUTILS VITAUX POUR LES TERRITOIRES RURAUX ET MONTAGNARDS DES ÉCRINS

Véritables outils du désenclavement et vecteurs d'activité économique

Navettes historiques dans le Vénéon ou train de nuit jusqu'à Briançon, autant de transports historiques qui ont permis le désenclavement du massif des Écrins, selon les élus du territoire. Selon eux, le transport est à l'échelle locale un facteur stratégique et vital, permettant le libre déplacement des habitants et des touristes. Appliqués au Parc National des Écrins, les TACP ont historiquement permis le désenclavement des fonds de vallée souvent dépourvus de moyens de mobilité autre que la voiture individuelle. Il est aussi souligné qu'au sein du parc il n'existe véritablement aucun pôle d'échange multimodal (PEM), hormis Briançon et Gap en proximité directe du parc.

Des stratégies de mobilité pensées pour les déplacements quotidiens…

Il est relevé que la réflexion d'un transport autant bénéfique pour un touriste que pour un habitant n'est pas faite par tous les acteurs de la mobilité sur le territoire du Parc National des Écrins. Les différentes stratégies portées par les AOM sont des politiques bénéfiques, en premier lieu, pour les habitants. Ces mêmes stratégies se portent sur le transport domicile-travail ou domicile-école (transport scolaire) et ne prennent en aucun cas en compte les déplacements de loisirs des habitants ou même la dimension touristique du territoire. Autre point soulevé, la dépendance aux principaux bassins de mobilité pour des déplacements inter-vallées. En cause, certains réseaux en étoile autour des principales villes du secteur qui obligent les habitants à « redescendre » en ville pour aller dans la vallée ou le village d'à côté.

… au détriment d'une stratégie touristique adaptée à une offre saisonnière déjà existante

Il est observé qu'une partie de l'offre de transport est saisonnière (fin juin à fin août / mi-décembre à fin mars) ne permettant, ni à la population, ni aux touristes en intersaison, de profiter de cette offre. La question de la performance des réseaux de transports publics (trains et cars régionaux) est aussi soulevée et des remarques sont faites sur l'essor du transport privé (principalement des SLO) au détriment de l'offre complexe de transport publique régionale.

UNE OFFRE DE TRANSPORT COMPLEXE MULTIFACTORIELLE

Accès à l'information difficile et une tarification

Selon les professionnels du secteur, l'accès à l'information est jugée compliquée par les touristes (complexité de la tarification, des fiches horaires, …). Il est relevé qu'il n'existe aucune plateforme unique d'information et de réservation de mobilité. De plus, la synchronisation des transports et les différentes correspondances sont aussi jugées complexes, ce qui pose des problèmes en termes d'intermodalité et de facilitation d'accès à l'offre de l'usager.

Difficulté d'action face aux nombreux acteurs de la mobilité (communes, EPCI, départements, régions)

On observe une prise de la compétence « mobilité » inégale entre les différentes EPCI du territoire du Parc National des Écrins (4 ont pris la compétences et les 3 autres ont laissé cette compétence à leurs différentes régions). Autre point, du fait du chevauchement du PNE à la fois sur la région Sud

Annexe 07 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 3). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

et la région Auvergne Rhône Alpes, l'ouverture entre les deux territoires est jugée trop peu exploitée (principalement par la Col du Lautaret et le lac du Sautet).

De nouveaux enjeux et des échéances futures à prendre en compte

L'enjeu de la mobilité pour tous est évoqué. Cette mobilité se doit d'être adaptée à tous types de public : qu'il soit à mobilité réduite ou bien en situation de précarité. Autre constat évoqué, c'est celui de l'itinérance et de l'intermodalité. Il est observé que la possibilité de recourir à de nouvelles pratiques décarbonées, telles que l'itinérance se heurtent à certaines barrières (vélos restreints dans les trains, porte vélos sur les cars pas toujours présents et difficile d'accès, le transport des bagages d'une famille en itinérance, ...).

Des échéances sont aussi à prendre en compte dont les JO 2030 et la neutralité carbone de la France en 2050, dans la recherche de fonds et le développement d'initiatives et de projets pour une mobilité touristique adaptée aux besoins de tous et bas carbone.

UNE IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX BESOINS

Une tarification et un système de billettique qui rendent complexe la compréhension des réseaux pour un usager, qu'il soit un touriste ou un habitant (tarification zonale, saisonnière, scolaire, communale, régionale). Une difficulté supplémentaire est à noter sur les derniers kilomètres pour rejoindre les sites touristiques majeurs du parc.

Une desserte ferroviaire et routière qui n'est pas suffisante, avec un manque de cadencement et de correspondance. Une intermodalité qui fait également défaut, avec un manque de pôle multimodal efficace à l'échelle du Parc pour assurer un voyage sans rupture de charge pour l'usager (domicile-loisir).

Un besoin d'accessibilité, notamment pour les publics les plus fragiles (famille avec enfant, public captif, PMR)

Un meilleur partage de la voirie, permettant de lier une offre routière et de mobilité active (voies cyclables plus sécurisées par exemple), la consolidation des infrastructures existantes est importante tout en recherchant des leviers de financements possibles pour de nouveaux aménagements.

Travailler sur la mobilité touristique en lien avec les besoins de la population locale, élaborer un réseau et un maillage pertinent à l'échelle du territoire permettant de réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Améliorer et accélérer le développement des mobilités actives, douces et partagées.

DES SOLUTIONS ET PISTES DE TRAVAIL

La création d'une plateforme de réservation unique pour les tickets de transports en communs regroupant toutes les données essentielles. Le but principal étant de faciliter la visibilité et la compréhension des offres présentes. Elle permettrait également une meilleure harmonisation de la tarification et des horaires.

L'organisation d'opérations "route fermée" pour favoriser l'utilisation des mobilités douces pour se déplacer vers les fonds de vallées (VAE, navettes…) et pour diminuer la pratique de l'autosolisme. Cette opération permettrait de proposer une autre expérience de mobilité pour les usagers.

Annexe 08 : Synthèse journée d'échange 29 novembre 2024 (page 4). Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

Une amélioration du transport de vélos et de bagages dans les trains pour encourager l'utilisation des modes alternatifs et pour limiter au maximum la place de la voiture individuelle pour se déplacer.

Une amélioration de la sécurité et de la signalisation des arrêts de bus pour favoriser la visibilité des offres structurantes sur le territoire et pour rendre plus accessible l'offre pour les publics les plus fragiles.

Un développement du covoiturage avec l'émergence de nouvelles aires de covoiturage situées aux entrées de vallées, dans le but de diminuer le nombre de véhicules mais aussi pour encourager la pratique plus globalement.

Un dimensionnement des parkings en fonction des besoins des usagers pour une meilleure optimisation de l'espace.

Un travail et une recherche de leviers de financements au sujet des transports en commun ou encore du stationnement qui permettrait des échanges entre le parc, les collectivités et les usagers.

La réalisation d'un inventaire des solutions de transports décarbonés pour atténuer les effets néfastes du changement climatique et pour contribuer à une meilleure connaissance des offres existantes de manière générale.

Une inspiration d'offres existantes au sein des autres massifs ou pays pour encourager le développement d'offres alternatives au sein du parc. L'exemple de la carte d'hôte en Autriche, qui propose des promotions sur les offres de transport pour les vacanciers, constitue une opération intéressante.

Une ouverture et un renforcement du dialogue entre les deux régions pour faciliter les prises de décisions et la mise en place d'actions concrètes.

Annexe 09 : Grille d'entretien type auprès des acteurs mobilisés. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

Première partie : phase de présentation et d'introduction

1) Pouvez – vous présenter en quelques mots ? (la structure dans laquelle vous exercer / le poste que vous occupez)

2) Pouvez-vous présenter la communauté de communes / le territoire dans lequel vous exercer (ces limites / ces domaines de compétences / ces enjeux)

3) Quelles sont vos relations avec les autres communauté de communes ? Le département ? La région ? le Parc national ?

Deuxième partie : phase de questions plus précises sur la mobilité et le tourisme dans le secteur concerné

4) Quelles sont vos principales solutions ou actions pour promouvoir et / ou limité la place de la voiture individuelle dans les usages ?

5) Quels sont au sein de votre périmètre d'action les alternatives à la voiture individuelle ?

6) Quelles sont vos principales solutions ou actions pour mettre en avant des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle ?

7) En matière de mobilité douce / alternative, quelle solution et moyens proposez-vous sur votre territoire ? Ces alternatives sont-elles populaires et appréciées ?

8) Comment encourager vos salariés / administrés / concitoyens à rechercher des alternatives à la voiture individuelle pour leurs déplacements ? Si oui de quelle manière ?

9) Quels sont les événements / ateliers / réunions / challenges organisés à l'échelle de votre territoire sur les questions de mobilités ?

10) Quelle sont vos méthodes et moyens de communication pour toucher à la fois un public local et touristique sur ces questions de mobilité ?

11) Quels sont selon vous les enjeux principaux pour permettre la diffusion d'un tourisme plus durable ? (écotourisme)

12) Au sein de votre politique de développement touristique, la place de la mobilité est-elle importante ?

13) En quoi la fréquentation de certains sites touristiques peut vous poser problème durant la période estivale et hivernale ?

14) La saisonnalité est-elle un point important dans votre développement touristique et votre point de vue / champ d'action sur les mobilités ?

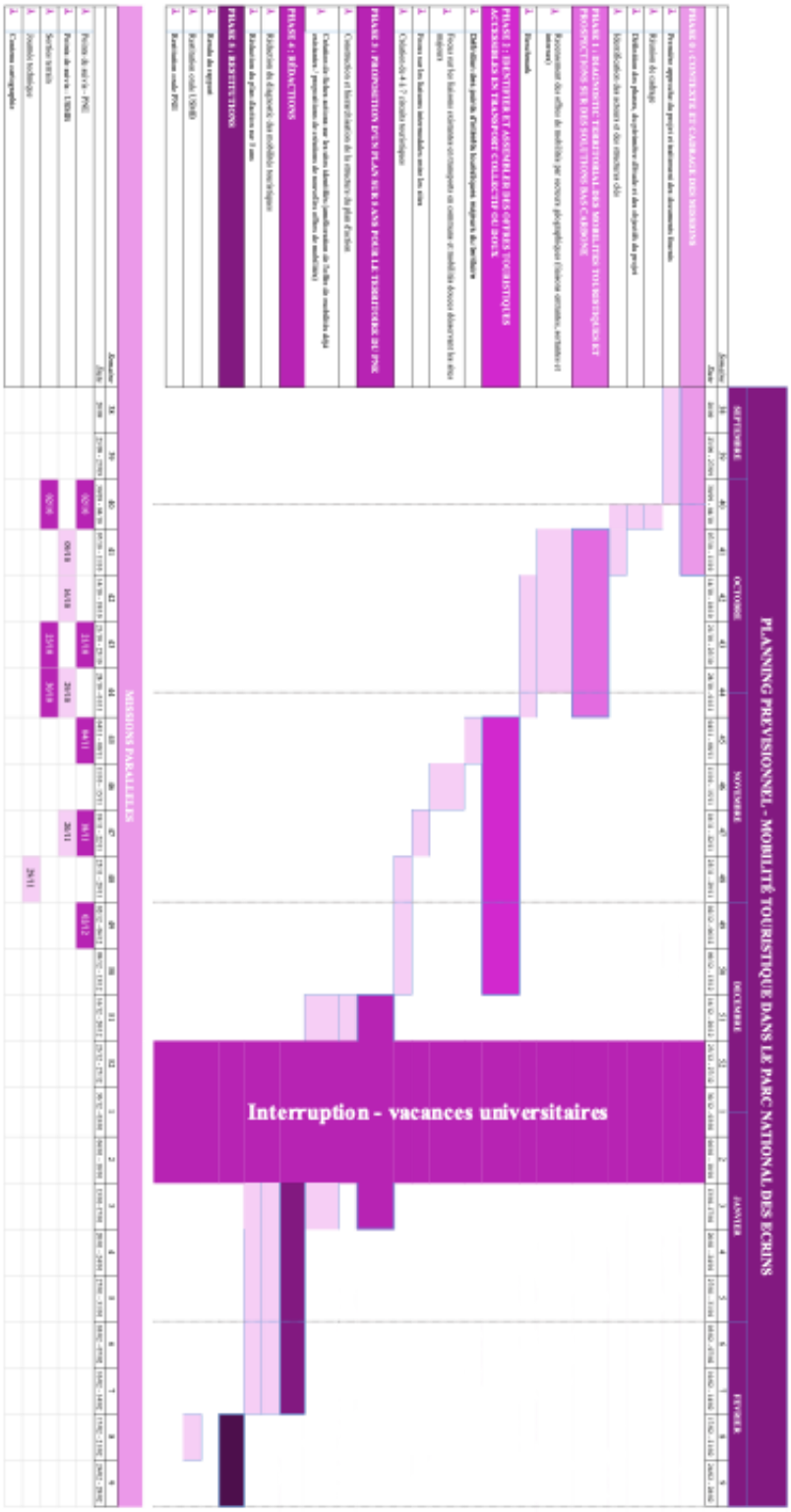
15) Observez-vous des évolutions ou des changements dans les pratiques grâce à la démocratisation des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle ?

16) Assurez -vous des opérations de sensibilisation / information sur les questions de mobilité et de fréquentation touristique ? Si oui pour quel public ?

17) Avez-vous en tête des futurs projets en lien avec la mobilité ou le développement touristique ?

18) Globalement, êtes-vous optimiste dans la démocratisation des modes de transports bas carbones au sein du territoire du Parc national des Écrins ?

Annexe 10 : Planning prévisionnel, méthodologie du projet. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025



Annexe 11 : Fiche résumé - point de suivi du 16/12/24. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

BENCHMARK

Exemples d'initiatives en France et en Europe :

- **Parc du massif des Bauges** : Toutes les offres éco-mobiles recensées en un seul site
- **Syndicat mixte du développement local du Pays Cœur d'Hérault** : création d'une plateforme de covoiturage qui inclut un module pour le covoiturage solidaire
- **Avoriaz** : contrôle du stationnement dans la station
- **Région Auvergne Rhône Alpes** : une carte unique pour les transports du bassin Grenoblois
- **Vallée de Chamonix** : carte d'hôte dans la Vallée de Chamonix
- **Werfenweng** : des vacances sans voiture
- **Parc naturel régional du Vercors** : mise en place de stations connectés avec une signalétique lumineuse et interactive pour faciliter l'autostop

A FAIRE D'ICI JANVIER

Objectif 1 : Prise de contact et relance des directeurs d'OT

Objectif 2 : Relation avec les répondants de l'appel à témoignages

Objectif 3 : Finaliser les offres de circuits touristiques en itinérance

Objectif 4 : Construction et hiérarchisation du document final

REPORTAGE TF1

Ci-dessous le lien du reportage du JT de 20h de TF1 du 03/12, sur la mobilité dans le département des Hautes-Alpes :

https://www.tf1.fr/tf1/jt-20h/videos/loin-des-transports-en-commun-la-galere-de-millions-de-francais-90253495.html

Annexe 12 : Fiche résumé - point de suivi du 07/01/25. Elise Verney, Romain Albac, Théo Masnou, 2024/2025

POINT DE SUIVI 09/01 - PROJET TUTORÉ T2M

RÉSUMÉ POINT DE SUIVI

- **Appel à témoignage :**

Déconnecter le questionnaire à partir du 12 janvier
Rédiger un mail de retour et de remerciement pour toutes les personnes qui ont participé à l'appel à témoignage

- **Les itinéraires :**

Il faut qu'ils durent 4/5 jours maximum afin d'attirer le plus de clientèle possible
Ils feront l'objet d'un livrable à part lors du rendu final
Prendre contact avec Mathias afin d'obtenir son avis sur la faisabilité des itinéraires qui ont été inventés

- **Prise de contact avec les acteurs :**

Relancer Julien Auray pour obtenir une réponse de sa part
Contacter Etienne Charles qui est chargé de la mobilité douce et des activités de pleine nature à la Communauté de Communes de Serre-Ponçon pour un entretien

- **Oral de février :**

Envoyer un tableau comportant les noms de toutes les personnes qui ont participé au projet à travers les entretiens réalisés, mais aussi les noms de certaines personnes qui nous paraissent pertinentes et qui seraient potentiellement intéressées par le projet pour pouvoir les inviter à l'oral du 27 février qui aura lieu à Gap

- **Rapport écrit du projet :**

Envoyer le rapport le lundi 3 février, une semaine avant le rendu, pour obtenir un retour précis et afin de clarifier et de corriger certains points abordés

- **Plan d'action :**

Envoyer les principales actions avant de passer à la rédaction des fiches actions détaillées

Table des matières

..... 2

REMERCIEMENTS 3

1. INTRODUCTION 5

1.1 PRESENTATION GENERALE ET CADRAGE 5

1.1.1 Présentation du territoire 5

1.1.2 Présentation des commanditaires 7

1.1.3 Présentation de la commande 7

1.1.4 Les objectifs du diagnostic 8

1.1.5 Le périmètre d'étude 9

1.1.6 Les acteurs à mobiliser et à associer 9

1.2 METHODOLOGIE GENERALE DU PROJET 10

2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL DES MOBILITES 15

2.1 INTRODUCTION DU DIAGNOSTIC 15

2.2 ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITES A L'ECHELLE DU PARC NATIONAL DES ÉCRINS 18

2.2.1 Les principaux réseaux de déplacement aujourd'hui 18

2.2.2 Les zones les plus vulnérables du territoire 24

2.2.3 Panorama des mobilités : pratiques et exemples 28

2.3 ENJEUX AUTOUR DE LA MOBILITE TOURISTIQUE ET LOCALE 39

2.3.1 Les difficultés d'un report modal 39

2.3.3 La répartition inégale des mobilités sur le territoire 42

CONCLUSION 46

BIBLIOGRAPHIE 48

DOCUMENTS TRANSMIS PAR LE PARC NATIONAL DES ÉCRINS : 49

LITTERATURE GRISE : 51

SITOGRAPHIE 52

TABLES DES DEFINITIONS 54

TABLES DES ILLUSTRATIONS 56

TABLE DES CARTES 57
TABLE DES DOCUMENTS 58
TABLE DES FIGURES 61
TABLE DES PHOTOGRAPHIES 62
TABLE DES ANNEXES 63
TABLE DES MATIERES 77