



TARENATAISE
VANOISE
SCoT

SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE
ACCESSIBILITÉ
ET
DÉPLACEMENTS



POURQUOI UNE ÉTUDE ACCESSIBILITÉ ET DÉPLACEMENTS ?

Au regard des enjeux de mobilité sur le territoire et de la perspective de développement touristique, résidentiel et économique à horizon 2030 portée par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise (APTIV) a lancé en 2020 une étude sur l'accessibilité et les déplacements sur le territoire de la Tarentaise, avec comme objectif d'élaborer une stratégie d'action multimodale et partagée, capable de répondre à la fois :

- Aux enjeux liés aux perspectives de développement touristique, qui vont accroître la pression sur un système de transport déjà fortement sollicité et à risques lors des périodes de pointe hivernale (problématique centrale de l'étude) ;
- Mais aussi aux enjeux d'amélioration de l'offre de transport du quotidien pour les habitants, y compris en intersaisons.

Que dit le SCoT sur les déplacements et la fréquentation touristique à l'horizon 2030 ?

- Le SCoT de la Tarentaise table sur une croissance modérée de population à l'horizon 2030 : 56000 habitants, à comparer au 51000 recensés en 2016.
- Surtout, il encadre l'augmentation du nombre de lits touristiques, qui pourrait atteindre au maximum +11% par rapport à aujourd'hui, avec des évolutions différenciées selon les stations et un objectif important de renforcement de la part de lits dits « chauds » c'est-à-dire dédiés au tourisme et à taux d'occupation importants, de manière à améliorer la productivité des surfaces construites et ainsi à limiter les extensions des stations.
- Le SCoT fixe comme objectif une commercialisation hors samedi-samedi pour l'ensemble des surfaces touristiques nouvellement construites.
- Le SCoT prévoit également la mise en œuvre d'actions concernant la mobilité, avec notamment la construction de liaisons câblées entre vallée et stations.
- Le SCoT prévoit l'articulation entre urbanisation et déplacements à travers la définition de sa trame territoriale

L'étude s'est achevée début 2022 et s'est déroulée en 4 grandes étapes :

- Un diagnostic complet de la situation actuelle des déplacements et des infrastructures.
- Une analyse prospective à l'horizon 2030.
- La mise au point des orientations globales de la stratégie, avec ses objectifs et sa déclinaison à court, moyen et long terme.
- La mise au point du plan d'action détaillé de mise en œuvre, mis à jour en 2023 à la lumière de nouvelles orientations et d'opportunités de solution (MaaS, Plan National Covoiturage, ingénierie et méthodologie de la conduite du changement de comportement).

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

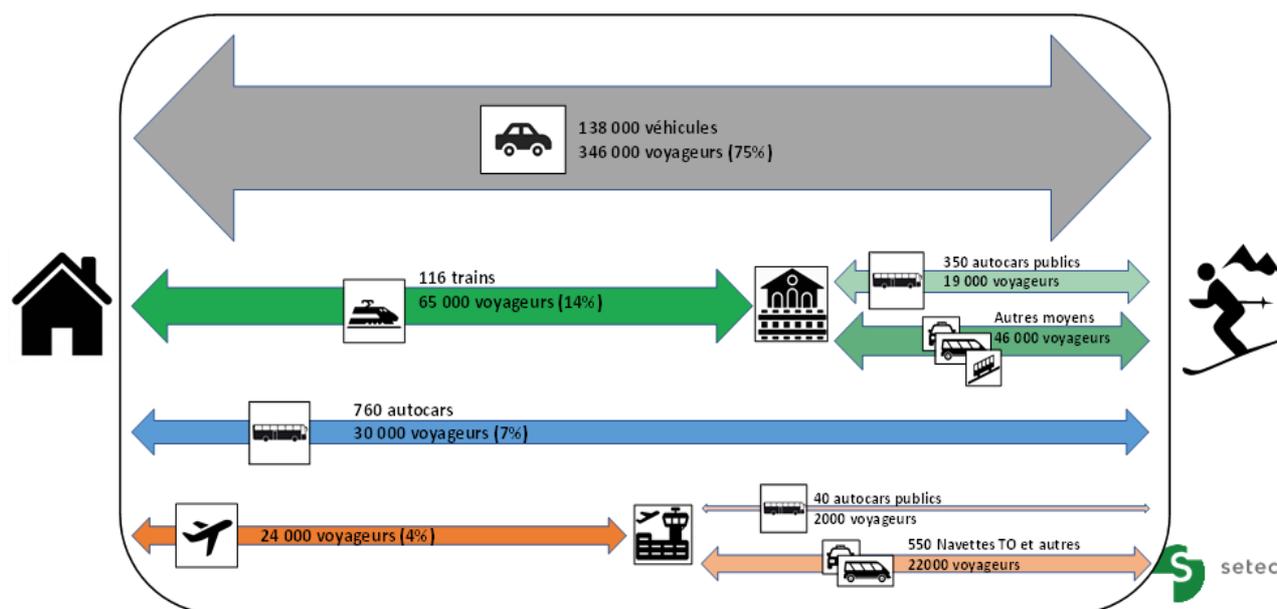
Sur le volet accessibilité touristique

Les déplacements touristiques pour accéder aux stations de la Tarentaise sont particulièrement concentrés sur les week-ends de pointe hivernale. Sur ces week-ends (vendredi, samedi, dimanche), la journée du samedi est privilégiée et concentre près de la moitié du trafic global des trois jours.

La voiture reste le mode privilégié pour accéder aux stations, et la RN90 est la seule porte d'entrée routière de la vallée en hiver, avec une forte problématique de capacité sur ces week-ends de haute saison, en particulier les samedis.

L'offre ferroviaire à longue distance est également très concentrée sur les week-ends hivernaux et encore davantage sur la journée du samedi.

L'accès par autocar longue distance ou l'accès aérien représentent des volumes plus faibles bien que non négligeables.



Volumes de déplacements par mode sur un week-end de pointe hivernale (estimation setec sur données 2018)

Les problématiques d'intermodalité pour rejoindre le logement en station, ainsi que le transport des bagages et éventuels équipements de ski, sont le principal frein à l'usage du train. Les trajets entre gares et station se répartissent entre les autocars publics, funiculaire (pour les Arcs) et transports privés.

En dehors des week-ends en saison, l'offre ferroviaire est assurée quasi-intégralement via les TER, ajoutant une voire deux correspondances supplémentaires pour les trajets longue distance. Enfin, l'information multimodale et le parcours d'achat pourraient être largement simplifiés et unifiés.



Sur le volet déplacements du quotidien

La mobilité quotidienne des habitants est largement dominée par la voiture individuelle. 70% des déplacements domicile-travail sont internes au territoire, mais on observe environ 24 000 véhicules / jour sur la RN90 au niveau de Cevins, lors d'un jour ouvré hors saison. Il y a donc une demande de déplacements de / vers l'extérieur de la vallée qui reste importante sur ce type de jour.

L'offre TER est peu attractive : temps de parcours peu compétitifs par rapport à la voiture, cadencement horaire imparfait avec de nombreuses plages sans offre en milieu de journée, amplitude horaire très restreinte en soirée notamment, tarifs. Le TER a ainsi une très faible part modale (1,5% environ) pour les déplacements en lien avec l'extérieur de la Tarentaise.

En dehors du TER, l'offre de transport collectif au quotidien hors saison est limitée aux circuits scolaires, à quelques navettes communales et à de rares lignes en transport à la demande.

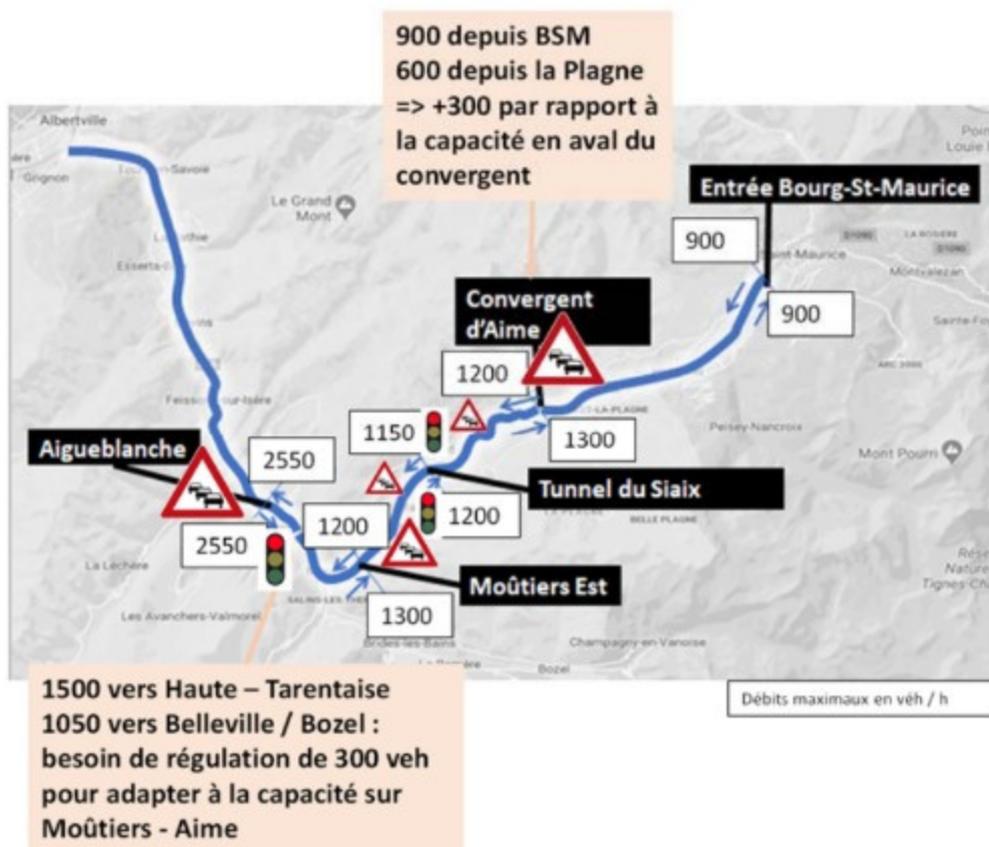
S'agissant du covoiturage, une offre structurée et homogène de covoiturage planifié courte distance, sur l'ensemble de la Savoie, a vu le jour en octobre 2023, grâce au partenariat entre les collectivités locales, l'Etat et BlablacarDaily. Elle consiste en une politique d'incitation financière et s'accompagne d'un ambitieux plan d'animation. En parallèle, le développement de lignes de covoiturage spontané est en cours sur une partie du territoire, et prévoit une trentaine d'arrêts de covoiturage spontané. L'absence d'aires de covoiturage bien identifiées, avec parking relais et services d'intermodalité, reste toutefois d'actualité.

Sur l'infrastructure routière

La RN90 est le seul axe routier d'accès à la Tarentaise, en particulier l'hiver. Du fait de la très forte concentration du trafic sur les week-ends de pointe hivernale, en particulier les samedis, les congestions sont très importantes avec des pertes de temps enregistrées peuvent aller jusqu'à 100 minutes au maximum sur le réseau routier de la Tarentaise, à la descente comme à la montée, sans compter les bouchons également importants sur le réseau autoroutier en aval.

Le système de régulation RECITA permet d'éviter que les congestions ne se forment dans des zones sensibles du point de vue de la sécurité, notamment les tunnels, ou ne verrouillent totalement certains carrefours. Le goulet d'étranglement du réseau en Tarentaise est la portion qui reste à 2x1 voies entre Moûtiers et Aime.





Principales limites capacitaires et zones de congestion sur le réseau routier en Tarentaise

Du point de vue des risques rocheux, la principale zone dans laquelle demeure un risque rocheux important est la zone des gorges de Ponserand (entre Moûtiers et Aigueblanche), où le trafic en sens montant de la RN90 reste exposé.

Sur l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire en Tarentaise est constituée d'une voie unique entre St-Pierre d'Albigny et Bourg-Saint-Maurice. Cette ligne est exposée aux risques naturels, notamment aux risques d'éboulement au niveau des falaises de Pomblière. L'analyse de la capacité ferroviaire montre qu'il n'est pas possible d'ajouter des trains en journée lors des samedis de pointe hivernale. La ligne est exploitée au maximum de ces capacités lors de ces journées, seuls des trains de nuit pourraient permettre d'augmenter l'offre le samedi. Outre la voie unique, un autre verrou capacitaire est constitué par la section Chambéry – Montmélian, saturée par les différents types de trafic qui y circulent. Enfin, la capacité des accès aux voies de garage à Bourg-Saint-Maurice est également limitée. Lors des samedis de pointe, on pourrait y accueillir un train de nuit à garer en journée, mais pas davantage en l'absence d'aménagement spécifique.



Réseau Ferré entre Chambéry et Bourg-Saint-Maurice, 2019. Source : SNCF Réseau

Analyse prospective, leviers d'action possibles pour la pointe hivernale et orientations

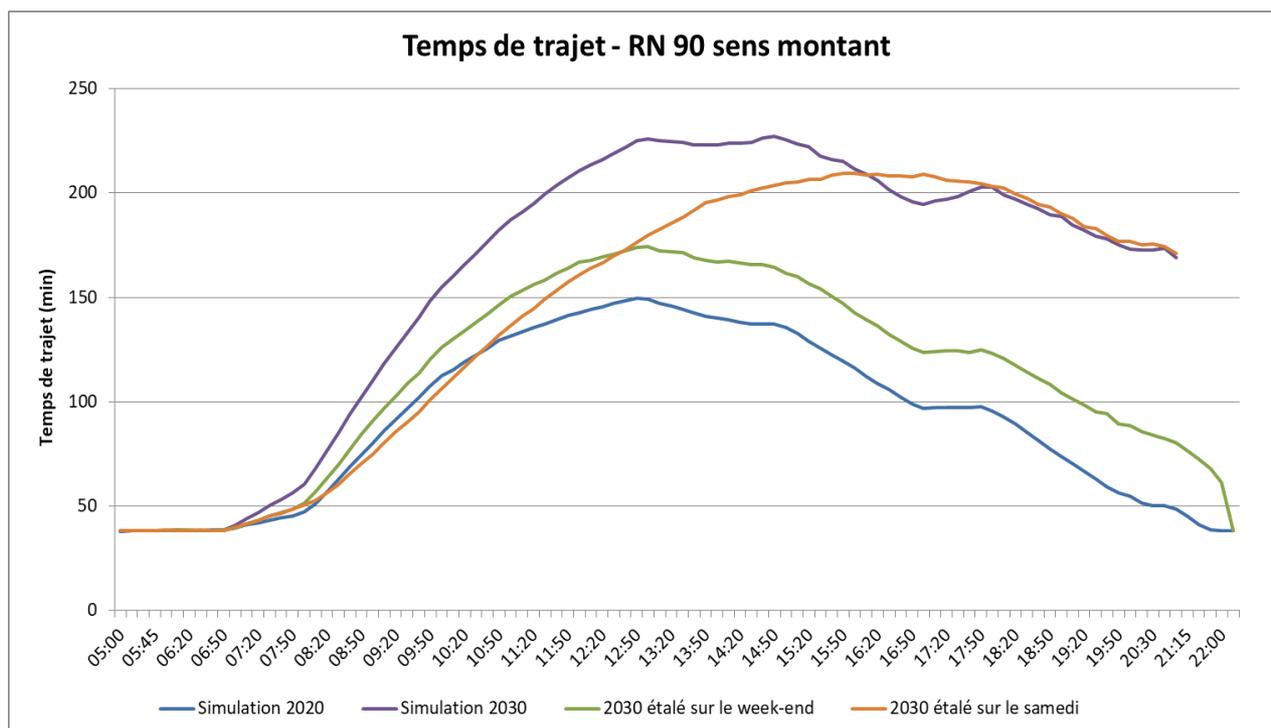
Conséquences de l'évolution du nombre de lits touristiques à l'horizon 2030

L'étude a cherché à éclairer quelles pourraient être les conséquences sur le système de transport d'une augmentation du nombre de lits touristiques de 11% en 2030, maximum prévu par le SCoT.

Le modèle de simulation élaboré montre qu'à l'horizon 2030, la congestion routière s'aggraverait fortement en l'absence d'action particulière sur l'étalement de la demande ou le report modal. Cela se traduirait par des temps de parcours maximaux encore allongés de 50 à 70 min de plus qu'actuellement, sur le seul réseau de la Tarentaise. Des mesures d'étalement horaire mais surtout d'étalement de la demande sur les autres journées du week-end pourraient atténuer ces effets : de vendredi à vendredi et/ou du dimanche au dimanche.

Leviers d'action sur l'infrastructure routière

Diverses possibilités d'aménagements routiers ont été identifiées mais aucune, prise isolément, n'est susceptible de réduire significativement les phénomènes de congestion. Le seul aménagement routier qui permettrait de réduire notablement la congestion des samedis de pointe serait un aménagement complet de la section entre Moûtiers et Aime (contournement de Moûtiers compris) à 2x2 voies. Un investissement extrêmement lourd, inenvisageable à court ou moyen terme, et en totale incohérence avec les objectifs environnementaux.



Temps de parcours simulés entre Bourg-Saint-Maurice et Albertville pour un samedi de pointe, sens montant

Leviers d'action sur l'infrastructure ferroviaire

Pour le ferroviaire, trois aménagements ont été identifiés :

- L'aménagement du nœud de Montmélian, qui permettrait un gain de capacité significatif, est prévu au sein du programme des accès français au Lyon-Turin, mais n'est pas envisagé à court terme.
- Pour la voie unique, il apparaît qu'un doublement d'au moins deux sections continues, totalisant près de 40 km de voie nouvelle, permettrait un réel gain de capacité. Cet aménagement de très grande ampleur ne peut s'envisager qu'à long terme. A court terme, un meilleur cadencement est tout à fait possible avec les infrastructures existantes.
- Enfin pour permettre un nouveau développement des trains de nuit, l'accès aux voies de garage de Bourg-Saint-Maurice doit être amélioré en aménagement une nouvelle voie de manœuvre.

L'orientation retenue : mesures d'étalement et de report modal vers le ferroviaire

Face à ce constat, les orientations retenues par l'APTV sont les suivantes : une augmentation importante de la capacité routière n'apparaît plus opportune aujourd'hui, pour plusieurs raisons, au-delà du coût très élevé des investissements à réaliser.

- **Augmenter fortement le nombre de touristes rejoignant les stations de la Tarentaise en voiture particulière n'est pas souhaitable** au regard de l'urgence climatique, de la dégradation massive de la qualité de l'air, et donc des objectifs de transitions énergétique et écologique du territoire. En effet, les déplacements touristiques en voiture vers les stations génèrent environ 300 000 tonnes de CO₂ chaque année (soit l'équivalent des émissions annuelles moyennes d'une ville de 25 000 habitants).

- Même si les technologies des véhicules sont amenées à évoluer dans les prochaines années, il faut commencer par ne pas augmenter ce nombre de véhicules, qui outre les émissions de GES, posent d'autres problèmes (nuisances riverains, pollution atmosphérique locale, consommation d'espace pour le stationnement en station, etc.)
- Enfin, l'augmentation de la capacité de circulation en Tarentaise apporterait un flux plus important sur le réseau autoroutier en aval, sur des sections déjà très engorgées sur les week-ends de pointe. Il est ainsi possible que le temps gagné grâce à une fluidification en Tarentaise soit en partie, voire en totalité, perdu par une augmentation de la durée des congestions sur le réseau autoroutier aval.

Du côté de l'offre ferroviaire, la capacité le samedi reste de toute façon saturée. Il faut à minima stopper la dégradation de l'offre (substitution de train par des cars, augmentation des tarifs, manque de visibilité), et proposer le plus rapidement possible une offre largement requalifiée, avec une intermodalité facilitée, des pôles d'échanges multimodaux revalorisés, un accompagnement porte à porte compétitif en faveur d'un report modal massif de la voiture individuelle vers le train, pour les trajets touristiques comme quotidiens. Ainsi, en l'absence de possibilités d'action massive à court terme sur la capacité des infrastructures, la solution retenue passe par un mélange adéquat d'étalement de la demande et de report modal.

L'étude a ainsi établi que si l'on souhaite éviter de dégrader les conditions de circulation par rapport à la situation actuelle lors des samedis de pointe hivernale, il sera nécessaire de réaliser à l'horizon 2030 :

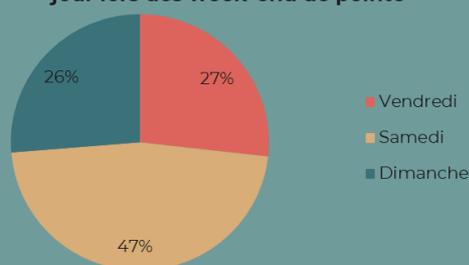
- **Un transfert de 4 points de % de demande du samedi vers le vendredi et le dimanche** (en privilégiant plutôt le dimanche, moins critique en termes de congestion);
- **Un transfert de 1 point de part de marché vers le ferroviaire** (via les trains de nuit par exemple, et des TGV supplémentaires le dimanche, la capacité ferroviaire en journée du samedi ne pouvant être augmentée).

Cela signifie concrètement :

- **Que l'équivalent de l'ensemble des nouvelles capacités créées doit être commercialisé hors samedi – samedi**, soit environ 23 000 lits, ce qui représente 14% de la capacité actuelle en lits « chauds ».
- Qu'il faut transporter 10 500 passagers supplémentaires par week-end en train (+16%), soit l'équivalent de deux A/R train de nuit le vendredi et le samedi, et plus encore le dimanche (2 trains de nuit + 2 TGV).

Les mesures de report vers le ferroviaire impliquent ainsi des investissements pour accueillir des trains de nuit, mais surtout des améliorations concernant les services et l'intermodalité pour rendre ce mode plus attractif.

Répartition des déplacements tous modes par jour lors des week-end de pointe



STRATEGIE MOBILITÉ ET OBJECTIFS RETENUS

Sur la base de ces orientations, les objectifs de la stratégie de mobilité pour la Tarentaise ont été déclinés selon trois familles d'enjeux de déplacements.

1. Accès aux stations de Tarentaise lors des week-ends de pointe hivernale

- Améliorer la sécurité de l'itinéraire routier d'accès et ne pas dégrader les conditions de circulation par rapport à la situation actuelle
- Encourager l'étalement des arrivées et départs et le report modal vers le ferroviaire, notamment via les trains de nuit. Sur cet enjeu en particulier, des objectifs chiffrés « minimaux », issus des analyses prospectives précédentes, ont été retenus. Ils correspondent au report nécessaire pour ne pas dégrader les conditions de circulation routière lors des samedis de pointe, avec une déclinaison intermédiaire :
 - à court terme : commercialiser minimum 16 000 lits (soit 10% de la capacité actuelle en lits « chauds » hors samedi-samedi et réaliser 6 000 déplacements supplémentaires par week-end de pointe via le ferroviaire ;
 - à moyen terme: commercialiser minimum 23 000 lits (soit 14% de la capacité actuelle en lits « chauds ») hors samedi-samedi et réaliser 10 000 déplacements supplémentaires par week-end de pointe via le ferroviaire.

2. Accessibilité tous modes de la Tarentaise, hiver comme été

- Augmenter la part modale du ferroviaire pour les accès aux stations, y- compris pour les courts séjours et l'été, via une amélioration de l'offre et des services ;
- Offrir une qualité de service porte à porte optimale sur l'ensemble des deux saisons, en s'appuyant sur les ascenseurs valléens et des solutions de transport bien connectées au ferroviaire : intermodalité, vente combinée des billets, transport des bagages.



3. Mobilité au quotidien pour les habitants de la vallée

- Développer fortement la part modale du ferroviaire pour les trajets entre pôles de Tarentaise et vers Albertville / Chambéry, par une offre TER plus soutenue et cadencée ;
- Proposer des lignes TC régulières ou à la demande cumulant les fonctions de rabattement sur les gares et de dessertes des principaux générateurs ;
- Renforcer la stratégie de covoiturage par des aires et arrêts bien identifiés et formalisés, bien équipés pour favoriser la multimodalité;
- Développer le recours aux modes actifs, dont le vélo en particulier, pour les déplacements de proximité, par des aménagements et des services adaptés aux cyclistes, grâce à la mise en œuvre du schéma directeur cyclable, approuvé fin 2023.



PLAN D' ACTIONS

Sur cette base, la stratégie mobilité a été déclinée sous forme de plan d'actions à court, moyen, long terme. Le tableau suivant résume cette déclinaison :

Actions à court terme (2025-2026), mise en œuvre opérationnelle déjà initiée

1. Accès aux stations les week-ends de pointe hivernale

- Concertation avec l'ensemble des acteurs du tourisme pour encourager **l'étalement des séjours**;
- **Demande de remise en place d'une offre de train de nuit**, en commençant par un aller-retour quotidien sur les trois nuits du week-end.
- Sur le volet routier, ce sont surtout des actions d'information et d'incitation au report horaire des départs depuis les stations qui sont envisagées.

2. Mobilité performante toutes saisons

- Mise en place d'une **information multimodale et centralisée** sur les offres de transport porte à porte jusqu'en station, avec de la vente de titres multimodaux (MaaS). Une action de référencement des données de mobilités sur le territoire est initiée fin 2023, et comprend la formation d'acteurs locaux à l'ouverture et à la mise à jour de ces données;
- Poursuite des **aménagements du PEM de Moûtiers et du PEM de Bourg Saint Maurice**;
- Réalisation du **transport par câble entre Bozel et Courchevel**, dont la cohérence dépendra de sa liaison à haut niveau de service avec le PEM de Moûtiers.

3. Mobilité locale, déplacements du quotidien

- Confortation **de l'offre covoiturage**, avec identification et formalisation des aires / parkings relais multimodaux, le développement du réseau de lignes de covoiturage spontané, la consolidation de la coordination avec les acteurs et la poursuite de l'animation de la démarche et des dispositifs d'incitation;
- Amélioration des **continuités cyclables et des services liés (information itinéraires, stationnements sécurisés...)**, grâce au schéma vélo;
- Renforcement et encouragement des **solutions de démobilité**, avec des actions de revitalisation de centres bourgs, de relocalisation de services et d'activités, de possibilités professionnelles ou de loisirs à distance (tiers-lieux, coworking, maisons France Service, soins itinérants...).



Actions à moyen terme (horizon SCoT 2030)

1. Accès aux stations les week-ends de pointe hivernale

- **Poursuivre et d'amplifier la dynamique** enclenchée à court terme **sur l'étalement de la demande** et le report modal vers le ferroviaire.
- Réaliser le saut-de-mouton de Montmélian et d'améliorer l'accès aux voies de garage de Bourg-Saint-Maurice pour **développer l'offre de trains de nuit et de diversifier les destinations proposées.**
- Réaliser, sur le volet routier, **le doublement du tunnel du Ponserand pour répondre à l'enjeu de sécurité** et quelques aménagements légers de la RN90 entre Moûtiers et Aime.

2. Mobilité performante toutes saisons

- Poursuivre **le référencement et la mise à jour des données** pour avoir, à moyen terme, **une information claire et exhaustive de l'ensemble de l'offre de mobilités du territoire, tous modes confondus**, ainsi que les services et la billettique (MaaS).
- Renforcer **l'offre ferroviaire** en dehors des week-ends de pointe : cadencement et amplitude horaire des TER, augmentations des dessertes directes jusqu'à Lyon, pérennisation d'une desserte quotidienne longue distance si possible.
- Structurer **l'offre gare-stations** : amélioration de l'offre autocars mais aussi mise en place de solutions de transport à la demande et de prise en charge des bagages entre gares et stations. De nouveaux ascenseurs valléens, routiers ou par câble, doivent aussi voir le jour, dont des liaisons eux départs d'Aime et de Bourg-Saint-Maurice.

3. Mobilité locale, déplacements du quotidien

- **L'amélioration de l'offre TER** doit aussi être envisagée hors saison et répondre au besoin des habitants, notamment en ce qui concerne les trajets domiciles - travail, mais aussi en cohérence avec les ambitions de relocalisation du tourisme.
- Elle doit être complétée par une **offre de transport collectif locale, autour d'une ligne structurante Bozel – Brides-les-bains – Moûtiers – Aigueblanche** en particulier, et de lignes de transport à la demande.





Actions à long terme (au-delà de 2030)

Le doublement de la voie ferrée sur deux tronçons continus (A.3) permettrait d'améliorer la qualité de l'offre ferroviaire et d'augmenter significativement l'offre y compris sur les week-ends de pointe. Toutefois, la proposition est controversée, notamment au vu du coût et de l'impact environnemental des travaux. Une excellente exploitation de l'existant permettrait d'atteindre une majeure partie des objectifs de report modal nécessaires à la transition des mobilités souhaitée en Tarentaise.

En perspective

Le changement de paradigme lié aux séjours permettrait aux séjours en décalés, longs séjours et courts séjours, de devenir la norme et non l'exception. La relocalisation du tourisme, en accord avec les objectifs sociétaux de la transition du tourisme, induirait le redéveloppement d'une offre de mobilités au service d'une clientèle de proximité et une réappropriation de son territoire par celle-ci.

L'accompagnement au changement de comportement devra être renforcé pour être systématiquement intégré dans toutes les actions mises en œuvre.

Enfin, les enjeux d'habitat permanent, pour permettre d'agir non pas sur l'offre mais sur la demande de mobilités, doivent toujours être considérés dans les stratégies de transition des mobilités, en permettant aux personnes de vivre plus près de leurs activités professionnelles et personnelles, et donc de moins se déplacer. Cela correspond à l'une des orientations du SCoT, concernant l'articulation entre urbanisation et déplacements, qui s'appuie sur la trame territoriale définie et les polarités de rang 1 et 2.

