



TARENTAISE
VANOISE



CIPRA
VIVRE DANS
LES ALPES

Avec le soutien de :



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité
anct
agence nationale
de la cohésion
des territoires
Commissariat de massif des Alpes

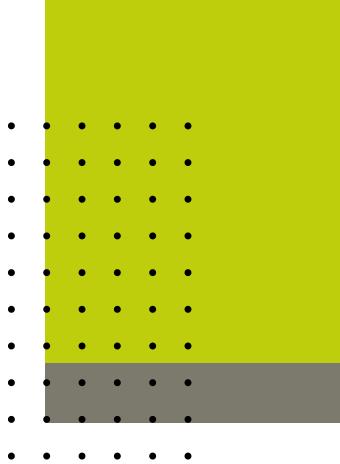


RENCONTRES ALPINES DES MOBILITES LOCALES

Septembre 2024

Actes

TABLE DES MATIÈRES



03. Les Rencontres alpines des Mobilités locales

05. Les structures organisatrices

06. Avant-propos

07. La Pré-rencontre

08. La Fresque des Mobilités

09. La gouvernance des mobilités par le Cerema

10. Le Village des solutions

11. Retours d'expériences

13. La conférence d'Aurélien Bigo : quelles transitions pour nos mobilités ?

15. Le cas d'étude de la Tarentaise par Vincent Koulinski de E.T.R.M.

16. Le mot de la fin



MOBILITÉS, MONTAGNE ET SAISONNALITÉ LES ENJEUX

- L'éloignement géographique des services, s'accompagnant de la dégradation de l'offre des transports publics routiers et ferrés, et de l'abandon des petites lignes qui désenclavaient des territoires alpins, entraînent une dépendance particulière à la voiture et une fracture sociale grave pour les personnes non véhiculées.
- La saisonnalité crée un fort déséquilibre entre des conditions de mobilités qui se dégradent d'années en années en pointes hivernales, et un système de mobilités qui ne répond pas non plus à la demande de déplacement des habitants en intersaison et le week-end.
- Calibré pour le transport touristique, auquel il peine même à répondre désormais, le système écarte donc complètement les alternatives à l'autosolisme pour le tourisme endogène et ne permet pas les déplacements bas carbone et accessible à tous les ménages, y compris les plus précaires.
- Cet autosolisme quasi systématique est le premier poste d'émissions carbone en France et dans nos territoires. En montagne, 60% des émissions de CO₂ dépendent des transports, dont les deux tiers relèvent des déplacements des locaux. Il aggrave également la pollution de l'air, les nuisances sonores et visuelles, la pression sur les ressources et les impacts sur la biodiversité.
- Enfin, cet usage provoque également la congestion des axes routiers, saturés en week-end de pointe hivernale et sujets à des aléas qui les rendent régulièrement impraticables pour cause de travaux, d'éboulements sur les voies, de conditions climatiques bloquantes, dégradant l'expérience client et soumettant la population à des risques toujours plus élevés.

Un rendez-vous alpin

Dans la continuité des Rencontres Services & Territoires sur le thème “Développer les mobilités de proximité en territoire de montagne” organisées par l’association ADRETS en novembre 2023, et sous l’impulsion du commissariat de massif des Alpes, CIPRA France et le Pays de Tarentaise Vanoise ont souhaité organiser les Rencontres alpines des Mobilités locales, sur le territoire de la Tarentaise.

L’objectif ? Un évènement dédié aux mobilités par et pour les territoires de montagne, loin du greenwashing et du technosolutionnisme, pour collectivement faire monter en compétence les élus, les agents et tous les acteurs de la montagne sur la transition des mobilités.

- Comment agir, dans le champ de compétences des collectivités locales, pour rendre concrète la transition des mobilités ?
- Comment coopérer et mettre en place des partenariats multi-acteurs et multi-échelles pour agir maintenant ?
- Quelles sont les solutions locales et concrètes à court terme, dont la mise en œuvre est accessible aux collectivités locales de montagne ?

Merci à tous les participants pour votre présence !



Les structures organisatrices

CIPRA France

La Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) est une organisation à but non lucratif, non gouvernementale et indépendante qui œuvre depuis 1952 pour la protection et le développement durable des Alpes. La Délégation française de la CIPRA basée à Grenoble, CIPRA France, agit dans une logique de partenariat avec les acteurs de toutes les régions alpines françaises et dans une logique de coopération transfrontalière avec les autres CIPRAs. CIPRA porte les messages des territoires alpins français dans les instances euro-alpines (Convention Alpine, Stratégie de l'Union européenne pour la région alpine), soutient les projets de coopération transnationale à l'échelle des Alpes, et diffuse de l'information sur les actualités euro-alpines.

www.cipra.org/fr/manifestations/rencontres-alpines-des-mobilites-locales?

L'Assemblée de Pays Tarentaise-Vanoise

Créé en 2005, l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise (APTV) est un **syndicat mixte** regroupant les 5 communautés de communes de Tarentaise et le Département de la Savoie. L'APTV, **outil de réflexion et de programmation**, permet de répondre à plusieurs objectifs : définir et faire vivre ensemble un projet de territoire qui donne une vision à 10 – 15 ans de la Tarentaise, se doter d'un outil pour organiser des réflexions et projets à l'échelle du territoire, se structurer pour mobiliser des financements inscrits dans un cadre territorial et contractuel, rationaliser la démarche de territoire en regroupant les moyens existants.

www.tarentaise-vanoise.fr/domaine-mobilites-transports-et-deplacements/

Les financeurs



LE MOT D'INTRODUCTION

Fabrice Pannekoucke, président de la région Auvergne-Rhône-Alpes

"Une grande séquence alpine s'ouvre aujourd'hui sur nos territoires. Nous sommes dans un moment qui doit être fondateur parce que nous sommes dans un **virage des transitions**.

Concernant le sujet qui nous rassemble aujourd'hui, nous sommes passés de la question des déplacements à la question des mobilités **sur un territoire et vers un territoire**. Nous travaillons pour les habitants et les visiteurs de nos territoires : **l'usager doit être au cœur de nos réflexions**.

L'Assemblée de Pays Tarentaise-Vanoise est entrée dans le dispositif Avenir Montagnes justement pour faire naître des solutions, au sein d'une réflexion globale sur la mobilité. **Il ne faut pas avoir la frustration de ce que l'on n'a pas encore réussi à faire, mais plutôt l'ambition de ce que l'on va être capable de faire demain.**

Cette première rencontre est importante pour sédimentier nos connaissances, s'alimenter de ce qui se fait autour de nous et discuter. **Comment s'inspirer des erreurs des uns et des succès des autres ?**



Lucien Spigarelli, Vice-président Mobilités de l'APTV

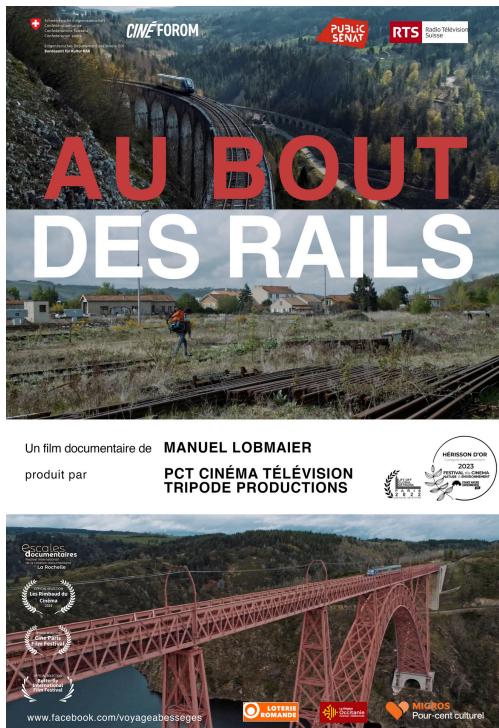


"La mobilité va au-delà des moyens de transports et de déplacements. **La Mobilité est un droit, un lien social impérieux, un accès à la culture, un accès aux soins ...**

Il faut imaginer un nouveau projet de territoire à la fois responsable et audacieux. Chaque action menée complète un ensemble. Le puzzle se dessine avec le co-voiturage, les mobilités actives, les transports en commun. **Mais une partie des transitions réside aussi dans le fait de retrouver des systèmes que nous connaissons déjà** : l'offre ferroviaire de Tarentaise, notamment en 1992, comptait plus de 120 trains chaque week-end d'hiver (aujourd'hui péniblement une cinquantaine), des liaisons directes, notamment de nuit, depuis toutes les régions de France [et de pays limitrophes]. C'est techniquement possible sur cette ligne à voie unique. Pouvoir augmenter l'offre ferroviaire avec le seul postulat de doublement de voie est une imposture.

Nous œuvrons pour toutes ces pièces du puzzle grâce à l'engagement des membres de la Commission Mobilités de l'APTV. Cette commission à la gouvernance nouvelle, pluridisciplinaire, c'est là que réside l'innovation : elle est ouverte à toutes les bonnes volontés, il n'est pas nécessaire d'être élu communautaire pour y participer."

LA PRÉ-RENCONTRE



Les Rencontres Mobilités se sont ouvertes sur une soirée de projection du film **AU BOUT DES RAILS** de Manuel Lobmaier.

Le réalisateur Suisse apprend que la voie ferrée qu'il empruntait avec ses parents pour se rendre dans les Cévennes a été abandonnée. Il décide de refaire le voyage, comme avant, en train ou à pied. En chemin, il enquête sur les raisons pour lesquelles autant de lignes de trains sont abandonnées, dans ce grand pays voisin, alors qu'en Suisse les trains ainsi que les lignes sont de plus en plus nombreux.

Son voyage, qui se transforme en parcours du combattant, lui permet de découvrir les dessous du démantèlement ferroviaire français, une politique à contre-courant des ambitions écologiques actuelles.

*Le film est disponible en VOD sur
www.cinemutins.com/au-bout-des-rails*

Didier Chomaz de l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL), et Vincent Koulinski, ingénieur hydrologue et conférencier sur le changement climatique en montagne, ont apporté leur éclairage suite au film. En moyenne, la France investi 51€ par an et par habitant dans son infrastructure ferroviaire, contre 92€ pour l'Italie, 115 € pour l'Allemagne et 477€ pour la Suisse (Source: Association allemande « Allianz pro Schiene », 2023). Pourtant, la fréquentation des trains français est en hausse depuis plusieurs années, avec un gain de 6% de passagers sur l'ensemble du service entre 2023 et 2024, dont +7% pour les seuls TER. En Tarentaise, la part modale du train pour les déplacements touristique n'excède jamais les 11%, et comptabilise moins de 0,5% des trajets domicile-travail : un service sous-exploité avec une fréquentation des TER bien inférieure au taux de remplissage moyen de la Région (moins de 20% en Tarentaise contre 75 à 80% en AURA), et la disparition du service nocturne en 2016, qui permettait de doubler le nombre de visiteurs arrivant en train sur le territoire.

Débat autour du film « Au bout des Rails »



Rame TER 2N en gare de Moutiers - Photo: Didier Chomaz



37 av. de Genève, F-74000 ANNECY
www.ardsl.org

1
09/09/2024 - Bourg Saint Maurice -

LA FRESQUE DES MOBILITÉS

POW 
PROTECTOURWINTERS.FR



Protect Our Winters

POW France a été créée en 2015 par un groupe motivé de la communauté outdoor française, 8 ans après la création de Protect Our Winters aux Etats-Unis. L'association rassemble les pratiquants et pratiquantes de sports de pleine nature qui se servent de leur passion commune pour agir en faveur d'une société juste et bas carbone. POW s'engage autour de deux causes principales :

- Faire peser la voix de la communauté outdoor en faveur du climat ;
- Soutenir et encourager un changement vers une mobilité 100% bas carbone et juste.

La Fresque des Mobilités

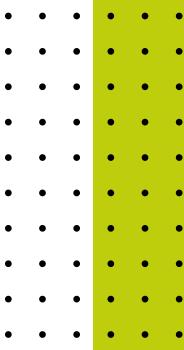
La Fresque de la Mobilité est un atelier participatif destiné à explorer les enjeux des transports et des mobilités, dans un contexte global et sur un territoire choisi.

- La 1ère partie apporte les connaissances fondamentales du sujet, à travers un panorama des mobilités : place du vélo, budget mobilité annuel des foyers français, coût environnemental de la fabrication d'une batterie etc., autant d'informations nécessaires à une appréhension pertinente du paysage des transports en France.
- Dans un 2nd temps, les participants explorent les leviers et solutions qui permettent de décarboner nos déplacements, à l'échelle individuelle, celle de l'entreprise ou celle des collectivités. C'est l'occasion de faire le point sur toutes les alternatives qui permettent de réduire l'empreinte carbone à travers les usages, les aménagements, la technologie, la sobriété, l'offre et la demande de mobilité, le changement d'approche.

Pourquoi un temps entre pairs ?

Cette séquence de la journée était réservée aux représentants élus afin d'échanger entre pairs sur leurs postures et sur les responsabilités liées à leurs rôles, en lien avec les mobilités, tout en montant en compétence collectivement.

protectourwinters.fr



LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS

Rencontres Alpines des Mobilités Locales

Bourg-Saint-Maurice
10 septembre 2024

www.cerema.fr / www.francemobilites.fr

LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS

David Dubois, Directeur de projets politiques et services de mobilité au Cerema Centre-Est | France Mobilités

Repères sur les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Avec la Loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019), la Région Auvergne-Rhône-Alpes devient AOM locale pour la quasi totalité des communautés de communes de sa région et AOM “Cheffe de file” pour tout son territoire. C'est l'acteur public compétent pour organiser les services de transports publics sur l'ensemble de son territoire, ainsi que les services de mobilités actives / partagées / solidaires, le conseil en mobilité, et la logistique de transport de marchandises. Elle doit également intervenir dans la planification et l'animation des mobilités.

Des outils pour une gouvernance partagée des mobilités

La LOM divise le territoire en **bassins de mobilités**. Ceux-ci peuvent rassembler une ou plusieurs communautés de communes ou d'agglomérations. L'AOM doit y créer, en co-construction avec les acteurs locaux, un **comité des partenaires** dédié, composé des représentants institutionnels, socio-professionnels et associatifs du système de mobilité local et régional. Enfin, un **Contrat Opérationnel des Mobilités**, faisant office de feuille de route, lie l'AOM régionale à chaque bassin de mobilités.

Même si un EPCI ou une commune n'a pas la compétence mobilités, il peut agir grâce à ses compétences voirie, stationnement et circulation, occupation du domaine public, communication et animation. De plus, la Région AOM peut redéléguer tout ou partie des blocs de la compétence mobilités.

Accompagner les projets locaux de mobilité : la cellule régionale France Mobilités

La cellule régionale France Mobilités rassemble la Région AURA, sa préfecture, l'ANCT, le CEREMA, l'ADEME et la Banque des territoires, pour aider les collectivités grâce à des appuis ponctuels en ingénierie et des appels à projets. Elle organise également des évènements et des formations, et anime le réseau des acteurs de la mobilité en Région.

LE VILLAGE DES SOLUTIONS

Pourquoi un village des solutions ?

La plupart des collectivités locales de la Région n'ont pas pris la compétence Mobilités. Pourtant, il est aujourd'hui possible d'œuvrer efficacement et rapidement à la transition des mobilités sur son territoire. Il faut pour cela s'appuyer sur l'échelle la plus pertinente possible, car les mobilités dépassent par définition les limites administratives communales et intercommunales. Le bassin de mobilité est un échelon à exploiter, en coopération avec les bassins limitrophes, comme l'a prouvé la stratégie de covoiturage courte distance déployée à l'échelle du département savoyard par exemple.

Les exposants du village :

- Les accompagnements et subventions par l'**APTV** et son programme **LEADER**, l'**ANCT**, le **Cerema** et **CIPRA France** ;
- La stratégie de covoiturage **BlaBlaCar Daily** en Savoie avec l'**Agence écomobilité Savoie Mont Blanc** ;
- Le **Woodybus**, transport scolaire écomobile de Bourg-Saint-Maurice ;
- Le référencement des données de mobilités avec le **Point d'Accès National aux données de transport**, **Datactivist** et **Innopubblica** ;
- L'autopartage avec **Citiz** ;
- La logistique du dernier kilomètre avec **Tout en biclou** ;
- Le covoiturage spontané avec **Ecov** et **Halt-ô-stop** ;
- Les véhicules intermédiaires avec **Avatar Mobilité** et **Eon Motors**.

Retrouvez la description de toutes ces initiatives et projets dans le livret dédié [ici](#) et sur le site web de l'événement.



LES RETOURS D'EXPÉRIENCES



Référencement des données de mobilités

Jordann Granal, Technicien Transport en Commun, Communauté de communes du Grand Briançonnais

L'un des premiers leviers de la transition des mobilités est l'information voyageur. Grâce au référencement des données de transport en commun, tous les usagers peuvent accéder à une information claire et exhaustive de l'offre de mobilité sur un territoire. C'est le projet du PAN, le Point d'Accès National, ou transport.data.gouv. Depuis la LOM et la Loi pour une République Numérique, toute structure organisant des transports se doit d'en référencer les données (horaires, arrêts géolocalisés et lignes, au format appelé GTFS) sur cette base de données nationale en opendata. Ainsi, tous les outils de recherche d'itinéraire et les MaaS, tels que Google Maps, TicTacTrip ou encore Go Savoie Mont Blanc, peuvent faire apparaître vos lignes de transports en commun (qu'ils soient routiers, ferrés ou par câble !) dans leurs applications ! Aujourd'hui, à la CC du Grand Briançonnais, tout le réseau apparaît sur Google Maps.

ccbrianconnais.fr/mobilite



L'exemple de Bourg Saint Maurice - Les Arcs

Guillaume Desrues, Maire de Bourg Saint Maurice - Les Arcs, et Laurent Chelle, Adjoint au maire et membre de la Commission Mobilités de l'APTV

En proposant un réseau de navettes gratuit et cadencé toute l'année, Bourg Saint Maurice - Les Arcs offre à la fois à ses habitants et à ses visiteurs, un moyen de se déplacer pratique et durable. Guillaume Desrues considère que **"pour changer les habitudes, il fallait un choc d'offre"**. Les tarifs, les fréquences ainsi que le maillage et la qualité du service ont ainsi été repensés pour répondre aux besoins de la population locale et des touristes. C'est dans ce même objectif d'attractivité mais aussi de sensibilisation que la commune a adopté le Woodybus pour le transport scolaire.

Quant au funiculaire qui permet une ascension jusqu'aux Arcs, station d'envergure internationale, un compromis a été trouvé. L'exploitation du funiculaire est à la charge du domaine skiable l'hiver et le prix est inclus dans le forfait ski, tandis que l'été - la gestion revient à la commune qui le rend gratuit. Dans tous les cas, il est gratuit sur présentation d'un billet de train !

www.bourgsaintmaurice.fr/transport/bourg-saint-maurice

LES RETOURS D'EXPÉRIENCES

Le rôle d'élue face aux paradoxes de la transition des mobilités en territoire touristique

Marie Martinod, élue à Aime la Plagne et membre de la Commission Mobilité de l'APTV

“**Être élue, c'est porter des projets et amener une autre vision**”, sans pour autant adopter la posture du sachant et il est essentiel, d'après Marie Martinod, de s'accompagner de techniciens et d'avoir des personnes ressources avec qui travailler et échanger.

Le principal frein à son travail au quotidien ? La **participation citoyenne**. Obtenir des retours de la population s'avère difficile malgré la mise en place d'outils de concertation, et l'élue témoigne des difficultés à accéder aux publics “non sensibilisés”. Face à ce constat, plusieurs propositions émanent du public : celles de l'expérimentation sans cesse renouvelée de nouveaux dispositifs et celle de rassembler par l'événementiel et par la fête à travers des pratiques durables et alternatives.

aime-la-plagne.fr



Sun Trip : la naissance du concept de vélo solaire

Florian Bailly, fondateur du Sun Trip

Sur son vélo à assistance électrique et doté de panneaux solaires portatifs, The Sun Trip voyage, et incite à voyager, de manière décarbonée et autonome à travers les routes de la Soie, sur un Paris-Dakar ou encore à la découverte de la région Auvergne-Rhône-Alpes. L'objectif est de réinterroger la vitesse et de montrer qu'il est possible d'**avoir un impact positif avec peu de moyens techniques**.

La taille des panneaux solaires étant adaptable à l'usage nécessaire, il est envisageable de voir ce procédé s'inscrire dans des trajets quotidiens, ou d'imaginer les panneaux solaires sur un abri-vélo pour une recharge “propre”.

thesuntrip.com



Quels nouveaux imaginaires pour la mobilité en montagne ?

Une conclusion par Estelle Chatellier, cheffe de projets à Mountain Riders

Mountain Riders porte un accompagnement à la transition pour les territoires de montagne à travers la démarche Flocon Vert : une démarche labellisante qui comprend 20 critères dont la mobilité. Un premier pas pour aller de l'avant, l'idée étant pour eux de faire essaimer les bonnes pratiques émanant de tous les territoires accompagnés.

Mountain Riders porte également un projet en commun avec CIPRA, Mountain Wilderness, la Convention des Entreprises pour le Climat - Alpes et Montagne TV - Mountain Change Makers, autour des nouveaux imaginaires. Au-delà de la technique, pour aller plus loin et toucher davantage de monde, il faut changer notre rapport au monde, de manière commune dans l'ensemble de la société, pour imaginer une nouvelle vision du monde, où la vitesse n'est plus le maître mot pour une transition non seulement écologique mais aussi sociale.

mountain-riders.org



QUELLES TRANSITIONS POUR NOS MOBILITÉS ?

Aurélien Bigo, ingénieur - chercheur sur la transition des mobilités
Chaire énergie et prospérité | Université Paris Nanterre

L'évolution des émissions liées à la mobilité en France

Le transport représente actuellement 30% des émissions de carbone à l'échelle française dont ⅔ sont liés au transport de voyageurs. Depuis les années 1900, le nombre de trajets quotidiens (3 à 4) et le temps journalier passé dans les transports (environ 1h) sont restés stables en France. L'évolution de nos comportements réside dans **l'augmentation de la distance parcourue, qui s'est vue multipliée par 10 voire par 12 sur les dernières décennies.**

Les avancées technologiques n'ont pas créé un gain de temps dans nos vies quotidiennes, mais bien une opportunité à voyager toujours plus loin ... Dans un système toujours plus dépendant de l'usage de la voiture, car du fait de l'allongement des distances, les lieux de résidence / de travail / de loisirs / de soins / etc. se sont eux aussi éloignés davantage ; une forte **fracture sociale** s'est ainsi créée, et les **impacts environnementaux et les problèmes de santé publique** que nous connaissons aujourd'hui sont apparus.

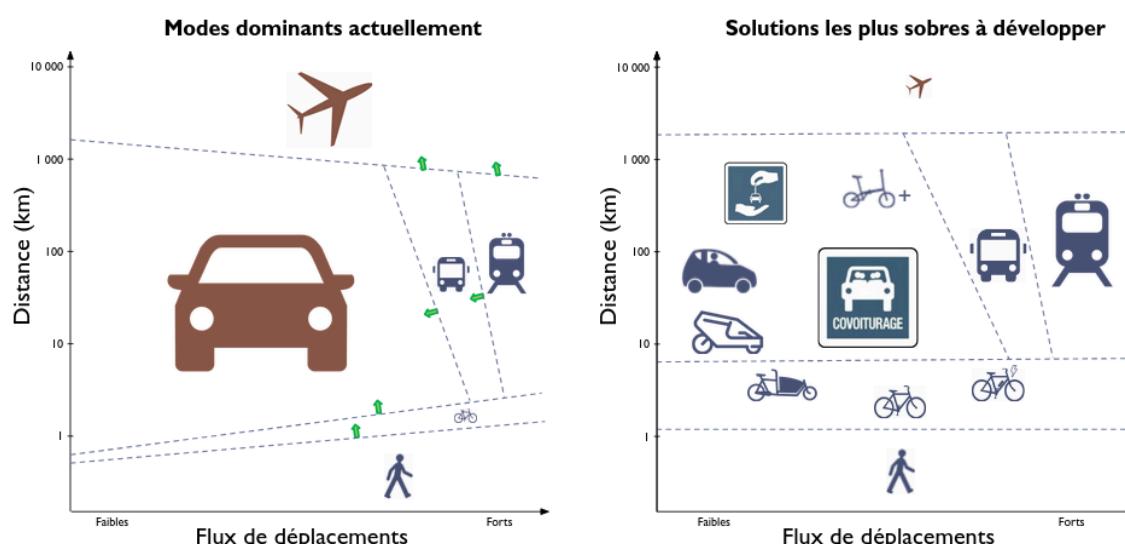
L'omniprésence de la voiture a entraîné son usage dans un cadre désormais décorrélé des distances, notamment à cause de la facilité ressentie de son usage. En effet, au-delà de 1 km, 50% des trajets réalisés se font actuellement en voiture individuelle en France. Face à ce constat, il est nécessaire de travailler sur les **leviers d'action à court terme**.



Les 5 leviers de décarbonation de la mobilité

Selon la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France (SNBC)

1. Modérer la demande de transport, notamment en retrouvant des aménagements et des modes de vie de proximité ou en voyageant moins loin et / ou moins souvent,
2. Permettre le report modal (changer de mode de transport) et la multimodalité,
3. Améliorer le remplissage moyen des véhicules,
4. Baisser la consommation énergétique des véhicules, en réduisant leur poids
5. Travailler à la décarbonation de l'énergie



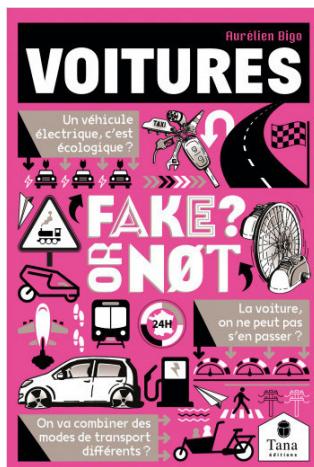
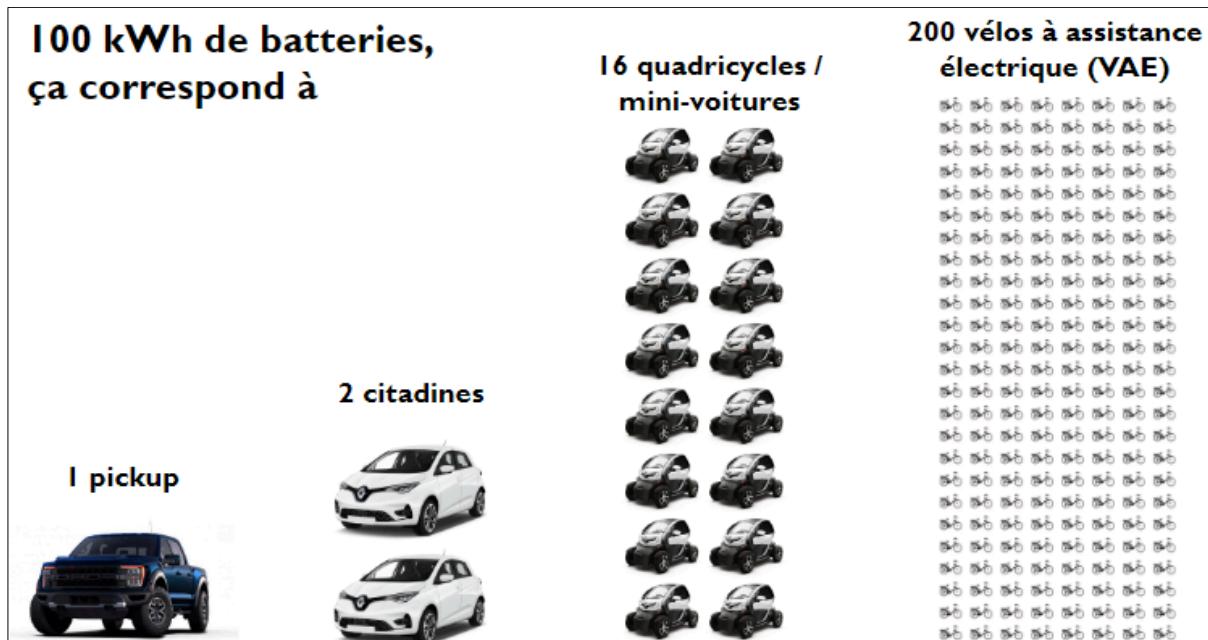
Des leviers technologiques ... mais surtout de la sobriété !

Aurélien Bigo souligne qu'il est nécessaire de combiner les leviers technologiques et de sobriété au sein des différentes politiques publiques à la fois de contrainte et d'incitation. C'est à dire d'utiliser des modes de transports moins émetteurs, ou du moins plus adaptés à l'utilisation souhaitée, mais aussi de réduire ses déplacements.

La priorité aujourd'hui est de donner plus de place aux mobilités alternatives à l'autosolisme : "La voiture est vue comme le couteau suisse de la mobilité, mais elle est à substituer quand il existe un mode de transport plus pertinent".

En effet il existe un spectre de véhicules intermédiaires, du vélo mécanique à la voiture individuelle légère, qui répondent à différents niveaux de sobriété, de consommation de ressources, de confort et de vitesse.

En optant pour des véhicules plus sobres, plus calibrés et adaptés aux besoins de chacun, la transition est facilitée et accessible énergétiquement, technique et financièrement.



La thèse d'Aurélien Bigo, vulgarisée en un ouvrage très pratique et pédagogique, est publiée aux éditions Tana sous le titre "**Voitures, Fake or not ?**" (2022).

Vous pouvez également consulter tous ses travaux de recherche sur la [page de l'institut Louis Bachelier](#).

Retrouvez enfin le podcast de la conférence sur [Youtube](#) et [Spotify](#).

... ET EN TARENTAISE ?

Vincent Koulinski, conférencier sur le changement climatique à Eaux Torrents et Rivières de Montagne (E.T.R.M.)

Avec une part de 60 à 70% d'émissions dues aux mobilités dans son bilan carbone, le séjour en station de montagne doit se pencher sur le déplacement de ses clients s'il veut opérer sa transition. En Tarentaise, moins de 10% de la clientèle -celle qui vient en avion- représente plus de 40% des émissions carbone imputées aux mobilités sur notre territoire.

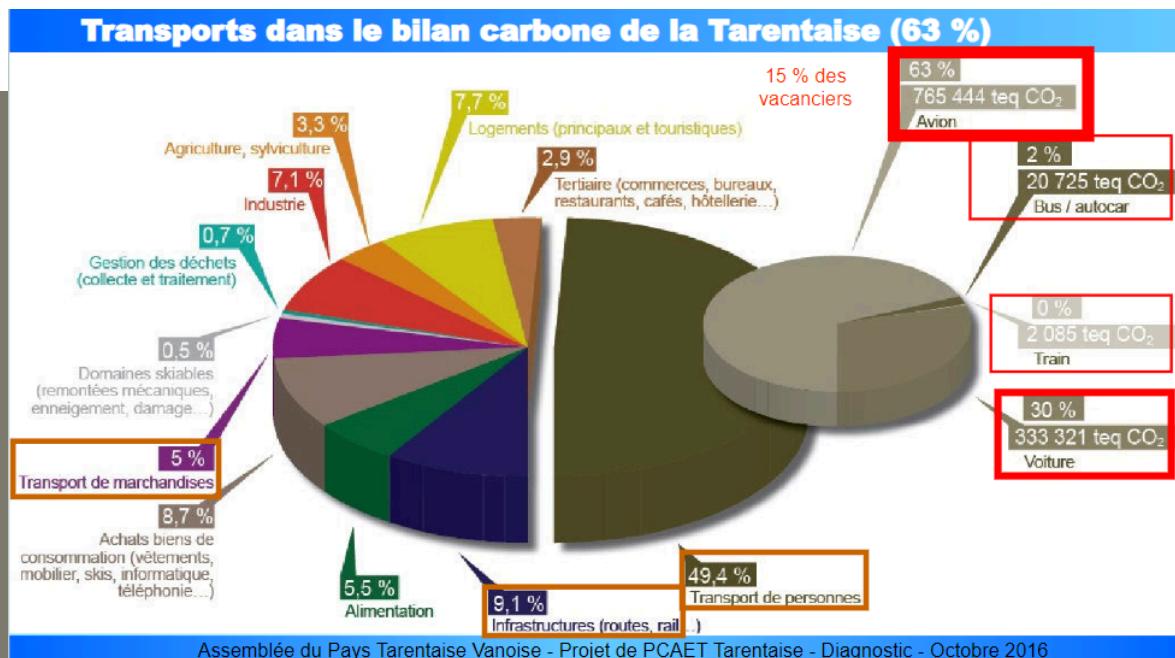
La conférence de Vincent Koulinski nous expose comment le fait de cibler une clientèle à portée de train, pour remplacer les visiteurs aériens, pourrait permettre de réduire de près de 40% le bilan carbone global de nos stations. Il explique également qu'il est possible d'opérer ce changement sans manque à gagner, avec une clientèle nord européenne en demande de standing aussi élevé que la clientèle outre atlantique actuelle : le savoir-faire luxueux du territoire pourrait être tout aussi prisé par ces visiteurs. Il rappelle enfin qu'une économie du ski est ainsi possible dans un monde décarboné, car les solutions techniques existent toutes, et la plupart des infrastructures également. L'avènement d'un transport bas carbone massif depuis les lieux de résidence de toute la clientèle souhaitée, vers l'ensemble des stations de montagne des Alpes, est à portée de main, et relève bien davantage de choix culturels et politiques des acteurs du tourisme, que de freins physiques et géographiques.



Trains de nuit de la Deutsche Bahn, 2020



Aménagement intérieur d'un TGV haut de gamme (2021) adapté à la demande d'une partie de la clientèle en Tarentaise





LE MOT DE LA FIN

Cette édition 2024 des Rencontres alpines des Mobilités locales aura permis de mettre en exergue plusieurs pistes concrètes pour poursuivre ou amorcer la transition des mobilités dans nos territoires de montagne.

Les défis de la transition des mobilités vont au-delà de la lutte contre le changement climatique. En redonnant la place qui leur est due aux différents modes de déplacement, et non plus exclusivement à la voiture, les espaces collectifs sont plus apaisés, plus inclusifs, car chaque habitant ou visiteur, notamment les plus vulnérables, peuvent alors se les réapproprier (enfants libres de circuler en toute sécurité dans l'espace public par exemple). L'espace libéré par un paysage moins marqué par l'usage de la voiture permet de développer de nouvelles activités. Les solutions répondent alors aussi aux autres enjeux des mobilités que sont la pollution de l'air, la pollution sonore, la sédentarité... Enfin, l'ensemble de la réponse protège aussi davantage les ressources et la biodiversité.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) invite à une coordination des acteurs tout en leur laissant une large flexibilité dans la mise en œuvre des politiques mobilités. De plus, l'échelle pertinente de réflexion et de gestion des mobilités est toujours difficile à trouver. En effet, les enjeux des flux et déplacements dépassent par définition les limites administratives de nos gouvernances. Ainsi, les situations peuvent être tout à fait diverses, d'un territoire à l'autre, ne facilitant pas le parcours des usagers. Pour autant, de nombreux accompagnements sont proposés par l'Etat, les collectivités locales, les associations, les entreprises, pour proposer des solutions adaptées, comme le projet du PAN, pour une information claire et exhaustive de l'offre de mobilités sur l'ensemble du territoire. Il s'agit donc d'exploiter au mieux les solutions locales, de les mutualiser autant que possible, en sachant dépasser ses frontières administratives.

Face à la diversité de solutions existantes, plusieurs freins au changement individuel persistent: culturels, financiers. Les mobilités ont cet avantage de répondre à plusieurs défis en même temps, en proposant un nouvel écosystème qui est plus juste pour l'ensemble de la société, et moins impactant pour le reste du vivant. En mutualisant, on préserve l'espace, les ressources, on atténue les nuisances et donne une solution de déplacement à moindre coût.

- L'autopartage et le covoiturage, régulier ou spontané, sont les leviers du passage d'une économie de propriété à une économie d'usage.
- Les véhicules intermédiaires, entre la voiture et le vélo, permettent un même usage pour ces trajets courts qui représentent la majeur partie de nos mobilités : 26 mn de trajet en moyenne par jour, à moins de 80km/heure. Choisir des véhicules plus sobres, correspondant véritablement à nos besoins, facilite la transition, là où il n'est pas nécessaire d'utiliser une voiture pesant plus d'une tonne, pouvant atteindre 140km/h, et avoir une autonomie de milliers de km, pour transporter en moyenne 1,2 personne par trajet.
- Pour espérer changer les habitudes ancrées, il est aussi nécessaire de rompre avec l'existant. En créant un "choc de l'offre", aussi bien par la tarification, un cadencement accru ou un maillage territorial plus large, les usagers et usagères sont encouragé-e-s à tester, voire adopter, d'autres pratiques.
- Enfin, les alternatives au voyage à travers le "slow travel" fleurissent et donnent des idées pour "voyager autrement" au travers d'itinérances bas carbone. Un autre rapport au temps et à l'aventure fait naître de nouvelles expériences touristiques, plus sobres mais pas moins enviables.

En adoptant une nouvelle vision du voyage, en repensant l'objet voiture et sa propriété, en valorisant le partage des trajets, en réinventant la gouvernance pour qu'elle réponde vraiment aux besoins de territoires peu dense, fortement marqués par la saisonnalité, on sort des sentiers battus. Nous avons collectivement ouvert la porte à d'autres paradigmes et à des projets inspirants pour illustrer ce que pourraient être les mobilités non pas du futur mais des prochaines années, car les solutions techniques existent déjà largement. C'est l'innovation culturelle qui fera bondir la transition des mobilités de nos territoires.

"Le monde décarboné, c'est culturel, place aux imaginaires !"

Alain Boulogne - Vice-président de CIPRA France



L'ensemble des échanges à écouter et ré-écouter en podcast sur [Youtube](#) et [Spotify](#).

Retrouvez toutes les ressources de l'évènement sur nos pages dédiées à l'événement :

www.cipra.org/fr/manifestations/rencontres-alpines-des-mobilites-locales
www.tarentaise-vanoise.fr/domaine-mobilites-transports-et-deplacements/



Retrouvez tous les articles et reportages autour de l'évènement
dans la rubrique **On parle de nous !**







TARENTAISE
■ VANOISE

Avec le soutien de :



CIPRA
VIVRE DANS
LES ALPES