

Accompagnement de la communauté de communes de l'Oisans pour définir son schéma stratégique des mobilités internes et externes dans le cadre du SCoT Oisans

DIAGNOSTIC ET ENJEUX DE MOBILITE



*Sarah Moraillon
Alexandre Brunco
Antoine Soullignac*

➤ Vue d'ensemble de la mission

Phase 1

Diagnostic des infrastructures et services de mobilité

1. Prise de connaissance et mise à jour du diagnostic des services de mobilité
2. Analyse des infrastructures existantes
3. Analyse des conditions d'exploitation des liaisons câblées
4. Distribution des compétences en matière de mobilité

Phase 2

Identification et priorisation des enjeux de mobilité

1. Identification de la demande de mobilité prospective
2. Analyse des besoins des communes membres
3. Priorisation des enjeux de mobilité → *Atelier de priorisation des enjeux et d'identification des projets*

Phase 3

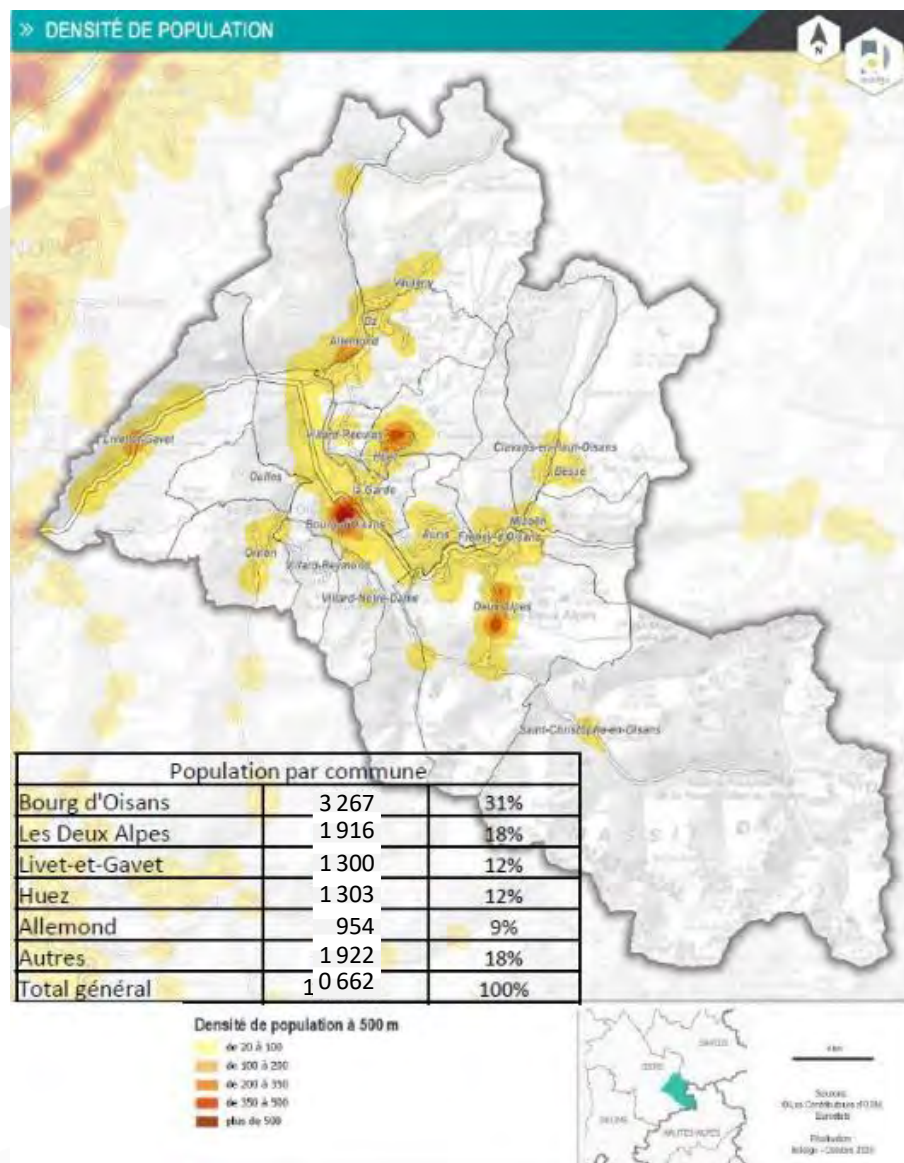
Élaboration d'un schéma stratégique des mobilités

1. Élaboration de 3 scénarios
2. Évaluation des scénarios
3. Approfondissement du scénario choisi :
 - Schéma stratégique (SCoT)
 - Programme d'actions

1. Un territoire singulier
2. Les services de mobilité existants au sein et depuis/vers la CC Oisans
3. Les infrastructures existantes au sein et depuis/vers la CC Oisans
4. Gouvernance des transports et de la mobilité
5. Synthèse et enjeux de mobilité du territoire pour le futur SCOT

➤ L'Oisans : un territoire de montagne singulier

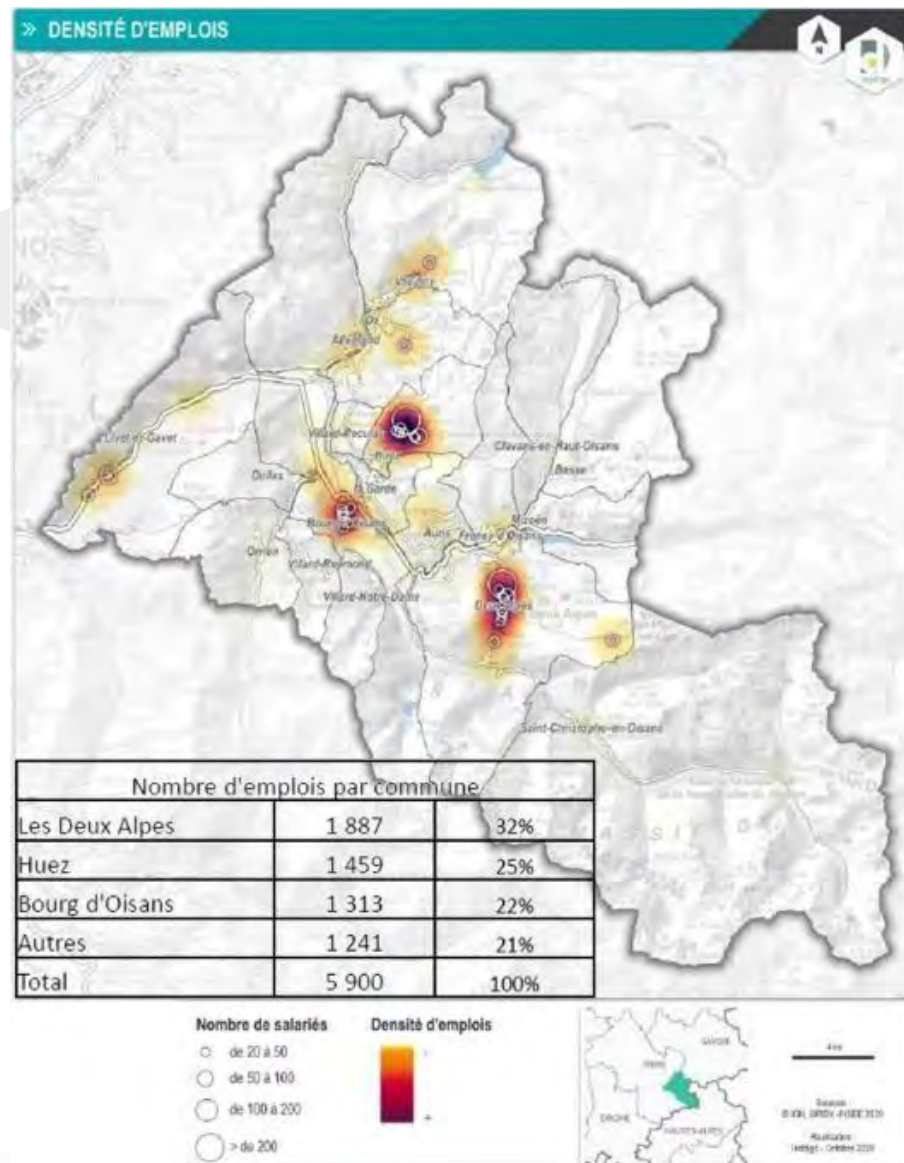
- 19 communes
- 834 km²
- 10 662 habitants (2018) :
 - Ville centre : Le Bourg d'Oisans : 3.267 hab.
 - Les Deux Alpes, Livet-et-Gavet, Huez, Allemond : de l'ordre de 1.000 à 2.000 hab.
 - 14 autres villages à moins de 350 hab.
- Territoire très peu dense : moins de 20 hab/km²
- Population constante depuis une vingtaine d'années
- Une population à l'année qui est donc relativement faible...
- ...mais qui bondit en périodes touristiques



Population INSEE 2018 (Source carte : Diagnostic mobilité Inddigo 2020)

L'Oisans : un territoire de montagne singulier

- Un territoire fortement orienté vers le tourisme
- 2 stations de montagne internationales :
 - L'Alpe d'Huez
 - Les Deux Alpes*et plusieurs villages stations complémentaires*
- Une commune centre : Le Bourg d'Oisans
 - constitue le 3^{ème} pôle d'emploi
 - concentre la plupart des équipements et services publics (collège, etc.)
- Des industries et commerces dans les vallées les plus basses et dans la plaine
- Des centrales hydroélectriques et d'importants ouvrages (et lacs) dans les vallées en amont

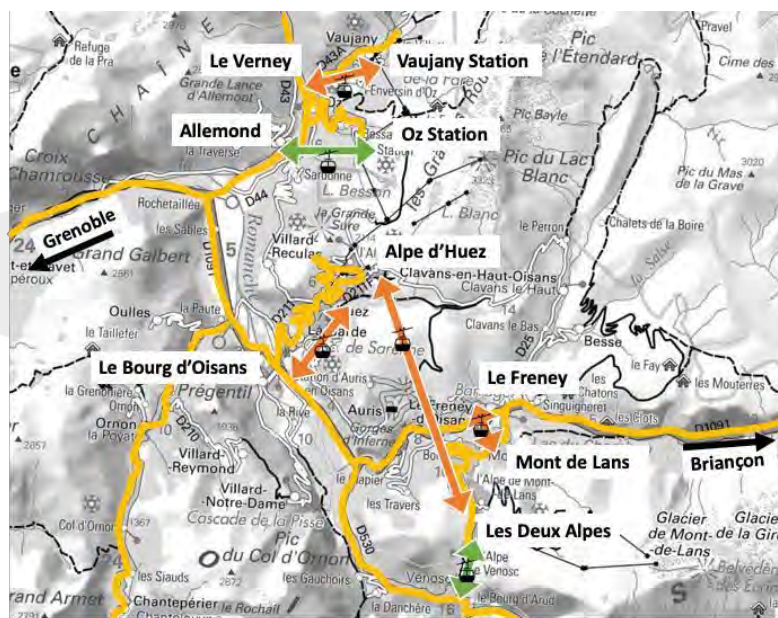


Les principaux projets d'aménagement du territoire

- ❖ Volonté de développer des liaisons câblées entre les stations / ascenseurs valléens
- ❖ Des projets de requalification des centres-bourgs et centre-station :
 - ❖ Le Bourg d'Oisans : revitalisation du centre-bourg
 - ❖ 2 Alpes : schéma directeur de la station
 - ❖ Alpe d'Huez : nouvelles liaisons câblées au cœur de la station, stationnements
 - ❖ Oz : ascenseur incliné pour compléter l'Eau d'Olle Express



Nouvelle télécabine Alpe Express à l'Alpe d'Huez



Synthèse Extrait Etude de programmation revitalisation du centre-bourg de Bourg d'Oisans

Phasage et bilan des actions

➤ **Actions à mener à court terme (à réaliser d'ici 2026)**

- 1 Validation d'un scénario sur l'îlot ancienne mairie
- 2 Démolition du bâtiment de la Poste et création d'une halle couverte
- 3 Aménagement de la place du Cristal et de la place de la République
- 4 Articulation des aménagements du Pont de la Rive en partenariat avec le CD38*
- 5 Optimisation du parking de la Muzelle
- 6 Requalification de la porte Est
- 7 Modification du plan de circulation dans l'hypercentre
- 8 Aménagement d'une voirie et d'un parc linéaire en articulation avec l'opération des terrains de tennis
- 9 Rédaction d'un cahier des charges de cession de terrain pour les îlots Viennois et Tennis
- 10 Diffusion des démarches de réhabilitation sur l'îlot Nord Viennois
- 11 Bonification des aides pour les opérations façades
- 12 Pérennisation des commerces sur la rue de Viennois

➤ **Actions à mener à moyen/long terme (à amorcer d'ici 2026)**

- 13 Valorisation des quais Ouest de la rive*
- 14 Création de jardins et d'une promenade le long de la rive
- 15 Amélioration de la hiérarchie des espaces publics de l'hypercentre commerçant Rue Viennois-Jo Baruel
- 16 Valorisation des jardins d'eau d'Olle
- 17 Amélioration du maillage piéton et mise en valeur des berges
- 18 Réaménagement de l'avenue Jean-Baptiste Gauthier
- 19 Mise en œuvre du projet retenu sur l'îlot maine

*Variante spécifique sur cette action



➤ Les déplacements sur le territoire

Principale source pour connaître les déplacements dans le monde de la mobilité : les **Enquêtes Ménages Déplacements**. Sur le territoire, conduites en :

- **EMD** : 2010
- **EMC²** : 2020 (**résultats encore partiels**)

Un bon moyen de connaître la mobilité des habitants **dans son ensemble**...

Par contre ces enquêtes ne disent rien des **flux touristiques ou de loisirs**, qui structurent le territoire. Pour ces derniers, TTK s'appuie(ra) sur les éléments de comptage :

- Routiers : des compteurs permanents sur les principaux axes du réseau, donnant un aperçu journalier des trafics
- Transports collectifs :
 - Des éléments sur les lignes Transisère et ZOU! (desserte régulière)
 - Eléments globaux sur les lignes Transaltitude (orientées ski)
 - Pas d'éléments sur les autocaristes privés

L'Enquête Ménages Déplacements 2010

1. Les résultats de l'EMD

Les déplacements dans l'Oisans sont majoritairement locaux

✓ Près de 32 000 déplacements sont réalisés dans l'Oisans chaque jour. 86 % ont comme origine et destination une commune de l'Oisans et moins de 10% sont en lien avec la Métro. Très peu de déplacements sont en lien avec les autres territoires d'Alpes Sud Isère (3%).

✓ Ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture (54%, soit 13 422 déplacements en voiture). Ce chiffre est inférieur à ce qu'on trouve dans des territoires limitrophes (65% en Matheysine).

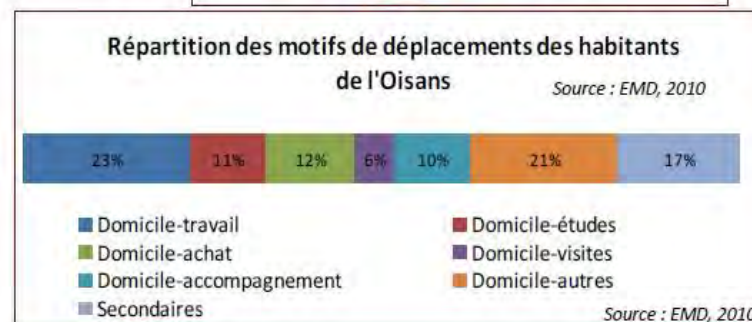
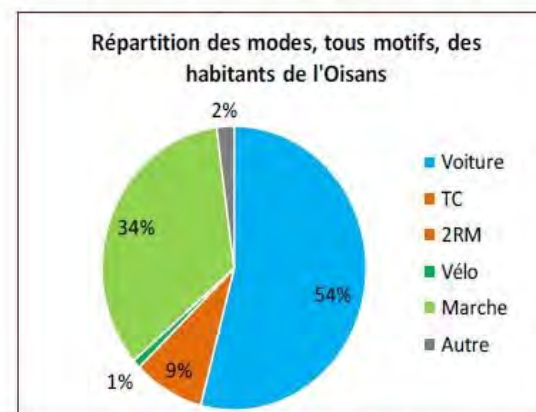
✓ La part de la marche représente plus d'un tiers des déplacements, ceci en fait une pratique très caractéristique de l'Oisans.

✓ Les habitants de l'Oisans consacrent un déplacement sur quatre au trajet vers le travail contre 1/10 dans la Matheysine.

✓ Ils passent en moyenne 1h/jour à se déplacer dont 35 min en voiture. Un déplacement dure en moyenne 20 min soit 1 min de plus que la moyenne de l'EMD.

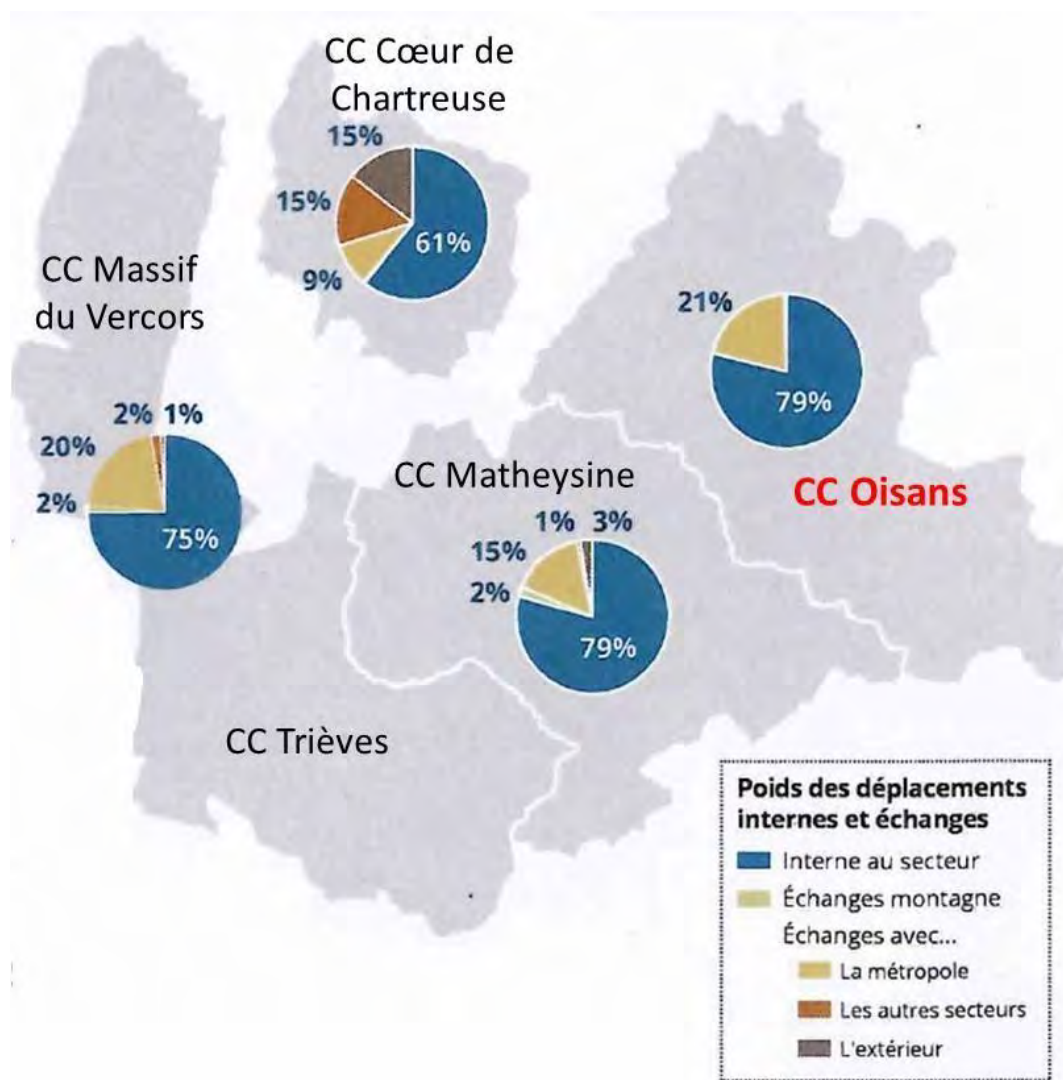
✓ Un déplacement fait environ 8,5 Km contre 11,5 Km dans le Trièves et 7,5 Km dans la Matheysine.

Echange de l'Oisans	Nombre de déplacements	Part
Internes	27 655	86,2%
Trièves-Matheysine-Sud Grenoblois	948	3,0%
Avec La Métro	3 035	9,5%
Avec le reste de l'EMD	346	1,1%
Autres	102	0,3%
TOTAL	32 086	100,0%



➤ L'Enquête Ménages Déplacements 2020

- Une **part importante des déplacements internes** à la CC Oisans (79%)
- par rapport aux échanges avec la métropole grenobloise (21%).
- S'apparente aux autres territoires de montagne autour de Grenoble : Vercors, Chartreuse, Trièves, Mathesyine
 - à la différence près que ces derniers échangent également avec d'autres territoires (5% à 30% de leurs échanges)
 - tandis que pour la CCO, la part des échanges externes (non internes, non Grenoble) semble négligeable













Carte « Poids des déplacements internes et échanges » (Source : *Enquête mobilité Territoires de Montagne 2020*)

➤ Sommaire

1. Un territoire singulier
2. Les services de mobilité existants au sein et depuis/vers la CC Oisans
3. Les infrastructures existantes au sein et depuis/vers la CC Oisans
4. Gouvernance des transports et de la mobilité
5. Synthèse et enjeux de mobilité du territoire pour le futur SCOT

De nombreux réseaux de transport en commun structurés autour du Bourg d'Oisans

AOM	Service	Liaison	Type	Nom	Niveau d'offre Période scolaire de base	Niveau d'offre Vacances Hiver	Niveau d'offre Vacances Été	Ancien numéro Transisère	Commentaires
	Ligne Régionale 	Briançon - Bourg d'Oisans - Grenoble	Régulière interrégionale	LER 35	2 AR (tous les jours)	2 AR (Lu à Je) 3AR (Ve,Sa,Di)	2 AR (Lu à Je) 3AR (Ve,Sa,Di)	-	
	Lignes Régionales désormais  anciennement 	Bourg d'Oisans - Vizille - Grenoble	Régulière	T 75	12 AR (Lu à Ve) (dont 3 BdO-Vizille) 7AR (Sa) 5AR (Di)	idem	9 AR	3000	
		Bourg d'Oisans - Les 2 Alpes	Régulière	T 73	4 AR (Lu à Ve) 3 AR (Sa-Di)	idem	5 AR	3030	va jusqu'à Grenoble l'été
		Bourg d'Oisans - L'Alpe-d'Huez	Régulière	T 76	5 AR (Lu à Ve) 3 AR (Sa-Di)	4 AR (Lu à Ve) 3 AR (Sa-Di)	5 AR	3020	
		Bourg d'Oisans - Allemond - Vaujany	TAD	T 70	2* AR (Lu à Ve) 3* AR (Sa-Di)	3* AR	4* AR	3011	*services virtuels, sur réservation (la veille) uniquement
		Bourg d'Oisans - Allemond - Vaujany	Régulière	T 71	3 AR (Lu à Ve)	1 AR (Lu à Ve)	1 AR	3010	
		Bourg d'Oisans - Vénosc - La Bérarde	Régulière	T 77	2 AR (Lu à Ve) 1 AR (Sa-Di)	1 AR (Lu à Ve)	2 AR	3040	
	Lignes Départementales touristiques 	Grenoble - Les Deux Alpes	Touristique	Grenoble - Les Deux Alpes	-	variable (1 à 9AR)	-	-	Circulent de Décembre à Avril. Niveau d'offre très variable en fonction du jour et de la période. Offre essentiellement le week-end et en période touristique. Très peu d'offre en semaine
		Grenoble - Alpe d'Huez	Touristique	Grenoble - Alpe d'Huez	-	variable (1 à 9AR)	-	-	
		Grenoble - Auris	Touristique	Grenoble - Auris	-	variable (1 à 3AR)	-	-	
		Grenoble - Oz/Vaujany	Touristique	Grenoble - Oz/Vaujany	-	variable (1 à 3AR)	-	-	
		Grenoble - Villard-Reculus	Touristique TAD	Grenoble - Villard-Reculus	-	1* AR (Sa)	-	-	
	Services scolaires	Ornon - Bourg d'Oisans	Scolaire	BDO01	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
		Auris/Mizoën - Freney - Bourg d'Oisans	Scolaire	BDO02	2 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
		Vénosc - Bourg d'Oisans	Scolaire	BDO03	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
		Vaujany - Allemond - Bourg d'Oisans	Scolaire	BDO04	2 AR (Lu à Ve) (1 Vaujany, 1 Allemond)	-	-	-	
		Le Bassey - Bourg d'Oisans	Scolaire	BDO05	2 AR (Lu à Ve) (1 collège, 1 primaire)	-	-	-	
		Livet - Bourg d'Oisans	Scolaire	BDO08	1 AR (Lu à Ve) (+1 retour vers Vizille)	-	-	-	
		Vaujany - Allemond	Scolaire	PALMA	2 AR (Lu à Ve) (1 Vaujany, 1 Oz)	-	-	-	
		Bourg d'Oisans	Scolaire	PBDOA	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
		Huez	Scolaire	PHUEA	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
		Livet et Gavet	Scolaire	PLGAA	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
		Les Deux Alpes	Scolaire	PVSCA	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	
	par délégation de la Région 	Bourg d'Oisans - Vizille	Scolaire	VIZ03	3 AR(Lu à Ve) + (1A Lu 1R Ve internes)	-	-	-	vers lycée Vizille
		Clavans - Besse - Mizoën - Le Freney	Scolaire	Circuit 1	1 AR (Lu à Ve)	-	-	-	vers le collège du Bourg-d'Oisans
		Le Freney - Mizoën	Scolaire	Circuit 3	1 AR (Lu, Ma, Je, Ve)	-	-	-	
		Le Freney - Mizoën	Scolaire	Circuit 3 bis	1 AR (Lu, Ma, Je, Ve)	-	-	-	
		Clavans - Bourg d'Oisans	Locale	Circuit 4	1 AR (Sa)	-	-	-	vers le marché du Bourg-d'Oisans

Auxquels s'ajoutent d'autres navettes (gratuites / touristiques / scolaires) organisées localement

➤ Des navettes locales mises en place par les Communes

- Les 2 Alpes :
 - Hiver (décembre – avril) :
 - 2 circuits dans la station, fréquence : 20 à 30 min
 - Mont-de-Lans <> 2 Alpes : 2/3 AR/j
 - Offre réduite l'Été
- Alpe d'Huez :
 - Hiver (décembre – avril) :
 - 3 circuits dans la station, fréquence : 15 min à 1h
 - dont liaison avec Huez
 - Été (juillet-août) :
 - 1 circuit, fréquence 1h
- Allemond : depuis cet hiver, 2 circuits (6-8 AR/j) internes en rabattement sur l'Eau d'Olle Express
- Vaujany-Oz : un circuit interne (5/6 AR/j)
- Vaujany – Allemond - Bourg-d'Oisans : 2/3 AR/j (Été), 3/4 AR/j (Hiver)
- Vaujany interne (Le Verney) : 8 AR/j (Hiver)
- Villard-Reculas – Rochetaillée : 2 AR/j (Hiver)
- Plusieurs communes : navettes vers les marchés (mercredi et samedi)

➤ Une offre TC correcte mais complexe

➤ Un niveau d'offre globalement correct (au regard du niveau de population du territoire)...

➤ ... mais une offre compliquée et peu lisible, complexe à appréhender pour un usager venant de l'extérieur :

- Multiplication des acteurs et des services
- Changement d'acteurs et d'appellations (*Transisère* → *Cars Région*)
- Variation au cours de l'année et des périodes touristiques
- Correspondance (rupture de charge) souvent nécessaire à Bourg-d'Oisans

➤ Une offre qui ne dessert pas l'ensemble du territoire : villages et hameaux les moins denses

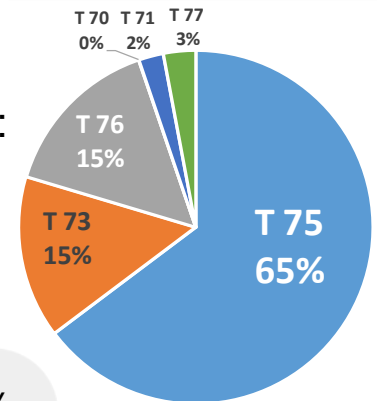


Extrait du plan du réseau Cars Région (ex Transisère) 2021 / 2022

➤ Fréquentation réseaux TC

Hors-saison touristique : Cars Région (ex-Transisère) des comptages réalisés sur une semaine en novembre 2019 et une semaine en janvier 2021

- Une **fréquentation hors scolaire** de l'ordre **800 voy/JOB** en hors-saison :
 - assez faible mais tout de même considérable (si rapportée au nombre d'habitants)
 - essentiellement des captifs (étudiants et personnes âgées, non véhiculés)
 - T75 Grenoble <> Bourg d'Oisans (12 AR/JOB), la plus fréquentée : ~65%
 - T73 et T76 Bourg d'Oisans <> 2 Alpes / Alpe d'Huez (5 AR/JOB) : ~15% chacune
 - T70, T71, T77 Bourg d'Oisans <> Vaujany / Venosc (3 AR/JOB) : très peu fréquentées
- Une fréquentation des **services scolaires** de l'ordre **800 voy/JOB** également



En saison touristique : Transalitude, sur une saison hivernale, de décembre à avril

- Environ **100 000 voyageurs / saison**
- 60% d'entre eux sont à destination des 2 Alpes / Alpe d'Huez
- Principalement sur les périodes de vacances scolaires et les week-ends
- Fréquentation à destination de Vaujany, Auris, Oz bien plus faibles (4%)

Des dynamiques pour favoriser les nouvelles mobilités

- Développement du covoiturage :
 - Aménagements d'aires
 - Incitation et soutien des plateformes de mise en relation
 - Autostop organisé



Carte des aires de Covoiturage (ITEM 2013)

- Infrastructures de recharge pour véhicules électriques



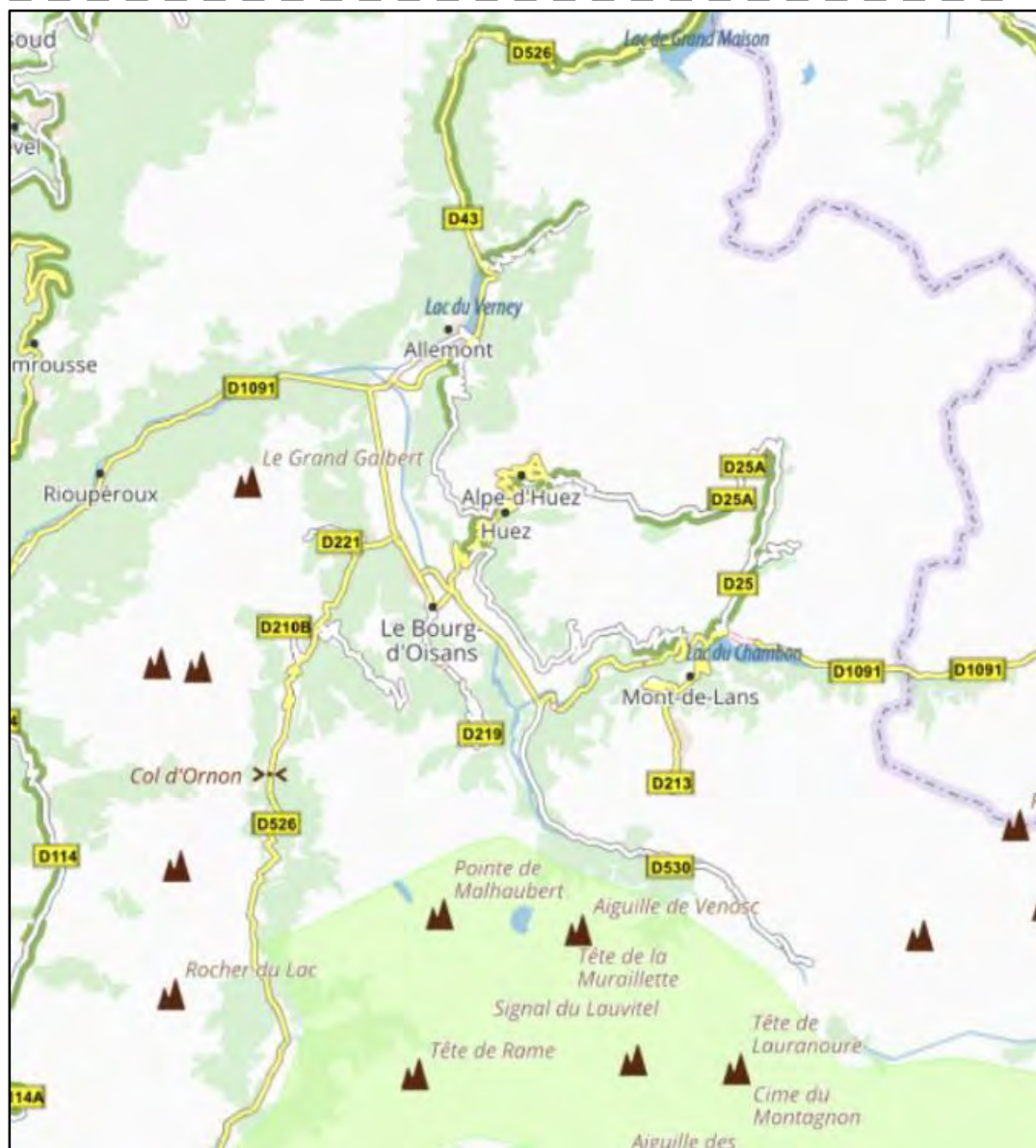
Aires de covoiturage du Clapier

➤ Sommaire

1. Un territoire singulier
2. Les services de mobilité existants au sein et depuis/vers la CC Oisans
- 3. Les infrastructures existantes au sein et depuis/vers la CC Oisans**
4. Gouvernance des transports et de la mobilité
5. Synthèse et enjeux de mobilité du territoire pour le futur SCOT

Le réseau routier : infrastructure

- ❖ La RD1091 : Grenoble <> Briançon
 - ❖ Ancienne route nationale traversante
 - ❖ Principale route qui traverse et dessert l'Oisans
 - ❖ Soumise aux aléas : enneigement, avalanches, éboulements, etc.
- ❖ Plusieurs autres RD, en étoile depuis la plaine de l'Oisans, remontent les vallées vers les communes d'altitudes et stations
 - ❖ Notamment la RD526, également traversante selon un axe Nord-Sud, de la Matheysine à la Maurienne
- ❖ Col du Glandon et de la Croix de fer (RD526 Nord vers Maurienne) fermés l'hiver
- ❖ Col d'Ornon (RD526 Sud vers Matheysine) et du Lautaret (RD1091 Est vers Briançon) maintenus ouverts sauf aléas



Extrait cartographique Via Michelin de la CC Oisans

14.04.2022 // © TTK GmbH // 17



Le réseau routier : infrastructure

Plusieurs projets ou travaux planifiés sur le réseau routier départemental :

- Programme de travaux de 10 ans sur la route du col d'Ornon
- Aménagement d'un giratoire au carrefour de Rochetaillée
- Réhabilitation de plusieurs ouvrages le long de la RD1091

... mais un manque de visibilité sur ces actions planifiées par le Département

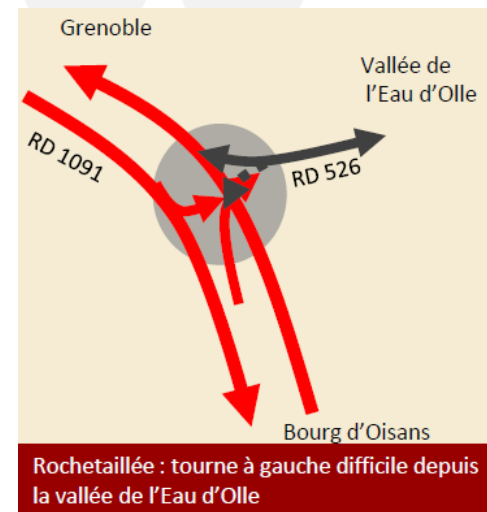


Descente du col d'Ornon

Source : ITEM 2013



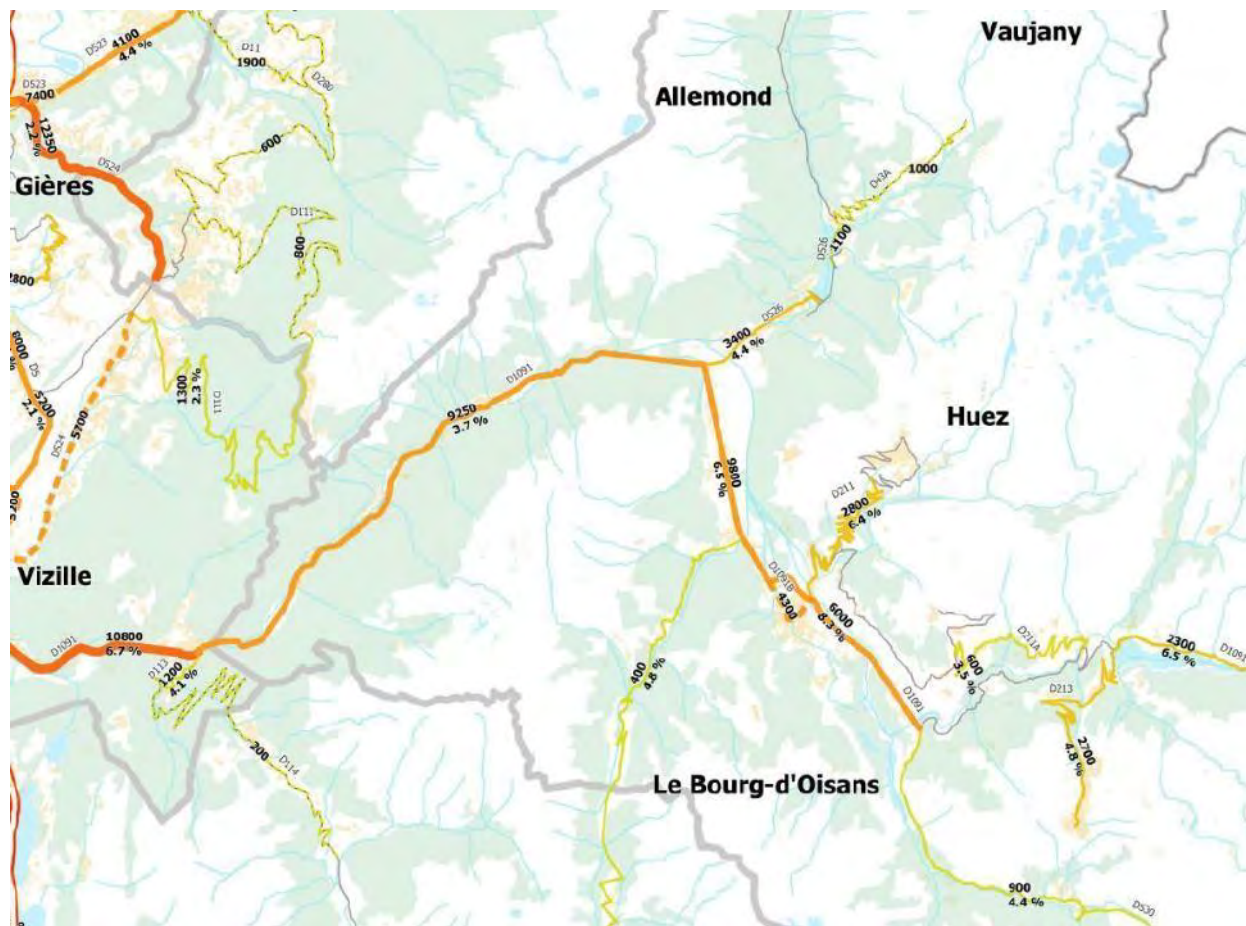
Rochetaillée : vue du carrefour dans le sens Bourg d'Oisans-Grenoble



Rochetaillée : tourne à gauche difficile depuis la vallée de l'Eau d'Olle

Un trafic moyen journalier sur l'année relativement faible...

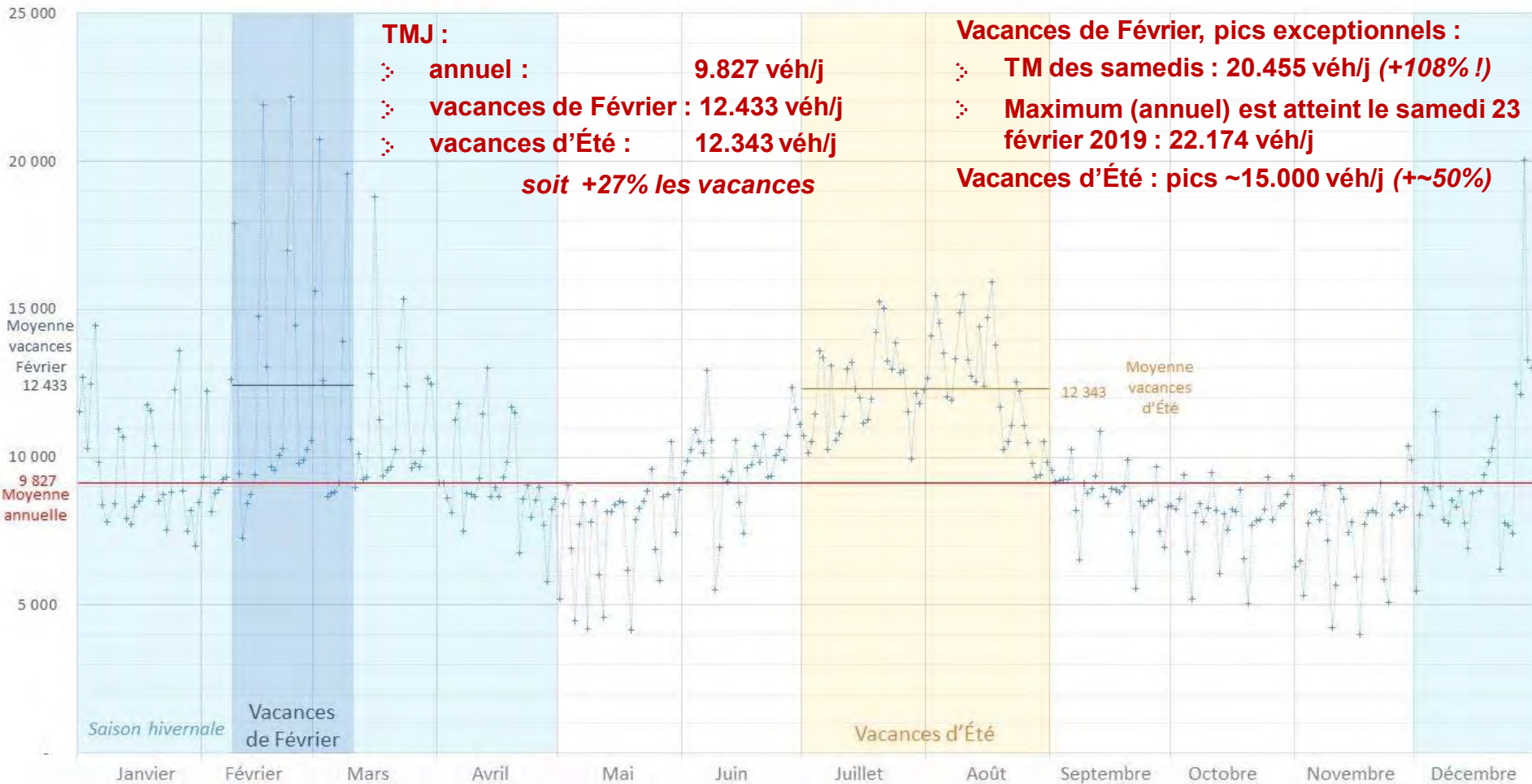
- Un territoire autonome
 - qui échange également beaucoup avec la Métropole Grenobloise
 - mais quasiment pas avec les autres territoires limitrophes
- Un niveau de trafic moyen journalier (TMJ) relativement faible
- Beaucoup de déplacements dans la plaine
- Une augmentation du trafic de l'ordre de 3,5%/an ces dernières années (2015 à 2019)



Extrait de la Carte des trafics 2019 sur la CC Oisans (Source : CD 38)

Des pics de circulations en période touristique

Trafic journalier en 2019 sur la RD1091 au niveau du compteur Bourg-d'Oisans Nord



Réalisation TTK à partir des données de compteur permanent CD38

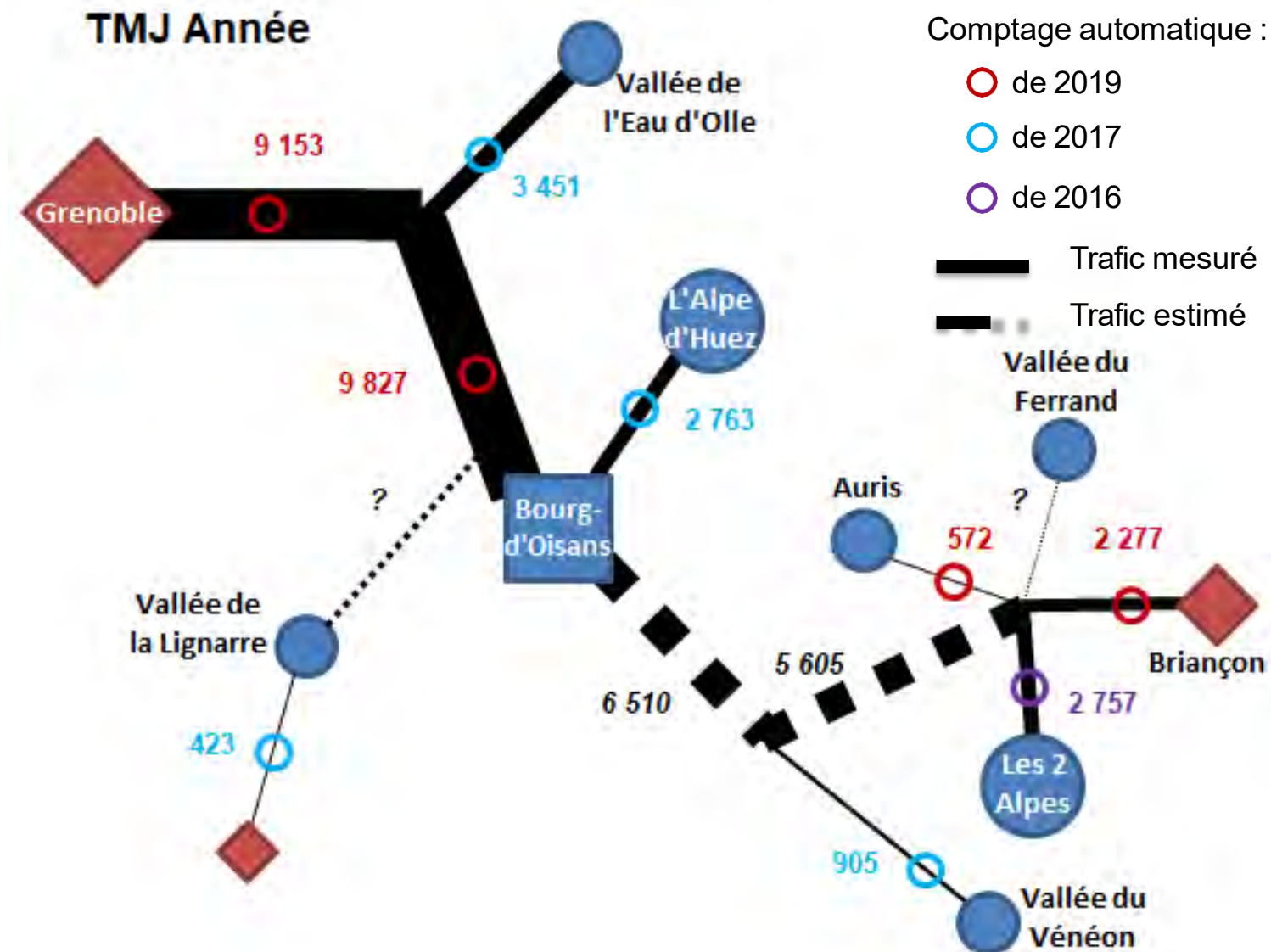
➤ Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

- Objectif : permettre de quantifier les trajets réalisés en véhicule individuel
 - Par grande période : Été, Hiver, Hors-saison
 - Par Origine-Destination (regroupement de communes par secteur/vallées)

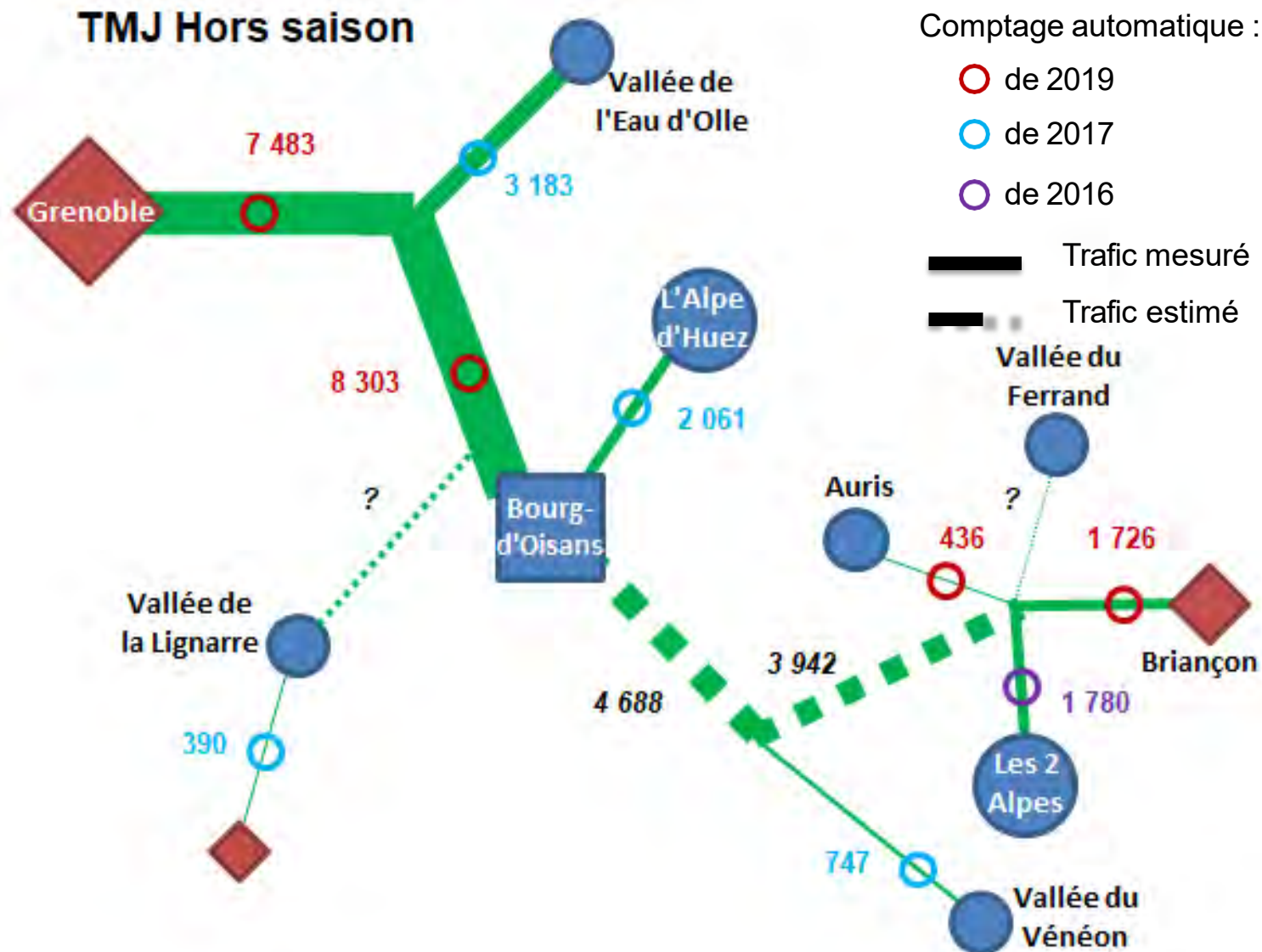
- Méthode :
 - 1. Utilisation des comptages routiers
 - Connaissance du trafic mais pas de l'OD (par exemple, pour 100 véhicules comptés sur la RD213 vers les 2 Alpes, combien viennent du Bourg-d'Oisans, du Briançonnais, du Grenoblois ou d'autres vallées de l'Oisans ?)
 - 2. compléments avec :
 - Résultats de l'EMD (sur la part des flux externes vers la Métropole, notamment)
 - Matrices domicile-travail de l'INSEE sur la période Hors-saison
 - → obtention d'une matrice hors-saison
 - 3. en saison touristique, affectation des flux supplémentaires par rapport à la Hors-saison « à dire d'expert », (les flux supplémentaires sont principalement considérés comme des flux touristiques à destination des grandes stations)

- **En l'absence de données d'enquêtes routières sur les origines-destinations des véhicules, cette méthode reste approximative et donne un ordre de grandeur macro des échanges**

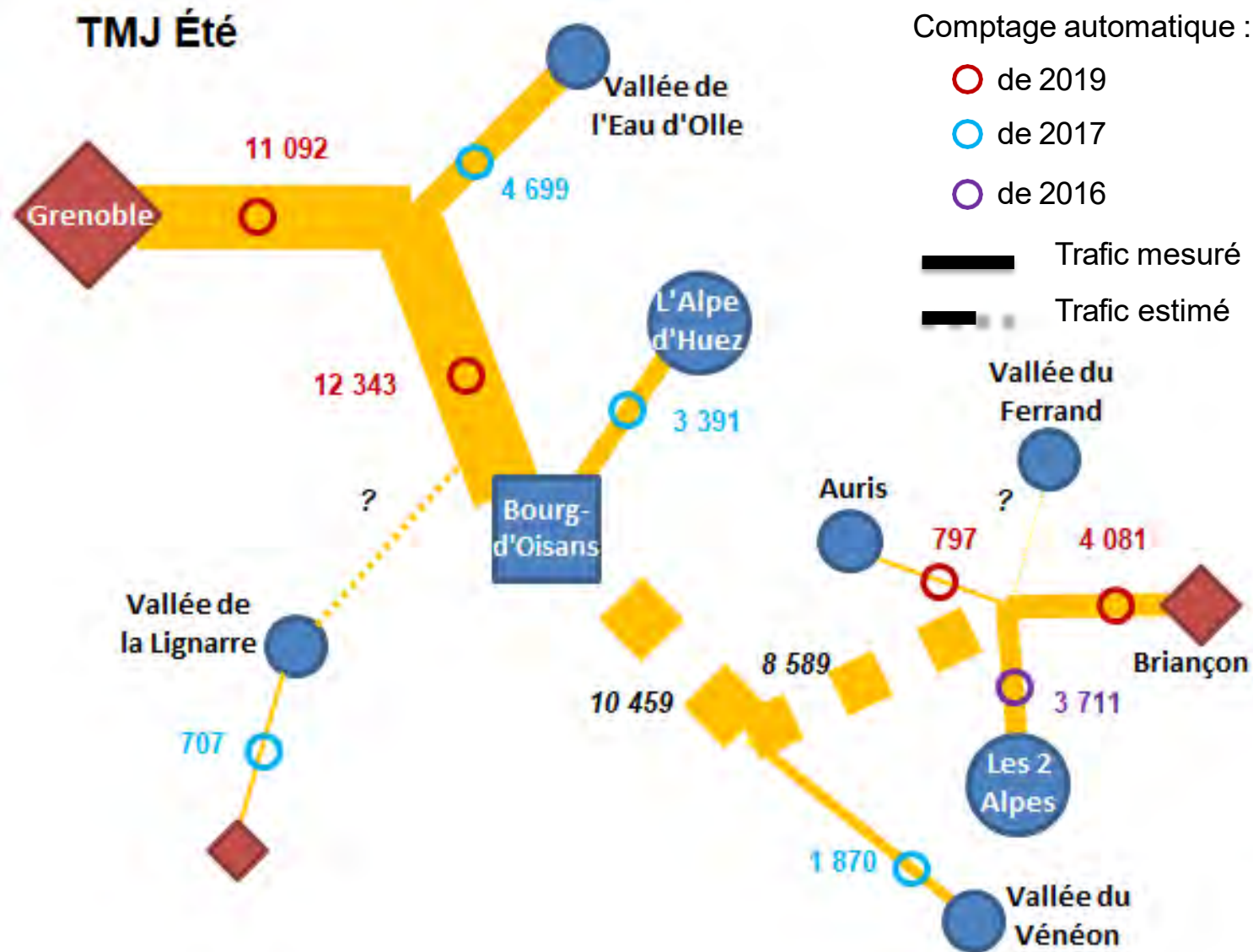
Comptages routiers : compteurs permanents du Département



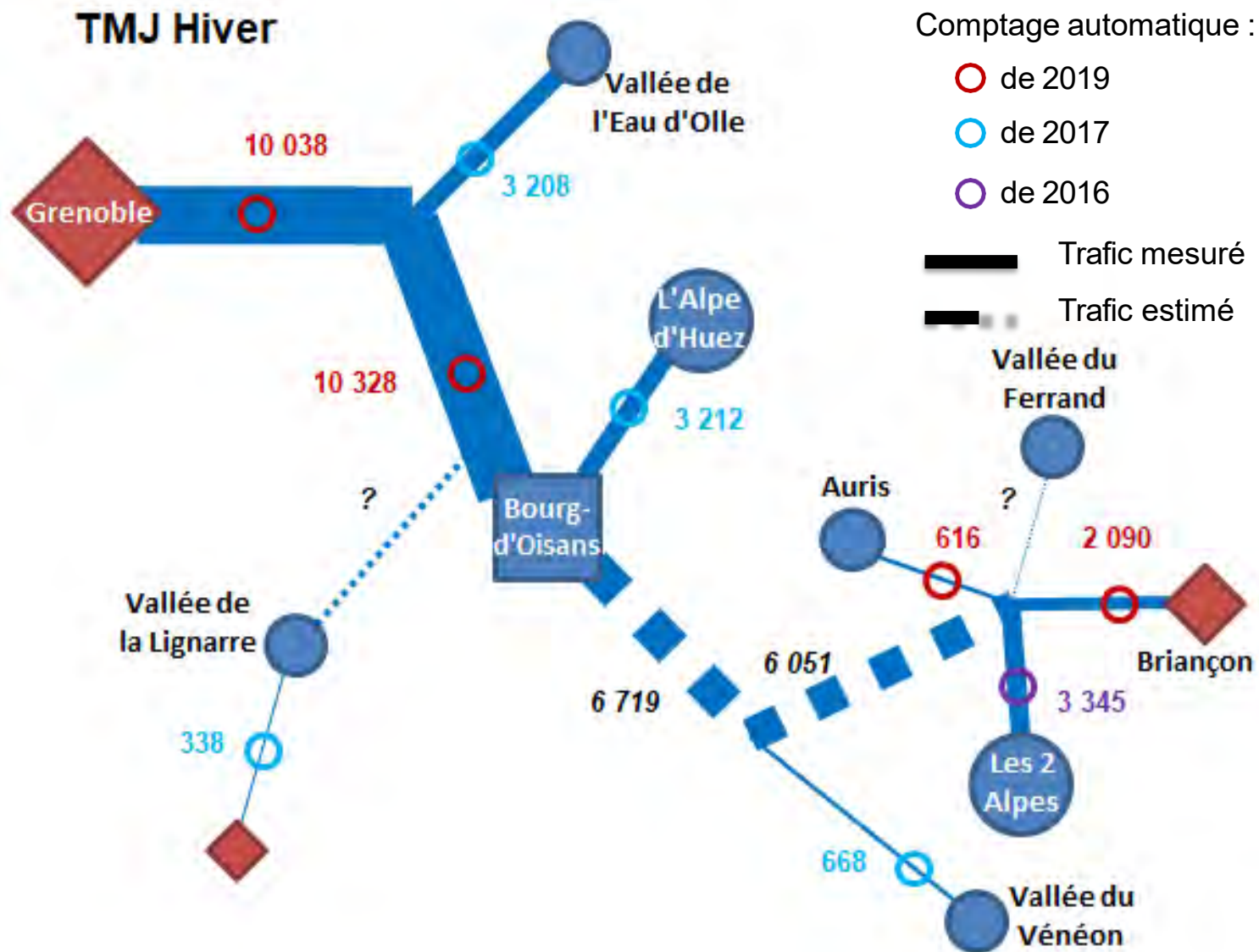
Comptages routiers : compteurs permanents du Département



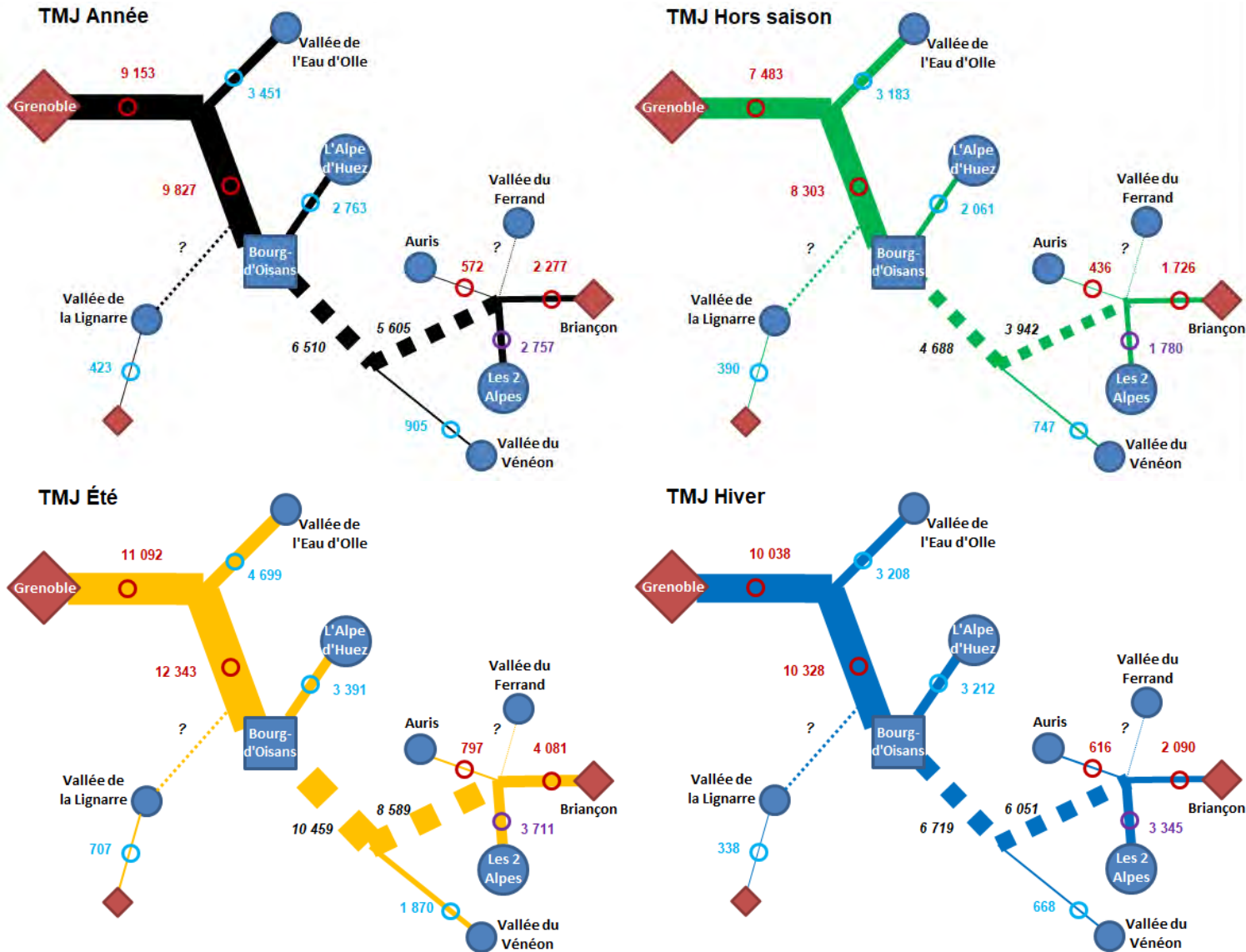
Comptages routiers : compteurs permanents du Département



Comptages routiers : compteurs permanents du Département



Comptages routiers : compteurs permanents du Département



Comptage automatique :

○ de 2019

○ de 2017

○ de 2016

— Trafic mesuré

--- Trafic estimé

➤ Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

- Périodes considérées :
 - Été : juillet, août
 - Hiver : décembre à avril
 - Hors-saison : mai, juin et septembre, octobre, novembre

- 12 zones considérées :
 - Grenoblois : *tous flux d'échanges par la RD 1091 direction Grenoble*
 - Livet-et-Gavet
 - Vallée Eau d'Olle : *Allemond + Oz + Vaujany + Villard-Reculas*
 - Vallée de la Lignarre : *Ornon + Oulles + Villard-Notre-Dame + Villard-Reymond*
 - Bourg d'Oisans
 - Alpe d'Huez : *Huez + La Garde*
 - Auris
 - Vallée du Ferrand : *Mizoën + Besse + Clavans-en-Haut-Oisans*
 - 2 Alpes : *Le Freney-d'Oisans + les 2 Alpes (sans Vénosc)*
 - Vallée du Vénéon : *Saint-Christophe-en-Oisans + Vénosc*
 - Briançonnais : *tous flux d'échanges par la RD 1091 direction Briançon*
 - Maurienne : *tous flux d'échanges par la RD 526 direction Maurienne*

Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

- Données sources :
 - Trafic routier (slides précédentes)
 - Enquête Ménage-Déplacement : part modale VP et part des déplacements internes/externes
 - Flux voiture Domicile-Travail INSEE (ci-dessous)

VP	GRENOBLOIS	OISANS									BRIANCONNAIS	MAURIENNE via Glandon	TOTAL
		Livet-et-Gavet	Vallée de l'Eau D'Olle	Vallée de la Lignarre	Bourg d'Oisans	Alpe d'Huez	Auris	Vallée du Ferrand	2 Alpes	Vallée du Vénéon			
GRENOBLOIS	90 525	149	40	-	128	36	5	-	7	12	6	-	90 900
OISANS	Livet-et-Gavet	277	60	5	55	5	-	-	-	-	-	-	400
	Vallée de l'Eau D'Olle	108	5	239	-	133	41	10	-	30	22	-	580
	Vallée de la Lignarre	4	-	-	19	50	-	-	-	-	4	4	80
	Bourg d'Oisans	134	45	60	5	413	239	15	5	96	48	-	1 050
	Alpe d'Huez	20	-	-	-	20	360	-	-	-	-	-	390
	Auris	-	-	-	-	-	5	53	-	5	-	-	60
	Vallée du Ferrand	16	-	-	-	15	-	-	5	76	28	-	130
	2 Alpes	20	-	-	-	30	5	-	-	305	12	-	370
Vallée du Vénéon	10	-	-	-	15	-	-	-	41	71	-	130	
BRIANCONNAIS	40	-	-	-	5	-	-	5	42	5	6 018	-	6 110
MAURIENNE via Glandon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	91 153	259	343	24	863	691	83	15	601	203	6 029	-	100 260

+ 70 personnes habitant dans la Matheysine et travaillant sur la CC Oisans, et 5 habitant dans l'Oisans et travaillant dans la Matheysine (passage potentiel par Vallée du Vénéon)

- Clé de lecture :
 - 149 personnes habitant dans le Grenoble vont travailler en voiture à Livet-et-Gavet
 - 277 personnes habitant à Livet-et-Gavet vont travailler en voiture dans le Grenoble

Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

Flux moyens journaliers en voiture en « hors-saison » (mai, juin et septembre, octobre, novembre)

VP (TMJ hors saison)	GRENOBLOIS	OISANS								Total	
		Livet-et-Gavet	Vallée de l'Eau D'Olle	Vallée de la Lignarre	Bourg d'Oisans	Alpe d'Huez	Auris	Vallée du Ferrand	2 Alpes		Vallée du Vénéon
GRENOBLOIS											8 100
OISANS	Livet-et-Gavet	900	300								1 600
	Vallée de l'Eau D'Olle	1 000	-	1 200							4 400
	Vallée de la Lignarre	<50	-	-	100						500
	Bourg d'Oisans	4 200	400	1 400	400	2 100					11 100
	Alpe d'Huez	300	-	300	-	1 500	1 800				3 900
	Auris	100	-	100	-	300	-	300			700
	Vallée du Ferrand	<50	-	-	-	<50	-	-	<50		300
	2 Alpes	100	-	200	-	500	-	-	200	1 500	3 300
	Vallée du Vénéon	100	-	200	-	200	-	-	-	300	400
BRIANCONNAIS	1 200	-	-	-	100	-	-	-	400	-	1700
MAURIENNE via Glandon	-										

- Les flux d'échange entre le Bourg d'Oisans et Grenoble sont structurants (4 000 déplacements)...
- Mais les flux internes à l'Oisans sont bien plus conséquents : près de 14 000 déplacements
 - Dont une forte part en interne aux communes ou vallées : 2 100 sur le Bourg d'Oisans, 1 800 sur l'Alpe d'Huez, 1 500 sur les 2 Alpes, 1 200 sur la vallée de l'Eau d'Olle...
 - Et des échanges plutôt marqués entre le Bourg d'Oisans et les autres communes : 1 400 déplacements entre la vallée de l'Eau d'Olle et Bourg d'Oisans, 1 500 entre le Bourg d'Oisans et l'Alpe d'Huez...

Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

Flux moyens journaliers en voiture en « hiver » (décembre à avril)

VP (TMJ hors saison)	GRENOBLOIS	OISANS									Total
		Livet-et-Gavet	Vallée de l'Eau D'Olle	Vallée de la Lignarre	Bourg d'Oisans	Alpe d'Huez	Auris	Vallée du Ferrand	2 Alpes	Vallée du Vénéon	
GRENOBLOIS											10 600
OISANS	Livet-et-Gavet	900	300								1 600
	Vallée de l'Eau D'Olle	1 100	-	1 200							4 400
	Vallée de la Lignarre	<50	-	-	100						500
	Bourg d'Oisans	4 200	400	1 400	400	2 200					12 000
	Alpe d'Huez	1 200	-	300	-	1 700	1 900				5 100
	Auris	200	-	100	-	400	-	300			900
	Vallée du Ferrand	<50	-	-	-	<50	-	-	<50		300
	2 Alpes	1 300	-	200	-	1 000	-	-	200	1 700	5 000
	Vallée du Vénéon	100	-	200	-	200	-	-	-	200	400
BRIANCONNAIS	1 600	-	-	-	100	-	-	-	400	-	2 100
MAURIENNE via Glandon	-										

- Les flux d'échange entre Grenoble et les stations augmentent significativement :
 - Grenoble – Alpe d'Huez : 300 → 1 200 (soit x 4)
 - Grenoble – 2 Alpes : 100 → 1 300 (soit x 10)
 - Grenoble – Auris : 100 → 200 (soit x 2)
 - Sauf vers la Vallée de l'Eau d'Olle (1 000 → 1 100), le trafic est quasi constant sur cet axe.
- Les flux d'échanges internes entre le Bourg d'Oisans et les stations sont également en hausse, dans une moindre mesure (Alpe d'Huez : 1 500 → 1 700, 2 Alpes : 500 → 1 000, Auris : 300 → 400)
- Les autres flux d'échanges internes restent les mêmes

Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

Flux moyens journaliers en voiture en « en été » (juillet-août)

VP (TMJ hors saison)	GRENOBLOIS	OISANS									Total
		Livet-et-Gavet	Vallée de l'Eau D'Olle	Vallée de la Lignarre	Bourg d'Oisans	Alpe d'Huez	Auris	Vallée du Ferrand	2 Alpes	Vallée du Vénéon	
GRENOBLOIS											11 700
OISANS	Livet-et-Gavet	900	300								1 600
	Vallée de l'Eau D'Olle	1 200	-	1 300							6 000
	Vallée de la Lignarre	<50	-	-	100						600
	Bourg d'Oisans	5 600	400	2 300	500	2 200					18 200
	Alpe d'Huez	400	-	500	-	2 500	2 000				5 400
	Auris	100	-	100	-	600	-	300			1 100
	Vallée du Ferrand	100	-	-	-	100	-	-	<50		400
	2 Alpes	300	-	400	-	2 600	-	-	300	1 800	6 400
	Vallée du Vénéon	200	-	300	-	1 200	-	-	-	200	400
BRIANCONNAIS	2 900	-	-	-	300	-	-	-	900	-	4 100
MAURIENNE via Glandon	100					140					240

- La quasi-totalité des flux sur le territoire évoluent à la hausse
- Cette augmentation est particulièrement marquée sur les flux avec le Bourg d'Oisans (11 100 → 18 200)
- Globalement les flux internes à l'Oisans augmentent significativement : 13 700 → 20 500 déplacements
 - Cette augmentation s'observe notamment dans les flux d'échanges entre le Bourg d'Oisans et les stations et vallées / hameaux de montagne (Alpe d'Huez : 1 500 → 2 500, 2 Alpes : 500 → 2 600, Auris : 300 → 600, Vallée de l'Eau d'Olle : 1 400 → 2 300, Vallée du Vénéon : 200 → 1 200)
- Le territoire échange également davantage avec Grenoble et voit doubler le trafic de transit et d'échange avec Briançon (1 700 → 4 100)
- Le territoire échange également avec la Maurienne via le col du Glandon

Travail d'estimation des flux de mobilité en voiture individuelle

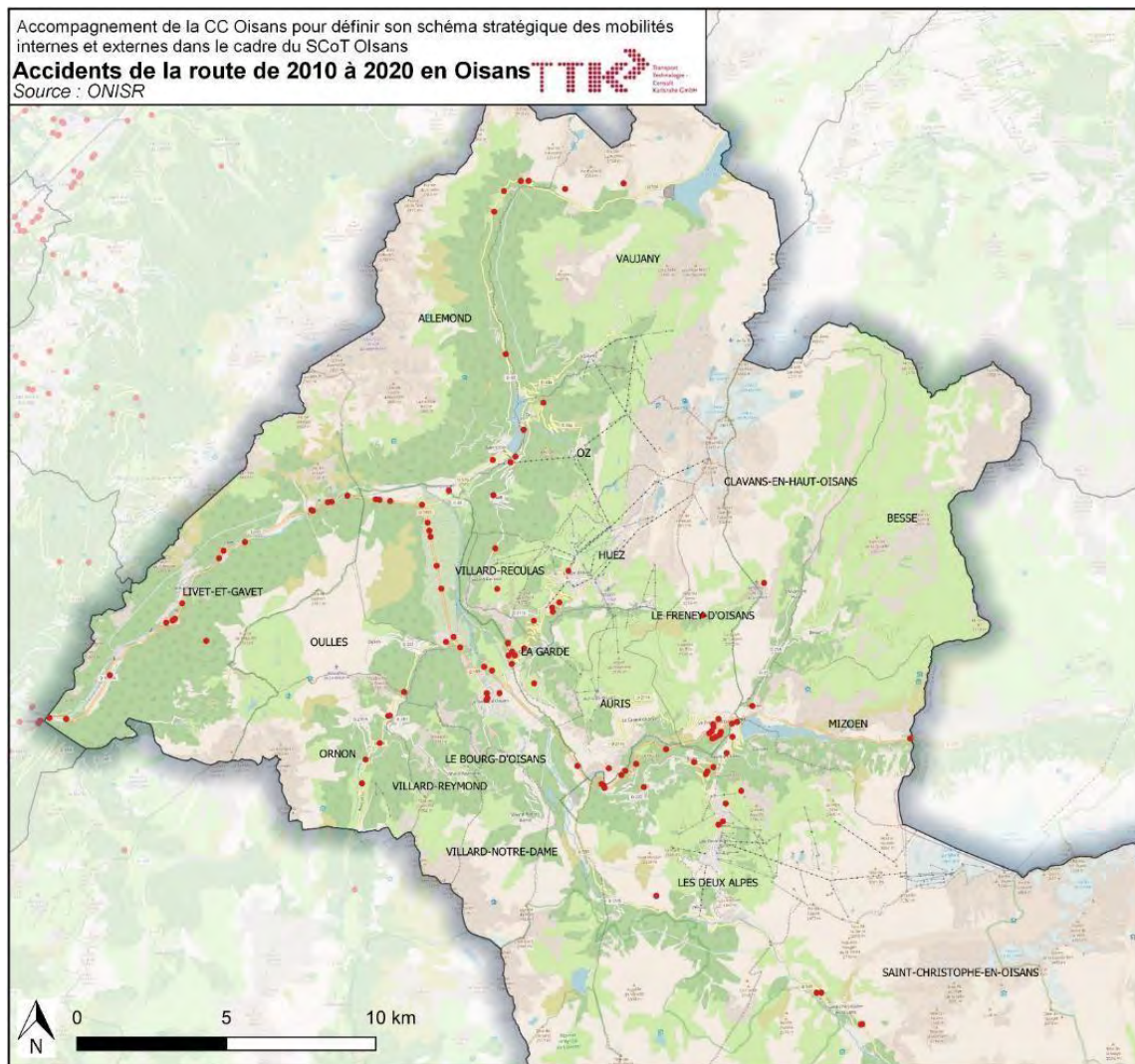
Flux totaux annuels estimatifs en voiture

VP (TMJ hors saison)	GRENOBLOIS	OISANS									Total
		Livet-et-Gavet	Vallée de l'Eau D'Olle	Vallée de la Lignarre	Bourg d'Oisans	Alpe d'Huez	Auris	Vallée du Ferrand	2 Alpes	Vallée du Vénéon	
GRENOBLOIS											3 500 000
OISANS	Livet-et-Gavet	300 000	100 000								600 000
	Vallée de l'Eau D'Olle	400 000	-	400 000							1 700 000
	Vallée de la Lignarre	<50 000	-	-	<50 000						200 000
	Bourg d'Oisans	1 600 000	100 000	600 000	100 000	800 000					4 600 000
	Alpe d'Huez	300 000	-	100 000	-	600 000	700 000				1 700 000
	Auris	<50 000	-	<50 000	-	100 000	-	100 000			300 000
	Vallée du Ferrand	<50 000	-	-	-	<50 000	-	-	<50 000		100 000
	2 Alpes	200 000	-	100 000	-	400 000	-	-	100 000	600 000	1 700 000
	Vallée du Vénéon	<50 000	-	100 000	-	100 000	-	-	-	100 000	100 000
BRIANCONNAIS	600 000	-	-	-	100 000	-	-	-	200 000	-	800 000
MAURIENNE via Glandon	6 000					9 000					15 000

- Le territoire supporte près de **10 millions de déplacements en voiture par an** : 9,3 M
- La **majorité de ces flux (59%)** sont internes à l'Oisans : **5,6 M**
- Une **part importante de ces flux (38%)** se font avec **Grenoble** (échange 2,9 M + transit 0,6 M) : **3,5 M**
- Alors que les échanges entre l'Oisans et Briançon ou la Maurienne sont très faibles (3%) : 0,2 M
- Parmi tous les flux que supportent le territoire, près de la moitié (4,6 M) **ont pour origine ou destination le Bourg d'Oisans**
- L'Alpe d'Huez, les 2 Alpes et la vallée de l'Eau d'Olle accueillent près de 1,7 M de déplacements par an
- Les autres vallées et hameaux sont à l'origine de moins de déplacements (0,1 à 0,6 M), pour autant, certains (ex: Livet-et-Gavet) subissent les trafics de transit évoqués plus haut

Des routes de montagnes plus accidentogènes

- La plupart des accidents de la route sont survenus sur le réseau routier départemental
- Une concentration notable le long de la RD1091
- Deux zones en particulier :
 - Les lacets RD1091 autour du Freney-d'Oisans
 - Les lacets qui montent sur le bourg de La Garde et à Huez surtout si rapporté au trafic moyen journalier (TMJ) plus faible sur ces zones que dans la plaine
- Également :
 - le long de la route du Col d'Ornon (RD526) si rapporté au très faible trafic sur cet axe (400 veh/j)



➤ Un réseau routier qui a un impact sur la qualité de vie

- ❖ Le réseau routier, notamment Départemental, et en particulier la RD 1091, provoque des **nuisances visuelles, sonores** et olfactives dans les hameaux et bourgs traversés
- ❖ Les traversées de hameaux parfois très « roulantes »...
 - ❖ sans limitation de vitesse ou limitées à 70 km/h
 - ❖ aménagées dans une ambiance très « routière »
- ❖ ...engendrent également un sentiment d'**insécurité**, ou a minima d'**inconfort**, qui décourage les riverains de se déplacer à pied et les incite ainsi à circuler davantage en voiture (cercle vicieux)
- ❖ La route engendre une **coupure urbaine** qui nuit à l'esprit de « village » et à la proximité et l'entraide entre riverains et dégrade ainsi la **qualité de vie des habitants**
- ❖ Un effet néfaste qui risque également de se ressentir à plus long terme sur l'**attractivité du territoire**



La RD1091 traversant le Hameau des Alberges
Source : Streetview 2019



Le Hameau des Sables voit passer près de 10.000 véhicules par jour sur la RD 1091 (limitée à 70 km/h)
Source : Google Earth

Les stationnements publics

Commune	Hameau / Station	Nombre de places			Commentaire
		Gratuit	Payant	Total	
Auris	Station d'Auris	679	-	679	Et environ 200 places en sous-terrain dans les résidences
	Hameaux	-	-	-	Petits parkings en entrée des hameaux
Le Bourg-d'Oisans	-	875	-	875	Parkings en surface, certaines places près des commerces en zone bleue
Le Freney-d'Oisans					Données non disponibles
Huez	Alpe d'Huez	3 040	1 276	4 316	Gratuit : Parkings en surface et sur voiries, certaines places près des commerces en zone bleue
	Huez Village				1 (petit ?) parking au pied de Télévillage
Mizoën	Village	79	-	79	-
	Hameaux	90	-	90	
Ornon	Village, Station & Hameaux	215	-	215	-
Oz	Station d'Oz	700	300	1 000	-
	Village & Hameaux	197	-	197	
Vaujany		952	-	952	Dont 602 en ouvrage et 350 sur voirie
Villard-Reculas	-	150	-	150	Dont 40 couvertes, en ouvrage

De nombreux projets sur Huez :

À court terme :

- Parking couvert de 319 places pour l'hiver prochain
- Rénovation des parkings en ouvrages
- Parking de 200 places au départ de la future TC Huez Express

À plus long terme, à l'étude :

- Création de 900 places de parkings couverts, réduction de stationnement en surface
- Stationnement sur Bourg d'Oisans si liaison TC

Des projets également sur les Deux Alpes :

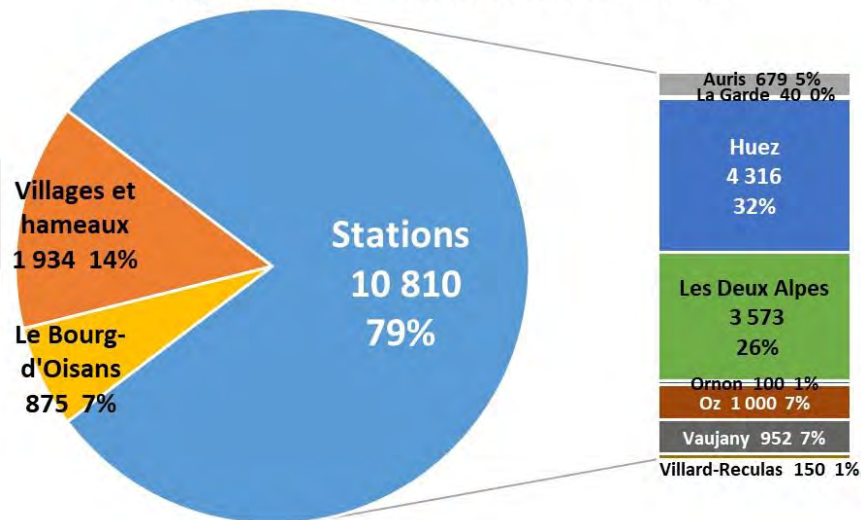
À plus long terme, à l'étude :

- Parking de 100 à 300 places au pied du TC de Vénosc en fonction du projet de rénovation

➤ La problématique de stationnement : récurrente en saison touristique

- Des capacités de stationnement publics relevés sur la CCO de l'ordre de **14.000 places**, dont :
 - **79% en stations**, 7% au Bourg-d'Oisans et 14% dans les villages et hameaux
 - **86 % gratuites** et 14% payantes (*situées essentiellement à l'Alpe d'Huez, mais également aux Deux Alpes et à Oz*)
- Plusieurs projets de création ou rénovation de parkings en ouvrage / couverts à Huez et aux Deux Alpes, ou poches de stationnement + passage en stationnement payant sur voirie
- Des problématiques de stationnement :

Capacités de stationnement CC Oisans

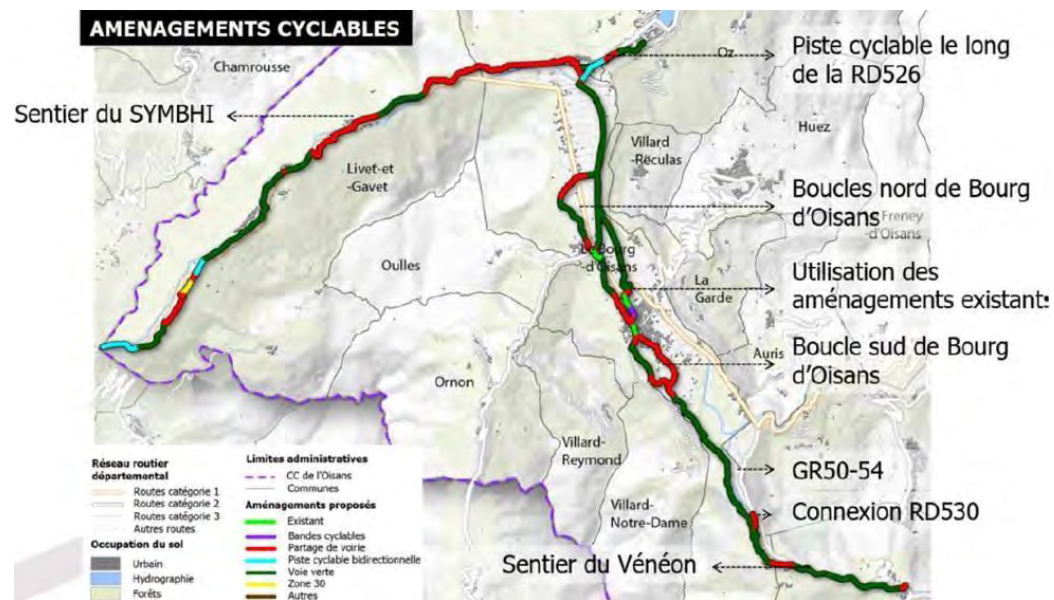


- Particulièrement en **saison touristique hivernale en station** :
 - ...où le **stationnement sur voirie** et en ouvrage arrive à **saturation**...
 - ...tandis que certains garages des appartements servent plutôt de « remise »
 - Particulièrement notable à l'**Alpe d'Huez**, aux **2 Alpes** et à **Oz**
- Également considérable en **saison touristique estivale** :
 - En centre-ville de **Bourg-d'Oisans** lors des périodes d'affluence (marchés, événements, etc.)
 - Le **long des routes de montagne** et dans les villages et hameaux, notamment situés à proximité de pôles d'intérêt touristique et départs de randonnées... tandis qu'ils offrent souvent une faible capacité de stationnement



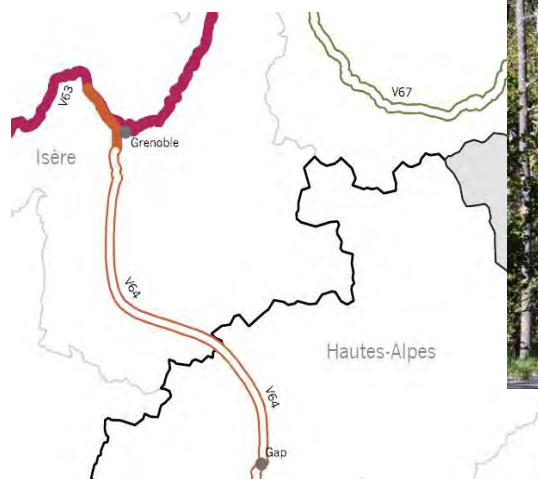
Un réseau cyclable en devenir

- La CCO s'est engagée sur un schéma cyclable portant 3 enjeux :
 - Se positionner comme destination vélo de renommée internationale et Capitale mondiale du Vélo en montagne
 - Equiper la vallée de la Romanche et du Vénéon par un itinéraire cyclable sécurisé, avec peu de dénivelé et favorisant les sections en site propre ou sur voirie à faible niveau de trafic
 - Ouvrir la pratique du vélo aux cyclistes moins sportifs et proposer un parcours dédié aux loisirs et à la promenade en réalisant des boucles locales dans la vallée reliant les centres des villages et les points d'intérêt touristique



Aménagements cyclables prévus dans le schéma directeur (Source : Inddigo 2015)

- 1ère phase, Venosc – Allemond : réalisée
- 2nd phase, Allemond – Séchilienne : horizon 2023-2024
- Enjeu de connexion de l'Oisans à la Véloroute nationale : V64 Grenoble-Marseille



Extrait du schéma national des véloroutes



➤ Une communication autour du vélo orientée « loisir »

➤ La pratique du vélo est restreinte par le relief important sur le territoire et les conditions climatique (neige l'hiver)

➤ Plus efficace sur terrain plat : voie verte en vallée pour accompagner des mobilités quotidienne vallée-vallée en vélo

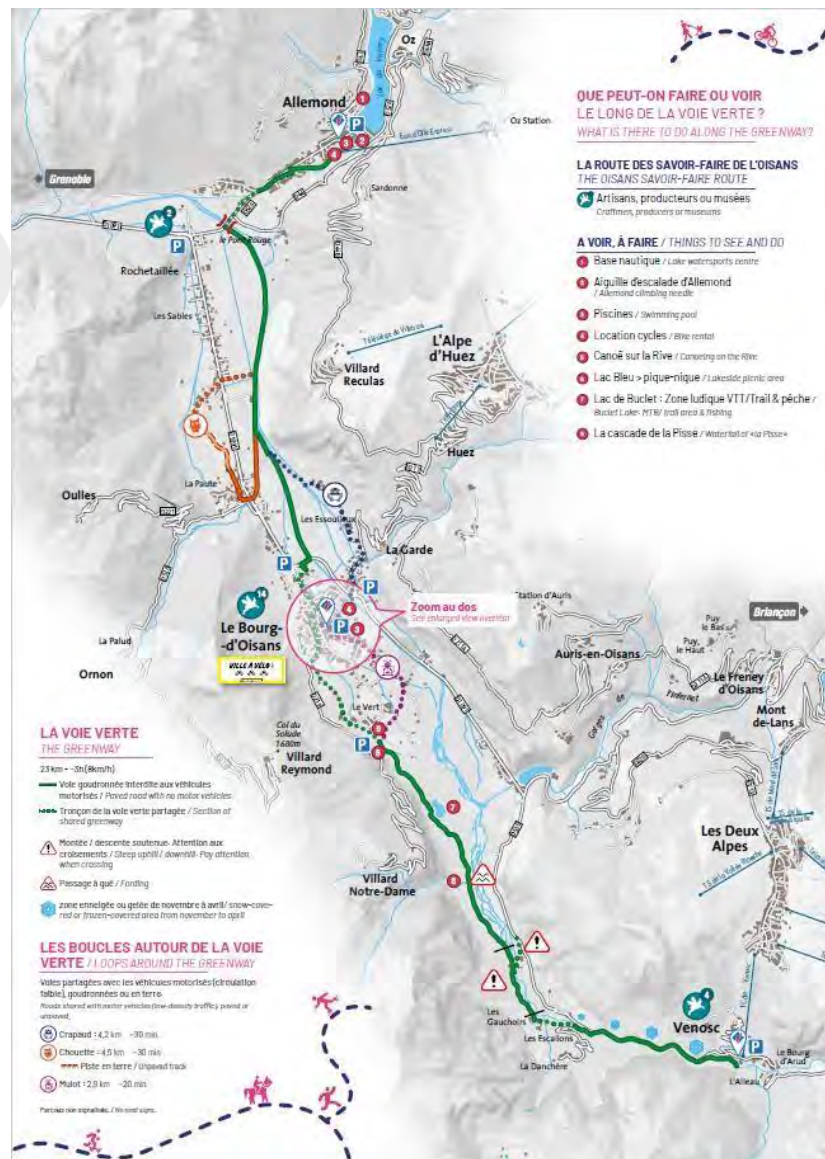
➤ Le site internet <https://www.bike-oisans.com/> propose plusieurs brochures touristiques (plan voie verte, VTT en Oisans, cyclo Oisans)

➤ Importante pratique « sportive » du vélo sur le territoire avec de nombreux cols emblématiques et notamment la mythique « montée de l'Alpe d'Huez », étape phare du Tour de France

➤ Carte des établissements labellisés « E-Bike Service » où recharger son VAE

➤ ... mais peu d'éléments sur la pratique du vélo « utilitaire »

CC Oisans – Diagnostic et Enjeux de Mobilité



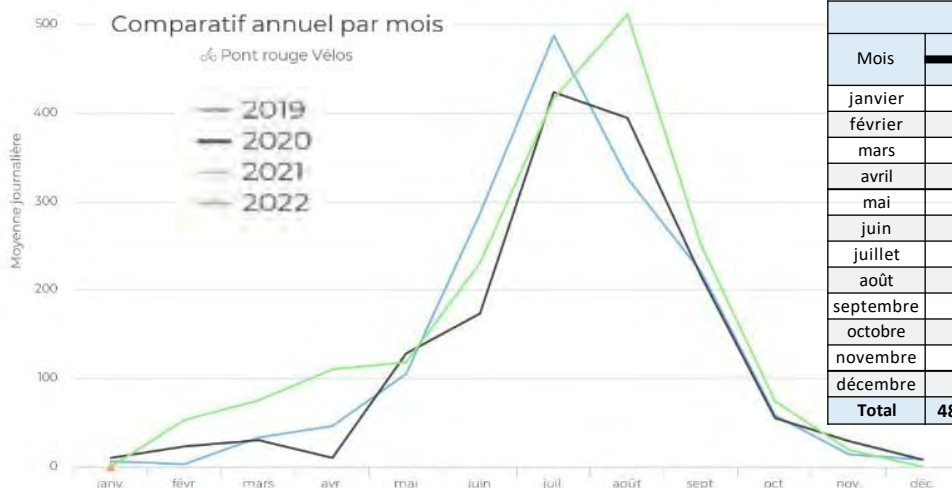
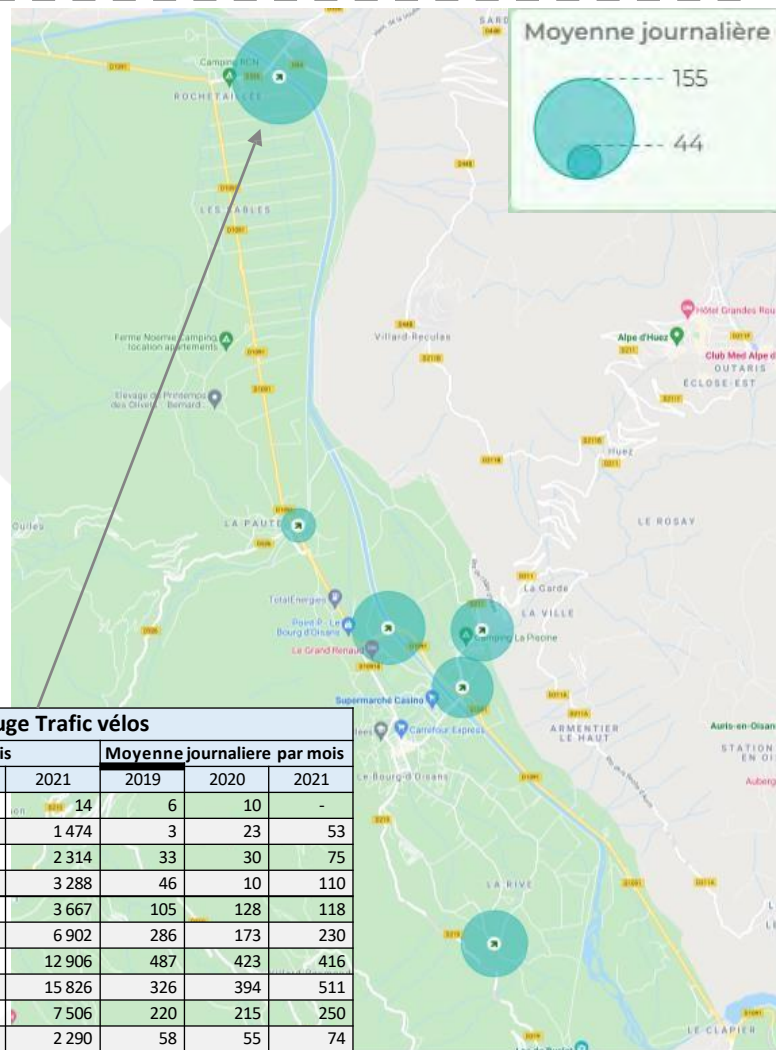
Plan voie verte Oisans (Source : <https://www.bike-oisans.com>)

➤ Une pratique en développement

- 6 compteurs permanents vélos automatiques sur le territoire pour mesurer l'évolution de la pratique au quotidien... mais dont la fiabilité des données est relative

Sur le compteur Pont Rouge :

- une tendance annuelle à la hausse :
 - 155 vélos/j en 2021 contre 133 vélos/j en 2019
- une pratique beaucoup plus forte l'été...
 - < 100 vélos/j de mai à septembre
 - ~ 400 vélos/j juillet-août
 - > 10 vélos/j en décembre-janvier
- ... mais une tendance de reprise de plus en plus tôt dans l'année → amorce d'une vraie pratique utilitaire ?

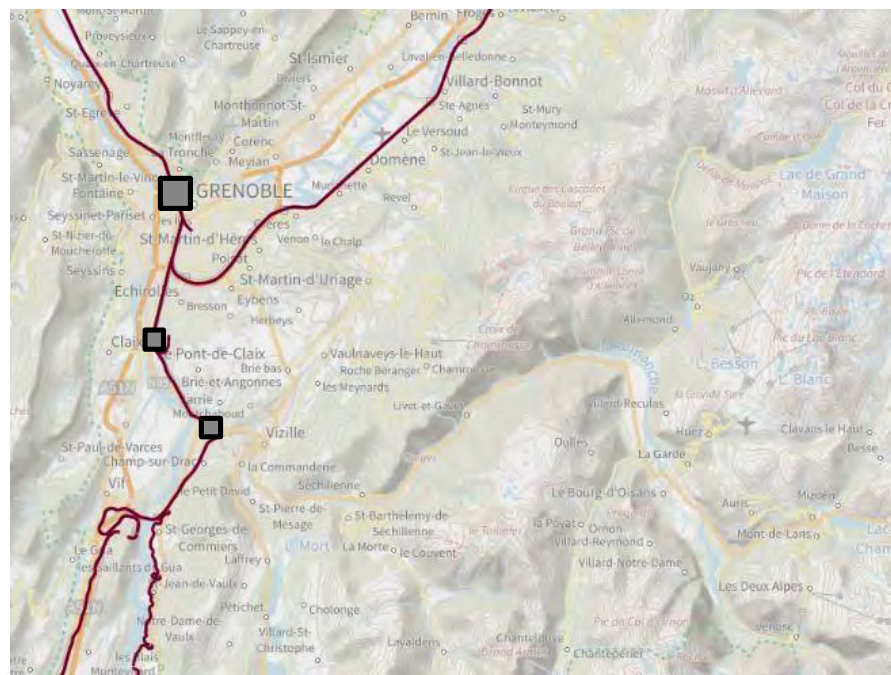
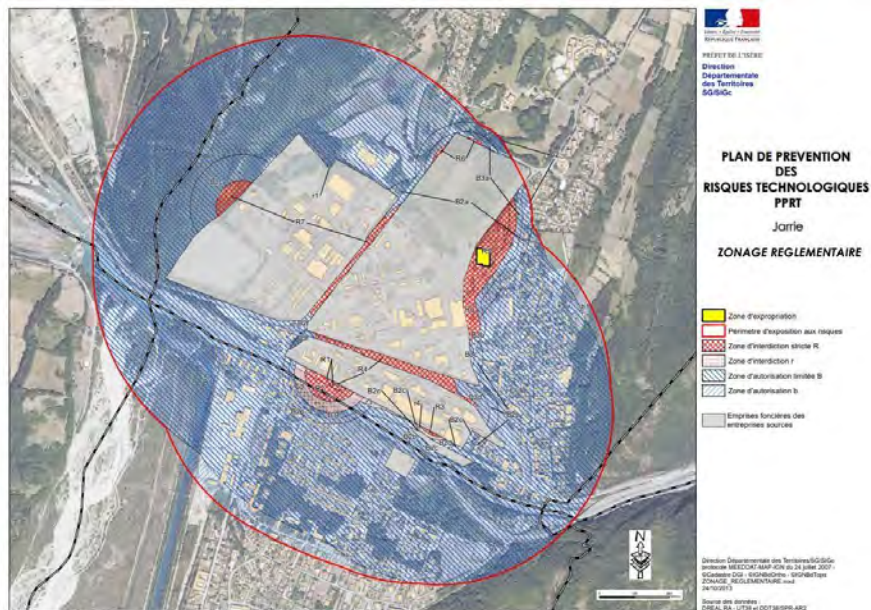


Pont rouge Trafic vélos						
Mois	Total par mois			Moyenne journalière par mois		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
janvier	200	296	14	6	10	-
février	98	678	1 474	3	23	53
mars	1 026	933	2 314	33	30	75
avril	1 390	295	3 288	46	10	110
mai	3 261	3 963	3 667	105	128	118
juin	8 581	5 195	6 902	286	173	230
juillet	15 098	13 125	12 906	487	423	416
août	10 110	12 216	15 826	326	394	511
septembre	6 614	6 459	7 506	220	215	250
octobre	1 797	1 698	2 290	58	55	74
novembre	432	875	566	14	29	19
décembre	245	235	4	8	8	-
Total	48 852	45 968	56 757	133	125	155

Position des 6 compteurs et trafic vélo moyen journalier en 2021 (Source : eco-visio)

Le réseau ferroviaire

- ❖ Auparavant une voie ferrée (métrique) jusqu'à Bourg d'Oisans (fermée au XXème siècle)
- ❖ Désormais :
 - ❖ Grenoble : principale gare du territoire, d'envergure nationale (TGV)
 - ❖ Deux autres gares plus locales sur la ligne Grenoble-Gap:
 - ❖ Pont-de-Claix
 - ❖ Jarrie – Vizille (au sein d'un PPRT)



Le réseau ferroviaire



- ❖ Un territoire isolé des dessertes ferroviaires
- ❖ La gare la plus proche étant Jarrie-Vizille, mais avec un niveau d'offre faible, uniquement trafic régional
- ❖ La gare de Grenoble étant mieux desservie (119 TER et 15 TGV en moyenne par jour), mais plus lointaine
- ❖ Et ce malgré un historique de ligne Vizille-Bourg d'Oisans

➤ Des liaisons câblées dont le potentiel est sous-utilisé ?

- De nombreuses remontées mécaniques sur le territoire, dont certaines à vocation « utilitaire » :
 - Distinction entre RM à vocation « **mixte : utilitaire/loisir** » VS « **purement loisir** » → enjeu conséquent depuis la crise sanitaire → dérogation pour fonctionner durant les périodes de restriction
- Sur le territoire de la CCO, deux principales remontées mécaniques / ascenseurs valléens :
 - **Eau d'Olle Express**, inaugurée en 2020, entre Allemond et la station de ski d'Oz
 - **Venosc**, 1994, entre Venosc et la station des 2 Alpes
- Mais également, dans une moindre mesure (flux plus locaux) :
 - **Alpe Express**, inaugurée en 2018, à l'Alpe d'Huez, entre le centre station et le front de neige
 - **Télécentre**, 1982, à l'Alpe d'Huez également, entre le centre station et le front de neige
 - **Télévillage**, de 1980, entre Huez à la station de l'Alpe d'Huez → bientôt remplacée par Huez Express
 - **Mont-de-Lans (TS)**, de 1967, entre le bourg du même nom et la station des 2 Alpes
 - **L'ascenseur incliné** à Vaujany
 - **Montfrais-Villette** et **Enversin**, qui relient Vaujany respectivement aux bourgs du même nom



➤ Ascenseur valléen : Eau d'Olle Express

- Inauguré en 2020, fonctionne pour la première fois « pleinement » cette saison
- Objectif : réduire le flux de véhicules qui engorgeaient Oz :
 - Oz : plus accessible que l'Alpe d'Huez. En voiture depuis Rochetaillée : 17 min VS 27 min
- Ascenseur valléen qui apparaît très attractif pour un usager venant de la vallée :
 - 2.845 m de longueur, 8 min pour faire le trajet VS ~15 min en voiture → **gain de temps**
 - 10 km de route en lacets épargnés → **confort, économie d'essence, aléas en moins (neige)**
 - Gratuit pour les piétons, inclus dans le forfait pour les skieurs/VTT → **économie financière**
 - Parking couvert gratuit de 217 places (suffisamment dimensionné ?), un potentiel de 650/700 places au total en s'appuyant sur les voiries et parkings avoisinants → **simplifie la problématique du stationnement en station**
 - Bâtiment voyageur avec **services** : vente de titres, sanitaires, casiers à ski, etc.
- Gare routière : quais de dépose et 17 places de stationnement bus
 - Équipement à valoriser dans un souci de report modal

Eau d'Olle
Express à
l'arrivée sur Oz



Premiers bilans (Hiver 21-22) :

- Horaires d'ouverture, du 11 décembre au 22 avril, tous les jours de 8h30 à 18h → **peu attractifs** → *en cours d'amélioration ?*
- Une fréquentation de l'ordre de 700 montées/descentes/jour en moyenne sur le début de saison, avec des pics de l'ordre de 1.500 montées/descentes les samedis de février
- Station d'Oz toujours saturée en véhicules → **l'interdiction de stationner la nuit** sur le parking couvert au pied de l'ascenseur valléen n'offre donc pas aux touristes la possibilité d'y laisser leurs véhicules durant leur séjour (sur plusieurs jours). *Cette mesure avait été prise afin d'éviter le stationnement à la saison (« véhicules ventouses »), notamment des locaux.*
- À Oz, positionnement de la gare d'arrivée, en surplomb de la station → **Adapté aux skieurs** (si les pistes sont ouvertes) mais **peu adapté** aux piétons / déplacements utilitaires
 - Ascenseur incliné pour y remédier : travaux prévus été 2022
- Pas de desserte des Cars Région, ni des cars Transaltitude, tandis que beaucoup des transporteurs privés continuent de desservir les stations d'altitude (exemple : Skimania) → notamment du fait d'accords commerciaux entre autocaristes et commerces des stations (restaurateurs, loueurs, etc.) → *Effort de conviction*

Ascenseur valléen : Venosc

- Depuis 1994, entre Venosc et les 2 Alpes
- Ascenseur valléen également attractif :
 - 8 min de trajet VS ~25 min en voiture en voiture depuis Venosc → **gain de temps pour les usagers venant du Vénéon**
 - 2 Alpes depuis Bourg-D'oisans : 20 (12+8) minutes par Venosc VS ~20 min en tout voiture → **temps de parcours équivalent pour les autres usagers venant de la vallée**
 - 5 km de route en lacets épargnés → **confort, économie d'essence, aléas en moins (neige)**
 - Payant pour les piétons**, inclus dans le forfait pour les skieurs/VTT → **positionnement tarifaire à interroger ?**
 - Parking **non couvert gratuit** d'environ 120 places (suffisant ?)
 - Localisation de la station amont à ~500 m du front de neige et excentrée par rapport au centre de la station → **peu attractif**
 - Correction du tracé envisagée (à l'étude)
 - Plage horaire : 7h - 19h30 → correcte
 - Des **supports de communication** (brochures, page web) existants et clairs mais relativement **confidentiels**
 - Affiché sur le plan du réseau** Cars Région mais sur une ligne avec un **faible niveau d'offre** (T77 ~ 1 ou 2AR/j)



les 2 alpes Venosc

Télécabine VENOSC - LES 2 ALPES

CARTE OURA
1 aller-retour par jour inclus pour les porteurs de la carte OURA : abonnement transisère zone C.

CARTE OURA
en vente aux agences Transisère des 2 Alpes et de Bourg d'Oisans.
Journée : 4.90€ tarif classique
Journée : 3.50€ tarif éco
Journée : 1.50€ tarif micro

TARIFS TÉLÉCABINE
Aller : 3.30€
Aller-retour : 6.50€
Aller-retour enfant : 6.50€
12 passages (saison hiver) : 34.80€
Pass Saison hiver : 170.00€
Gratuit : - 5 ans et + de 72 ans

**Pass mensuel : 49.50€ tarif classique
Pass mensuel : 34.70€ tarif éco
Pass mensuel : 14.80€ tarif micro**

ECO
jeune de moins de 26 ans, famille nombreuse, demandeurs d'emplois, ...
Micro : entre 5 et 19 ans
Gratuit : 5 ans

TOUS LES JOURS DE 7H À 19H30
PUIS DE 7H À 19H30 À PARTIR DU 19/04/2022

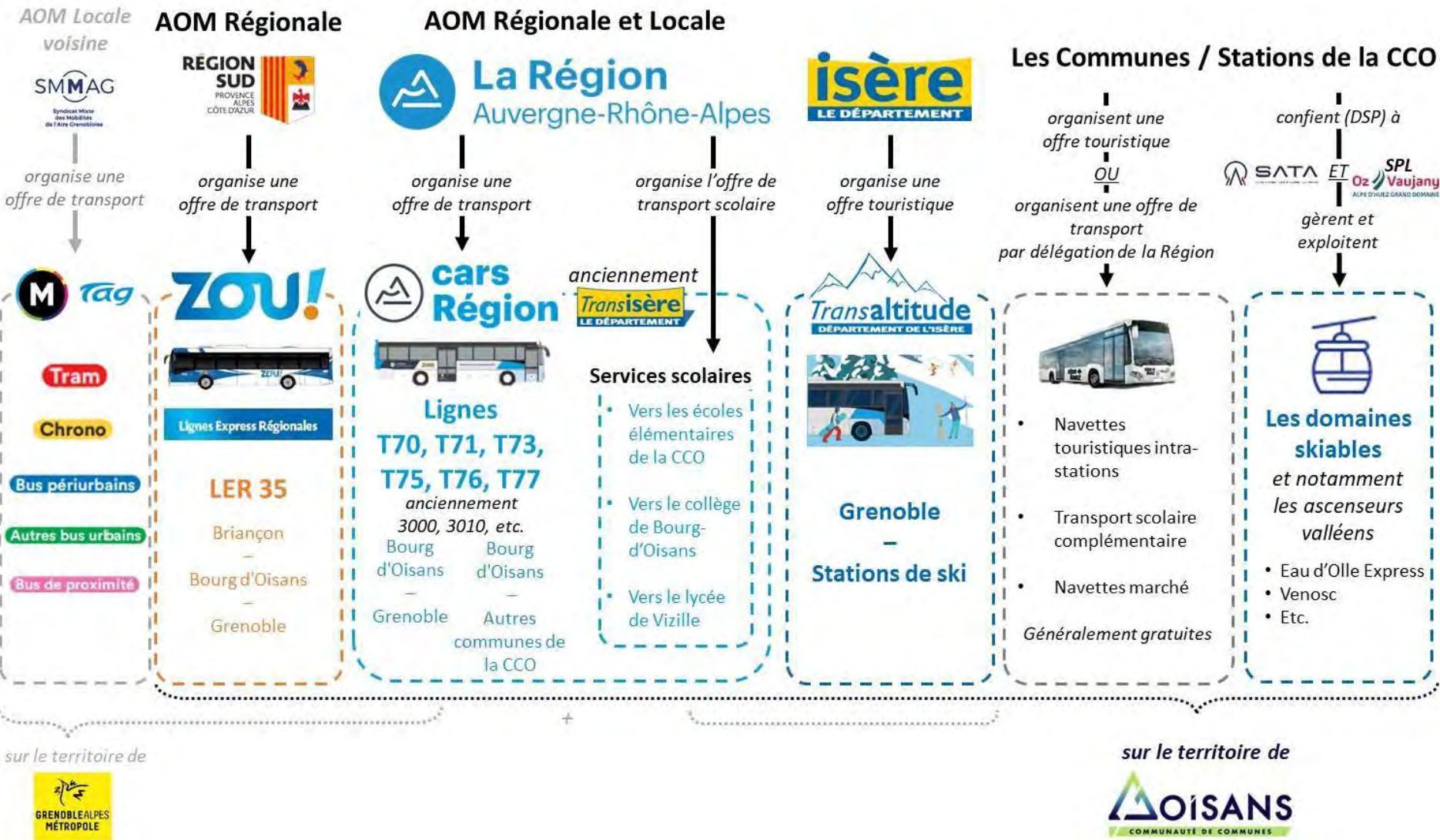
Télécabine gratuite pour :
Les propriétaires de terrain survolé par la télécabine. Les personnes devant utiliser la télécabine pour des raisons professionnelles (logant à Venosc et travaillant aux 2 Alpes ou vice versa).
Les personnes de plus de 60 ans originaires de Venosc, résidant aux 2 Alpes ou à Venosc et y possédant un patrimoine. (cf. accord Deux Alpes Louisa - Marie de Venosc de 25-01-1995)

Office de Tourisme de Venosc - 38520 Venosc +33 (0)4 76 80 06 82

➤ Sommaire

1. Un territoire singulier
2. Les services de mobilité existants au sein et depuis/vers la CC Oisans
3. Les infrastructures existantes au sein et depuis/vers la CC Oisans
- 4. Gouvernance des transports et de la mobilité**
5. Synthèse et enjeux de mobilité du territoire pour le futur SCOT

Gouvernance des transports collectifs



AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

» Gouvernance

Suite à la loi LOM (2019) :

- » La CCO n'a pas pris la compétence « Mobilité » pour devenir AOM locale
- » La Région AURA est devenue AOM locale officiellement le 1^{er} juillet 2021
- » Convention de coopération (convention « cadre ») AURA – CCO, signée en juin 2021 :
 - » En tant qu'AOM, la Région est responsable de l'organisation de l'offre de transport public régulier, du transport à la demande (TAD), du transport scolaire, de la gestion des arrêts de cars, de l'intermodalité, des nouvelles mobilités, des mobilités actives, etc.
 - » Transaltitude ou Transport par câble non concernés par cette convention → offres touristiques
 - » Des programmes de travail listent les éventuelles pistes d'évolution de l'offre, suggérées par le territoire (nouvelle ligne transversale, TAD, etc.), et à travailler avec la Région, dont les modalités de financements seraient :
 - » Transport public régulier / TAD :
 - » Études : 50% Région / 50% CCO (ou Commune)
 - » Exploitation, si ligne structurante régionale : 100% Région
 - » Exploitation, si ligne locale/TAD : 50% / 50%
 - » Navettes locales touristiques ou scolaires complémentaires :
 - » Statu quo : Restent à la charge des communes
 - » Doivent faire l'objet d'une « Convention de délégation de compétence » : entre la Région (AOM) et la CCO et/ou une Commune (AO2)
 - » Si en régie, la Région peut acquérir le matériel roulant (propre)
 - » Projet de PEM, P+R, aire de covoiturage, ou aménagements vélos : la Région participe (50% maximum, avec plafonds subventionables au cas par cas)



➤ Sommaire

1. Un territoire singulier
2. Les services de mobilité existants au sein et depuis/vers la CC Oisans
3. Les infrastructures existantes au sein et depuis/vers la CC Oisans
4. Gouvernance des transports et de la mobilité
5. Synthèse et enjeux de mobilité du territoire pour le futur SCOT

➤ Synthèse de l'état des lieux

➤ Un territoire riche et complexe

- Des mobilités internes à l'année : 32 000 déplacements réalisés quotidiennement par les 10 000 habitants du territoire
- Une utilisation majoritaire de la voiture, mais aussi forte utilisation de la marche à pied
- Une forte saisonnalité des flux : +30% de trafic sur les compteurs au nord du Bourg d'Oisans l'été et en février et jusqu'à +100% les samedis d'hiver

➤ De multiples services de mobilité et infrastructures

- 12 lignes de transport collectif desservant le territoire (régulières, touristiques et à la demande) + 12 lignes de transport scolaires + navettes locales
- Un service dédié à la saison hivernale : Transaltitude
- Un réseau routier structuré autour d'un axe Est-Ouest majeur : la RD 1091
- Des liaisons câblées dont le rôle dans la mobilité serait à renforcer
- L'absence de toute desserte ferroviaire

➤ Une gouvernance des transports multiple

- Rôle majeur de la Région dans l'organisation des services de mobilité
- Mais le Département reste un acteur incontournable (routier, Transaltitude?)
- Organisation locale des mobilités

Forces - Faiblesses - Opportunités - Menaces

Forces

- Un territoire doté d'un patrimoine naturel exceptionnel qui attire de nombreux touristes, été comme hiver
- De nombreuses infrastructures routières
- Une culture du transport par câble
- Une offre en transports collectifs conséquente vers les stations et le Bourg d'Oisans
- Un usage des transports collectifs et de la marche à pied, déjà ancré dans les habitudes de déplacements des habitants et scolaires

Opportunités

- Une concentration des flux le long d'un même axe (RD1091) propice à la mise en place d'un transport de masse
- Les ascenseurs valléens, transports collectifs efficaces et compétitifs par rapport à la voiture, maillons potentiels d'une colonne vertébrale d'offre
- Fort potentiel d'apaisement au sein des bourgs et stations, voire de station sans-voiture : véritable place aux modes actifs, au bénéfice de la qualité de vie locale
- Forte culture vélo (sportif) pouvant servir de base au développement d'une pratique utilitaire du vélo, notamment dans les vallées où la topographie est plus clémente aux beaux jours, ou VAE
- Utilisation « raisonnée » de la voiture : covoiturage, autopartage, facilitée par développement outils numériques
- Etalement de la demande ? (ex. congés mercredi-mercredi), sous réserve mise en oeuvre

Faiblesses

- Un réseau routier, qui engendre des nuisances, soumis aux aléas et à des saturations lors des pics touristiques (samedis d'hiver en particulier)
- Des stationnements, saturés en période touristique, et qui nuisent à la qualité urbaine (« mangeurs d'espace »)
- L'absence de desserte ferroviaire, et plus globalement d'une offre TC structurante « colonne vertébrale » et d'une fréquence incitative
- Une offre en transports collectifs peu lisible (multitude d'acteurs et de services), qui ne répond pas à tous les besoins du territoire (hameaux et villages non desservis, saisonnalité de l'offre)
- Un territoire vaste et peu dense : difficulté d'offrir un transport performant. En particulier, un isolement des villages & hameaux moins denses et plus excentrés : dépendance à la voiture, entretien des routes, risque de précarité énergétique

Menaces

- Risque d'augmentation des nuisances liées à l'omniprésence de la voiture : localement, nuisances sonores, incidences sur la qualité de vie (en particulier en traversées de bourg et en station), accidentologie, mais aussi globalement cf. enjeux climatiques (maîtrise des émissions de GES)
- Un risque de faible attractivité des modes alternatifs à la voiture si facilitation de son usage (cf. projets augmentation de la capacité de stationnements / gratuité, notamment en station)
- Complexité de mise en place de nouveaux projets de transports de masse (financements pour investissement comme pour exploitation, procédures, faisabilité...)
- Pérennité de l'entretien des petites routes pour accéder aux hameaux et villages, financement du service

➤ Enjeux : une vision double

2025

2030

2040



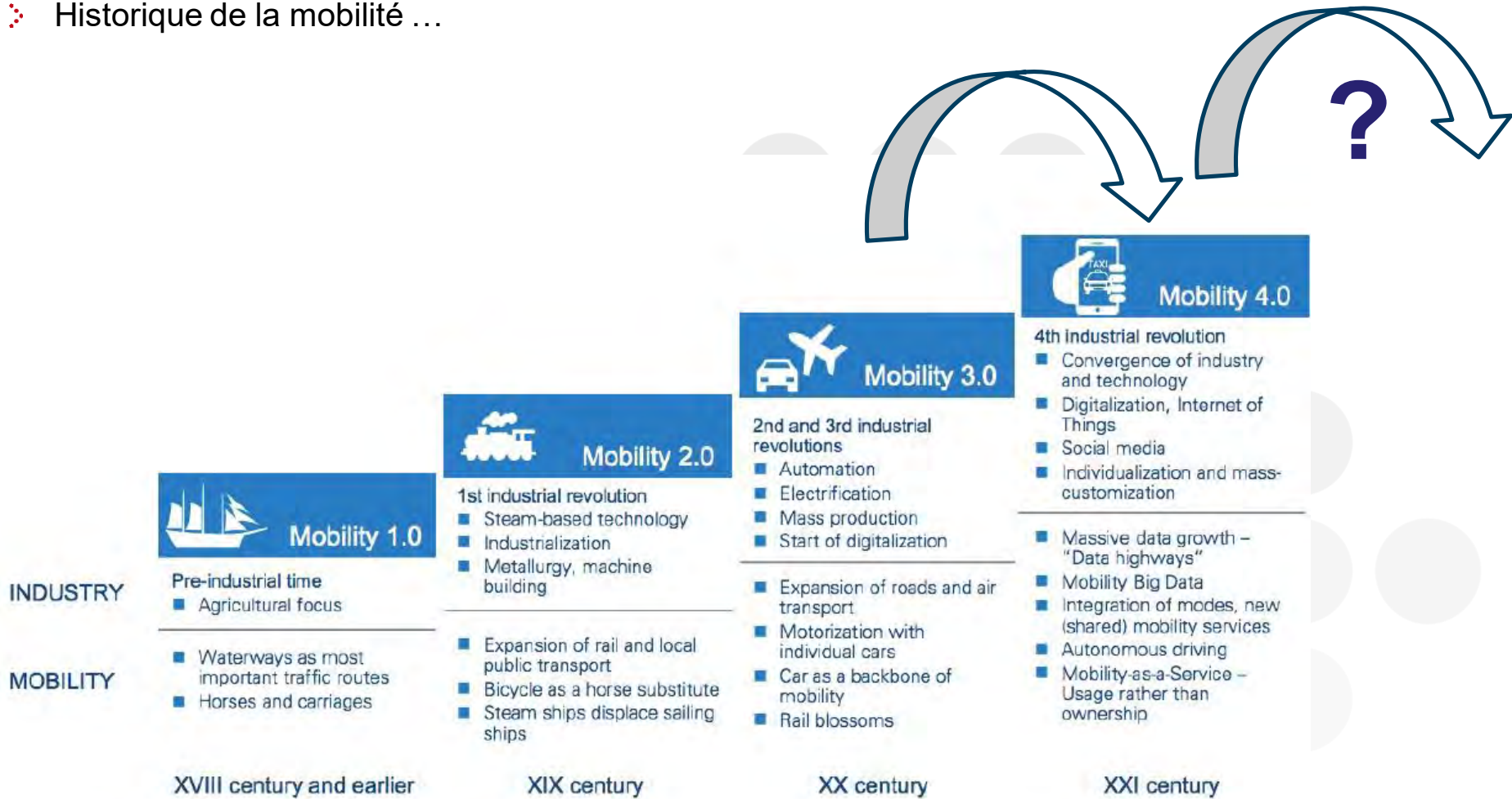
Horizon
SCOT

Une approche double :

- Définir des enjeux **long terme**, en cohérence avec la politique territoriale développée dans le SCOT
- Prioriser les enjeux à **court-moyen terme** :
 - qui permettent d'apporter des premières solutions **aux problématiques actuelles**
 - qui représentent **des avancées** vers la vision des enjeux long terme
- Tout en anticipant autant que possible les **évolutions technologiques** à venir dans le domaine des mobilités

➤ Quelques éléments de prospective (tendances nationales)

➤ Historique de la mobilité ...



Source: Arthur D. Little

➤ Quelques éléments de prospective (tendances nationales)



Véhicules électriques

- Objectif européen : 30 millions de véhicules électriques en 2030 (versus 2 millions en 2019)

Véhicules autonomes

Un cadre législatif évolutif vers de plus en plus d'autonomie des véhicules

- Mais pour quels usages (navettes sans conducteurs, robots-taxis, « lit-couchette » ?)



MaaS « Mobility as a Service »

- Une seule porte d'entrée pour utiliser différents services de mobilité selon son besoin (multimodalité)

Vélos / vélos à assistance électriques

- Pratique du vélo en forte hausse notamment en milieu urbain (COVID)
- 500 000 VAE vendus en 2020 en France, contre 100 000 en 2015 : +500% en 5 ans

Transports par Câbles

- Projets en milieu urbain
- Ascenseurs valléens

➤ Quelques éléments de prospective (vision Européenne)



Stratégie de mobilité durable et intelligente

Approuvée en 2020



1
Sustainable
Mobility



2
Smart
Mobility



3
Resilient
Mobility

90%
reduction
greenhouse gas emissions in transport by 2050

- Réduction dépendance énergies fossiles (véhicules électriques)
- Doublement trafic ferroviaire grande vitesse (2030)
- Villes climatiquement neutres
- Avions zéro-émission (2035)

- Big data
- Mobilité autonome (2030)
- E-billets intégrés (2030)

- Réseau trans-européen multimodal (2050)
- Mobilité inclusive
- Réduction accidentologie

➤ Proposition TTK : Enjeux généraux

Avis du bureau d'études :

- ❖ Au-delà de son positionnement actuel, le territoire a un potentiel conséquent **de mise en valeur / rayonnement**, sous réserve que :
 - ❖ la mobilité ne soit pas un frein pour les habitants (temps de parcours trop longs, coûts de l'usage de la voiture trop onéreux...), ni pour les touristes (complexité d'accès au territoire ou de déplacement une fois sur place)
 - ❖ L'omniprésence (visuelle, sonore) de la voiture sur certains secteurs (secteurs habités, stations, secteurs naturels protégés) soit clairement réduite
- ❖ Dans le même temps, la mobilité peut/doit se **décarbonner**, les transports collectifs et le transports par câble sont une excellente opportunité en ce sens



Photo-inspirations de Suisse



➤ Proposition TTK : Enjeux généraux

➤ Structurer la mobilité grande distance pour venir ou sortir du territoire

- Assurer un service fluide et confortable pour continuer à attirer des touristes et excursionnistes, mais en transport collectif, ou en laissant leur voiture le plus en aval possible
- Proposer une offre de transport structurante, performante (compétitive par rapport à la voiture) et lisible, qui accueille le plus fort trafic en vallée et relie l'Oisans aux territoires voisins (notamment Grenoble)

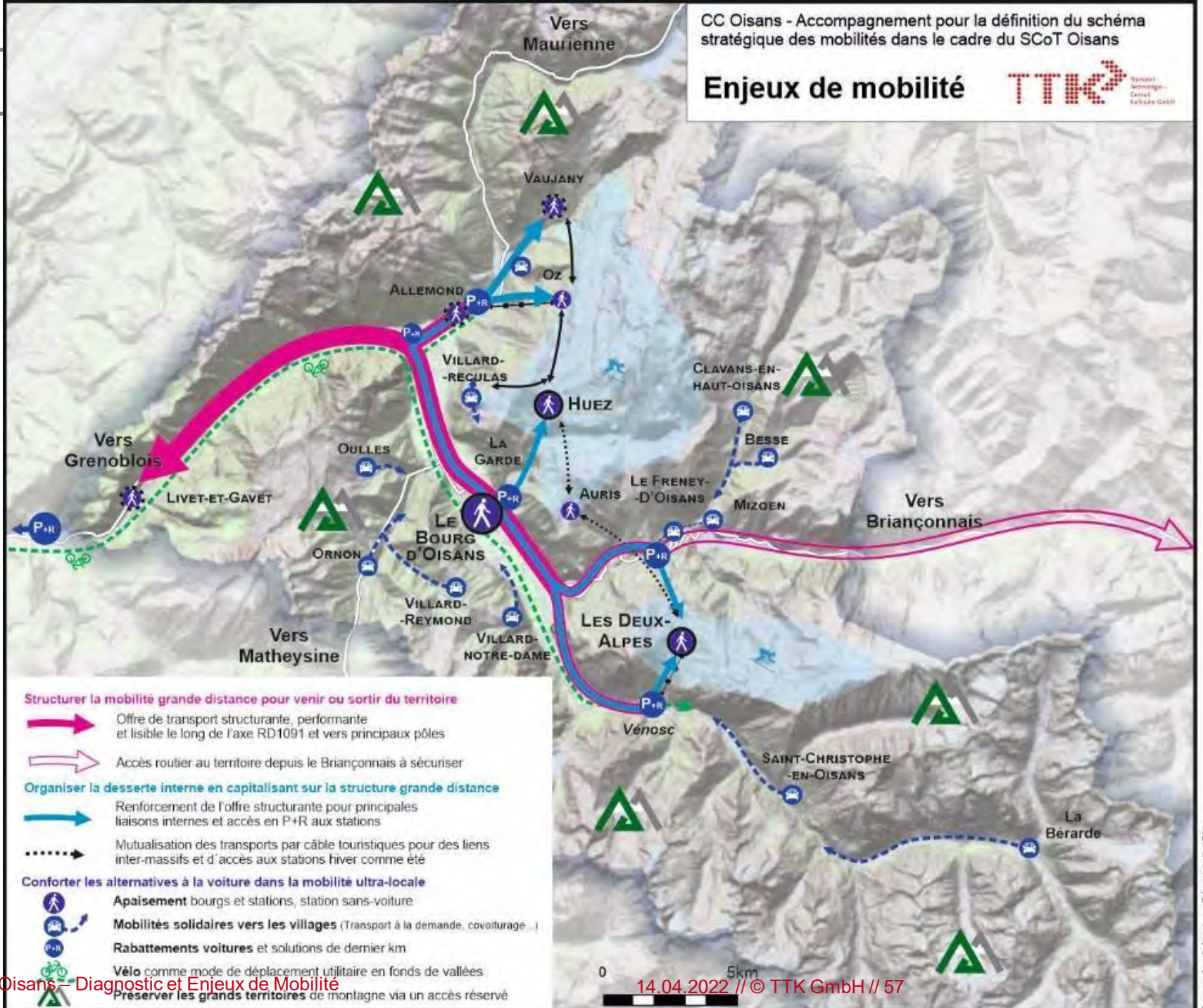
➤ Organiser la desserte interne en capitalisant sur la structure grande distance

- Assurer une colonne vertébrale d'offre en fond de vallée et vers les principales stations hyperstructurante (ex. ascenseurs valléens), attractive pour les habitants permanents mais aussi pour les touristes : fonctionnant à l'année et renforcée en période touristique (hiver-été)
- Mutualiser les transports par câble touristiques pour des déplacements, apportant un maillage direct de massif à massif (par ex, rayonnement élargi des équipements ou événements majeurs)

➤ Conforter les alternatives à la voiture dans la mobilité ultra-locale

- Favoriser l'apaisement des conditions de circulation au sein des bourgs et stations en accordant une véritable place aux modes actifs dans les déplacements de proximité
- S'appuyer sur les mobilités alternatives (covoiturage, autostop) et le vélo en fond de vallée pour les déplacements utilitaires intercommunaux
- Problématique du dernier kilomètre : organiser un panel de solutions (ascenseur valléen, transport à la demande, transport solidaire, parc relais, etc.) depuis les villages, hameaux et stations de montagne en rabattement vers le moyen de transport structurant de la vallée et les principales centralités du territoire (Le Bourg d'Oisans)

Enjeux de mobilité



- Structurer la mobilité grande distance pour venir ou sortir du territoire**
 - Offre de transport structurante, performante et lisible le long de l'axe RD1091 et vers principaux pôles
 - Accès routier au territoire depuis le Briançonnais à sécuriser
- Organiser la desserte interne en capitalisant sur la structure grande distance**
 - Renforcement de l'offre structurante pour principales liaisons internes et accès en P+R aux stations
 - Mutualisation des transports par câble touristiques pour des liens inter-massifs et d'accès aux stations hiver comme été
- Conforter les alternatives à la voiture dans la mobilité ultra-locale**
 - Apaisement bourgs et stations, station sans-voiture
 - Mobilités solidaires vers les villages (Transport à la demande, covoiturage...)
 - Rabatements voitures et solutions de dernier km
 - Vélo comme mode de déplacement utilitaire en fonds de vallées
 - Préserver les grands territoires de montagne via un accès réservé



» Déclinaison court/moyen terme

2025

2030

2040

Structurer la **mobilité grande distance** venir/sortir du territoire

- » *Assurer un service fluide et confortable pour continuer à attirer des touristes et excursionnistes, mais en transport collectif, ou en laissant leur voiture le plus en aval possible*
- » *Proposer une offre de transport structurante, performante (compétitive par rapport à la voiture) et lisible, qui accueille le plus fort trafic en vallée et relie l'Oisans aux territoires voisins (notamment Grenoble)*

Développer les **études et la gouvernance** nécessaire à la réalisation d'un transport de masse (collectif) ambitieux en fond de vallée

Développer un système d'« **ascenseurs valléens associés à des parkings-relais** »



Développer **une offre hyper-structurante de masse** (collectif) en fond de vallée, en site propre, à connecter aux services de mobilités existants et ascenseurs valléens

Travailler en partenariat avec les acteurs du transport à la **qualité de la desserte** (horaires, visibilité de l'offre, etc.)

➤ Déclinaison court/moyen terme

2025

2030

2040

Organiser la desserte interne en capitalisant sur la structure grande distance

- Assurer une colonne vertébrale d'offre en fond de vallée et vers les principales stations hyperstructurante (ex. ascenseurs valléens), attractive pour les habitants permanents mais aussi pour les touristes : fonctionnant à l'année et renforcée en période touristique (hiver-été)
- Mutualiser les transports par câble touristes pour des déplacements, apportant un maillage direct de massif à massif (par ex, rayonnement élargi des équipements ou événements majeurs)

Préfigurer certaines offres en développant l'offre TC, par exemple liaisons inter-vallées via Bourg d'Oisans en été et hiver



Développer **une offre hyper-structurante de masse** (collectif) en fond de vallée, en site propre, à faire fonctionner toute l'année et renforcée en période touristique

Étudier les conditions pour mutualiser les ascenseurs valléens (exemple amplitudes horaires, ou loueurs)



S'appuyer sur les liaisons touristiques existantes ou à venir pour permettre **un maillage inter-massifs** et offrir de nouvelles possibilités de connexions piétonnes en hiver et en été

➤ Déclinaison court/moyen terme

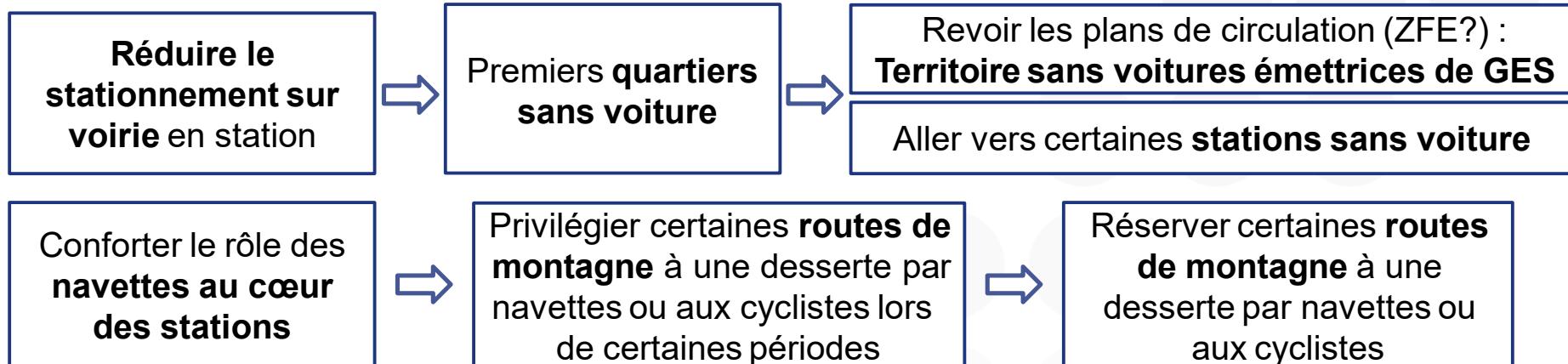
2025

2030

2040

Conforter les alternatives à la voiture dans la mobilité locale

- Favoriser l'apaisement des conditions de circulation au sein des bourgs et stations en accordant une véritable place aux modes actifs dans les déplacements de proximité
- S'appuyer sur les mobilités alternatives (covoiturage, autostop) et le vélo en fond de vallée pour les déplacements utilitaires intercommunaux
- Problématique du dernier kilomètre : organiser un panel de solutions (ascenseur valléen, transport à la demande, transport solidaire, parc relais, etc.) depuis les villages, hameaux et stations de montagne en rabattement vers le moyen de transport structurant de la vallée et les principales centralités du territoire (Le Bourg d'Oisans)



Merci pour votre attention !
