



Etude sur les déplacements et préconisations d'actions sur le développement de la mobilité dans l'Oisans

Mai 2013

Agence Ouest

4 Square René Cassin
35 000 Rennes
Tel : 09 72 13 21 75

ITEM Etudes & Conseil Transport - Déplacements

www.item-conseil.fr

SARL au capital de 2000 € - APE : 742C - RCS Nanterre - 3867 - 441 913 467 00023 - TVA Intracommunautaire : FR194410134720023

Siège Social

27 rue Clément Marot
Parc ASTREA - 25 000 Besançon
Tel : 03 81 83 24 71
Fax : 03 81 51 10 64

SOMMAIRE GENERAL

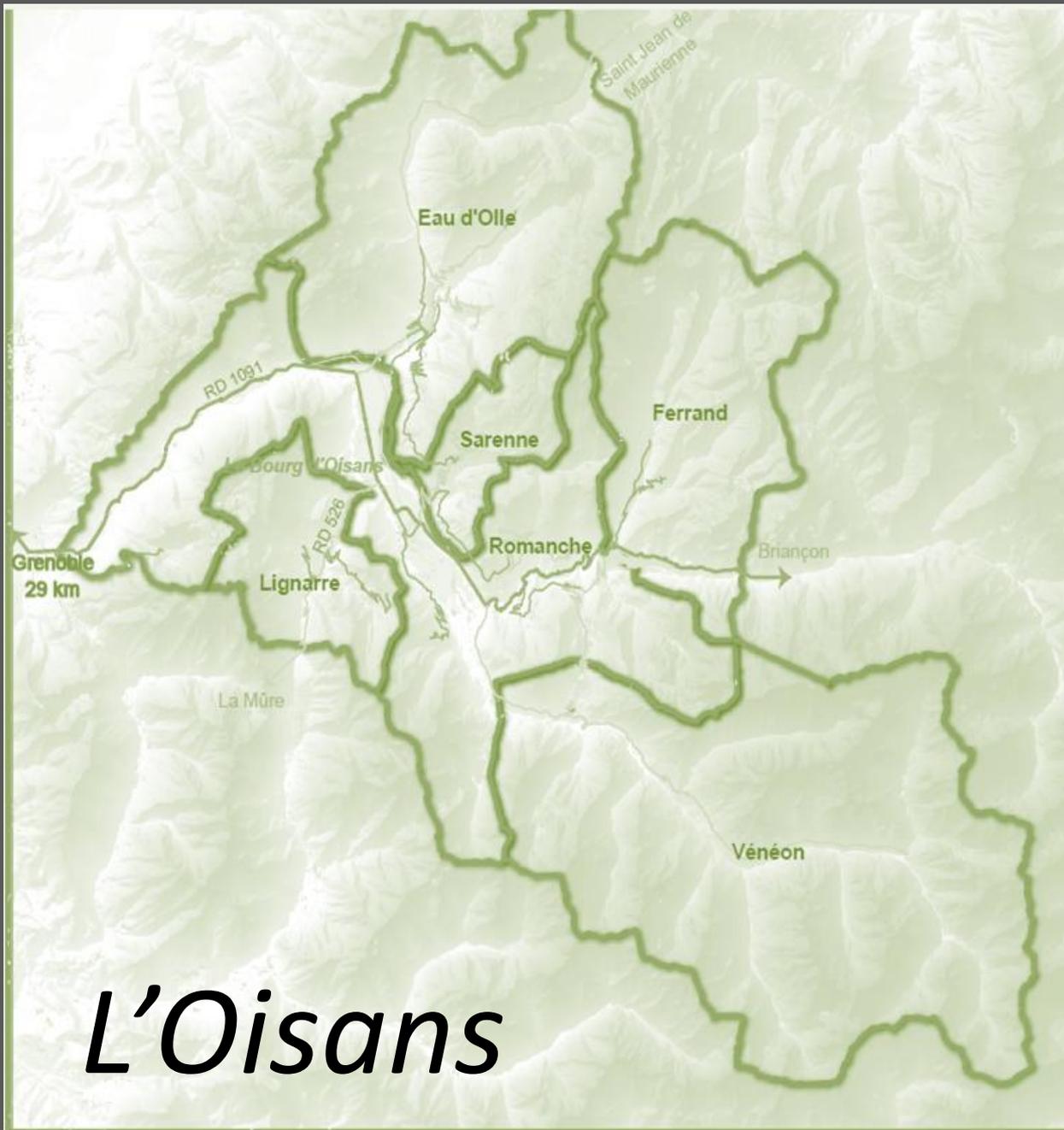
L'étude sur les déplacements menées sur la Communauté de Communes de l'Oisans comporte 3 phases ayant fait l'objet de rapport et validation en comité de pilotage. En parallèle de cette étude et afin notamment d'alimenter le SCoT, les volets stationnement / accidentologie / livraisons de marchandises ont fait l'objet d'analyses plus détaillées présentant en annexes de ce présent rapport.

<i>Le diagnostic</i>	<i>p.3</i>
<i>Les enjeux</i>	<i>p.57</i>
<i>Le plan d'actions</i>	<i>p.70</i>
<i>Annexes stationnement & accidentologie</i>	<i>p.128</i>
<i>Annexes stationnement & accidentologie</i>	<i>p.163</i>

Partie1 :
Le diagnostic

SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC

<i>Partie 1 : Caractéristiques du territoire</i>	<i>p.6</i>
1. Les caractéristiques géographiques	<i>p.7</i>
2. Les caractéristiques démographiques	<i>p.8</i>
3. Le potentiel de captifs de TC dans l'Oisans	<i>p.11</i>
4. Quelle logique de déplacements en fonction des équipements au sein des communes de l'Oisans ?	<i>p.13</i>
5. Une offre touristique importante	<i>p.17</i>
<i>Partie 2 : Les déplacements sur l'Oisans</i>	<i>p.18</i>
1. Les résultats de l'Enquête Ménage Déplacements de la Grande Région Grenobloise	<i>p.20</i>
2. Les résultats de l'INSEE sur les déplacements des actifs	<i>p.21</i>
<i>Partie 3 : Les différents réseaux présents</i>	<i>p.26</i>
1. Le réseau routier	<i>p.27</i>
2. Le stationnement	<i>p.32</i>
3. Le réseau de transport en commun	<i>p.33</i>
4. Les modes alternatifs	<i>p.52</i>



L'Oisans

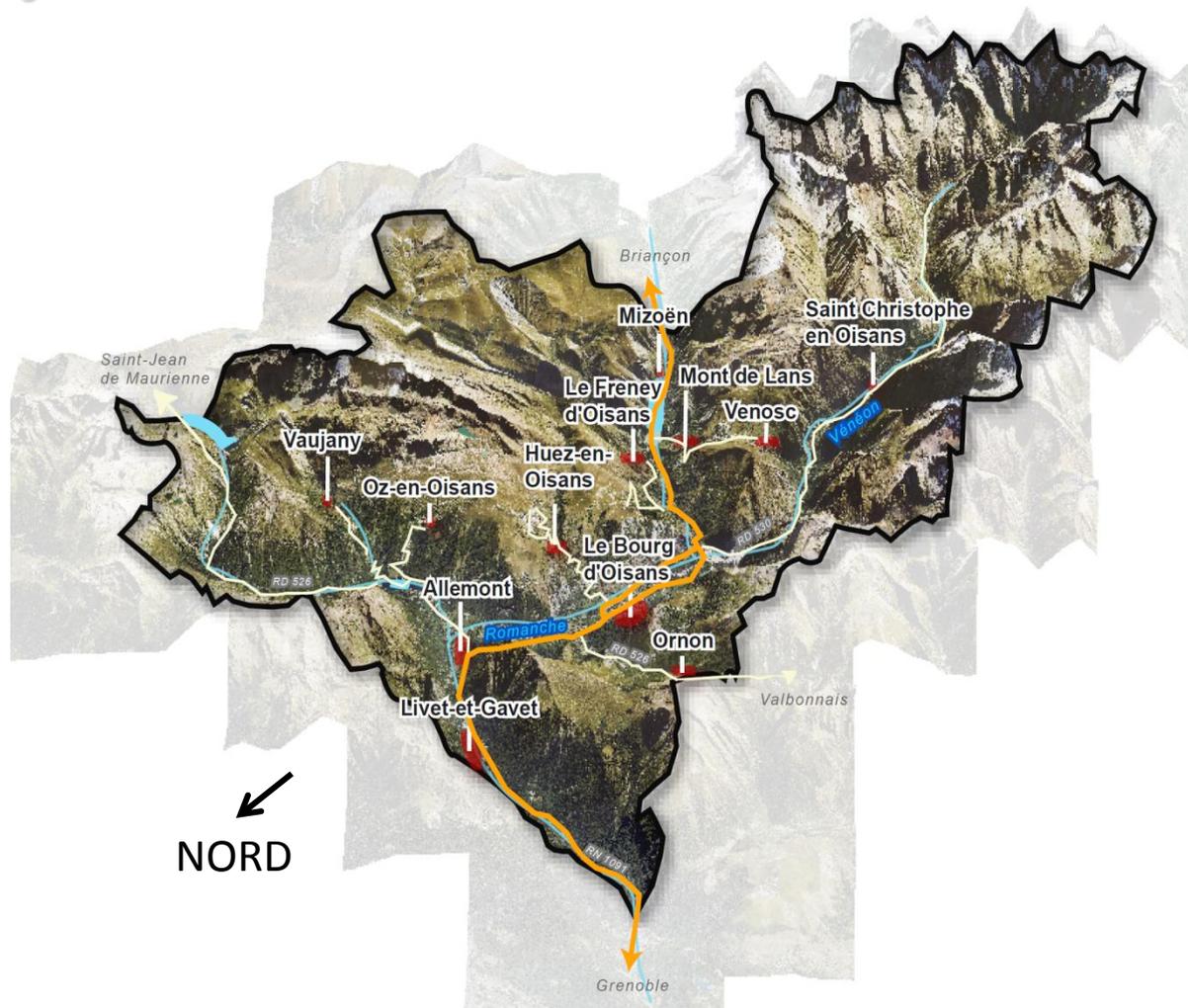


*PARTIE 1 :
Caractéristiques
du territoire*

1. Les caractéristiques géographiques

L'Oisans un territoire montagneux organisé autour de 6 vallées

- ✓ **Six vallées** conditionnent les déplacements : *la Romanche, l'Eau d'Olle, la Lignarre, la Sarenne, le Ferrand et le Vénéon*
- ✓ La **vallée de la Romanche est la porte d'entrée de l'Oisans** depuis Grenoble ou Briançon.
- ✓ Un **territoire bien accessible depuis l'Ouest** mais plus **enclavé sur les autres directions**
- ✓ Un **territoire montagneux** qui impose des **temps de circulation important** entre les communes et des **conditions climatiques difficiles** qui peuvent temporairement **fermer les cols** offrant l'accès à l'Oisans



2. Les caractéristiques démographiques

2.1 Vingt communes réparties sur 6 vallées

Une population de **10 750 habitants** répartie de manière inégale selon les communes puisque seules 4 communes ont plus de 1 000 habitants et 10 ont moins de 200 habitants.

De plus, l'habitat dispersé en hameaux implique des déplacements longs et ce quel que soit le motif.

La **répartition** de la population est **très inégale** selon les vallées, en effet la **Romanche** possède à elle seule **58 %** de la population de l'Oisans.

Vallées	Population en 2007	Communes
Eau d'Olle	1 447	Allemont, Oz en Oisans, Vaujany, Villard Reculas
Romanche	6 276	Auris, Bourg d'Oisans, Le Freney, Livet-Gavet, Mont de Lans, Villard Notre Dame
Lignarre	197	Oulles, Ornon, Villard Reymond
Sarenne	1 412	La Garde en Oisans, Huez
Ferrand	431	Besse, Clavans, Mizoën
Vénéon	982	St Christophe en Oisans, Venosc

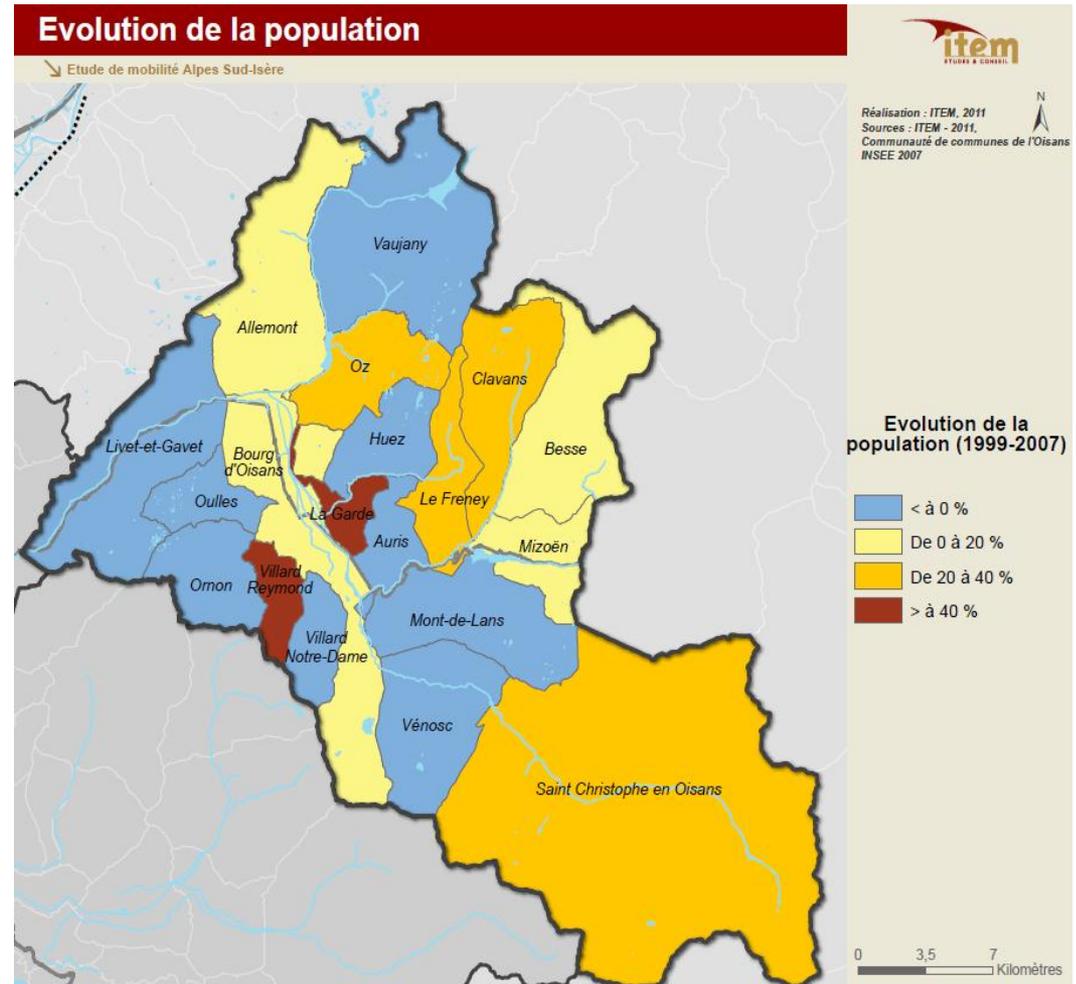
Communes	Population en 2007	Evolution de la population en % (1999-2007)	Densité de population (hab/Km ²)
ALLEMOND	867	14,1	19,7
AURIS	205	-5,3	18,1
BESSE	142	9,3	5,6
CLAVANS-EN-HAUT-OISANS	113	36,1	7,3
HUEZ	1 312	-21,0	92,6
LA GARDE	100	53,8	11,7
LE BOURG-D'OISANS	3 352	12,0	94,5
LE FRENEY-D'OISANS	277	25,9	18,8
LIVET-ET-GAVET	1 346	-1,4	28,1
MIZOEN	176	8,1	12,3
MONT-DE-LANS	1 066	-1,8	35,7
ORNON	138	0,0	11,9
OULLES	12	-26,8	1,0
OZ	206	34,6	12,6
SAINT-CHRISTOPHE-EN-OISANS	134	26,1	1,1
VAUJANY	311	0,0	4,9
VENOSC	849	-9,6	33,1
VILLARD-NOTRE-DAME	30	-25,6	2,1
VILLARD-RECLUSAS	63	10,5	12,6
VILLARD-REYMOND	47	51,6	3,8
OISANS	10 746	2,0%	19,8
Isère	300 213	7,8%	158,6

2. Les caractéristiques démographiques

2.2 Un territoire en faible évolution démographique

✓ La **population augmente très faiblement** avec à peine 2% entre 1999 et 2007 ce qui est bien inférieur à l'évolution départementale (7,8%). Neuf communes ont perdu de la population entre 1999 et 2000.

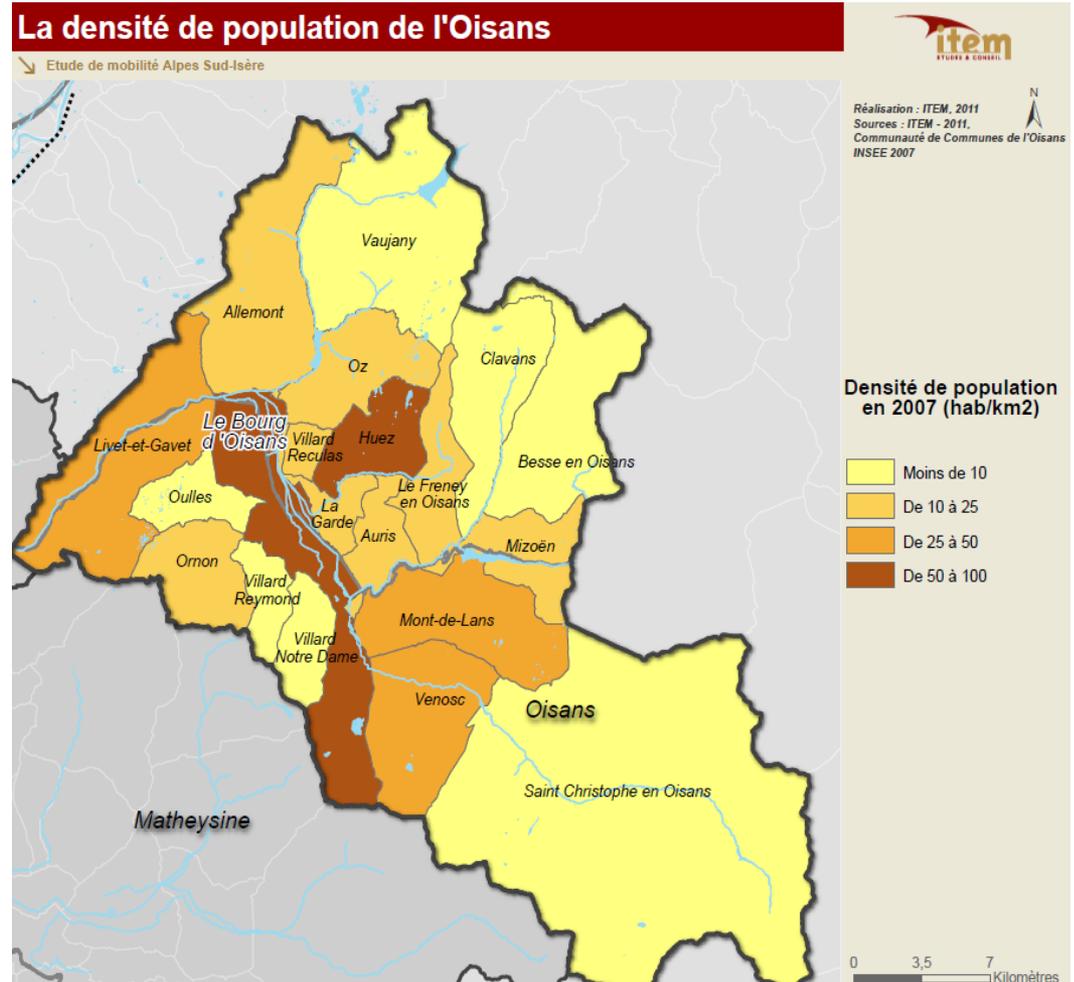
✓ Si les évolutions importantes s'expliquent facilement sur des communes de faible taille, elles sont plus difficiles à expliquer à Huez qui a perdu 300 habitants ou à Bourg d'Oisans qui en a gagné 360.



2. Les caractéristiques démographiques

2.3 Un territoire aux faibles densités

- ✓ Avec moins de 20 hab/Km², l'Oisans est **faiblement peuplé** (112 hab/Km² en France) ce qui s'explique par son caractère montagneux.
- ✓ Même les communes les plus denses restent sous la moyenne nationale : Bourg d'Oisans (94 hab/Km²) et l'Alpe d'Huez (92 hab/Km²).
- ✓ Saint Christophe en Oisans, étant donné sa superficie importante et son important dénivelé, atteint seulement 1 hab/Km². Seules 5 communes dépassent les 25 hab/Km².



3. Le potentiel de captifs des TC en Oisans

👉 Comment évaluer les captifs ?

- 👉 **Le taux de motorisation** (*nombre moyen de voiture par ménage*) en France est de 1,19. Plus le taux de motorisation est faible, plus la population peut être captive des transports en commun.
- 👉 **Le taux de ménages sans voiture** : Un taux de ménage sans voiture élevé peut présager d'une population captive des TC importante et d'une forte demande d'utilisation des TC.
- 👉 **Le taux d'activité** (*rapport entre la population active occupée et la population active*) si ce taux est faible, la part de personne en situation précaire (chômage) est importante et le recours aux TC peut souvent être le seul moyen de déplacements pour les personnes dans cette situation.
- 👉 **La part de la population de +65 ans et de -18ans** indique une population ayant des difficultés à conduire ou n'ayant pas encore accès à un déplacement individuel motorisé nécessitant le permis.

3.1 Plus d'un tiers de la population potentiellement captive

3.1 Une motorisation des ménages hétérogène

✓ Dans l'Oisans, 490 ménages soit **un ménage sur dix ne possède pas de véhicule** ce qui est inférieur à la moyenne départementale. On constate de fortes variations selon les vallées. Dans la Romanche, seule un ménage sur 25 ne possède pas de véhicule.

✓ Le taux de motorisation correspond à la moyenne départementale. Il est plus élevé dans la Lignarre mais la faible population de cette vallée ne permet pas de commenter ce chiffre.

Vallées	Taux de motorisation	Part des ménages sans voitures	Part des ménages multimotorisés
Eau d'Olle	1,33	11,1%	39,5%
Romanche	1,33	3,7%	31,4%
Lignarre	1,45	4,4%	45,0%
Sarenne	1,32	11,0%	38,7%
Ferrand	1,24	9,8%	29,7%
Vénéon	1,20	11,5%	29,9%
Oisans	1,30	10,4%	36,5%
Isère	1,31	14,8%	40,1%

3. Le potentiel de captifs des TC en Oisans

3.2 Plus d'un tiers de la population potentiellement captive

✓ Pour la répartition de la population par âge, l'Oisans se situe dans la moyenne départementale. Toutefois, les **vallées de la Lignarre et du Ferrand ont une population plus âgée** tandis que la Sarenne accueille peu de + 65 ans en proportion.

✓ La part des – 18 ans correspond à la moyenne départementale avec cependant 10 point de moins pour la vallée du Ferrand.

Ces deux populations donnent un **potentiel de captifs des transports en commun** autour de 4 000 personnes soit **37 % de la population de l'Oisans**.

Vallées	Part des plus de 65 ans	Nombre de personne de +65 ans	Part des – 18 ans	Nombre de personnes de - 18 ans
Eau d'Olle	16,5%	319	22,1%	239
Romanche	14,5%	1533	24,4%	908
Lignarre	23,8%	32	16,3%	47
Sarenne	9,7%	331	23,4%	137
Ferrand	22,4%	59	13,6%	97
Vénéon	11,2%	214	21,7%	110
Oisans	14,3%	1 538	23,1%	2 486
Isère	14,6%		23,4%	

3.3 Un taux d'activité important

✓ Seuls **5 % des actifs de l'Oisans n'ont pas d'emplois** contre **9% en Isère**. Ce fort taux d'activité et un taux de ménage imposable qui se situe dans la moyenne (58%) implique **peu de ménages en situation potentiellement précaire**.

4. Quelle logique de déplacements en fonction des équipements au sein des communes de l'Oisans ?

✓ L'INSEE nous permet de connaître les équipements des communes en terme de commerces, services, soins,... Nous pouvons alors déterminer **deux types de polarité** sur le territoire de l'Oisans le **pôle supérieur** et le **pôle de proximité**.

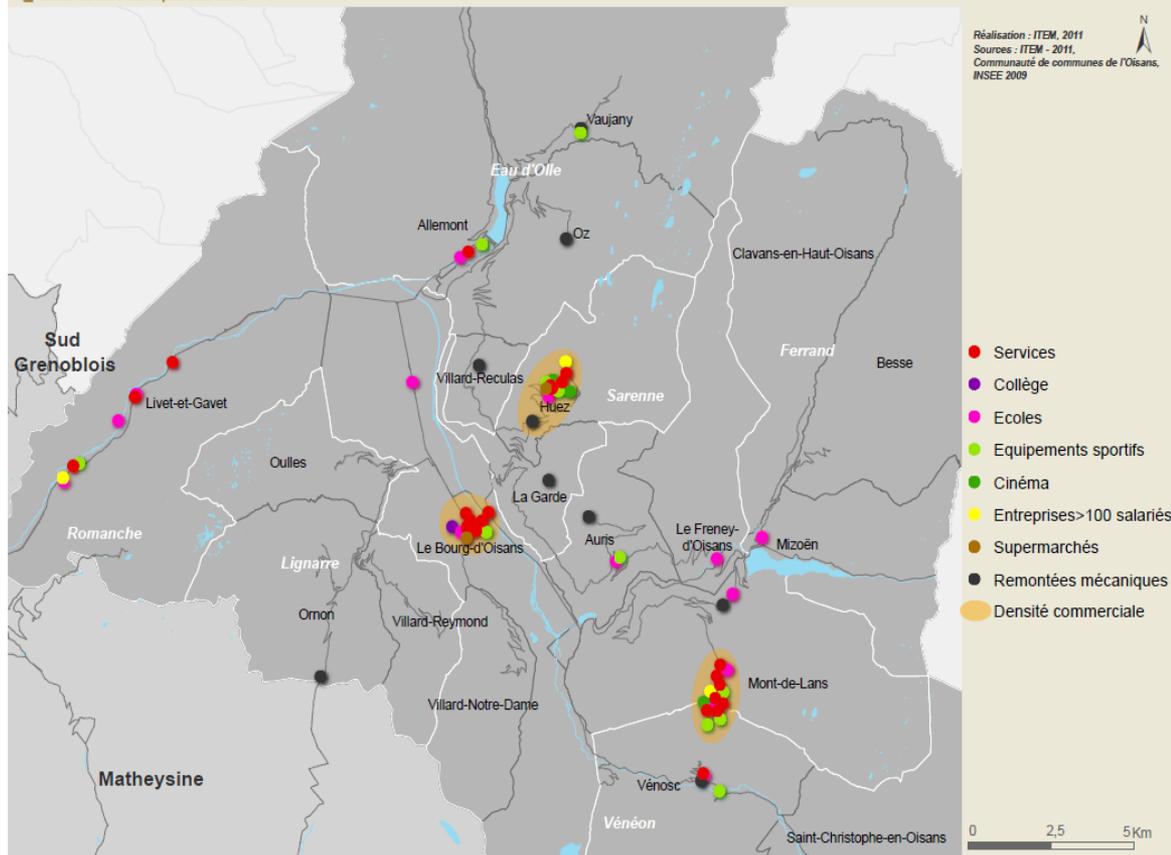
Pour chaque niveau de service a été déterminé une **aire d'attractivité sur les communes de l'Oisans** ce qui nous a permis de réaliser deux cartes pour chaque type de pôle.

Le regroupement des communes autour de leur **aire d'attractivité a été calculé sur la proximité en terme de temps de déplacement** et ne tient pas compte de la localisation de l'emploi par exemple. Grenoble et son attractivité n'a pas été pris en compte.

✓ La localisation des générateurs de déplacements fait ressortir **trois communes qui sont les pôles supérieurs de l'Oisans** avec une importance plus grande pour Bourg d'Oisans.

Les pôles générateurs de déplacements

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère

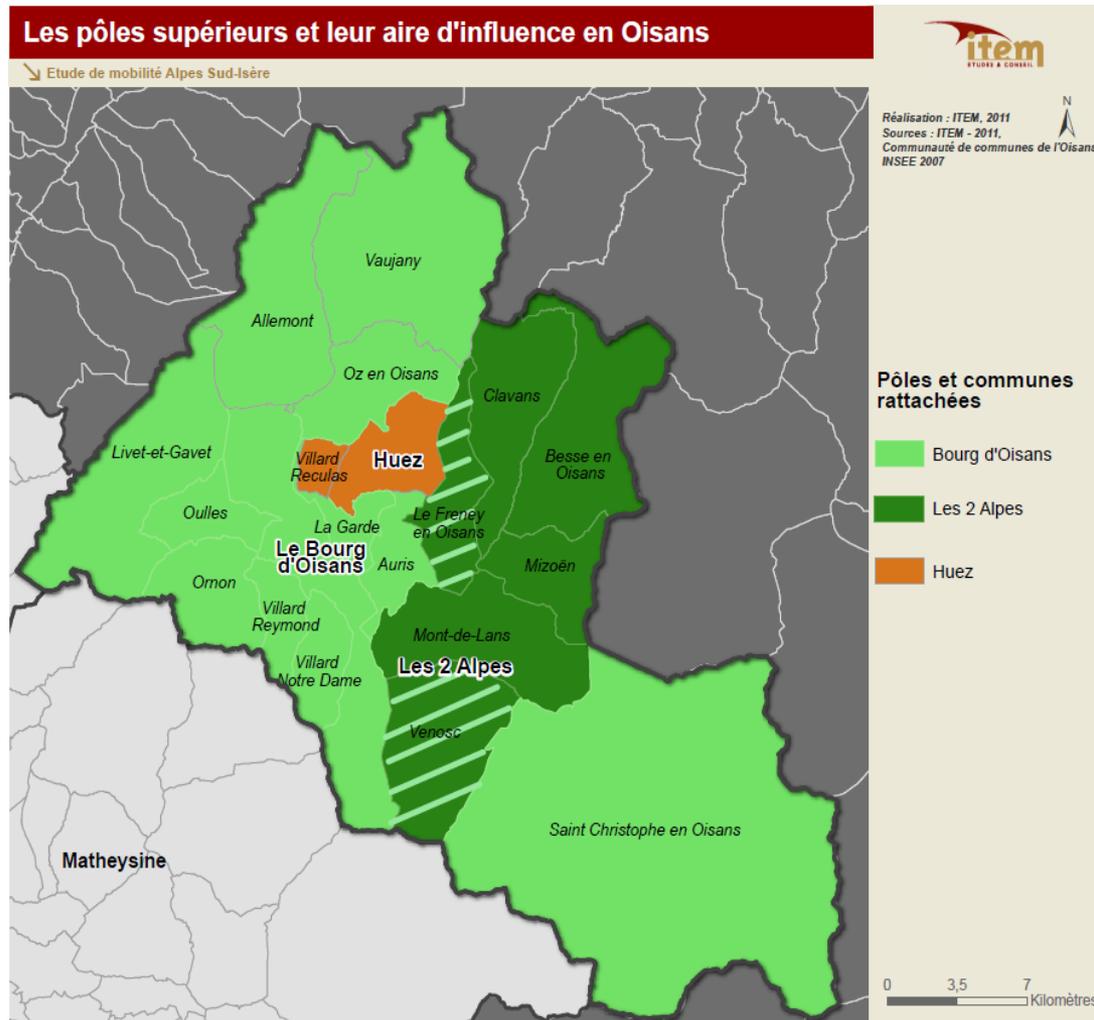


4. Quelle logique de déplacements en fonction des équipements au sein des communes de l'Oisans ?

4.1 Trois pôles supérieurs d'attractivité

Un pôle supérieur possède au moins un supermarché, dix commerces, dix praticiens de santé et trois services publics (poste, gendarmerie, trésor public, banque...).

- ✓ **Bourg d'Oisans** a 11/13 communes dans son aire d'influence
- ✓ **Huez** a 1 commune lorsque la route qui relie Villard Reculas à Huez est ouverte
- ✓ **Les 2 Alpes** a 3/4 communes
- ✓ Le Freney d'Oisans se situe à distance égale entre Bourg d'Oisans et Les 2 Alpes.
- ✓ Venosc est partagé entre le Bourg d'Oisans et les Alpes étant donné la configuration de la commune.
- ✓ Pour Huez et les 2 Alpes, l'offre commerciale peut fortement varier selon la saisonnalité.



4. Quelle logique de déplacements en fonction des équipements au sein des communes de l'Oisans ?

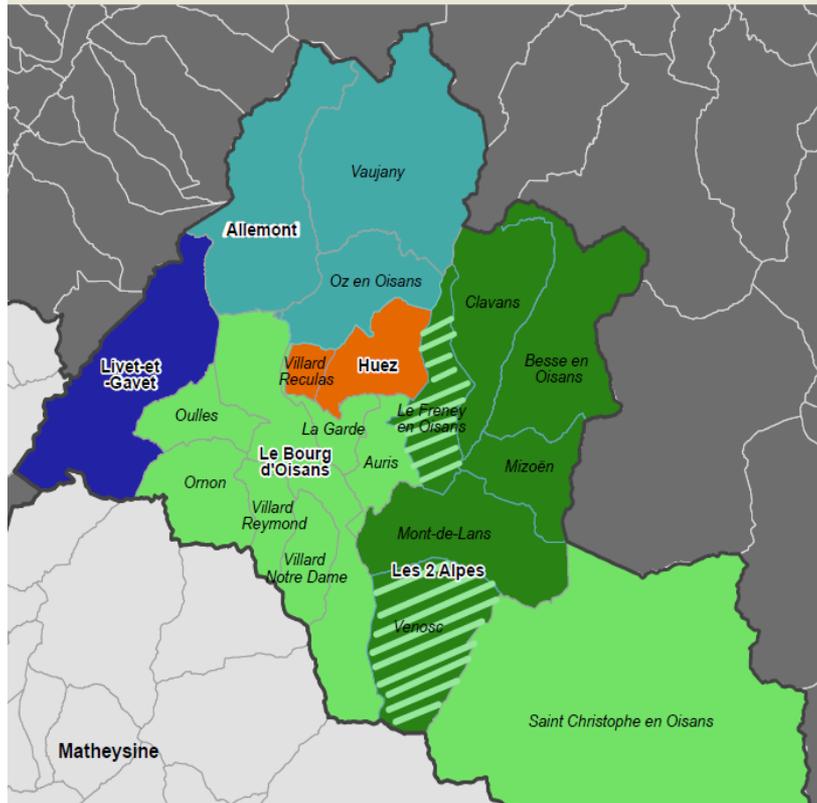
4.2 Cinq pôles de proximité

Un pôle de proximité possède au minimum un médecin et des commerces et services de base (boulangerie, poste,..).

- ✓ Bourg d'Oisans conserve son importance avec 7/9 communes dans son aire d'influence.
- ✓ Les 2 Alpes et Huez conserve la même aire d'influence.
- ✓ Allemont est le pôle de proximité de la vallée de l'Eau d'Olle.
- ✓ Livet et Gavet possède également les équipements d'un pôle de proximité.

Les pôles proximité et leur aire d'influence en Oisans

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère



Réalisation - ITEM, 2011
Sources - ITEM - 2011;
Communauté de communes de l'Oisans
INSEE 2007

Pôles et communes rattachées

- Bourg d'Oisans
- Huez
- 2 Alpes
- Allemont
- Livet et Gavet

0 3,5 7 Kilomètres

	Communes	Supermarché	Services (poste, trésor public, banques,...)	Commerces de proximité	Autres commerces	Santé (médecin, pharmacie)
Pôles supérieurs	Huez	1	5	23	75	11
	Bourg d'Oisans	1	10	16	35	33
	2 Alpes	0	8	30	72	18
Pôles de proximité	Allemont	0	1	3	2	9
	Auris	0	1	5	3	1
	Livet-Gavet	0	3	1	1	4

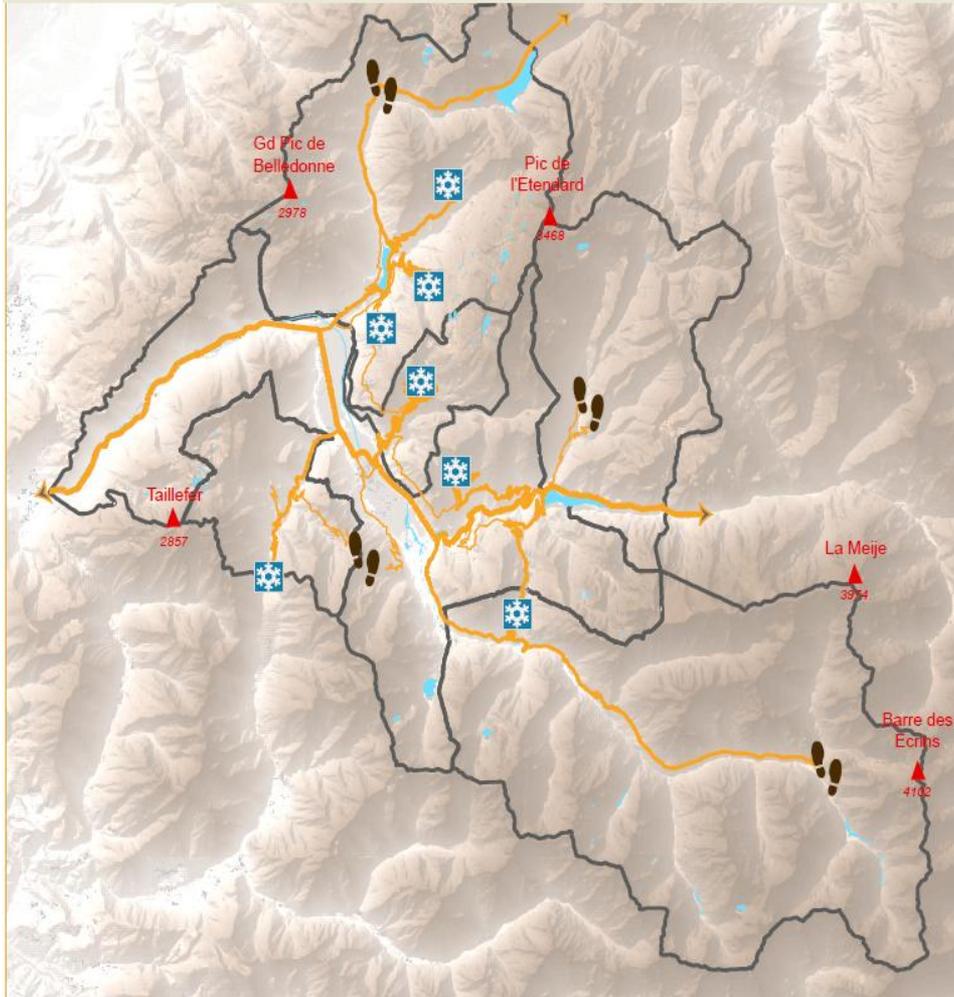
5. Une offre touristique importante

5.1 Des sites touristiques majeurs

- ✓ **Sept stations de ski** dont deux stations internationales : les 2 Alpes et l'Alpe d'Huez (5 stations) ainsi que la station familiale du col d'Ornon. Ces stations sont également des départs de randonnées pour l'été.
- ✓ **Quatre sites de départ de randonnée** dont deux majeurs : La Bérarde dans le parc des Ecrins et la vallée du Ferrand vers le plateau d'Emparis.
- ✓ A ces sites touristiques s'ajoute l'attrait des montées mythiques de l'Oisans pour les cyclistes.

Les sites touristiques de l'Oisans

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère



item
ÉTUDES & CONSEIL

Réalisation : ITEM, 2011
Sources : ITEM - 2011,
Communauté de communes de l'Oisans

Stations de montagne :
ski et randonnées

Départs de
randonnées

0 2,5 5
Kilomètres

5. Une offre touristique importante

5.2 Des hébergements concentrés sur les stations de ski

L'Oisans offre **88 430 lits touristique** soit 83 lits pour 1 000 habitants. Ces lits sont répartis dans cinq types d'hébergements :

- ✓ 6 300 meublés
- ✓ 50 hôtels classés
- ✓ 16 campings classés
- ✓ 30 centres de vacances
- ✓ 24 résidences de tourisme

✓ Près de **30% de l'offre d'hébergement touristique de l'Isère se situe dans l'Oisans** et à **85% dans les stations de ski**.

✓ Si l'occupation des hébergements est de **100%**, le territoire de l'Oisans **multiplie sa population par 8**.

5.3 76 % de résidences secondaires

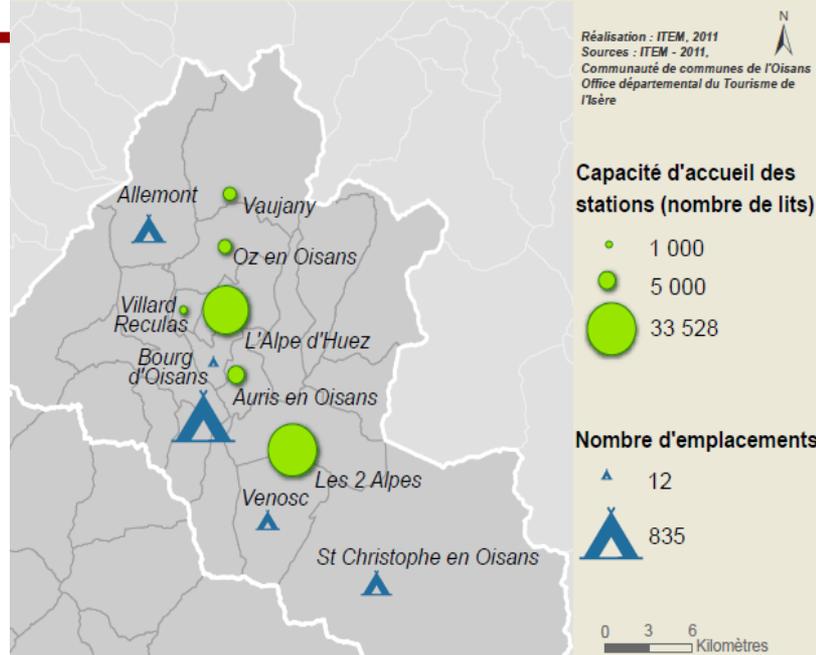
✓ L'Oisans compte près de 15 000 résidences secondaires soit 76 % de l'offre résidentielle contre 42 % pour l'Isère

L'offre d'hébergement touristique

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère



Réalisation : ITEM, 2011
Sources : ITEM - 2011,
Communauté de communes de l'Oisans
Office départemental du Tourisme de l'Isère



	Nombre de lits marchands et non marchands en 2008
Oisans	88 436
dont Auris en Oisans	5 078
dont Oz en Oisans	3 471
dont Vaujany	3 000
dont Villard Reculas	1 252
dont les 2 Alpes	33 528
dont l'Alpe d'Huez	28 653



*PARTIE 2
Les déplacements sur
l'Oisans*

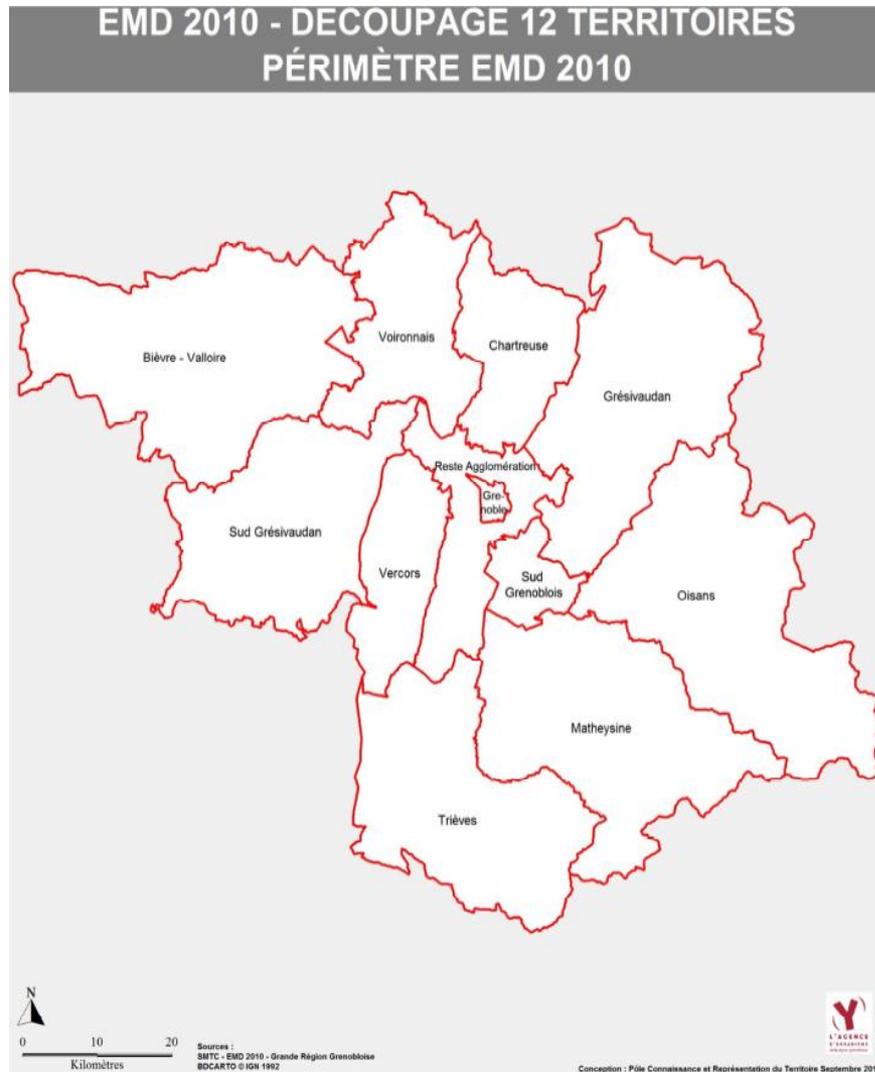
Analyse des déplacements sur l'Oisans

DEUX SOURCES DE DONNEES DISPONIBLES :

✓ **L'EMD sur la grande région grenobloise** : réalisée en 2010 auprès de 7 500 ménages répartis sur 354 communes. Ces données permettent de connaître le volume de déplacements quotidiens réalisés et ce quelques soit le motif de déplacement mais le nombre de ménages enquêtés est restreint (*environ 200 sur l'Oisans*).

Seul les déplacements des ménages du périmètre de l'EMD ont été enquêtés. Ainsi, les déplacements venant de l'extérieur et notamment ceux des touristes ne sont pas comptabilisés.

✓ **INSEE 2007** : dans le recensement annuel les déplacements domicile / travail et domicile / étude peuvent être analysés



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).

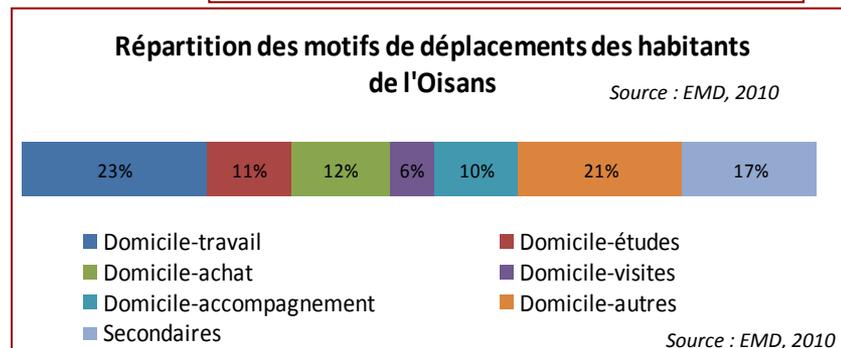
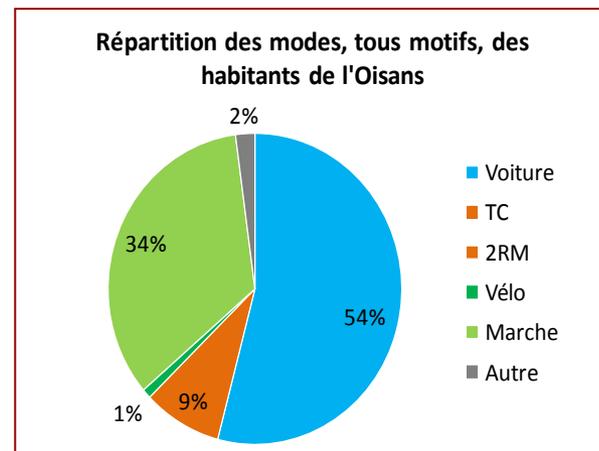
✓ La part de la marche représente plus d'un tiers des déplacements, ceci en fait une pratique très caractéristique de l'Oisans.

✓ 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%



2. Les données INSEE sur les déplacements des actifs

2.1 Plus de la moitié des actifs de l'Oisans travaille dans leur commune

✓ 5 563 actifs résident dans l'Oisans, dont plus de la moitié dans la vallée de la Romanche (1 619 personnes). 85 % d'entre eux travaille dans l'Oisans dont **58 % dans leur propre commune** (94 % pour Huez) soit 3 200 personnes. Seulement 500 personnes se rendent tous les jours dans l'agglomération grenobloise pour travailler.

Vallées	Nombre d'actifs travaillant dans leur commune	Nombre d'actifs travaillant sur d'autres communes de l'Oisans	Nombre d'actifs travaillant sur d'autres territoires d'ASI	Nombre d'actifs allant travailler dans la Metro	Nombre d'actifs allant travailler sur d'autres communes	Nombre total d'actifs
Eau d'Olle	303 (40%)	317 (42%)	16 (2%)	91 (12%)	27 (4%)	754
Ferrand	67 (32%)	90 (43%)		36 (17%)	16 (8%)	209
Lignarre	44 (41%)	32 (30%)	4 (4%)	24 (22%)	4 (4%)	108
Romanche	1 619 (52%)	879 (28%)	155 (5%)	348 (11%)	100 (3%)	3 101
Sarenne	774 (90%)	56 (6%)		8 (1%)	24 (3%)	862
Vénéon	404 (76%)	113 (21%)		4 (1%)	8 (2%)	529
Oisans	3 211 (58%)	1 487 (27%)	175 (3%)	511 (9%)	179 (3%)	5 563

✓ Dans la vallée de Sarenne, 90 % des actifs travaille dans leur commune de résidence

✓ Les vallées de la Lignarre, du Ferrand et de l'Eau d'Olle ont plus de difficulté à garder leurs actifs, ce sont les vallées où la part d'actifs allant travailler dans la Metro est la plus importante mais plus du tiers reste tout de même travailler dans leur commune de résidence.

Ces données INSEE sur les actifs de l'Oisans sont à nuancer étant donné l'importance du nombre de saisonniers venant dans les stations des 2 Alpes et de l'Alpe d'Huez.

2. Les données INSEE sur les déplacements des actifs

2.2 Un territoire qui attire les actifs

- ✓ Plus de 1 000 personnes viennent travailler dans l'Oisans soit 1,5 fois plus que les actifs sortant de l'Oisans. Les vallées attirant le plus sont celles où se situent les stations de ski (*Romanche-Sarenne*). Plus de 500 personnes se rendent chaque sur les 2 Alpes, presque 300 à Huez, 200 à Bourg d'Oisans et une centaine à Livet et Gavet.
- ✓ Ces emplois sont souvent saisonniers et le fait que la majorité (60%) des actifs viennent de communes relativement éloignées montre le biais de cette analyse. En effet, les saisonniers peuvent loger sur place mais déclarer habiter dans une autre région.

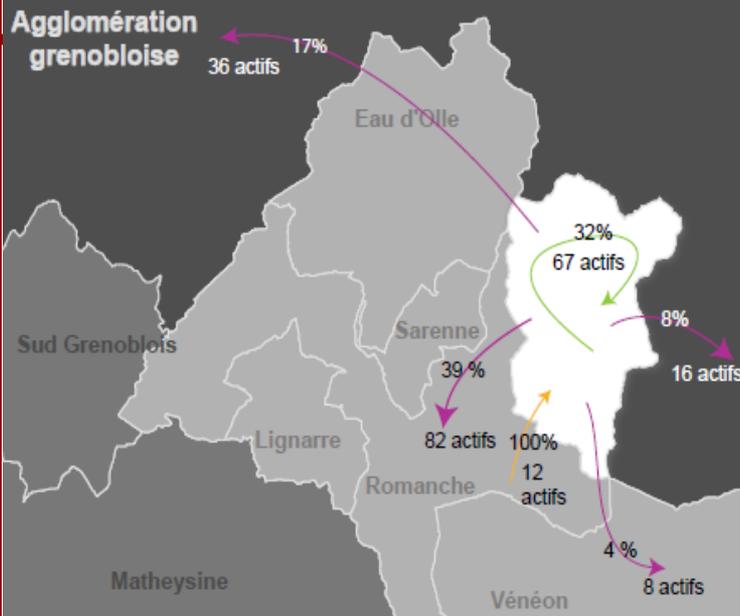
Vallées	Nombre d'actifs venant d'autres vallées de l'Oisans	Nombre d'actifs venant d'ASI	Nombre d'actifs venant de la Metro	Nombre d'actifs venant d'autres communes	Nombre total d'actifs venant travailler
Eau d'Olle	48	8	22	50	128
Ferrand	12				12
Lignarre		8			8
Romanche	365	212	93	305	975
Sarenne	470	35	55	198	758
Vénéon	80		7	120	207
Oisans		264	177	673	1 114

Les six cartes qui suivent représentent les flux d'actifs entrant et sortant pour chaque vallée de l'Oisans avec les relations entre les vallées, avec les territoires d'Alpes Sud Isère, avec la Metro et les autres destinations/provenances.

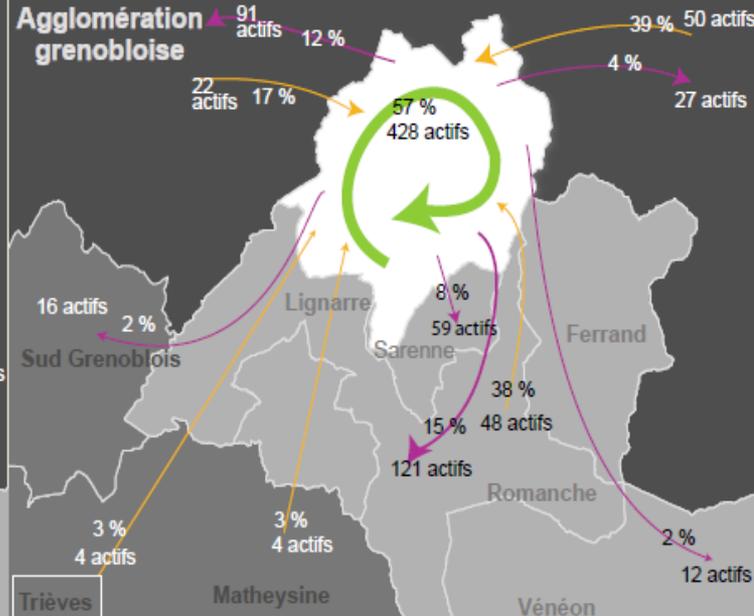
Les flux d'actifs en Oisans (1)

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère

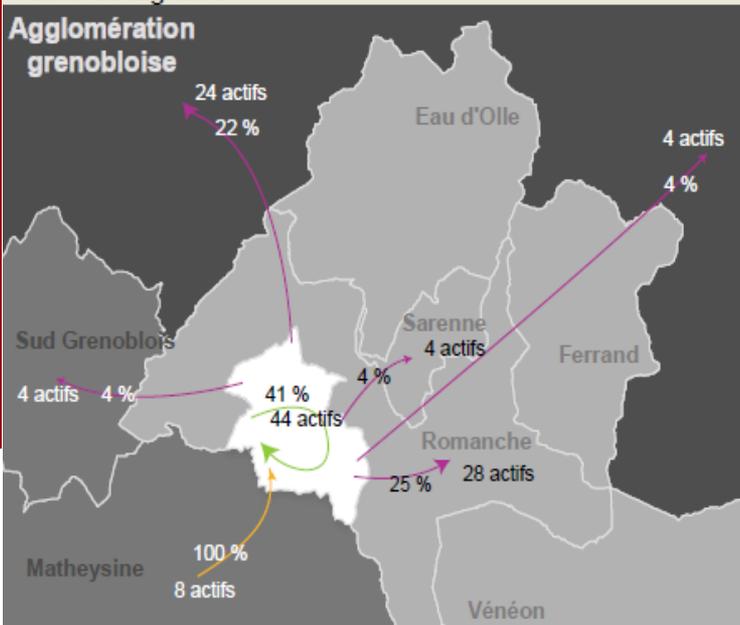
Vallée de Ferrand



Vallée d'Eau d'Olle



Vallée de Lignarre



Flux d'actifs

- Actifs résidant et travaillant dans la vallée
- Destination des actifs qui résident dans la vallée
- Provenance des actifs venant travailler dans la vallée



0 4,5 9 Kilomètres

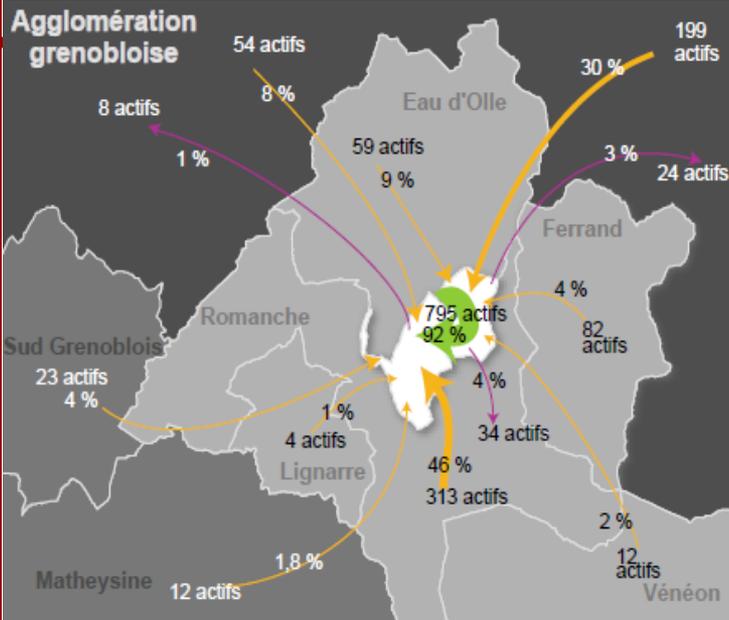


Réalisation : ITEM, 2011
Sources : ITEM - 2011,
Communauté de communes de l'Oisans
INSEE 2007

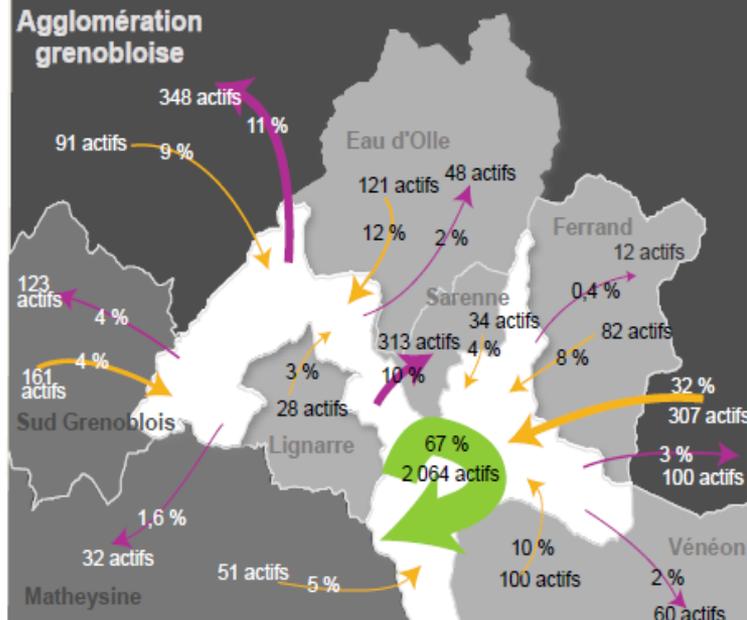
Les flux d'actifs en Oisans (2)

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère

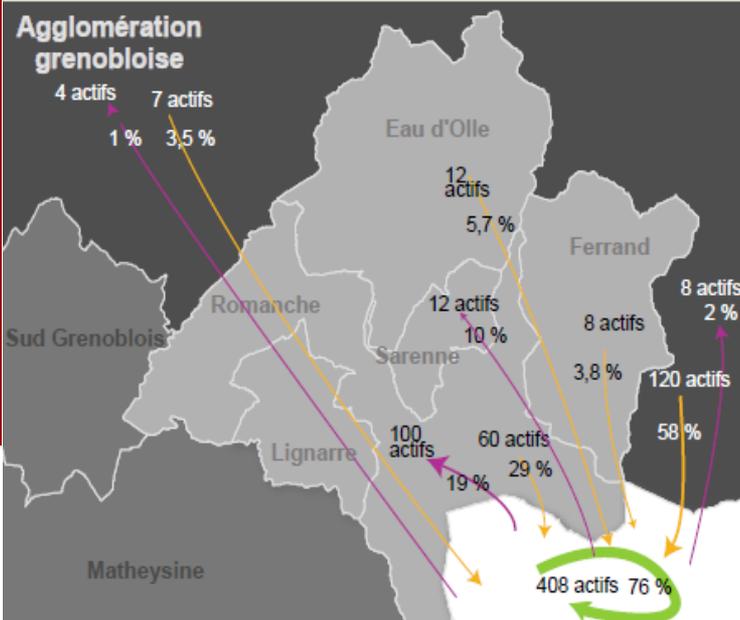
Vallée de Sarenne



Vallée de Romanche



Vallée du Vénéon



- Actifs résidant et travaillant dans la vallée
- Destination des actifs qui résident dans la vallée
- Provenance des actifs venant travailler dans la vallée



Réalisation : ITEM, 2011
Sources : ITEM - 2011,
Communauté de communes de l'Oisans
INSEE 2007

0 4,5 9 Kilomètres



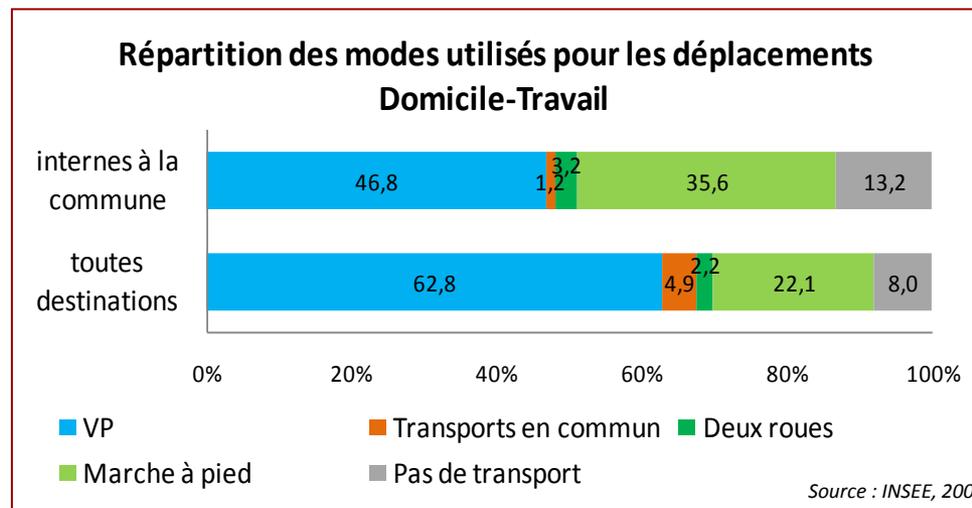
2. Les données INSEE sur les déplacements des actifs

2.3 Les modes de déplacements des actifs - une automobilité relativement faible

✓ Avec à peine 63 % d'utilisation de la voiture pour les déplacements Domicile-Travail, l'Oisans se démarque fortement (81% au niveau national). Ce chiffre s'explique par une **part importante d'actifs travaillant dans leur commune de résidence**.

La part modale est encore plus faible pour les déplacements internes aux communes : 47%.

✓ La **marche est fortement utilisée**, notamment pour les actifs des stations. Sur les communes de Venosc, Huez et Vaujany plus d'un déplacement sur deux se fait à pied.



Chiffres nationaux du mode de transport principalement utilisé pour les déplacements domicile - travail dans un espace à dominante rurale :

Voiture - conducteur	Voiture - passager	Deux roues	Transports collectifs urbains	Train	Vélo	Marche
80,6%	4,3%	2,5%	0,8%	0,9%	2,1%	8,5%

Source : ENT, 2007



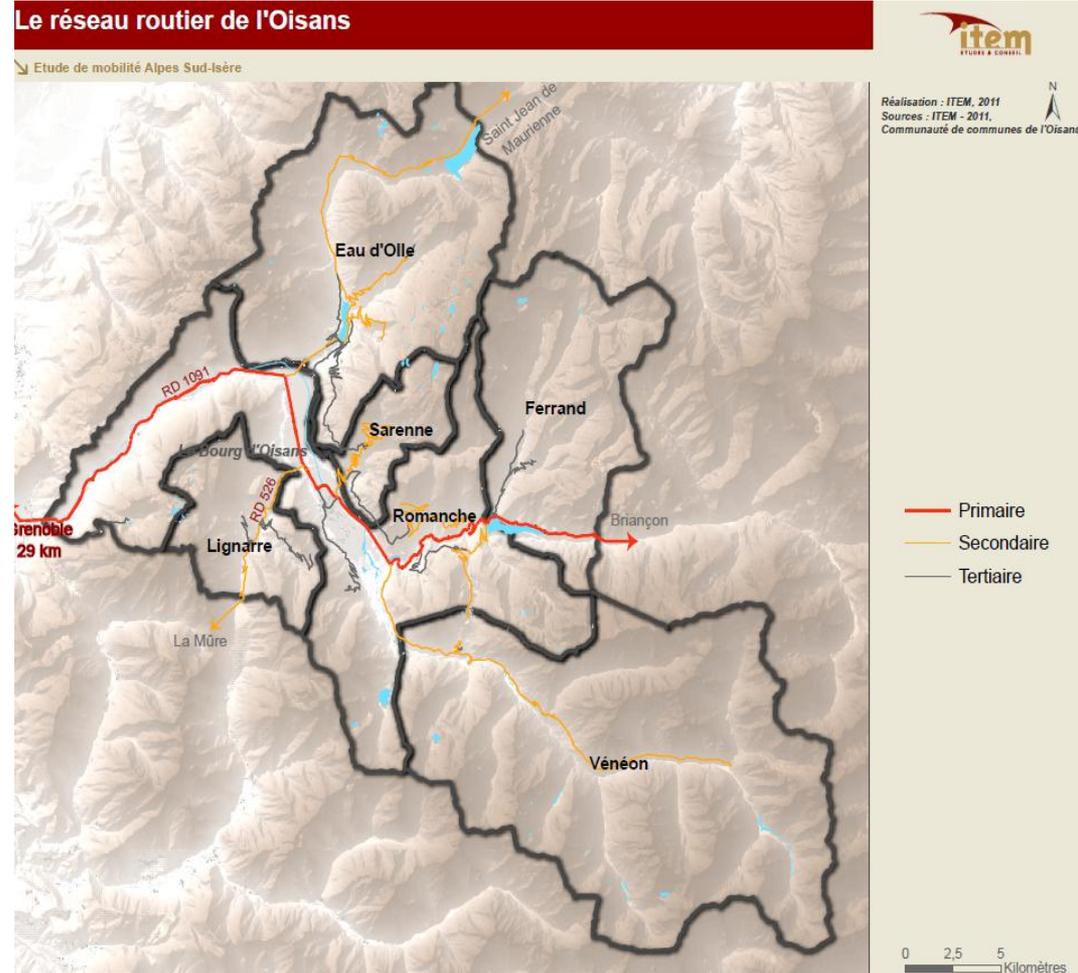
*PARTIE 3
Les différents réseaux
présents*

1. Le réseau routier

1.1 Un réseau structuré depuis Bourg d'Oisans

- ✓ Un réseau en râteau en fond de vallée de la Romanche
- ✓ La RD 1091 (Est-Ouest) qui relie Grenoble au Briançonnais et à l'Italie est le seul réseau routier qui permet de traverser le territoire toute l'année.
- ✓ La RD 526 (Nord-Sud) permet de relier la Matheysine et l'Oisans à la vallée de la Maurienne.

Le reste du réseau permet de relier les communes d'altitude et nombre de routes sont ainsi en terminaison sur l'Oisans, impliquant un sentiment de « bout du monde »



1. Le réseau routier

1.2 Des difficultés liées aux caractéristiques de montagne

- ✓ L'alternance des saisons pose des problèmes de qualité de la chaussée avec des affaissements et des revêtements de chaussée qui s'abîme plus rapidement.
- ✓ De plus, des routes peuvent être fermées en hiver au moment de fortes chutes de neige (*RD 526 au niveau du col de la Croix de Fer (2 068 m), route de la Bérarde*).
- ✓ L'entretien des routes est complexe puisque la configuration du réseau et la périodicité des pics de trafic rendent les déviations difficiles ce qui impose des périodes de travaux au moment des intersaisons (mai/juin et septembre/octobre) ce qui peut compliquer la mobilité quotidienne des habitants de l'Oisans.

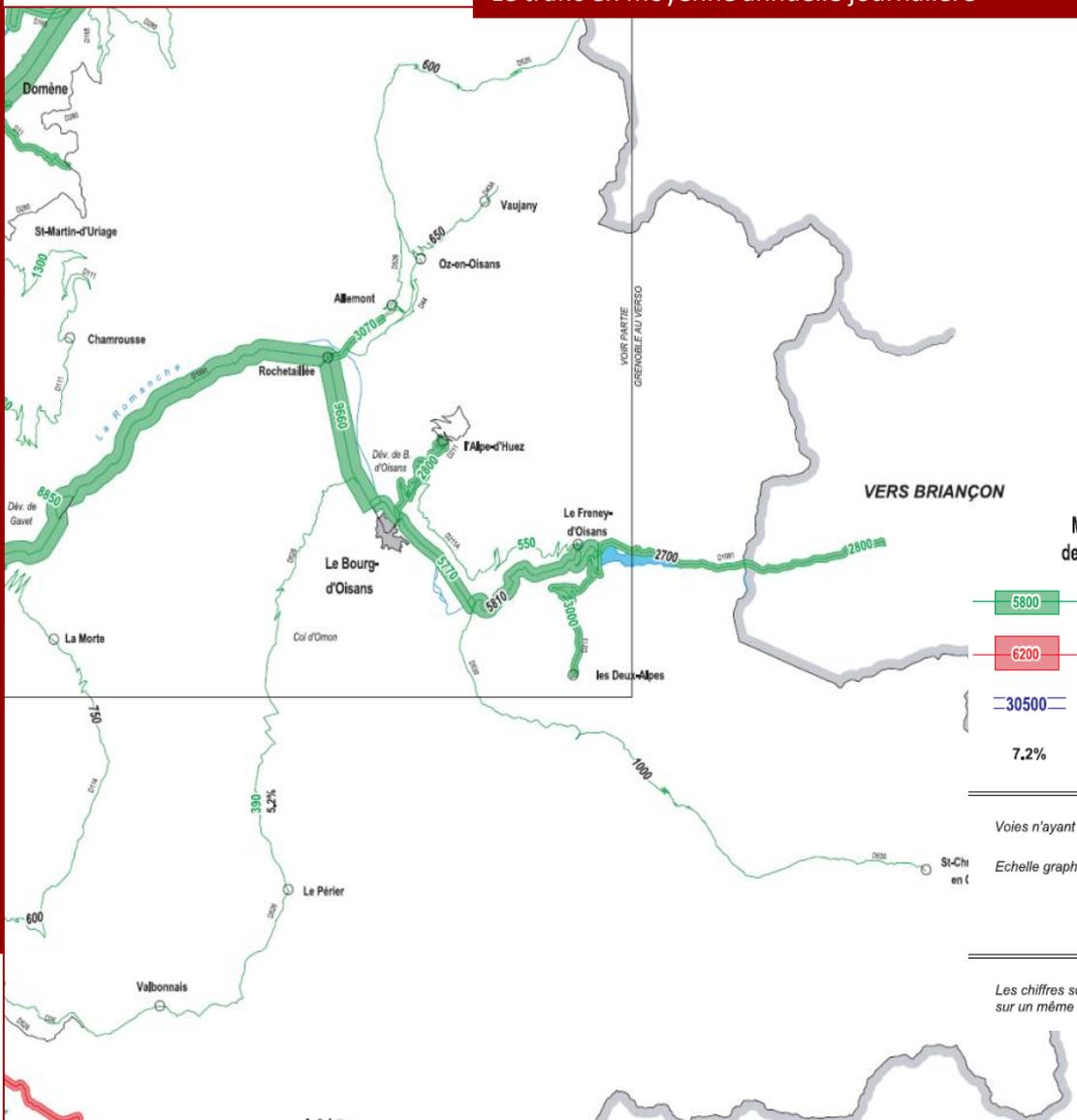


Descente du col d'Ornon

1. Le réseau routier

1.3 Un trafic routier qui permet une circulation aisée

Le trafic en moyenne annuelle journalière



Sur le tronçon le plus fréquenté de l'Oisans : Rochetaillée-Bourg d'Oisans, en heure de pointe, on compte environ 1 véhicule toutes les 6 à 9 secondes en moyenne. Ceci n'empêche pas des problèmes de circulation dues au tourisme.

MJA issues de stations de comptages permanents

- 5800 : sur Routes Départementales
- 6200 : sur Routes Nationales
- 30500 : sur Autoroutes
- 7.2% : Pourcentage des poids lourds de P.T.A.C. supérieur à 19 tonnes

A partir d'enquêtes ponctuelles MJA estimées ou données brutes

- 3700 : sur Routes Départementales
- 27300 : sur Routes Nationales

Sur la vue d'ensemble de tout le département, les chiffres de comptages sont situés en dehors des agglomérations

Voies n'ayant pas fait l'objet d'un comptage

Echelle graphique 1 mm de large pour 2000 véhicules/jour (la représentation graphique n'est pas figurée en dessous de 2000 véhicules/jour)

Pour la tranche 2000 à 3000 véhicules/jour la représentation graphique est constante et égale à celle de 3000 véhicules/jour

Les chiffres sont généralement fournis pour des tronçons situés entre 2 carrefours importants. Si plusieurs chiffres apparaissent sur un même tronçon, leur position indique l'endroit approximatif des dispositifs de comptages.

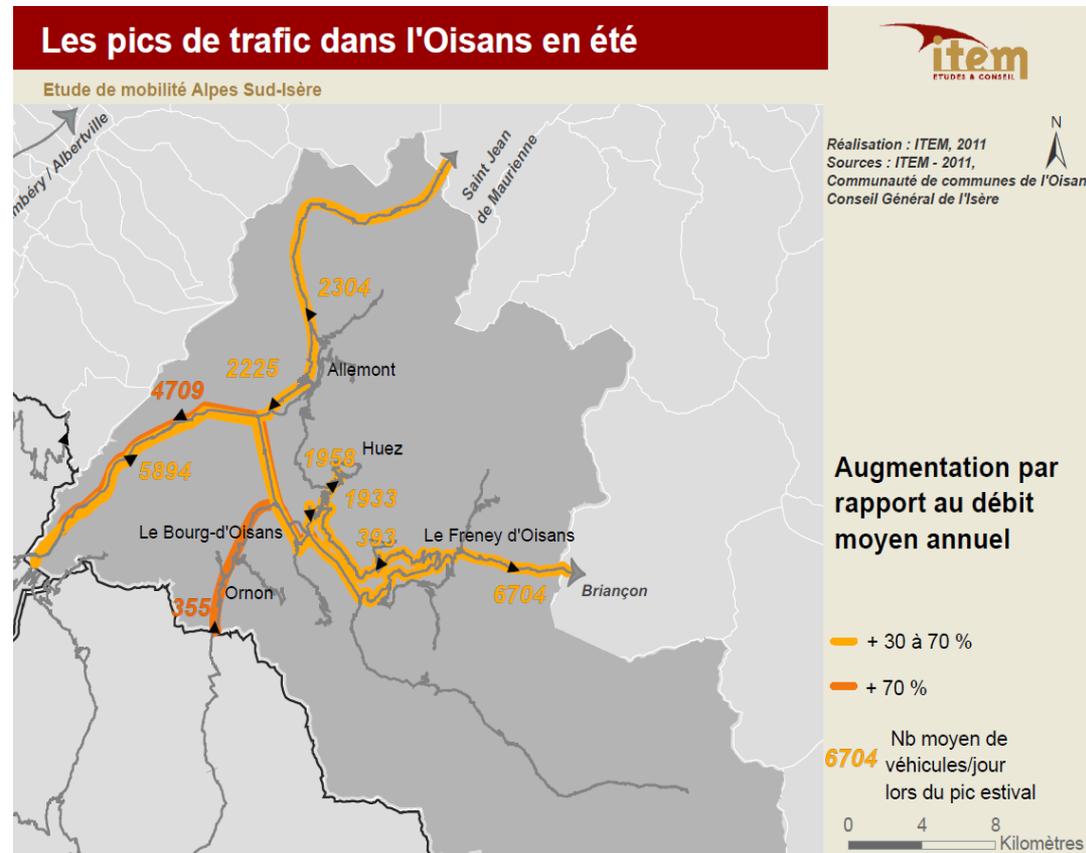
1. Le réseau routier

1.4 En moyenne mensuelle, un pic atteint durant les mois d'été

Même si les touristes sont moins nombreux qu'en hiver, ils se déplacent plus, générant ainsi un trafic plus fort durant les mois d'été. Ce tourisme estival est plus difficile à capter par des modes alternatifs à l'automobile du fait des multiples destinations possibles.

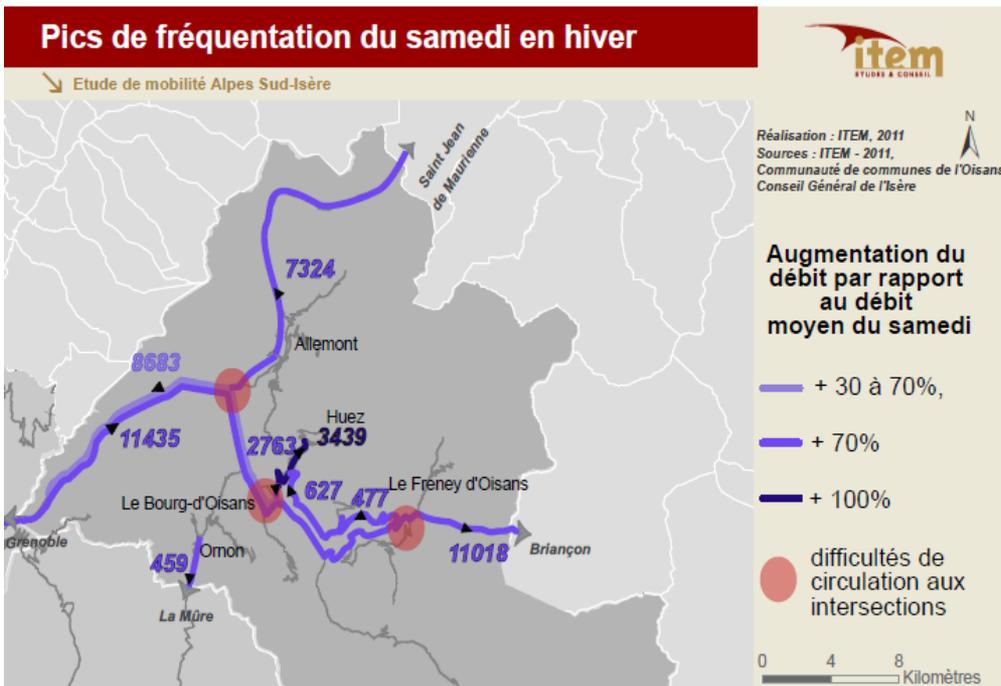
✓ Ce **pic estival** ne pose pas de réels problèmes de circulation, en effet ces augmentations de trafic ne suffisent pas à saturer la voirie.

✓ La RD1091 reste l'axe le plus important.

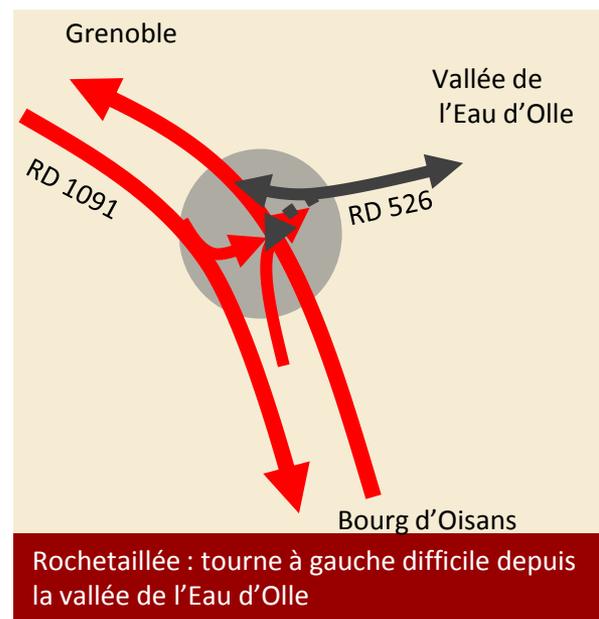


1. Le réseau routier

1.5 En moyenne journalière, le pic est atteint les samedis de février



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



✓ La voirie est en capacité d'absorber les flux supplémentaires, les problèmes se posent plutôt aux intersections (*bas des stations, Rochetaillée*).

✓ Le pic de l'hiver 2010-2011 a été atteint le 5 mars avec 1 272 véhicules entre 10 et 11h soit une voiture toutes les 2,8 secondes de Bourg d'Oisans-Nord vers Grenoble.

✓ Le tourisme hivernal implique un nombre de déplacements quasi-nul en semaine, il est plus simple à capter dans des modes alternatifs.

1. Le réseau routier

1.6 Les aménagements de cœur de village

- ✓ Des efforts dans les communes les plus importantes comme à Bourg d'Oisans qui entreprend une requalification des voiries sur l'ensemble de la commune dans un but de pacification des circulations.
- ✓ D'autres communes réalisent des aménagements pour pacifier la circulation, limiter la vitesse.
- ✓ Cependant, la morphologie du bâti et le relief dans les communes d'altitude peuvent poser des problèmes de circulation malgré les efforts de requalification comme à Besse.



Ralentisseurs à Allemont



Voirie requalifiée dans le centre de Besse en Oisans

2. Le stationnement

Les problèmes de stationnement sur l'Oisans se concentrent plutôt sur la saison hivernale.

❖ Bourg d'Oisans

- ✓ des zones bleues à proximité des commerces mais qui sont peu respectées
- ✓ des problèmes lors des fortes affluences d'été
- ✓ des problèmes lors d'évènements majeurs (trail,...)

❖ Les stations

- ✓ Oz est la station de l'Oisans la plus proche de Grenoble ce qui pose de gros problèmes de stationnement l'hiver. De grands parkings sont réservés aux touristes à la journée mais ceux-ci sont également utilisés par les actifs.
- ✓ A l'Alpe d'Huez des projets de parkings (+1 000 places) pour le stationnement à la semaine des touristes sont prévus. De nombreux parkings couverts (*payants*) et découverts (*gratuits*) en plus de ceux des résidences existent.
- ✓ Aux 2 Alpes, les garages des appartements servent plus de « remise » que de parkings et impliquent du stationnement sur voirie : l'accès aux commerces devient difficile ! La commune envisage de faire payer le stationnement en voirie.



Parking centre de Bourg d'Oisans



Oz : parking couvert payant

3. Le réseau de transports en commun

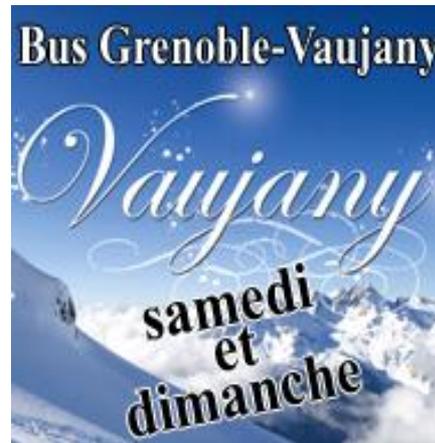
3.1 Quelle desserte selon les saisons et les jours de la semaine ?

Le réseau de transports en commun de l'Oisans se compose de nombreuses offres : Conseil Général, Région Provence Alpes Côtes d'Azur, lignes communales et intercommunales. Ces dernières ont été répertoriées suite aux entretiens téléphoniques avec les communes.

Les six cartes qui suivent représentent l'ensemble des lignes circulant dans l'Oisans en intersaison, en été et en hiver avec une distinction entre les lignes circulant en semaine et les lignes du samedi.



Bus transisère

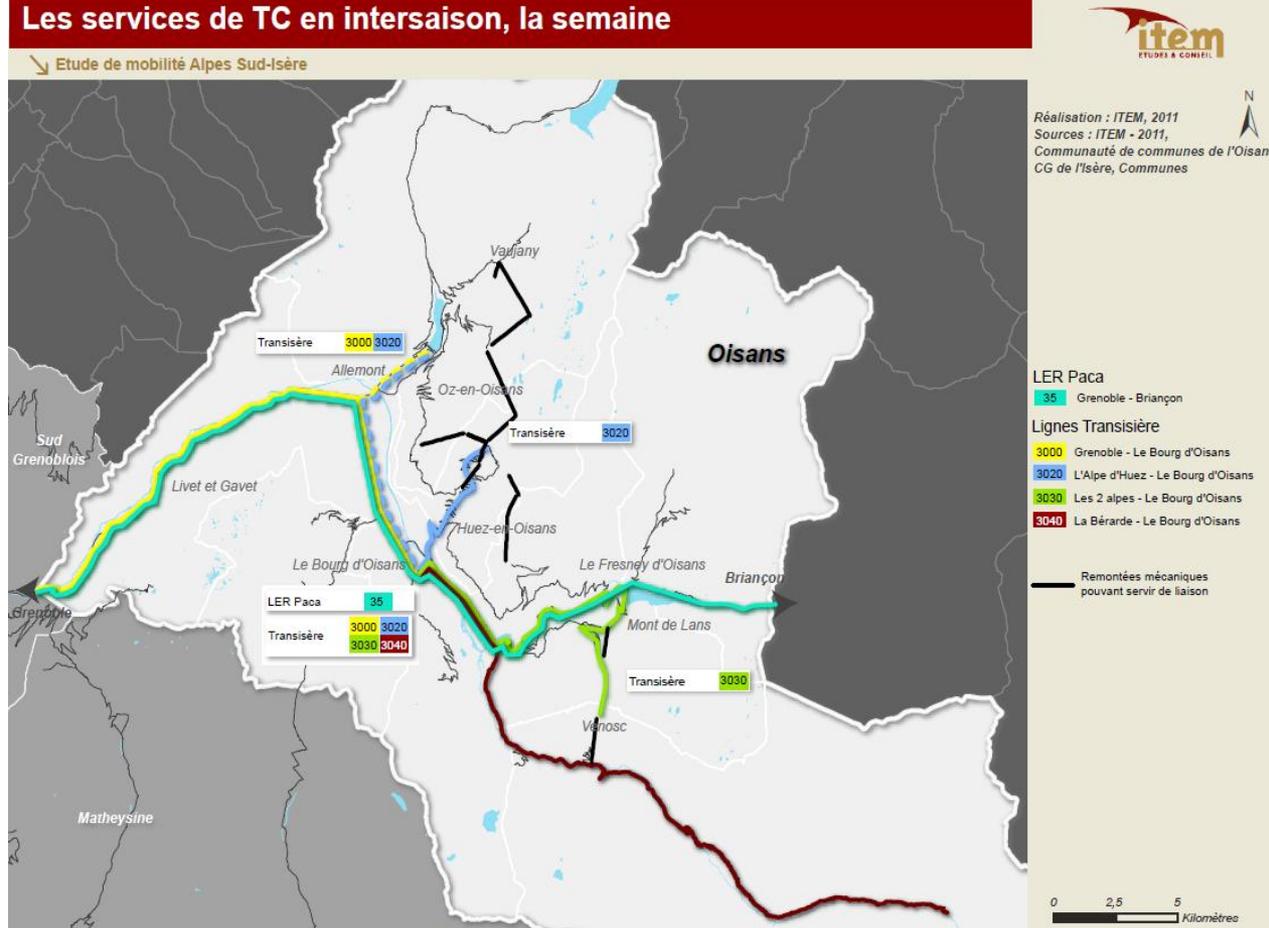


LER PACA

3. Le réseau de transports en commun

Cinq lignes régulières en intersaison, la semaine

- ✓ La ligne 3000 et la LER PACA permettent de rallier l'agglomération grenobloise (511 actifs travaillent dans la Métro).
- ✓ Les trois autres lignes sont à destination des stations des 2 Alpes et de l'Alpe d'Huez depuis Bourg d'Oisans ainsi que vers la Bérarde (2 mois /an).
- ✓ Ces lignes permettent de rallier neuf communes de l'Oisans.
- ✓ Les trois pôles supérieurs (Bourg d'Oisans, Huez et les 2 Alpes) sont desservis quotidiennement.



3. Le réseau de transports en commun

Quatre lignes supplémentaires le samedi en intersaison

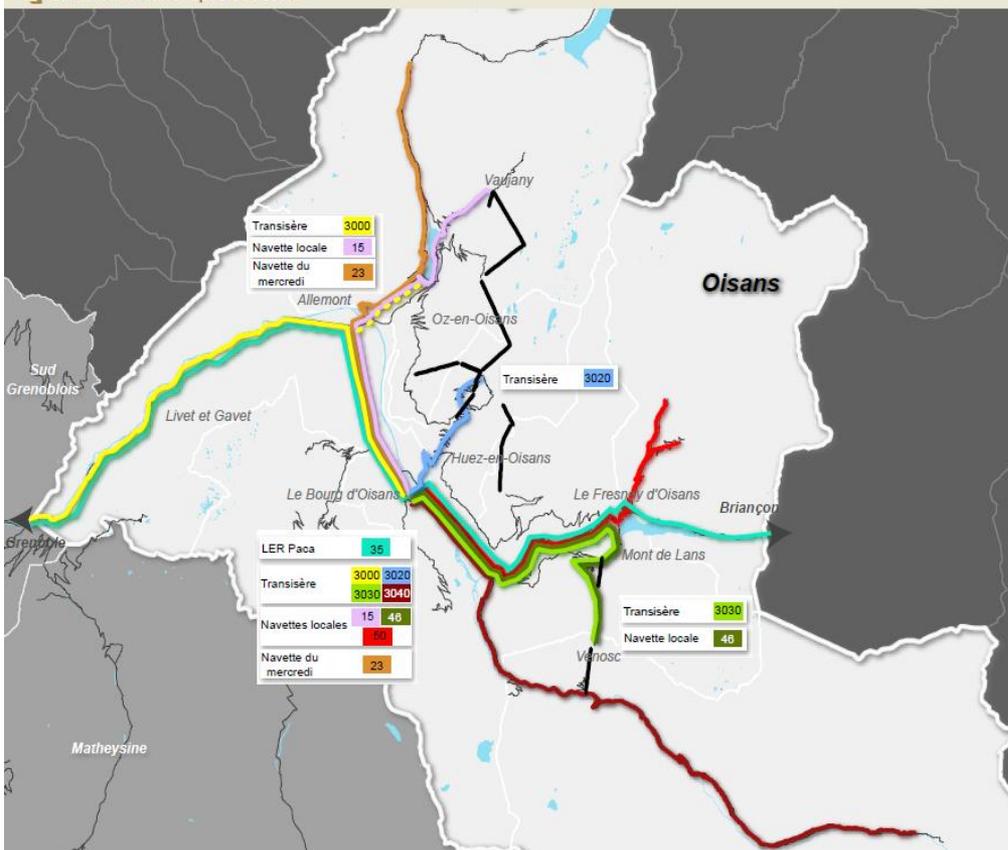
✓ Depuis la vallée de l'Eau d'Olle, du Ferrand et des 2 Alpes, trois navettes permettent de se rendre au marché de Bourg d'Oisans avec un Aller-Retour (*gratuites*).

✓ Le mercredi une navette réalise un Aller-Retour entre Allemont et Bourg d'Oisans (*gratuite*).

✓ Ces quatre navettes ont plutôt vocation à permettre aux personnes âgées de faire leurs achats d'après les explications des communes.

Les services de TC en intersaison, le samedi

Etude de mobilité Alpes Sud-Isère



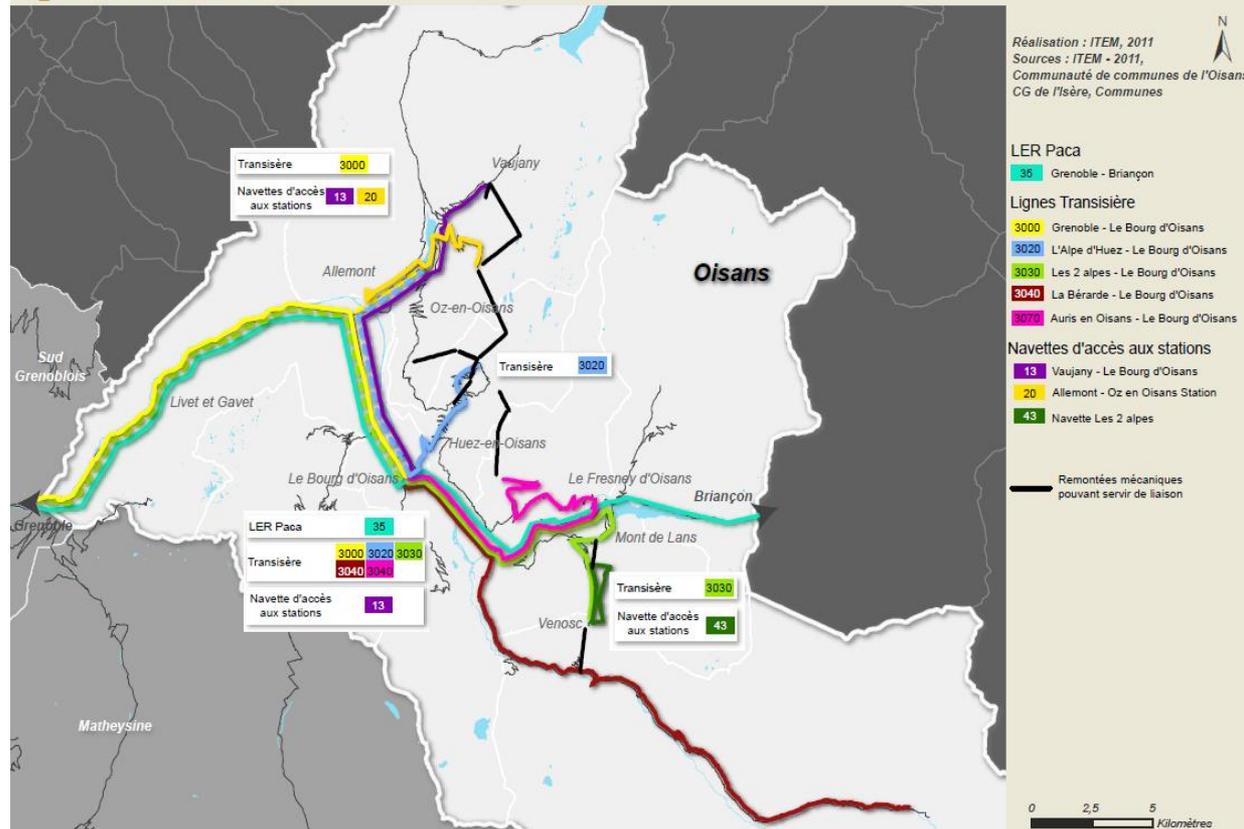
3. Le réseau de transports en commun

Une augmentation des liaisons en été

- ✓ Un Transisère supplémentaire circule vers Auris avec deux Aller-Retour.
- ✓ Deux navettes internes aux vallées/stations circulent dans la vallée de l'Eau d'Olle et aux 2 Alpes (+16 services/jour).
- ✓ Une navette relie Vaujany et Bourg d'Oisans.
- ✓ Ces lignes permettent de palier à l'augmentation importante de population pendant les périodes touristiques.

Les services de TC l'été, la semaine

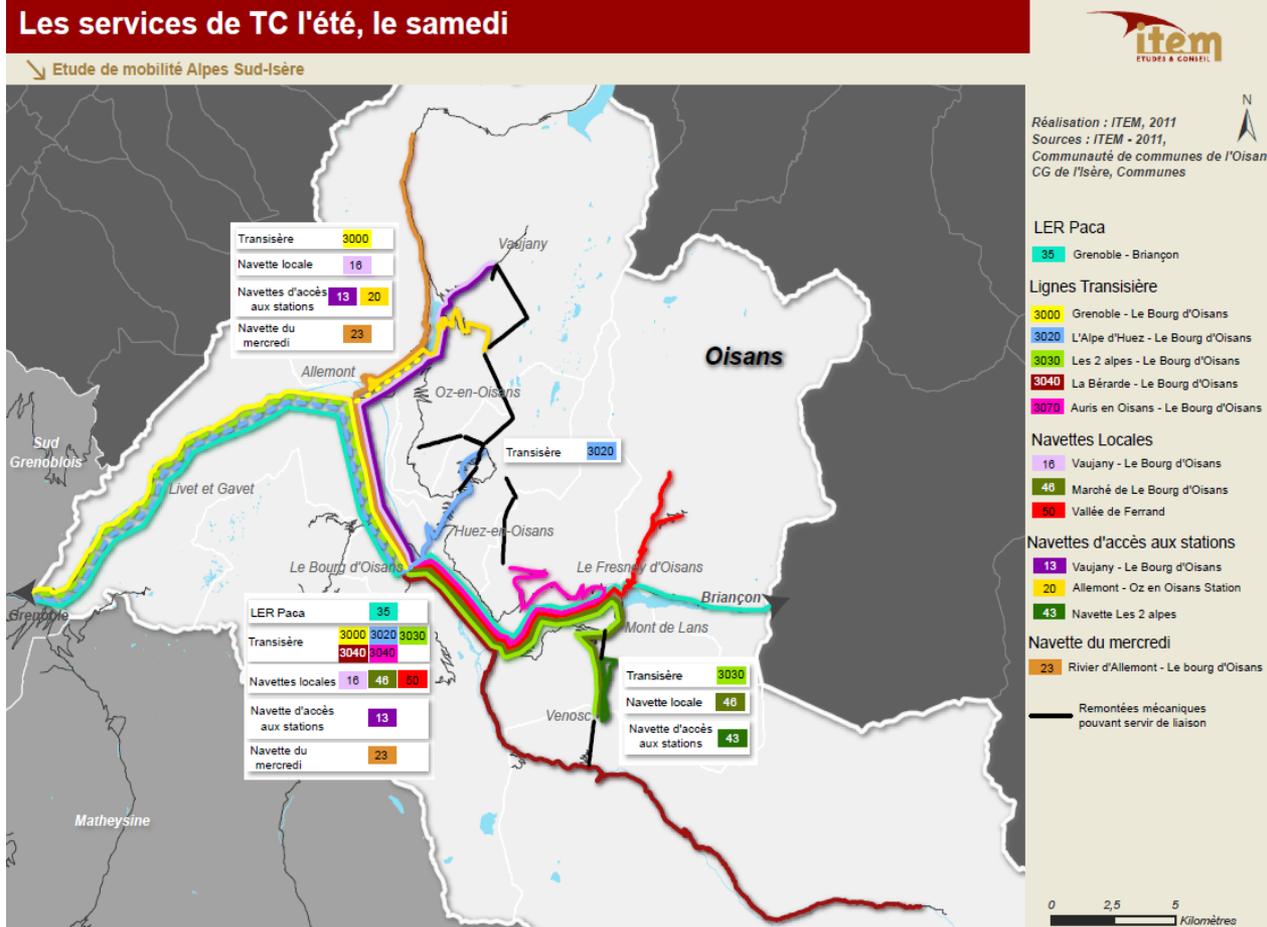
Etude de mobilité Alpes Sud-Isère



3. Le réseau de transports en commun

Les samedis d'été : douze lignes en circulation

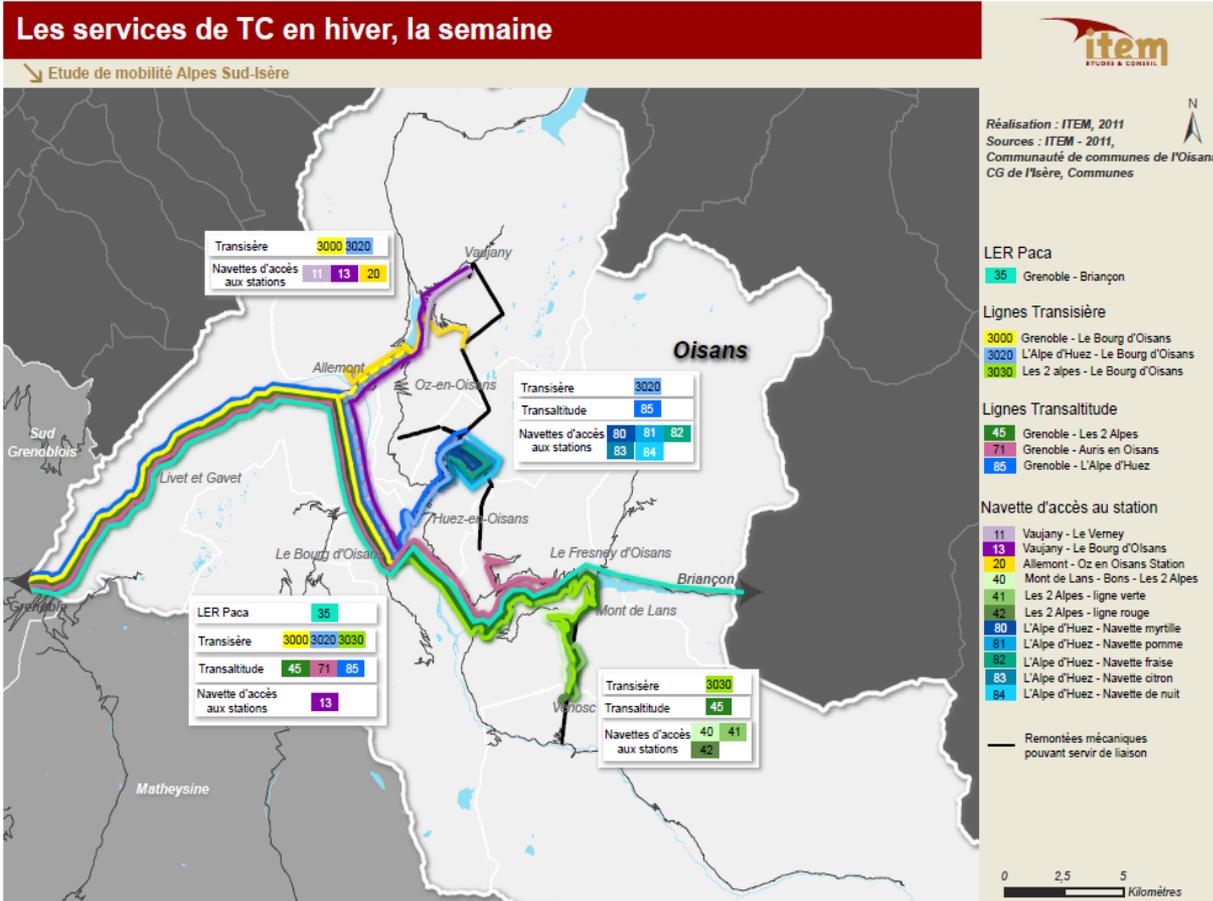
- ✓ Les samedis d'été circulent les navettes de samedi en intersaison ainsi que les navettes d'été en semaine
- ✓ Dès l'été 2011, mise en place d'une navette de Villard Reymond pour le marché de Bourg d'Oisans pendant 4 samedis



3. Le réseau de transports en commun

L'hiver : 18 lignes en circulation

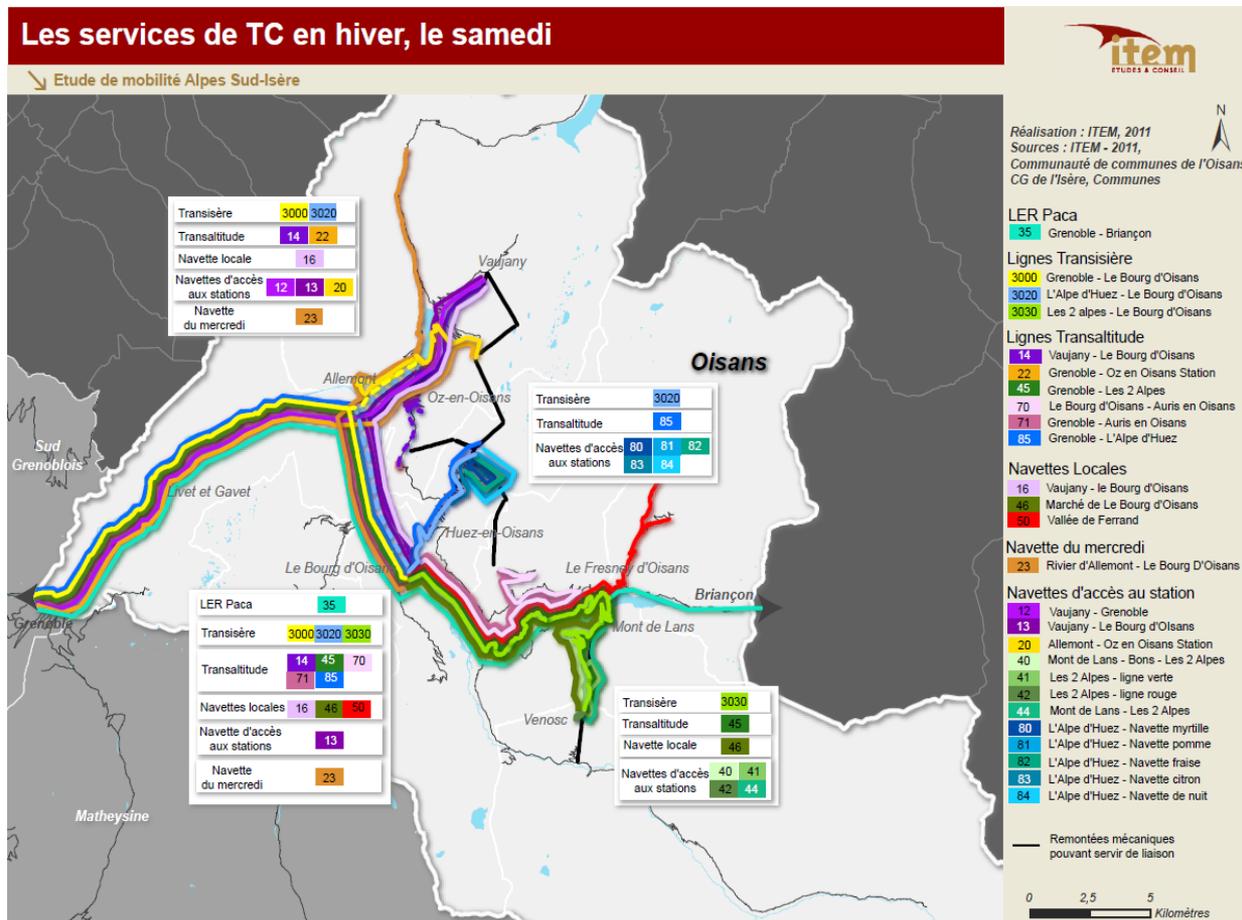
- ✓ Trois Transalitude circulent en hiver. Ces lignes sont dédiées aux liaisons entre la gare de Grenoble et les stations sur réservation préalable.
- ✓ Vallée de l'Eau d'Olle : trois navettes (*gratuites*).
- ✓ L'Alpe d'Huez : cinq lignes internes à la station dont une la nuit (*gratuites*).
- ✓ Les 2 Alpes : trois lignes internes à la station (*gratuites*).
- ✓ 14 lignes sont clairement à vocation touristique mais onze sont ouvertes à tous.



3. Le réseau de transports en commun

Huit lignes supplémentaires les samedis – 26 lignes au total

- ✓ Six Transalitude desservent les stations.
- ✓ Les navettes locales du samedi sont les mêmes que le reste de l'année.
- ✓ Pour les navettes de station, une ligne s'ajoute entre les 2 Alpes et Mont de Lans Village ainsi qu'une ligne Grenoble-Vaujany (*gratuite*)
- ✓ Les samedis d'hiver, ce sont les liaisons depuis Grenoble qui sont améliorées.



3. Le réseau de transports en commun

3.2 Des services inégalement répartis entre les communes

Ce tableau récapitule le nombre de services par commune en distinguant les services locaux des services départementaux et régionaux ainsi que la saisonnalité et les différences entre la semaine et le samedi.

	TRANSISERE-TRANSALTITUDE-LER PACA						NAVETTES LOCALES					
	Nombre services été		Nombre services Hiver		Nombre services Intersaison		Nombre services été		Nombre services Hiver		Nombre services Intersaison	
	Semaine	Samedi	Semaine	Samedi	Semaine	Samedi	Semaine	Samedi	Semaine	Samedi	Semaine	Samedi
Allemont	6	4	5	13	7	5	20	20	19	21		
Auris	4	5	2	9								
Besse								2		2		2
Clavans								2		2		2
Huez	9	9	17	22	10	5			100	100		
La Garde	15	20	9	16	6	4						
Le Bourg d'Oisans	39	39	52	70	39	21	4	10	4	11		6
Le Freney d'Oisans	15	20	16	28	9	8		2		2		2
Livet et Gavet	14	13	15	13	15	13						
Mizoën								2		2		2
Mont de Lans	7	11	14	22	7	4	25	27	79	100		2
Oz				6			16	16	15	15		
St Christophe en O.	8	8			3	3						
Vaujany				6			4	6	16	10		2
Venosc	15	19	7	4	10	7			Idem Mont de Lans			
Villard Reculas				2								

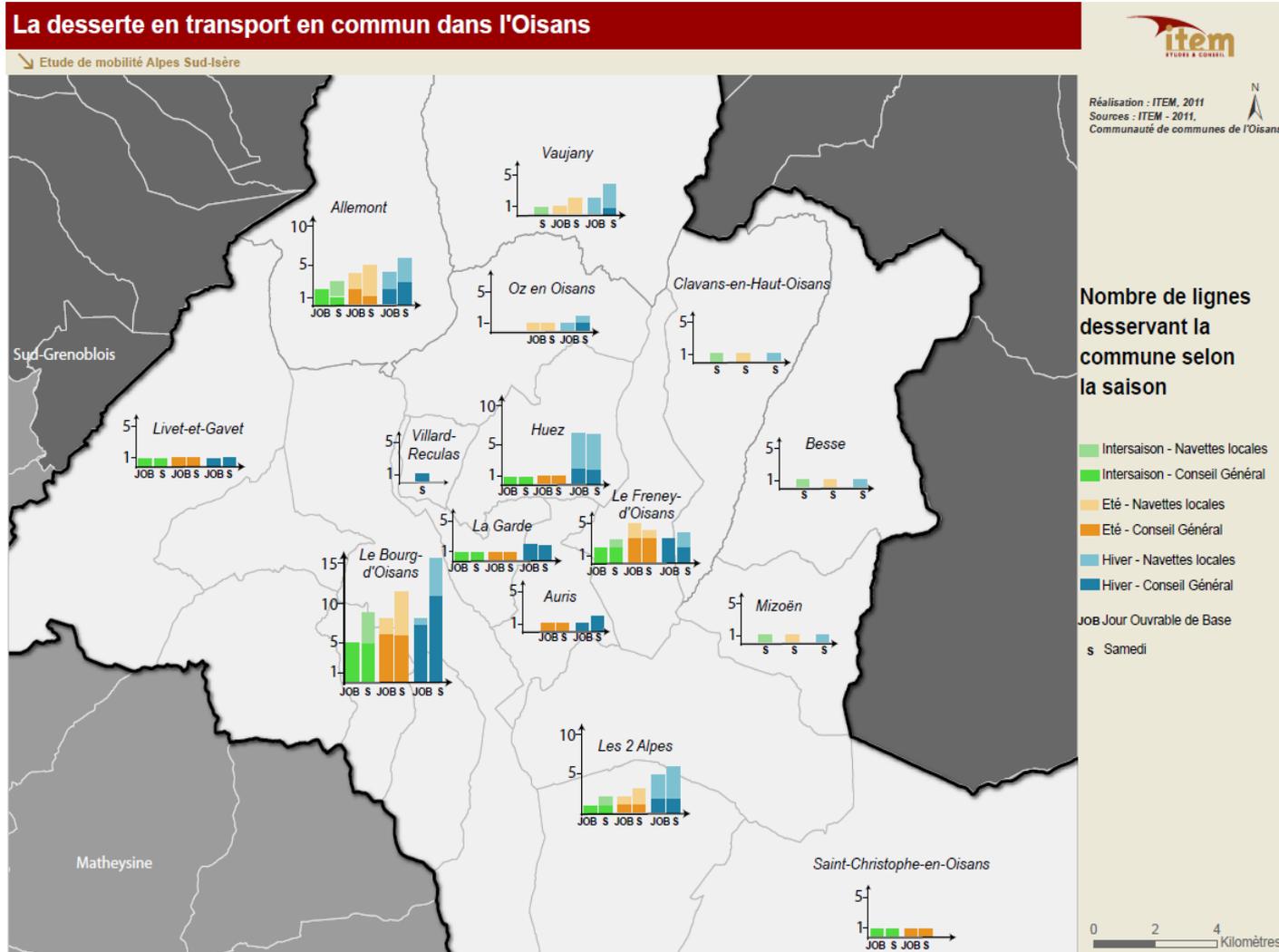
✓ La commune de Bourg d'Oisans a jusqu'à 70 services les samedis d'hiver (CG+PACA)

✓ Les navettes de stations proposent près de 100 services sur l'Alpe d'Huez et les 2 Alpes puisqu'elles fonctionnent en continu sur la journée.

3. Le réseau de transports en commun

3.3 Nombre de lignes par commune selon la saisonnalité

Les graphiques de la carte indiquent l'évolution du nombre de lignes selon la saison et le jour tout en distinguant les lignes locales des autres.



3. Le réseau de transports en commun

3.4 Quelle offre pour l'Oisans ?

Quatre communes ne disposent pas à ce jour de desserte en Transport en commun sur l'Oisans : Oulles, Ornon, Villard Raymond, Villard Notre Dame

❖ Des actifs pouvant se rendre à Grenoble

✓ Les actifs de deux communes (*Bourg d'Oisans, Livet-Gavet*) ont une liaison directe et régulière avec Grenoble. Huez, Le Freney, Venosc et Mont de Lans bénéficient d'une desserte avec correspondance à Bourg d'Oisans pour Grenoble.

❖ Une offre à destination des personnes âgées

✓ Les navettes du samedi et du mercredi vers le marché leur sont destinées. Elles sont complétées par des bons de transport dans certaines communes

❖ Une offre majoritairement tournée vers les touristes qui bénéficie aux résidents

Projet d'amélioration de la liaison vers Grenoble : ligne 3000

La longueur et le difficile respect des horaires de la ligne 3000, freinant son utilisation, le CG supprime des arrêts intermédiaires (*auj, 9 dans Bourg d'Oisans !*) dès la rentrée 2011 et va travailler sur la gestion des déviations et points durs. A terme, un gain de 20 min est prévu entre Bourg d'Oisans et Grenoble.

La boucle vers Allemont est supprimée au profit d'une ligne cadencée avec la 3000 entre Rochetaillée et Allemont (*voir Vaujany*) avec trois Aller-Retour/jour complétés par de Transport à la Demande. Rochetaillée devient ainsi un pôle d'échange.

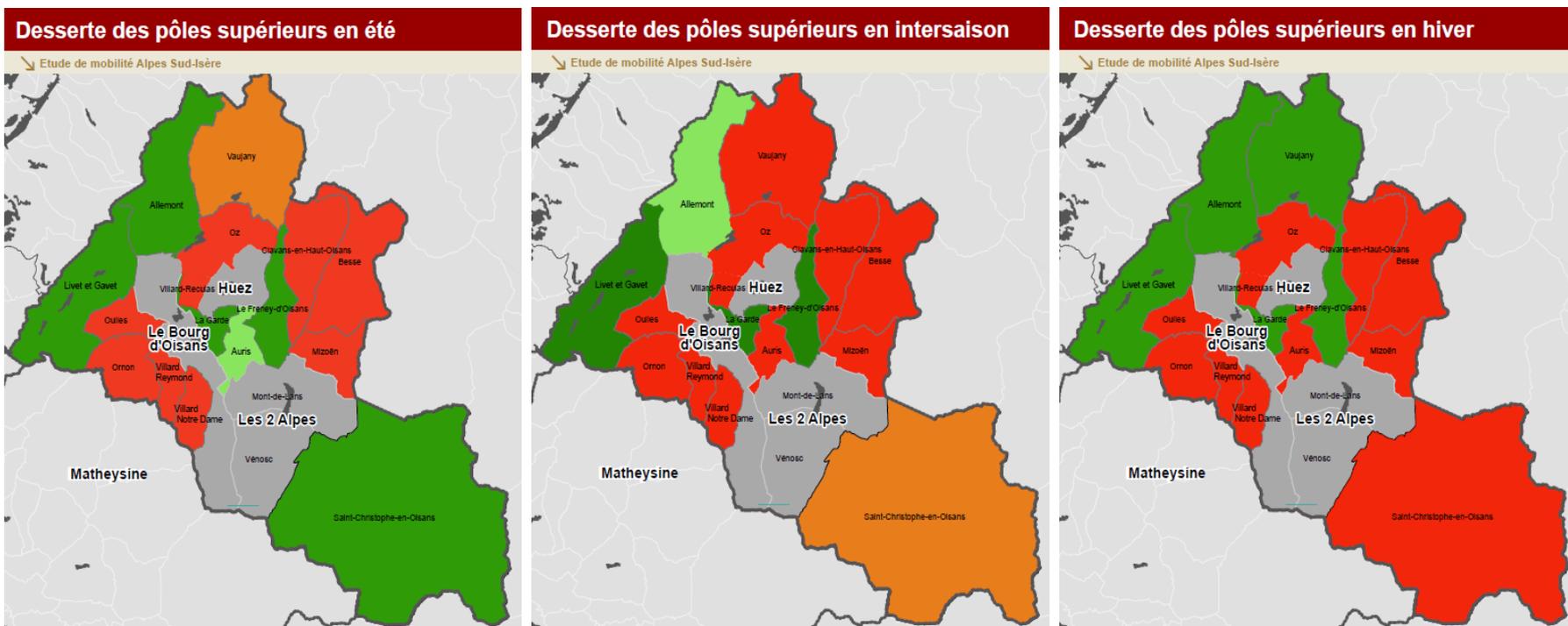
Projet de Gare routière de Bourg d'Oisans : projet arrêté pour PPRI et financement insuffisant.

3. Le réseau de transports en commun

3.4 Une desserte régulière qui bénéficie à peu de communes

Les trois cartes ci-dessous nous indiquent la possibilité pour les communes de se rendre sur leur pôle supérieur depuis chacune des communes de l'Oisans.

✓ En intersaison, la desserte pour les habitants de l'Oisans est très faible, seules les habitants de trois communes sur 16 ont la possibilité de se rendre dans leur pôle de proximité en transport en commun. Cette desserte est améliorée l'été et l'hiver mais moins de la moitié des communes restent desservies.



3. Le réseau de transports en commun

3.5 Quelle lisibilité de l'offre ?

Les six cartes précédentes nous ont montré la complexité de l'offre de transport en commun sur l'Oisans. A cette offre s'ajoute :

- ✓ la possibilité d'emprunter les lignes scolaires, cependant les horaires ne sont pas forcément adaptés pour d'autres déplacements que les trajets Domicile-études.
- ✓ les dessertes Altibus pour l'Alpe d'Huez et les 2 Alpes depuis les aéroports (*Satolas, Grenoble, Chambéry, Genève*)
- ✓ les bus de la SATA qui permettent aux employés de monter à l'Alpe d'Huez, environ trois bus en haute saison.

Les grilles horaires et les tarifs pratiqués ne sont pas toujours aisés à comprendre. L'exemple ci-contre montre la volonté d'optimiser les lignes de bus afin de ne pas créer de doublons, cependant la tarification devient complexe.

Navette des 2 Alpes avec des services gratuits et payants

		Trans* isère	Service Gratuit	Trans* isère	Service Gratuit	Service Gratuit
Mont de Lans	Syndicat d'Initiative	7.25	8.30	11.47	13.45	17.30
	Mairie centre village	/	8.31	/	13.46	17.31
	Télésiège	/	8.32	/	13.47	17.32
Bons	Les Oras	/	8.35	/	13.50	17.35
	Centre	/	8.36	/	13.51	17.36
	Arrêt de Bus VFD	7.30	8.37	11.49	13.52	17.37
Les 2 Alpes	Virage N°1 La Molière	/	8.45	/	14.00	17.45
	N°1 Le Point I	7.35	8.47	11.56	14.02	17.47
	N°2 La Poste	7.36	8.48	11.57	14.03	17.48
	N°3 Mi Alpes	7.37	8.49	11.58	14.04	17.50

Nota :

/ : Ne passe pas à l'arrêt concerné

Trans* isère : aller simple plein tarif 2€50 / -26 ans 1€80 / possibilité de carte 10 trajets 15€ ou 10€ 50 - de 26 ans

3. Le réseau de transports en commun

3.6 Quatre tarifications possibles lors de l'utilisation d'un transport en commun

Ce récapitulatif permet de connaître la saison et les jours de fonctionnement de la ligne ainsi que le tarif pratiqué sur celle-ci. Cette dernière information révèle les difficultés que peuvent avoir les utilisateurs.

Lignes	saison	jours de fonctionnement	Coût
3000-Grenoble - Bourg d'Oisans	toute l'année	LMMeJVSD	tarif Transisère
3020-Alpe d'Huez - Bourg d'Oisans-Grenoble	toute l'année	LMMeJVSD	tarif Transisère
3030-Venosc - Bourg d'Oisans-Grenoble	toute l'année	LMMeJVSD	tarif Transisère
LER PACA Briançon-Grenoble	toute l'année	LMMeJVSD	tarif LER PACA
3040-Bérarde - Bourg d'Oisans	intersaison-été	LMMeJVSD	tarif Transisère
3070-Auris - Bourg d'Oisans	été	LMMeJVSD	tarif Transisère
Grenoble - Alpe d'Huez	hiver	LMMeJVSD	tarif Transaltitude
Grenoble - Bourg d'Oisans - Auris	hiver	LMMeJVSD	tarif Transaltitude
Grenoble - 2 alpes	hiver	LMMeJVSD	tarif Transaltitude
Grenoble - Bourg d'Oisans - Allemont - Oz-Villard Reculas-Vaujany	hiver	S	tarif Transaltitude
Vaujany - marché Bourg d'Oisans	toute l'année	S	Gratuit
2 Alpes - marché Bourg d'Oisans	toute l'année	S	Gratuit
Vallée du Ferrand - marché Bourg d'Oisans	toute l'année	S	Gratuit
Rivier d'Allemont - Bourg d'Oisans	toute l'année	M	Gratuit
Vaujany - Bourg d'Oisans	été-hiver	LMMeJVSD	Gratuit
Allemont - Oz station	été-hiver	LMMeJVSD	Gratuit
2 Alpes interne	été	LMMeJVSD	Gratuit
Vaujany - le Verney	hiver	LMMeJVD	Gratuit
Grenoble – Campus – Vizille - Vaujany	hiver	SD	Gratuit
Alpe d'Huez interne X4	hiver	LMMeJVSD	Gratuit
Alpe d'Huez - nuit	hiver	LMMeJVSD	Gratuit
Mont de Lans - Bons - 2 Alpes	hiver	LMMeJVSD	Gratuit
2 Alpes interne X2	hiver	LMMeJVSD	Gratuit
marché de Mont de Lans - 2 Alpes	hiver	S	Gratuit

3. Le réseau de transports en commun

3.7 Les tarifs des lignes de transports en commun de l'Oisans

Comparatif Temps-Coût pour les différents modes de transport utilisables entre Bourg d'Oisans et la Gare de Grenoble

	Temps	Coût
TC-Transisère	1h20	5,8 €
TC-LER PACA	55 min	6 €
TC-Transaltitude	55 min	13,5 €
Voiture (PRK : 0,3€)	54min	8,7 €
Taxi	54min	49,3 €

✓ Le Transisère est le trajet le plus rentable en terme de coût et la voiture en terme de temps tandis que la LER PACA a le meilleur rapport temps-coût.

✓ Le Transaltitude n'est pas ouvert aux résidents de l'Isère pour des trajets réguliers.

✓ Les tarifs indiqués sont les tarifs pleins, des tarifs dégressifs pour l'Aller-Retour et l'Aller-Retour dans la journée et selon la situation des personnes sont possibles.

Tarifs des Transisère (Bourg d'Oisans-Grenoble : 4 zones)

	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
BILLET 1 TRAJET						
<i>Classique</i>	2,50 €	3,60 €	4,70 €	5,80 €	6,90 €	8,00 €
<i>Eco</i>	1,80 €	2,50 €	3,30 €	4,10 €	4,80 €	5,60 €
CARTE 10 TRAJETS						
<i>Classique</i>	15,00 €	23,00 €	31,00 €	39,00 €	47,00 €	55,00 €
<i>Eco</i>	10,50 €	16,10 €	21,70 €	27,30 €	32,90 €	38,50 €
PASS 1 JOUR						
<i>Classique</i>	5,00 €	7,20 €	9,40 €	11,60 €	13,80 €	16,00 €
<i>Eco</i>	3,60 €	5,00 €	6,60 €	8,20 €	9,60 €	11,20 €
PASS MENSUEL						
<i>Classique</i>	48,00 €	68,00 €	88,00 €	108,00 €	128,00 €	148,00 €
<i>Eco</i>	33,60 €	47,60 €	61,60 €	75,60 €	89,60 €	103,60 €
<i>Micro</i>	14,40 €	20,40 €	26,40 €	32,40 €	38,40 €	44,40 €
PASS ANNUEL						
<i>Classique</i>	480,00 €	680,00 €	880,00 €	1080,00 €	1280,00 €	1480,00 €
<i>Eco</i>	336,00 €	476,00 €	616,00 €	756,00 €	896,00 €	1036,00 €
<i>Micro</i>	144,00 €	204,00 €	264,00 €	324,00 €	384,00 €	444,00 €

- Micro = -19 ans, apprentis et contrats Pro -26ans
- Eco = -26 ans, demandeurs d'emploi, handicapés, familles nombreuses, demandeurs d'asile
- Classique = autres

3. Le réseau de transports en commun

3.8 La fréquentation des transports en commun

❖ La ligne 3000, axe structurant des TC de l'Oisans

- ✓ Plus de 500 voyageurs/jour dont la moitié de scolaire et 1/3 pour le travail fréquentent la ligne 3000.
- ✓ L'enquête Origine/Destination du CG indique une utilisation hétérogène selon les communes (*11 sont desservies*), les montées descentes s'effectuent surtout à Bourg d'Oisans-Livet et Gavet-Vizille et Grenoble.
- ✓ Près des $\frac{3}{4}$ des rabattement/diffusion depuis les arrêts de bus s'effectuent à pied. Les utilisateurs se rendent donc plutôt à proximité des arrêts et l'intermodalité reste faible.

❖ Les lignes à destination des stations

- ✓ Les Transaltitude mis en place pour l'hiver 2010-2011 ont mieux fonctionné qu'attendu (*chiffres non disponibles*). Le contrat étant sur trois ans, il sera intéressant de suivre l'évolution de la fréquentation.

Les données de fréquentation pour l'hiver 2008-2009

- ✓ La 3030 (*2 Alpes*) est la plus fréquentée avec 23 000 voyageurs sur l'hiver suivi de la 3020 (*Alpe d'Huez*) avec 18 100 voyageurs. Ces deux lignes comptent à elles seules 40% de la fréquentation des lignes stations de l'Isère.
- ✓ Le mois de février représente 1/3 de la fréquentation des lignes.
- ✓ La 3070 (*Auris*) est peu fréquentée avec 680 voyageurs sur l'hiver mais avec un nombre de services proposés moindre.

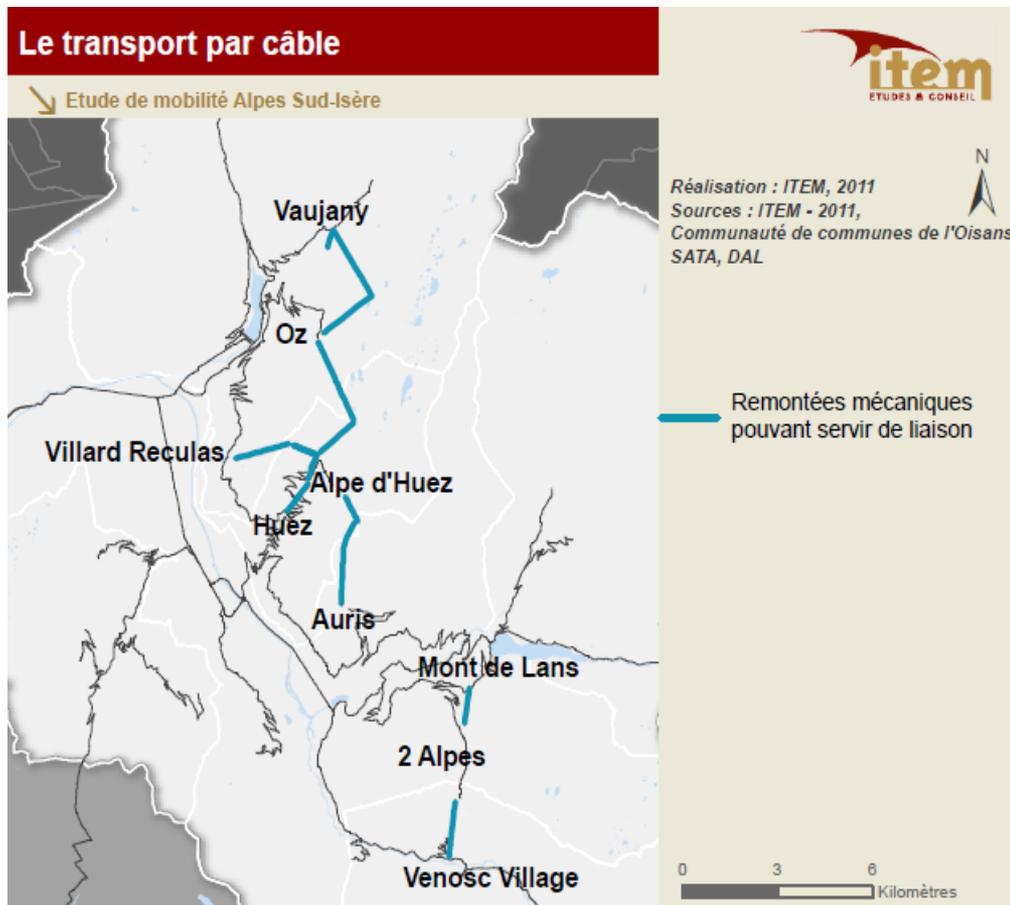
3. Le réseau de transports en commun

3.9 Le transport par câble

L'importance des stations de ski implique un nombre important de transport par câble. Ces derniers permettent de relier les stations entre elles. L'intérêt est de regarder quelles sont les liaisons qui permettent de relier les stations et sous quelles conditions.

✓ **2 Alpes** : deux remontées permettent les liaisons : la cabine de Venosc, déjà utilisé en tant que tel et la télésiège de Mont de Lans qui ne peut absorber plus de passagers à ce jour.

✓ **Alpe d'Huez** : différentes remontées permettent de relier les cinq stations du domaine entre elles.



3. Le réseau de transports en commun

La cabine de Venosc

La cabine est accessible avec des tarifs intéressants mais sa localisation dans la station limite son potentiel puisque l'arrivée est excentrée de la station des 2 Alpes.

✓ 870 actifs viennent travailler tous les jours aux 2 Alpes, la cabine permet une montée rapide (8 min) comparée à la voiture (12 min depuis le Freney).

Hiver 2011 : expérimentation de l'utilisation par les collégiens des 2 Alpes pour descendre dans la vallée.

TARIFS

-Gratuité pour les salariés du DAL (*plus gros employeur des 2 Alpes*), actifs et +60 ans de la commune de Venosc.

-Résidents ou touristes de Venosc : 40 allers (59 €), 20 A/R : 68 €, 6 jours illimités (26,5 €).

-Tarit plein : 5 € A/R

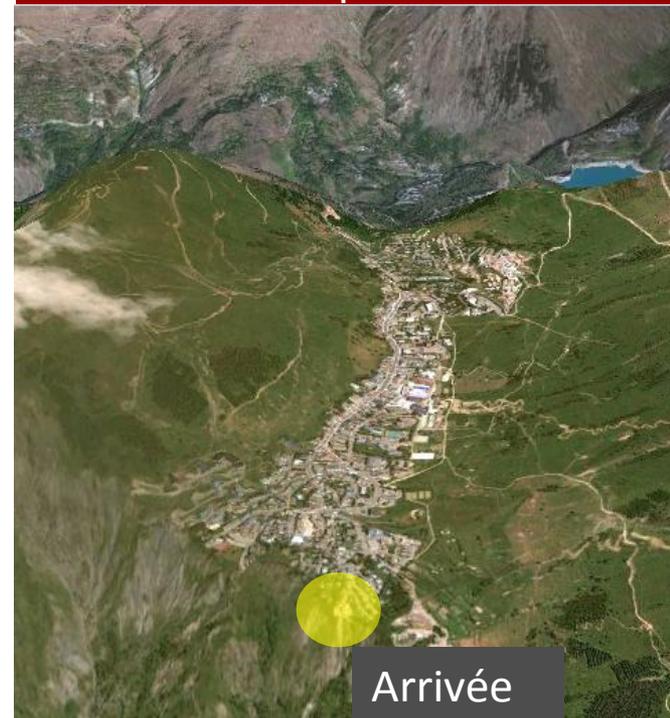
✓ Un nouvel arrêt de navette aux 2 Alpes ne suffit pas à pallier l'éloignement dans la station.

✓ L'utilisation n'est pas possible toute l'année avec un fonctionnement en hiver, été et à la Toussaint (1h matin et soir).

✓ Volonté d'utiliser au mieux cette cabine pour tous les types de déplacement entre la vallée et la station des 2 Alpes.

✓ Hiver 2011-2012 : projet de mise en place d'une signalétique dynamique à la sortie de Bourg d'Oisans pour favoriser son utilisation (*auj. 2ème parking invisible*).

Station des 2 Alpes



Arrivée
de la
cabine

3. Le réseau de transports en commun

L'Alpe d'Huez, peu de possibilités depuis la vallée de la Romanche

A ce jour, il n'existe aucune liaison entre la station de l'Alpe d'Huez et la vallée de la Romanche.

- ✓ 690 actifs viennent travailler tous les jours à l'Alpe d'Huez.
- ✓ Depuis Vaujany, Villard Reculas, Oz et Auris (reliées à la station par câble), un faible nombre d'actifs travaille à Huez (une trentaine pour les 4 communes). Existe-il des tarifs spécifiques type pass piéton pour ces actifs ?
- ✓ Par contre, 260 personnes montent chaque jour sur l'Alpe d'Huez depuis la commune de Bourg d'Oisans (500 déplacements/jour entre l'Alpe et Bourg d'Oisans) pour travailler.



Un projet : le TCSP de l'Alpe

Projet d'un transport par câble entre Huez Village et l'Alpe afin de remplacer le Télévillage et Télécentre. Liaison avec deux arrêts intermédiaires en station afin diminuer (ou supprimer) les services de navettes et de faire arrêter les automobilistes à Huez. Fonctionnement complet prévu pour 2014.

Une réflexion est nécessaire sur un possible prolongement jusqu'à Bourg d'Oisans.

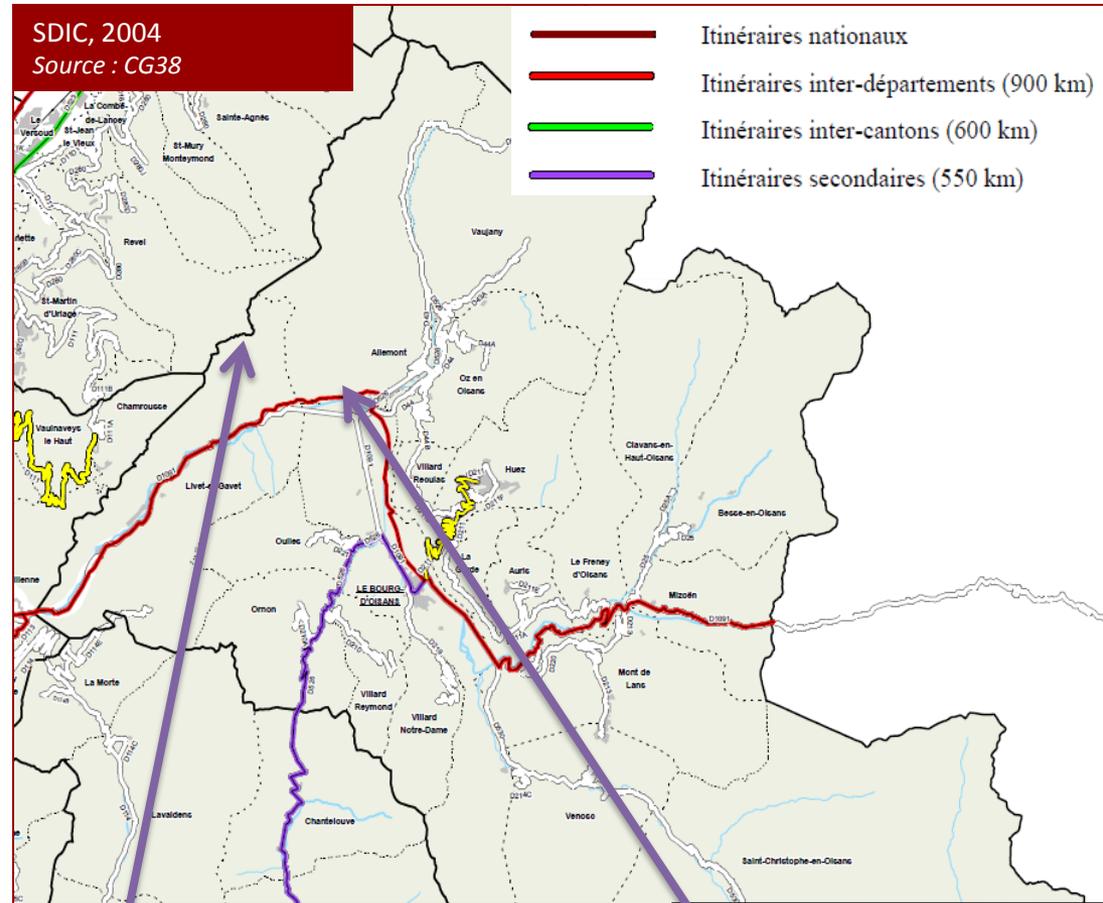
4. Les modes alternatifs

4.1 Quelle offre et pratique cyclable dans l'Oisans ?

❖ Une pratique régulière faible

- ✓ La pratique cyclable des habitants est confidentielle (1% de part modale). Pourtant, dans la vallée de la Romanche, une pratique régulière se développe.
- ✓ De nombreuses bandes cyclables sur les axes principaux mais avec des problèmes de continuité des itinéraires.
- ✓ Quelques pistes cyclables dans la vallée de la Romanche, notamment sur la digue.

Le projet de la digue
La voie verte de la digue permettra de relier Allemont à Bourg d'Oisans en site propre pour les modes doux.



4. Les modes alternatifs

4.1 Quelle offre et pratique cyclable dans l'Oisans ? (suite)

❖ Un cyclotourisme important

✓ 2 types de pratique cyclotouristique :

- Sportive : nécessitant peu d'aménagements (*bandes cyclables en montée*)

- Loisirs/famille : pratique nécessitant plus de sites propres

✓ La montée de l'Alpe d'Huez peut attirer jusque 1200 vélos/jour en été. La pratique est moindre mais non négligeable vers les autres stations.

✓ Des cars stationnent à Bourg d'Oisans pour des courses plus ou moins organisées dans la montée. La déclaration à la préfecture est obligatoire mais peu connue des organisateurs...

✓ Les observations des acteurs du territoire indiquent une pratique en croissance constante qui peut poser des problèmes de sécurité.

✓ Une pratique fortement encouragée via bike-oisans.com avec les parcours détaillée, la possibilité de chronométrer ses montées,...



Cyclistes dans la montée vers l'Alpe d'Huez



Prévenir les automobilistes

4. Les modes alternatifs

4.2 La marche

❖ Une forte pratique indépendante des aménagements

- ✓ Avec 34% de part modale de la marche, l'Oisans se démarque d'autres territoires ruraux. Pourtant la pratique n'y est pas aisée pour tous avec des trottoirs souvent absents et un relief qui peut limiter les déplacements des personnes à mobilité réduite.
- ✓ Une seule commune est en train de réaliser son Plan d'Accessibilité de la Voirie et des espaces publics. Plan particulièrement compliqué à réaliser en territoire de montagne.

Zoom sur l'accessibilité

La loi du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » prévoit la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement. Ainsi, elle impose aux collectivités compétentes la réalisation d'un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics (PMAV ou PAVE) dans un délai de 3 ans à compter du 23 décembre 2006.

Le PAVE a pour objectif de permettre à chaque commune de quantifier, évaluer, planifier et budgétiser les actions de mise en conformité de sa voirie et de ses espaces publics.

Seule la commune de Venosc a lancé son PAVE (Source : Atlas de l'accessibilité, 2010)

Venosc village
Cheminement piéton qui facilite la traversée du village mais avec une accessibilité limitée



Saint Christophe en Oisans



4. Les modes alternatifs

4.2 La marche (suite)

❖ Une pratique de loisirs également

- ✓ Des sites majeurs de randonnées : le plateau d'Emparis, la Bérarde, ... Ces sites sont répartis sur les quatre massifs de l'Oisans : le Taillefer, les Grandes Rousses, les Ecrins, Belledonne.
- ✓ Le PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires Pédestres et de Randonnée) permet d'offrir des itinéraires et un balisage cohérents pour les randonneurs et facilite ainsi la pratique.
- ✓ Le site montagne-oisans.com permet d'organiser ses activités de randonnées (liste des refuges, itinéraires de randonnées).



Besse : parking pour les départs de randonnée vers le plateau d'Emparis

4.3 Le covoiturage et l'Autostop

- ✓ La covoiturage se fait de manière informelle avec un point de rencontre identifié à Rochetaillée mais peut être également sur d'autres points du territoire.
- ✓ Comme dans la plupart des territoires de montagne, la pratique de l'autostop n'est pas rare, surtout pour les jeunes.

Quels enjeux pour le territoire en terme de déplacements ?

- ✓ Mieux s'appuyer sur l'offre structurante des TC pour permettre un rabattement multimodal
- ✓ Mutualiser l'offre de TC pour permettre une réelle alternative à l'automobile dans les déplacements de proximité et vers la Metro
- ✓ Réfléchir à une liaison Allemont / Vénosc qui permettrait de desservir les points structurants de l'Oisans
- ✓ Communiquer et informer la population résidente et touristique sur les alternatives à l'automobilité pour en favoriser la pratique
- ✓ Développer la pratique « utilitaire » du vélo dans la vallée de la Romanche
- ✓ Intensifier la pratique de la marche
- ✓ Mieux gérer les circulations automobiles lors des périodes de fortes affluences
- ✓ Lier le développement démographique/économique aux conditions de mobilité des territoires
- ✓ Favoriser / Soutenir / Développer les solutions alternatives à l'automobilité : covoiturage, autostop organisé,...
- ✓ ...

Partie 2 :
Les enjeux



*Quels enjeux pour
l'Oisans ?*

2 horizons temporels

Des enjeux sur le territoire à l'échelle de deux horizons temporels :

- À court terme pour permettre de faire évoluer la mobilité par rapport à l'offre existante et aux projets en cours
 - A moyen/long terme en fonction du développement économique, démographique et stratégique de l'Oisans
- ✓ Pour ces deux horizons, des enjeux sont développés pour les différentes thématiques : TC, modes doux, réseau viaire, transports de marchandises, stationnement. Cela en incluant les différents publics qui fréquentent le territoire : actifs, résidents, touristes,....

Améliorer l'offre et l'utilisation des TC

Constat et objectif

- un problème de lisibilité de l'offre
- un manque d'homogénéité au cours de l'année et selon les communes (4 non desservies)

=> Mutualiser les différents besoins de desserte du territoire pour bénéficier d'une offre homogène selon les communes et les publics

Quelles mesures envisager ?

- Comment communiquer sur les services existants ?

L'offre actuelle dépend de multiples échelles et répond à différents besoins : tourisme, déplacements pendulaires et déplacements locaux. Il paraît judicieux de ne pas communiquer sur l'ensemble de l'offre pour tous mais de cibler un public. 3 livrets de communication :

Touristes : liaison depuis les aéroports, Transaltitude, CG, offre interne aux stations

Résidents : CG, navettes locales type marché

Actifs : CG et liaison disponible pour se rendre en station (fort lieu d'emplois)

- L'Oisans doit-il prendre la compétence transport ?

Cela permettrait de repositionner l'offre de l'ensemble du territoire avec cohérence dans le but d'offrir un service pour tous sans pour autant augmenter le budget.

- Quelle solution tarifaire ? Une tarification unique pour l'Oisans ?

La condition *sine qua none* est la prise de la compétence transport, mais il faudra également s'assurer du «comment» pour aller vers une tarification unique (billettique...)?

Le réseau viaire, quelle solution au trafic ?

Constat et objectif

- un réseau qui est saturé de manière très ponctuelle en hiver

=> Trouver une meilleure gestion des points conflictuels

Quelles mesures envisager ?

- Peut-on adapter la voirie aux pics de circulation ?

Cela entraînerait la création d'une 2x2 voies depuis Vizille jusque Bourg d'Oisans. Quel impact paysager ?

Ce type d'aménagement est irréversible !



- Requalifier les axes de circulation en limitant les secteurs conflictuels ?

Rochetaillée et le bas des stations des 2 Alpes et de l'Alpe d'Huez posent certains problèmes les week-end d'hiver. Une requalification de ces croisements et des axes y menant avec une meilleure gestion de l'insertion et de la sortie des véhicules vers/depuis la voie principale permettrait d'atténuer les difficultés.

Poursuivre le développement des modes doux

Constat et objectif

- des résultats de part modale encourageant

=> Trouver une nouvelle clientèle pour accroître les parts modales des modes doux en fond des vallées et en station

Quelles mesures envisager ?

- Continuer à favoriser l'utilisation de la marche sur les déplacements courts

Les cheminements doivent être entretenus et respectés (stationnement illicite)/ Même l'hiver la marche doit être favorisée, pour cela il est nécessaire de veiller à la sécurité des cheminements, surtout en station.

- Favoriser la pratique du vélo en fond de vallées

Poursuivre la liaison Venosc/Allemont en site propre sur la digue.

Accompagner la création d'itinéraires de stationnement vélos adaptés et d'un jalonnement permettant d'utiliser l'itinéraire le plus approprié en terme de distance/temps et de sécurité.

- Poursuite de la requalification de Bourg d'Oisans

La commune doit poursuivre les requalifications de voirie initiées qui favorisent les pratiques modes doux afin que l'ensemble de la commune soit favorable à l'utilisation de ces modes de déplacements.

- Communiquer sur la pratique modes doux

En créant un document répertoriant les itinéraires cycles et piétons, en lançant des animations type journée sans voiture, en proposant une vélo-école pour tous,... (Cf. ASI)

Quelles autres alternatives à l'automobilité ?

Constat et objectif

- une pratique informelle du covoiturage et de l'autostop

=> Ces alternatives doivent être mises en place à une échelle plus large. Les préconisations seront donc les mêmes que sur ASI

Quelles mesures envisager ?

- Localiser des aires de covoiturage

Ceci pour permettre de faciliter cette pratique en direction de Grenoble mais également à l'intérieur du territoire. Une réflexion sur ASI permettra de cibler également les trajets à destination de l'Oisans (aire dans le sud grenoblois par exemple).

- S'inscrire dans la démarche d'autostop solidaire du Trièves

Cette expérience pourra s'étendre à l'ensemble des territoires d'ASI

- Faire connaître des pratiques plus confidentielles

Par exemple, le prêt de voiture entre particulier via une plateforme internet contre rémunération de l'utilisateur et une assurance.

Le territoire à long terme

Pour mieux comprendre et cibler les enjeux à long terme, il est nécessaire de s'intéresser au projet du territoire autrement que par l'entrée mobilité.

Quel avenir de l'Oisans dans 10-15-20 ans ???

Hypothèse d'un développement démographique et économique du territoire de l'Oisans avec une logique intercommunale.

Bourg d'Oisans devient le cœur du territoire : la porte des stations. Cela doit passer par :

- Une requalification commerciale
- Une requalification de l'offre de restauration
- Une requalification de l'offre hôtelière
- Le développement d'équipements sportifs et touristiques en lien avec les stations de montagne.

Le projet du SCoT doit s'appuyer sur la qualité du territoire : l'offre de sports et loisirs qui doit être accompagnée d'une offre de mobilité adéquate tout au long de l'année.

Centre de
Bourg
d'Oisans



Le territoire l'hiver : quel développement, quelle mobilité ?

=> L'Oisans continue à promouvoir les sports d'hiver mais Bourg d'Oisans en devient la porte d'entrée.

- Créer une liaison par câble l'Alpe d'Huez-Bourg d'Oisans

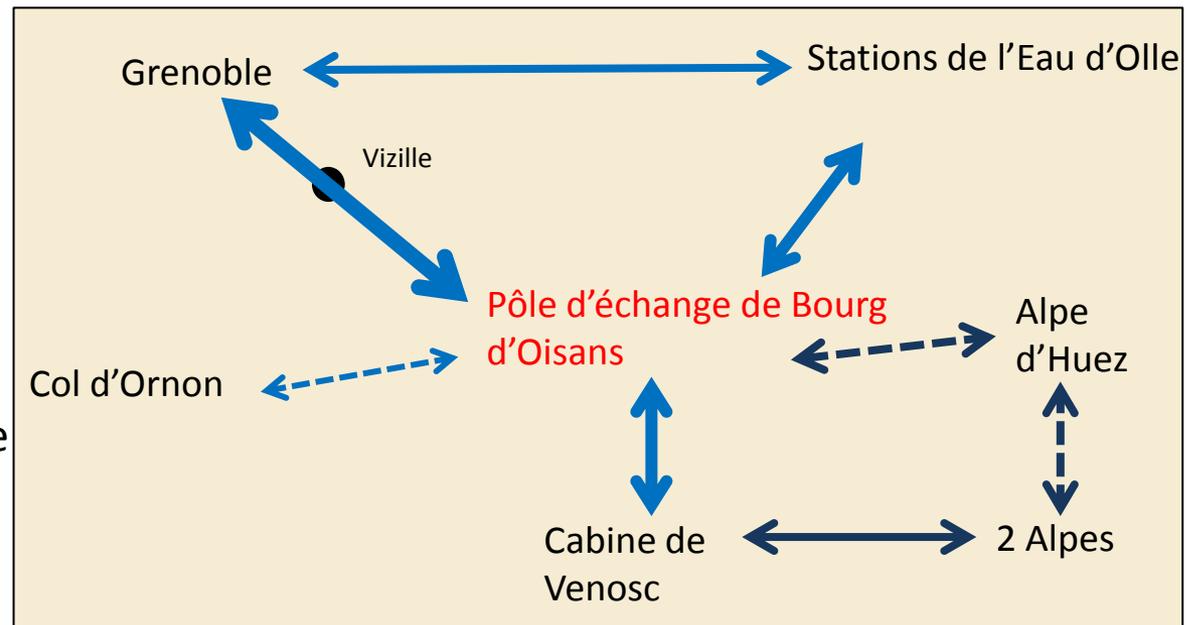
Cette liaison favorisera Bourg d'Oisans dans son rôle de porte vers les stations et permettra également de limiter le trafic dans la montée de l'Alpe d'Huez : report des touristes et des actifs

- Création d'un véritable pôle d'échange à Bourg d'Oisans

Cela permettra d'avoir une fréquence importante Grenoble-Bourg d'Oisans via Vizille puis de proposer des navettes cadencées à destination de l'Eau d'Olle, de la cabine de Venosc et d'en envisager vers le Col d'Ornon (max 4A/R). Le départ du câble pour l'Alpe se fera depuis ce pôle.

Proposition de liaisons vers les stations depuis le pôle d'échange

↔ Liaison routière
 ↔ Liaison par câble



Le territoire l'hiver : quel développement, quelle mobilité ?

Quel pôle d'échange ?

Ce pôle est la porte d'entrée/de départ pour les touristes, il est nécessaire d'en faire un produit touristique de marque.

Le pôle doit s'accompagner :

- d'abris (ou « salons ») confortables pour permettre une éventuelle attente dans de bonnes conditions
- d'un accueil afin d'orienter et informer les gens pour toutes questions relatives à leur séjour
- de services type supérette, café/restauration, souvenirs...
- possibilité de récupérer les clés de sa location en station
- taxis.

- Implantation d'équipements sportifs à Bourg d'Oisans

Peuvent être implantés : une patinoire, une piscine couverte,... Ces équipements peuvent être envisagés dans une perspective de grands évènements type Jeux Olympiques. L'Oisans est un territoire pertinent pour accueillir ce genre d'évènement.

- Un développement économique autour des sports d'hiver type R & D

Ce type d'activité est intéressant mais la concurrence semble trop importante notamment avec la vallée de Chamonix déjà bien implantée. Le risque est important, l'Oisans pourrait plutôt se tourner sur les sports estivaux.

Le territoire l'été : quel développement, quelle mobilité ?

- Un développement économique autour du cycle type R & D

L'Oisans peut devenir le territoire expérimental du cycle sous toutes ses formes :

- Urbains : en vallée et proximité de Grenoble
- Touristiques : en vallée
- Sportifs : descente VVT, étape du Tour et du Dauphiné...
- Vélos de livraison : livraison des marchandises à Bourg d'Oisans

Cette stratégie est prometteuse d'un apport d'emplois qualifiés sur le territoire et fera rayonner l'Oisans pour d'autres raisons que ses stations.

- Le pôle d'échange de Bourg d'Oisans l'été

Ce pôle garde sa vocation touristique en proposant par exemple de la location de vélo. De plus, il permettra de faciliter les déplacements en TC l'été (période où le trafic automobile est le plus important).

- Les modes doux l'été

La pratique est déjà existante mais la liaison par câble vers l'Alpe permettra de limiter l'accès aux automobilistes et ainsi de réserver la montée à la pratique cyclable à certains moments (jours, heures) de la semaine. La descente des cyclistes peut se faire par le câble pour plus de sécurité.

Le stationnement

Constat et objectif

- un levier pour les changements de pratique de mobilité
- 1 place = 25 m² dans un contexte d'espace restreint

=> Coordonner la politique de stationnement à l'échelle de la ComCom en lien avec les TC

- En station : quelles possibilités ?

Malgré une amélioration de la desserte TC, les voitures seront toujours présentes, comment en limiter l'impact ?

- Construire du logement sur les parkings existants afin de limiter l'étalement urbain ?
- Mettre en place des parkings souterrains en entrée de station ?

- Nécessité d'une politique de stationnement dans les communes avec une bonne desserte TC

Bourg d'Oisans, l'Alpe, les 2 Alpes, les stations de l'Eau d'Olle bénéficieront d'une bonne desserte. Une politique de stationnement plus restrictive (actifs, skieurs journée) incitera davantage à l'utilisation des TC et permettra une gestion simplifiée du stationnement.

- Le pôle d'échange de Bourg d'Oisans : P+R ?

Mettre un P+R à Bourg d'Oisans permettra d'éviter les montées en station surtout pour les actifs et les skieurs journée. Ce parking ne doit pas être perçu que comme une contrainte mais bien comme une opportunité de développement commercial notamment.

La gestion des marchandises

Constat et objectif

- pas de politique pour coordonner les livraisons

=> Optimiser les livraisons notamment via un pôle logistique

- Un centre de distribution à Bourg d'Oisans

Les marchandises s'arrêtent à Bourg d'Oisans (proximité du pôle d'échange). Cela permet d'optimiser les livraisons dans la vallée en les regroupant.

Pour l'Alpe, les marchandises montent par câble dans la station et sont ensuite redistribuées chez les différents professionnels avec des véhicules propres : électrique, vélo de livraison,...



Livraison à vélo



Livraison en véhicule électrique

Partie 3 :
Le plan d'actions

Sommaire

<i>Un plan d'actions transversales</i>	<i>p.72</i>
<i>Court terme</i>	<i>p.76</i>
<i>Conforter la pratique des modes doux</i>	<i>p.77</i>
<i>Conforter la pratique du covoiturage</i>	<i>p.89</i>
<i>Edition des livrets de communication</i>	<i>p.94</i>
<i>Court et long terme</i>	<i>p.97</i>
<i>Le réajustement de l'offre de transport</i>	<i>p.98</i>
<i>Long terme</i>	<i>p.103</i>
<i>La compétence transport</i>	<i>p.104</i>
<i>Moyen / long terme</i>	<i>p.109</i>
<i>Création d'un pôle d'échanges majeur à Bourg d'Oisans</i>	<i>p.110</i>
<i>Création de liaison(s) par câble depuis la vallée vers la(es) station(s)</i>	<i>p.113</i>
<i>Pôle d'échange secondaire à Rochetaillée</i>	<i>p.119</i>
<i>Actions connexes à moyen / long terme</i>	<i>p.120</i>
<i>Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport</i>	<i>p.121</i>

Un plan d'actions transversales

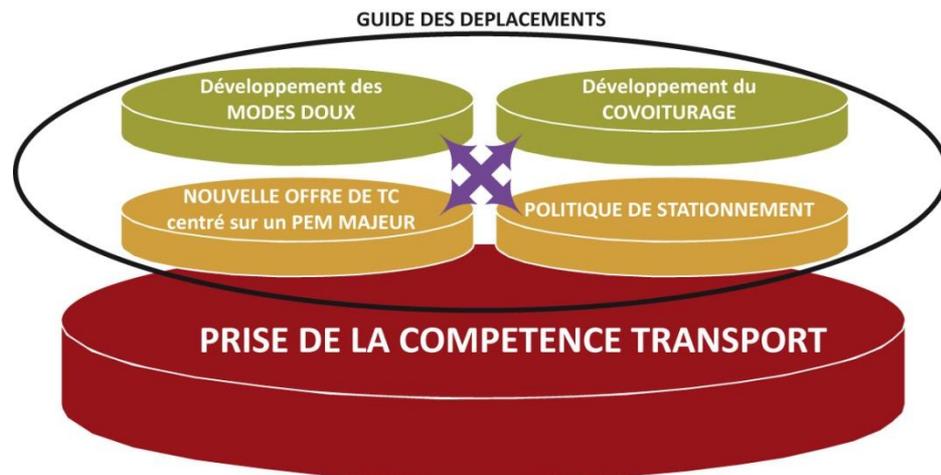
Le territoire de l'Oisans, doit faire face à un certain nombre d'**enjeux conjoncturels ou structurels** obligeant la collectivité à aborder un virage nécessaire dans le développement de son territoire. Il s'agit à la fois :

- ✓ D'**impulser une nouvelle dynamique** territoriale ;
- ✓ De **rééquilibrer les forces et faiblesses d'un territoire trop marqué par l'attractivité touristique** ;
- ✓ De **diminuer la dépendance à l'automobile** et d'en limiter toutes les externalités négatives.

Ce dernier point est crucial et constitue un **objectif à atteindre pour la collectivité, faisant l'objet de ce document de planification.**

Composé d'un nombre d'actions restreint, ce plan d'actions se caractérise néanmoins par la formulation d'une politique globale des déplacements sur le territoire de la Communauté de communes de l'Oisans, par l'aspect transversal des actions qui le composent :

- ✓ La **prise de la compétence transport** par la communauté de commune comme le socle de cette nouvelle politique ;
- ✓ La **définition d'une nouvelle offre de transport centrée sur un pôle d'échanges** d'envergure ;
- ✓ La **mise en adéquation de l'offre de transport avec la politique de stationnement** afin d'améliorer l'efficacité des TC ;
- ✓ Le **développement des modes doux**, vecteur de développement à la fois touristique et économique ;
- ✓ Le **développement du covoiturage** pour diminuer l'usage de l'automobile durant l'intersaison ;
- ✓ La **création d'un guide des déplacements** pour faciliter la lecture des possibilités et interactions entre ces différents modes alternatifs.



Rappel des enjeux identifié en juillet 2012

Enjeu 1 : Lisibilité de l'offre de mobilité qui permettra de l'optimiser

Sous enjeu (enjeu 4): Valorisation des modes doux par la visibilité de l'offre

Sous enjeu (enjeu 5): Maintenir et développer la lisibilité de l'offre de co-voiturage

Enjeu 2 : La gouvernance de la compétence transport en Oisans, une réflexion à long terme

Enjeu 3 : Améliorer l'accès au territoire en travaillant avec le CDDRA et le département qui détiennent la compétence

Enjeu 6 : Requalification de la plaine de l'Oisans à travers ses liaisons avec le reste du territoire. Cet enjeu passe par une réflexion globale sur le territoire

Enjeu 7 : Réflexion global sur le stationnement pour être cohérent avec les autres actions mises en place

Enjeu 8 : Pas d'enjeu en livraison

Synthèse des ces enjeux en 4 phase d'actions temporelles

- ✓ Développer la pratique des modes alternatifs (court terme) – enjeux 4 et 5
- ✓ Améliorer la lisibilité de l'offre (court terme) – enjeu 1
- ✓ Le réajustement de l'offre transport (court et long terme) – enjeux 3 et 6
- ✓ La compétence transport dans l'Oisans (long terme) – enjeux 2 et 7

Le plan d'actions

Titre de l'action	Objectifs
Conforter les modes doux	<ul style="list-style-type: none"> - Développer de nouveaux itinéraires cyclables. - Assurer un stationnement des cycles à proximité des pôles générateurs de déplacements. - Développer un jalonnement des itinéraires doux. - Proposer des locations de VAE. - Favoriser l'intermodalité TC – vélos. - Développer une charte similaire à « Accueil Vélo ». - Développer des offres packages.
Conforter la pratique du covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> - Officialiser les aires existantes. - Envisager la création de nouvelles aires de covoiturages. - Informer les utilisateurs potentiels.
Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode	<ul style="list-style-type: none"> - Recenser l'ensemble de l'offre existante sur le territoire - Mettre en place un livret ludique et cognitif. - Utiliser ce livret comme un outil de sensibilisation. - Proposer un guide à destination des résidents et des actifs. - Envisager une diffusion large du livret.
Envisager des réajustements de l'offre de TC à court terme	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier ligne Bourg d'Oisans – Métro avec 2 sous-lignes (<i>Alpe d'Huez et 2 Alpes</i>). - Suppression de la navette Marché / Bourg d'Oisans et intégration des services dans la sous-ligne 2 Alpes. - Améliorer les correspondances entre la ligne 3000 et 3010 à Rochetaillé. - Créer une liaison entre Rochetaillé et la Cabine de Venos en été. - Créer une liaison entre la cabine de Venosc et la Bérarde en été. - Créer une offre en alternat entre Bourg d'Oisans et le col d'Ornon et Bourg d'Oisans et la Vallée du Ferrand
Envisager des réajustements de l'offre de TC à moyen terme	<ul style="list-style-type: none"> - Créer une ligne inter-stations entre les 2 Alpes et l'Alpe d'Huez (<i>suppression des 2 sous lignes de la 3000 et correspondance avec la 3000 à Bourg d'Oisans</i>). - Créer une ligne entre la Vallée de l'eau d'Olle et la cabine de Venosc via Bourg d'Oisans.

Le plan d'actions

Titre de l'action	Objectifs
Prise de la compétence transport (long terme)	<ul style="list-style-type: none">- Créer un périmètre de transports urbains.- Proposer une tarification unique à l'échelle du territoire.- Avoir une information TC ciblée sur la CC à destination des résidents et des touristes.
Création d'un pôle d'échanges à Bourg d'Oisans	<ul style="list-style-type: none">- Renforcer le rôle de la gare routière en envisageant son déplacement.- Créer un lieu d'accueil pour les touristes allant vers les stations et offrir un parc relais, des quais TC, des parcs vélos...- Créer une nouvelle centralité urbaine autour de ce pôle d'échanges pour conforter le rôle de Bourg d'Oisans comme ville centre de l'Oisans.- Une navette interne à Bourg d'Oisans reliant le pôle d'échanges et les principales centralités
Création de liaison(s) câble depuis la vallée vers la(es) station(s)	<ul style="list-style-type: none">- Evaluer l'intérêt des différentes liaisons par câble (télésiège Auris – les 2 Alpes ; liaison Oz / Allemont ; St-Christophe / Glacier des 2 Alpes ; Bourg d'Oisans / Alpe d'Huez).- La liaison vers l'Alpe d'Huez permet de conforter le pôle d'échanges et d'inscrire l'Alpe d'Huez comme une station « durable ».
Pôle d'échanges secondaire à Rochetaillée	<ul style="list-style-type: none">- Conforter le rôle de Rochetaillée en matière de TC.- Mutualiser les besoins pour le covoiturage et parc relais pour les touristes.
Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport (moyen / long terme)	<ul style="list-style-type: none">- Eviter le stationnement « journée » dans les stations bien desservis en TC.- Favoriser l'usage de la navette interne à Bourg d'Oisans- Développer une campagne de communication pour encourager l'usage des modes alternatifs

COURT TERME

Les pratiques modes doux, covoiturage & communication

- ✓ Promouvoir l'image d'un territoire porté sur la pratique du cyclisme en confortant l'image des modes doux ;
- ✓ Pallier à une carence des TC pour certains déplacements en confortant la pratique du covoiturage.

- ✓ Améliorer la communication et la sensibilisation autour des modes alternatifs ;

- ✓ Ne pas considérer les transports en commun comme seul levier d'actions pour améliorer de manière globale les déplacements ;
- ✓ Accompagner d'une réflexion concernant les différents flux et les différents modes de transport.

Conforter la pratique des modes doux

Constats

- ✓ 86 % des déplacements réalisés dans l'Oisans ont comme origine et destination l'Oisans ;
- ✓ 34 % de ces déplacements sont réalisés à pied et 1 % en vélo, chiffres encourageant.

Objectifs de l'action

- ✓ Accompagner la forte utilisation de la marche d'un développement du vélo que ce soit par les touristes, les actifs, les jeunes,...

Selon le type de pratique cyclable, la communauté de communes de l'Oisans devra apporter des réponses adaptées afin de ne pas négliger l'ensemble des cyclistes du territoire, qu'ils soient résidents ou touristes.

En ce qui concerne la marche, ce mode de déplacement peut aussi être pratiqué pour différentes raisons. Qu'il s'agisse d'une pratique utilitaire (trajet domicile – travail, domicile – achats...), d'une pratique touristique ou de loisirs (chemins de randonnée), voire même d'une pratique sportive (chemins de course à pieds), l'objectif sera de veiller à ce que l'ensemble de ces pratiques soient sécurisées et mises à disposition du plus grand nombre.

	Nb. de pratiquants en France	Type de pratiquants	Type de pratique	Illustration
Pratique utilitaire	8 millions	En majorité des hommes Entre 15 - 25 ans Habitant en milieu urbain	Parcours courts mais réguliers Moins de 5 Km	
Pratique loisir	24 millions	Publics variés	Fréquence faible, distance variable entre 10 et 30 Km	
Pratique sportive (VTT inclus)	2 millions	En majorité des hommes Individuels ou groupes	Parcours de 40 kms minimum Participation à des compétitions	
Pratique touristique	900 000	Familles essentiellement	Parcours de 50 à 60 Km	

Conforter la pratique des modes doux

Mesures à mettre en place

Le besoin de mieux connaître les pratiquants

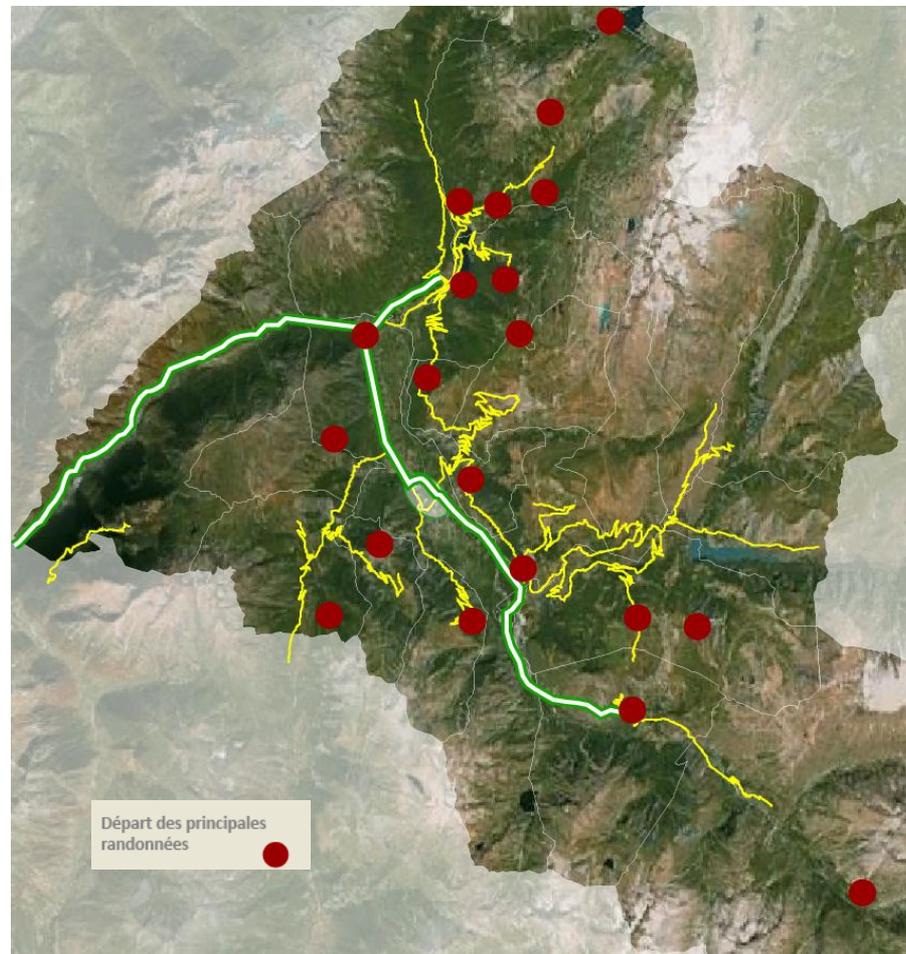
L'année 2013 est une année forte en évènement cylo sportif sur l'Oisans. Ainsi, pour bénéficier aux mieux de ce focus international il convient de mener une action envers les organisateurs pour nourrir les réflexions sur leurs besoins et leurs attentes. Cette action sera menée au printemps 2013.

Mesures à mettre en place

Développer de nouveaux itinéraires

Pour les déplacements utilitaires, la communauté de communes devra proposer un **réseau structurant à l'échelle de l'intercommunalité**, s'appuyant notamment sur un **axe modes doux sécurisé/voie verte dans la plaine de l'Oisans reliant Allemont à Vénosc via l'axe de la Romanche**. Cet axe occupera notamment la digue, en parti déjà aménagée.

Outre un réseau intercommunal, il s'agira de développer un **réseau propre à chacune des communes les plus peuplées et les plus touristiques**.



Conforter la pratique des modes doux

Mesures à mettre en place

Assurer un stationnement des cycles à proximité des pôles générateurs de déplacements et adapté aux usages

- ✓ Un cycliste sur cinq ne rachète pas de vélo après un vol. Il se reporte plutôt vers un autre mode de déplacements ;
- ✓ Cette question du stationnement peut constituer un frein à la pratique, si aucun aménagement ne permet une certaine sécurité ;
- ✓ A l'instar des enjeux que représente le stationnement automobile, la problématique du stationnement des cycles est tout aussi primordiale.

Types	Principes et lieux d'implantation	Exemples	Coûts
Arceau et pinces	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Stationnement pour un arrêt de courte durée, ✓ A proximité immédiate des équipements, ✓ Facilité et rapidité pour attacher/détacher son vélo, ✓ Fréquentation importante des lieux qui ne nécessitent pas une sécurité importante, ✓ Transformation possible en Abri-vélo afin de protéger les cycles des intempéries, ✓ Cependant les pinces ne permettent pas une bonne attache. <p style="text-align: center;"><i>Adaptés dans les centre-ville, les zones commerciales et aux abords des commerces de proximité</i></p>		<p style="text-align: center;">Arceau : 250 € l'unité Abri-vélo (5 places) : 3 000 €</p>
Box sécurisé	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Stationnement pour un arrêt longue durée, ✓ Distance raisonnable entre lieu de destination et stationnement mais pas nécessairement immédiate, ✓ Sécurité optimale pour le vélo dans des lieux où la fréquentation varie fortement, ✓ Stationnement doit garantir une protection contre les intempéries. <p style="text-align: center;"><i>Adaptés aux abords des gares, des lieux de travail, des établissements scolaires ou des équipements culturels et sportifs</i></p>		<p style="text-align: center;">2 000 € par vélo</p>

Conforter la pratique des modes doux

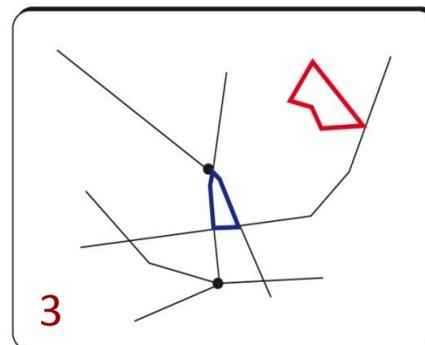
Mesures à mettre en place

Développer un jalonnement des modes doux

Le jalonnement des itinéraires et des liaisons douces s'adresse à la fois aux touristes, mais aussi aux résidents. En effet, le jalonnement permet de mieux guider l'utilisateur et de le faire sur des itinéraires sécurisés.

Quatre types de jalonnement devront être utilisés :

- ✓ 1) Le **jalonnement pour les déplacements locaux**. Adapté à la pratique cyclable ou pédestre, pour les résidents et touristes, ce jalonnement précisera les **distances et temps de parcours** et les **équipements desservis** ;
- ✓ 2) Le **jalonnement pour la pratique sportive**. En cohérence avec les itinéraires de randonnée décrits dans le **guide cyclo** de l'office du tourisme, ce jalonnement précisera les **temps et distances de parcours** ainsi que la **pente moyenne** et la **difficulté estimée** ;
- ✓ 3) La **signalisation globale**. Disposé sur l'ensemble du territoire, ce jalonnement rappellera la **localisation des différents itinéraires de randonnée** ainsi que leurs **caractéristiques (distance, temps, difficulté...)** ;
- ✓ 4) Les **bornes kilométriques**. Disposées à chaque kilomètre des itinéraires de randonnée, ces bornes comporteront différentes informations sur le parcours (**distance avant l'arrivée, pente moyenne du prochain kilomètre...**).



Conforter la pratique des modes doux

Mesures à mettre en place à travers l'exemple des Deux-Alpes

Les contraintes hivernales rendent financièrement et techniquement complexe l'aménagement de bandes cyclables en station en raison notamment du déneigement et du salage des voies de circulation, endommageant fortement les marquages au sol.

Cependant, un itinéraire cyclable prioritaire, sur une voirie partagée, peut être déterminé et faire l'objet de certains aménagements :

- ✓ Un **jalonement différencié** par des nuances de couleur, selon que la destination est interne à la commune (Gare routière, piscine, centre-commercial, annexe mairie...) ou vers des itinéraires de randonnée cyclable (exemple : Col du Galibier...);
- ✓ Une **offre de stationnement des vélos** choisis en fonction de leur utilisation potentielle : box individuels pour la gare routière et la gare amont du TC de Vénosc, abris pour la piscine, arceaux pour la base de loisirs de la Buissonnière...



Aménagements pour le stationnement

Localisation	Nombre de places et type de stationnement	Coût
Gare amont TC Vénosc	5 box individuels 5 places sous abri	13 000 €
Centre Commercial, annexe mairie	10 places sous abri	6 000 €
Gare routière, Cinéma	5 box individuels 5 places sous abri	13 000 €
OT, Maison des Deux-Alpes	5 arceaux	750 €
Piscine, Centre de loisirs	15 places sous abri	9 000 €
Complexe sportif et culturel	5 places sous abri	3 000 €
Groupe scolaire primaire	10 places sous abri	6 000 €
Base de loisirs de la Buissonnière	10 arceaux	1 500 €
TOTAL		52 250 €

Aménagement de la voirie

Secteurs d'aménagement de voirie (bande cyclable)	Coût du maître linéaire sur chaussée	Total linéaire des aménagements proposés	Coût
Secteur Sud, Gare amont TC Vénosc - Piscine	15 €	2 300 m	34 500 €
Secteur Nord, Base de Loisirs la Buissonnière - Piscine		1 400 m	21 000 €
Coût jalonement	70 € / panneau	17 panneaux	1 190 €
TOTAL			56 690 €

Conforter la pratique des modes doux

Mesures à mettre en place

Proposer un service de location de Vélos à Assistance Electrique

Un VAE est avant tout un vélo, sur lequel ont été ajouté un moteur électrique et une batterie, et dont l'autonomie peut atteindre 30 à 70 kilomètres. **L'objectif d'un VAE n'est pas de remplacer le vélo classique mais de constituer une alternative à l'automobile pour des trajets de courte distance.**

Les avantages d'un VAE au regard d'un vélo classique sont :

- ✓ D'offrir une **pratique qui nécessite moins d'efforts et donc moins de transpiration** (ce qui peut convenir pour des trajets pendulaires) ;
- ✓ De **minimiser les contraintes topographiques** ;
- ✓ D'avoir une **certaine rapidité** (environ 25 km/h).

De même, face à l'automobile, le VAE offre l'avantage de :

- ✓ **Réduire son impact sur l'environnement** (pas de pollution, ni de nuisances sonores) ;
- ✓ **Limiter l'emprise de son stationnement** ;
- ✓ **Diminuer les frais de déplacement** au rechargement de la batterie ;
- ✓ **Ne pas nécessiter de permis de conduire ou d'assurance.**

Public visé	Territoires	Principes et coûts
Actifs et résidents	Commune de Relecq-Kerhuon (11 000 hbts.) Finistère – 29	Location de VAE, après souscription d'un abonnement en mairie, 1€ de l'heure. Dans d'autres communes expérimentant cette initiative, les tarifs pratiqués sont les suivants : 15 €/j, 10 €/demi-journée...
	Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (62 000 hbts.) Ain - 01	Aide financière à l'acquisition d'un VAE, subvention comprise entre 250 et 500 € sur présentation d'une carte d'abonnement TER
	Commune de Coutances (10 000 hbts.) Manche - 50	Acquisition après une location de longue-durée. Les tarifs de location sont dégressifs : 20 €/mois, 50 €/trimestre, 180 €/année. Au bout de 4 ans de location, l'utilisateur devient propriétaire de son VAE.
Touristes	Parc Naturel Régional du Queyras Hautes-Alpes – 05	Mise à disposition gratuite de VAE contre un chèque de caution. Offre valable de mi-juin à mi septembre. Le reste de l'année, la location des VAE est payante (23 € la demi-journée, 29 € la journée entière). Tarif élevé afin de rentabiliser le prêt gratuit durant l'été. Propositions d'itinéraires afin de mieux découvrir le territoire
	Montagne Noire au Caroux Hérault - 34	Location de VAE (15 € la demi-journée, 23 € la journée, 46 € la semaine). Propositions d'itinéraires afin de mieux découvrir le territoire

Conforter la pratique des modes doux

Mesures à mettre en place (suite)

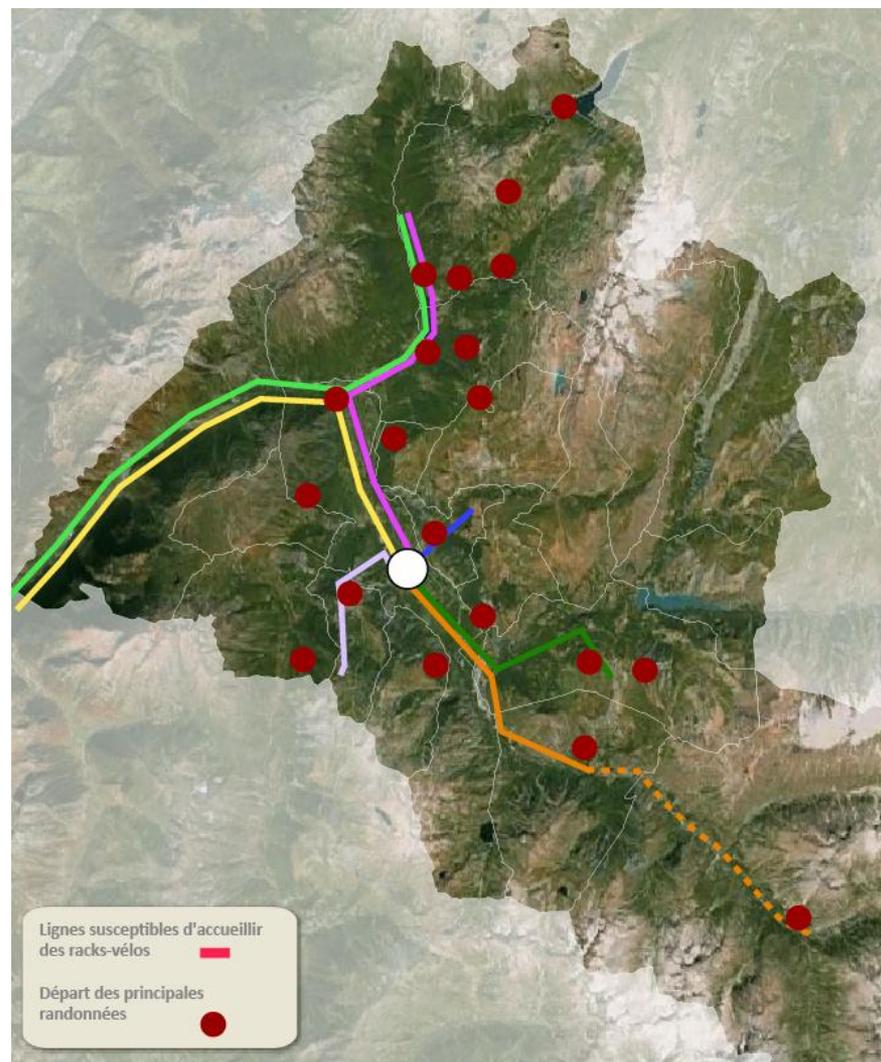
Favoriser l'intermodalité TC – Vélos en permettant le transport des vélos

Aussi bien à l'échelle des **cars départementaux** qu'à celle des **navettes locales**, il pourrait être envisagé de **permettre l'embarquement de vélos à bord des transports en commun routier** desservant le « territoire cyclable » qu'est l'Oisans.

Actuellement, le transport des vélos dans les cars Transisère et LER PACA est autorisé dans leurs soutes, non aménagées à cet effet et dans la limite des places disponibles.

L'aménagement d'un tel système pourrait concerner :

- ✓ Actuellement :
 - ✓ La ligne Transisère 3000 qui **permet des liaisons avec la Métro et qui peut donc intéresser les randonneurs cyclistes de l'agglomération grenobloise** ;
 - ✓ Les navettes locales en période estivale : les liaisons des lignes Transisère 3010, 3020, 3030, 3040 et 3070. Les navettes locales Vaujany-Bourg d'Oisans et Allemont - Oz Station auraient également intérêt à permettre ce type de transport combiné.
- ✓ A terme et en fonction du nouveau réseau TC :
 - ✓ Les **liaisons depuis Grenoble vers Bourg d'Oisans et l'Eau d'Olle** ;
 - ✓ Les nouvelles navettes ayant pour point de départ le futur PEM de Bourg d'Oisans et **permettant d'accéder aux principaux itinéraires de randonnées**.

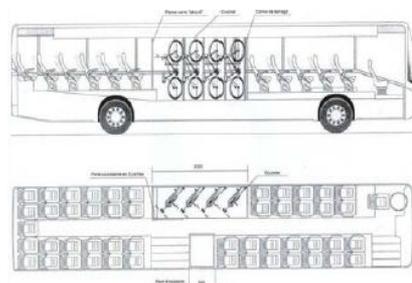


Conforter la pratique des modes doux

Type	Principes	Avantages	Inconvénients
Embarquement de vélos dans un espace dédié et fermé	Aménager une partie du bus afin qu'il puisse accueillir plusieurs vélos. Cette partie est sécurisée et fermée durant le trajet. L'ouverture de cet espace est commandée par le chauffeur uniquement.	Le transport des vélos est parfaitement sécurisé, l'accès à l'espace où sont accrochés les vélos ne pouvant se faire que lorsque le car est à l'arrêt, sur commande du conducteur qui n'a pas à intervenir par ailleurs.	Un espace dédié au transport des vélos à l'intérieur du car induit une perte en capacité du bus en passagers. Cet espace n'est également pas extensible. Le coût de tels aménagements est par ailleurs relativement élevé (environ 1 500 € par vélo)
Embarquement des vélos dans un espace dédié non fermé	Système consistant à l'aménagement de fixation à vélo à l'intérieur du car dans un espace continuellement accessible aux passagers.	L'installation d'accroches-vélos sans espace dédié à l'intérieur du bus constitue une solution moins onéreuse que le système précédent : 500 € par vélo. Les vélos sont transportés dans de bonnes conditions de sécurité.	Ce système induit des espaces consacrés au transport des vélos non extensibles ainsi qu'une perte de capacité voyageurs.
Embarquement des vélos hors du bus	Installation de racks ou d'armoires, permettant la fixation des vélos à l'arrière du car (les positionner à l'avant du car est interdit en France pour des raisons de sécurité).	L'installation de racks à l'arrière des cars n'imposent pas une baisse de capacité en voyageurs des cars. Son prix est également moins élevé : de 300 à 500 € par vélo.	Ce type d'installation demande une attention particulière du chauffeur du car, voire parfois son intervention pour s'assurer de la bonne fixation des vélos, provoquant une contrainte d'exploitation forte. Les conditions de sécurité des vélos ne sont pas optimales, les vélos n'étant pas visibles du chauffeur ou des passagers du car.



➤ Aménagement de trois emplacements spécialement destinés aux vélos dans certains bus du réseau urbain de Chambéry (73). L'espace réservé aux vélos se situe à l'arrière du bus.



➤ Plan et profil d'autocar du réseau départemental de la Saône-et-Loire. L'espace réservé aux vélos se situe au centre du car.



➤ Aménagement intérieur d'un bus d'une ligne d'été entre Annecy et Semnoz dans le département de la Haute-Savoie



➤ Rack arrière avec plate-forme installé sur un bus effectuant la liaison Nantes-Noirmoutier pour le Conseil régional des Pays de la Loire.

Conforter la pratique des modes doux

Mesures à mettre en place à travers l'exemple des Deux-Alpes

Développer une charte comparable à la démarche nationale « Accueil Vélo »

Le tourisme à vélo est, en France, une **pratique en plein essor**. Les **retombées économiques** du développement de cette activité peuvent être considérables. En effet selon l'association France Vélo Tourisme :

- ✓ Un cycliste itinérant dépense en moyenne entre 60 et 70 € par jour soit bien plus que la moyenne des touristes en France ;
- ✓ Chaque kilomètre d'itinéraire aménagé engendre annuellement 60 000 à 100 000 € de retombées touristiques ;
- ✓ En Bourgogne, 1€ investi sur les itinérances douces génère 1€ de retombées économiques locales par année !

Depuis 2011, l'Etat a impulsé une **démarche d'organisation du tourisme à vélo à l'échelle nationale**, la charte « Accueil Vélo », permettant aux touristes d'identifier les établissements et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo. Au préalable, les partenaires (hébergeurs, loueurs et réparateurs de vélos, offices du tourisme et sites de visite et de loisirs) doivent être situés à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable répondant au cahier des charges du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes.

Si le territoire de l'Oisans n'est pas concerné, il peut néanmoins développer un **référentiel de qualité s'appuyant sur le cahier des charges de la charte « Accueil Vélo »**. Il permet aux professionnels de la restauration et de l'hébergement, d'élargir leur public cible l'été. Cette **démarche peu coûteuse est ainsi une vitrine pertinente pour le développement de la pratique cyclable à l'échelle du territoire**.

Hébergements touristiques	Loueurs et réparateurs de vélos	Offices de tourisme	Sites de visites et sites de loisirs
<ul style="list-style-type: none">✓ Apporter un accueil personnalisé et attentionné aux touristes à vélo✓ Mettre à disposition des touristes à vélo les informations touristiques et de services utiles à leur séjour✓ Informer les touristes à vélo sur les conditions météorologiques✓ Etre équipé d'abri-vélo sécurisé✓ Pouvoir mettre à disposition un kit de réparation complet pour les petites avaries	<ul style="list-style-type: none">✓ Accessoires : Antivol / Pompe ou bombe anti-crevaisons / Kit de réparation / Porte ou sacoche-guidon / Casque✓ Locaux : Espace d'accueil / Présentoir avec documentation touristique locale ou régionale / Propreté des locaux✓ Etre en mesure de fournir des prévisions météorologiques à 3 jours✓ Avoir des bases d'anglais afin de pouvoir accueillir la clientèle étrangère✓ Connaissance et proposition d'itinéraires et des partenaires	<ul style="list-style-type: none">✓ Parc de stationnement vélo✓ Point d'eau potable et sanitaires mis à disposition des touristes à vélo✓ Affichage du bulletin météo à trois jours✓ Indication des horaires de train acceptant le vélo, des horaires de bus et les coordonnées des taxis acceptant les cyclistes avec ou sans vélo	<ul style="list-style-type: none">✓ Amplitude d'ouverture du site doit être de 50 jours / an minimum, dont les mois de juillet et d'août✓ Parc de stationnement vélo (6 à 8 places minimum / arceaux métalliques ou lices / Localisation plus proche que le stationnement automobile✓ Points d'eau et sanitaires mis à disposition des touristes à vélo visitant le site✓ Documentation vélo

Conforter la pratique des modes doux

Mettre en place un réseau « Accueil Vélo » (suite)

La démarche d'élaboration d'un réseau

Qui participe à la réalisation d'une charte ?

Pour une meilleure efficacité, la fonction de chacun au sein du réseau doit être clairement déterminée. Trois rôles se distinguent :

- ✓ **L'organisme pilote.** Coordonne et anime le développement du réseau, chargé de la rédaction de la charte en partenariat avec notamment les associations de cyclistes.
- ✓ **L'organisme évaluateur.** Autorise, à travers visites et contrôles, les établissements partenaires à utiliser la dénomination du réseau, selon les conditions et obligations prévues par le règlement d'usage.
- ✓ **Les établissements partenaires.** Etablissements touristiques proposant des activités et services adaptés aux touristes à vélo, remplissant l'ensemble des critères obligatoires de la charte.

Quelle démarche pour la réalisation d'une charte ?

Après avoir défini les différents partenaires de cette charte et leurs rôles respectifs, il s'agira de :

- ✓ Définir les critères d'éligibilité à la charte, et pour chacun des types d'établissements ;
- ✓ Décliner une campagne d'informations sur cette charte auprès des professionnels concernés et leur expliquer le mode d'inscription ;
- ✓ Après inscription, examiner les différentes demandes d'inscription ;
- ✓ Après avoir créé une liste des professionnels agréés, lancer une campagne d'informations auprès des particuliers ;

Une fois la charte lancée, il s'agira :

- ✓ **Mettre à jour régulièrement** (tout les deux à trois ans) les critères d'éligibilité à la charte ;
- ✓ **Vérifier anonymement** le respect des critères d'éligibilité.

Conforter la pratique des modes doux

Mettre en place un réseau « Accueil Vélo » (suite)

Le développement d'offres packages (Transport Collectifs – Logement – Vélos)

L'organisation d'un séjour effectué en modes alternatifs se révèle souvent complexe. Une offre package pourrait être proposée auprès des touristes du territoire. Celle-ci cumulerait :

Déplacement pour se rendre sur le territoire de l'Oisans en s'appuyant sur :

- ✓ La desserte SNCF en gare de Grenoble ;
- ✓ Les liaisons entre Grenoble et Bourg d'Oisans et ou l'Eau d'Olle.

Déplacements au sein du territoire de l'Oisans, ici deux possibilités peuvent s'envisager :

- ✓ La location de vélos auprès d'un loueur du territoire ;
- ✓ L'aide à l'acheminement du vélo en train puis en rack à vélo depuis le domicile du tourisme ;

Ces déplacements pourront avoir plusieurs vocations et devront être pris en compte dans l'offre :

- ✓ Utilitaire : il s'agira de diffuser les informations sur les possibilités offertes en matière d'aménagement et de stationnement ;
- ✓ Touristique : le touriste devra pouvoir accéder aux différents guides existants ;
- ✓ Sportive : des options quant à la présence d'accompagnateurs agréés pour des itinéraires peuvent apporter une valeur ajoutée à cette offre (ex : VTT de descente aux Deux-Alpes)...

Réservation d'hébergements et réductions sur les sites de loisirs



Provence
Cycling
Paradise



la coquillade
DEMEURE DE PRESTIGE

Séjour Excursion en vélo au cœur de la Provence

Du 1^{er} Septembre au 4 Novembre 2012 inclus

en partenariat avec
« BikeApt'itude »



2 nuits / 2 personnes

903 € incluant l'excursion la demi-journée
978 € incluant l'excursion la journée

- ✓ 2 nuits en chambre double
- ✓ Petits-déjeuners buffet
- ✓ 1 dîner pour 2 personnes au restaurant gastronomique **Le Gourmet** - menu « Découverte » (hors boissons)
- ✓ 1 dîner pour 2 personnes au restaurant traditionnel **Le Bistrot** - menu « Retour du Marché » (hors boissons)
- (dîner au restaurant Le Gourmet à partir du 1^{er} Novembre)

✓ **Jour 1 : EXCURSION EN VELO accompagnée d'un guide expérimenté – ½ journée ou journée**

- Mise à disposition du vélo de votre choix de notre gamme « **BMC** » ou « **Bergamont** »
VTT – VTC – Vélo course – Vélo électrique (casques non fournis, sur location selon disponibilités)
- 1 maillot et 1 cuisard « Coquillade » offerts par personne
- Parcours adapté selon vos envies et votre niveau :

PARCOURS PLAISIR-NATURE (VTT – VTC – vélo électrique)

- « **Plaisir** » : les Ocres, vignobles du Luberon (Canorgue, Verrière...)
- « **Nature** » : les Ocres, les villages perchés ou les Monts du Vaucluse (possibilité d'itinéraire descendant)

PARCOURS SPORTIF (VTT – vélo de course)

- Mont Ventoux, cols des Monts du Vaucluse (Murs, La Liguère, Lagarde d'Apt...)
- Le départ s'effectue depuis notre centre de test BMC à La Coquillade
- Horaires demi-journée : 8h30-12h30 ou 14h-18h / Horaires journée : 9h-17h

Prestations en option (sur réservation) :

- Jour 2 : ½ journée supplémentaire d'excursion vélo accompagnée du guide : **255 € pour 2 personnes, incluant la mise à disposition des vélos**
- Jour 2 : 1 journée supplémentaire d'excursion vélo accompagnée du guide : **330 € pour 2 personnes, incluant la mise à disposition des vélos**
- Supplément assistance avec véhicule Bike Apt'itude : **65 € la demi-journée / 130 € la journée**
- Supplément navette pour les itinéraires descendant : **50 €**
- Nuit supplémentaire (petit-déjeuner inclus) : **240 €**
- Massage sportif 1h : **90 € / 1h30 : 120 €**
- Dégustation **gratuite** des vins de notre Domaine dans notre cave « Aureto »
- Balade **gratuite** dans notre vignoble par le « sentier vigneron ».

Votre guide :
Breveté d'état, il vous garantit un moment d'exception de par son expérience et sa connaissance du terrain et de la région et de par son approche pédagogique et adaptée au client.

Exemple de Package (84)

Conforter la pratique des modes doux

Partenaires :

Définition et aménagement des itinéraires, des points de localisation du stationnement, selon la domanialité :

- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Communes ;
- ✓ Associations des cyclistes (pour la définition des itinéraires).

Développement d'un service de location de VAE :

- ✓ Région Rhône-Alpes ;
- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Communes ;
- ✓ Services de location de vélos ;
- ✓ ADEME...

Installation de rack à vélos :

- ✓ AOT compétentes ;
- ✓ Transporteurs.

Définition d'une charte type « Accueil Vélo » :

- ✓ Offices du tourisme ;
- ✓ Hébergeurs (voire restaurateurs) ;
- ✓ Services de location de vélos ;
- ✓ Exploitants des sites de visites et de loisirs.

Exemples de coûts :

- ✓ Voie verte simple sur chemin existant : 115 € /ml ;
- ✓ Arceau : 250 € / vélo ;
- ✓ Abri-vélo : 600 € / vélo ;
- ✓ Box sécurisé : 2 000 € / vélo ;
- ✓ VAE : 900 à 3 000 € / vélo ;
- ✓ Rack vélo : selon le système, de 300 à 1 500 € /vélo.

Echéanciers :

Court terme :

- ✓ Le besoin de mieux connaître les pratiquants (coût interne) ;
- ✓ Définir et aménager des itinéraires, des points de stationnement et de jalonnement ;
- ✓ Lancer la mise en place d'une charte type « Accueil Vélo ».

Moyen terme :

- ✓ Poursuivre les aménagements des itinéraires ;
- ✓ Mettre en place un service de location de VAE.

Long terme :

- ✓ Aménager les bus de rack à vélos.

En lien avec les actions :

Prise de la compétence transport par la Communauté de communes :

- ✓ Prévoir le transport de vélos dans les navettes routières organisées par la Communauté de communes ;

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans :

- ✓ Prévoir le stationnement de vélos à proximité immédiate du pôle d'échanges (aménagement de box individuels et arceaux) ;

Conforter la pratique du covoiturage :

- ✓ Aménager du stationnement sécurisé pour les vélos afin d'améliorer les pratiques intermodales ;

Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode :

- ✓ Inclure la liste des principales associations de développement de la pratique (bike-oisans) ;
- ✓ Décrire les services de location de vélos ;
- ✓ Lister les adhérents à la charte Accueil Vélo et signifier les services proposés ;
- ✓ Reprendre des exemples de fiches itinéraires.

Conforter la pratique du covoiturage

Constats

- ✓ Une aire informelle à Rochetaillée et deux aires à Bourg d'Oisans, toutes les trois étant idéalement situées sur la RD 1091
- ✓ 510 actifs de l'Oisans vont travailler dans la Metro chaque jour.

Objectifs de l'action

- ✓ Favoriser la pratique existante et convaincre de nouveaux automobilistes

Mesures à mettre en place

Officialiser les aires déjà existantes

- ✓ L'espace de stationnement présent sur le parking de Rochetaillée est intéressante sur le territoire. En effet, sa surface permet l'accueil de plusieurs dizaines de véhicules. De plus son positionnement est stratégique de par sa position centrale dans le territoire de l'Oisans. Néanmoins cet espace ne peut constituer la seule aire du territoire ;
- ✓ Au Bourg d'Oisans, les deux rond points en entrée d'agglomération comptent des espaces de stationnement pouvant faire office d'aires de covoiturage en basse-saison.
- ✓ L'espace de covoiturage de Sarenne.

Envisager la création de nouvelles aires de covoiturages en fonction de l'évolution des territoires

Une aire de covoiturage est coûteuse (foncier, revêtement, marquage au sol...), néanmoins l'usage de l'automobile est lui aussi de plus en plus élevé. Il s'agit donc de créer de nouvelles aires de covoiturage proposant une offre de stationnement pertinente et situées stratégiquement.

Cependant il n'est pas nécessaire d'aménager de nouvelles aires, mais bien de reconvertir les espaces existants. Des aires peuvent ainsi être aménagées :

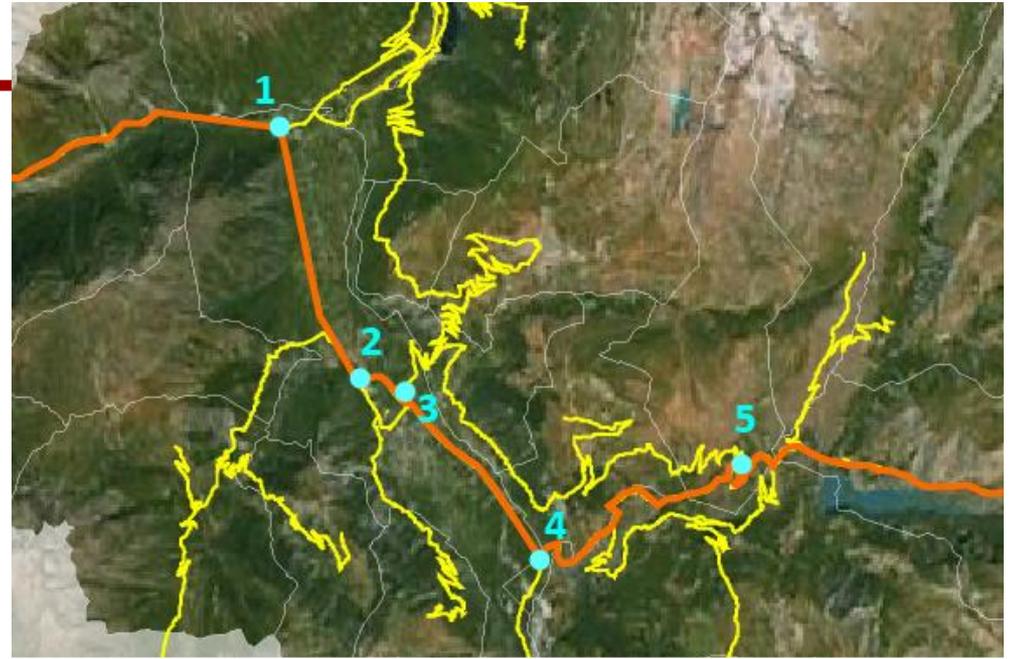
- ✓ A proximité immédiate des grands axes (ex : D1091...),
- ✓ En sortie d'agglomération (ex : Bourg-d'Oisans...),
- ✓ Sur les espaces de stationnement des grandes surfaces,
- ✓ Sur les espaces de stationnement des équipements culturels ou sportifs, dont l'utilisation se limite souvent aux week-ends.

Informers les utilisateurs potentiels

Outre un jalonnement adapté d'autres outils permettent d'informer les utilisateurs :

- ✓ Les sites internet de la Communauté de communes et des communes ;
- ✓ Les sites internet de covoiturages, qu'ils soient institutionnels ou associatifs ;
- ✓ Une communication à travers les bulletins municipaux.

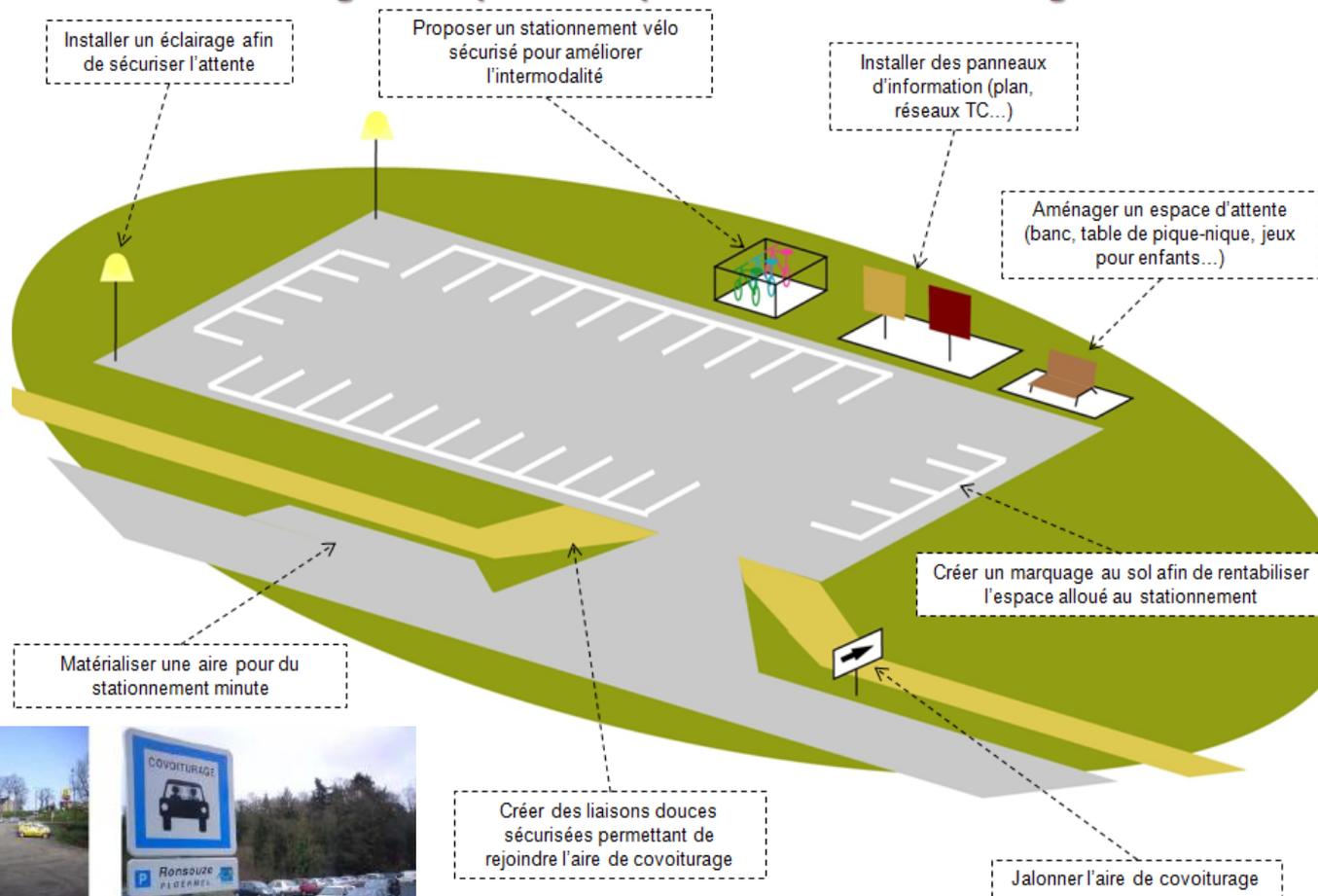
Conforter la pratique du covoiturage



	Lieu	Qualité du parc de stationnement	Arrêt TC	Accessibilité piétonne	Proche commerces
1	Rochetaillée A proximité de l'hôtel	Emprise importante, absence de marquage au sol	Oui	Non	Non
2	Bourg d'Oisans Entrée nord	Présence d'un marquage au sol	Oui	Non	Non
3	Bourg d'Oisans Entrée est - Montée de l'Alpe d'Huez	Présence d'un marquage au sol	Non	Non	Non
4	Auris-en-Oisans Lieu-dit Le Clapier	Emprise importante, absence de marquage au sol	Oui	Non	Non
5	Le Freney-d'Oisans A proximité de la maison des services	Présence du marquage au sol	Non	Oui	Oui

Conforter la pratique du covoiturage

Schéma d'aménagement pour une plateforme de covoiturage



Le marquage au sol a permis de faire passer le nombre de véhicules stationnés de 12 à 60 véhicules en moyenne (Ploërmel, 56).

Conforter la pratique du covoiturage

Partenaires :

Aménager les aires de covoiturage, selon la domanialité :

- ✓ Communes ;
- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Etat.

Information auprès des usagers :

- ✓ Communes ;
- ✓ Conseil Général ;
- ✓ Sites internet de covoiturage (ex : 123envoiture...).

Financement :

CC de l'Oisans et subvention du conseil général

Exemples de coûts :

Pour l'aménagement d'une aire de covoiturage :

- ✓ Coût de marquage d'une place de parking covoitureur : 150 € ;
- ✓ Coût d'un panneau : 100 € ;
- ✓ Soit pour l'aménagement de 15 places sur parking existant avec 4 panneaux de signalisation : 2 650 € ;
- ✓ Place en surface : env. 3 500 €, soit pour l'aménagement de 15 places ex-nihilo accompagnées de 4 panneaux de signalisation : 56 500 € ;
- ✓ Aménagement d'un arrêt avec abri : 15 000 € ;

Pour l'information et la communication auprès des usagers :

- ✓ Coût de communication : à partir de 500 € pour de l'affichage.

Echéanciers :

Court terme :

- ✓ Définir une hiérarchisation des aires devant être aménagées ;

Moyen terme :

- ✓ Aménager les aires ;
- ✓ Engager des campagnes régulières de communication et de sensibilisation sur la pratique du covoiturage et l'aménagement des aires ;

Long terme :

- ✓ Vérifier la demande de stationnement de ces aires, le cas échéant, aménager de nouvelles aires.

En lien avec les actions :

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans :

- ✓ Aménager une aire de covoiturage qui fera partie intégrante du futur pôle d'échanges ;

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport :

- ✓ Réserver des places de stationnement aux covoitureurs (marquage au sol, identification des véhicules avec mise à disposition de macaron par exemple...) ;

Conforter les modes doux :

- ✓ Aménager du stationnement sécurisé pour les vélos afin d'améliorer les pratiques intermodales ;

Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode :

- ✓ Inclure une cartographie des aires de covoiturage ;
- ✓ Renvoyer à des sites Internet spécialisés.

Editer des livrets de communication sur la mobilité tous modes

Constats

- ✓ Une offre de transports en commun importante mais complexe à comprendre : multiplicité des acteurs, des tarifs, irrégularité des jours de fonctionnement.

Objectifs de l'action

- ✓ Faire connaître l'ensemble de l'offre de la mobilité (TC, modes doux,...) à la population et aux touristes.

Mesures à mettre en place

Recenser l'ensemble de l'offre existante sur le territoire et pour tous les modes

Il s'agira de décrire toutes les offres présentes sur le territoire.

- ✓ En ce qui concerne l'offre de Transports en Commun, l'objectif sera de **présenter les différentes lignes, qu'elles soient locales (navettes internes ou entre les communes), départementales (lignes Transisère) ou interrégionales (LER PACA)**. Pour chacune des lignes, le livret présentera les **horaires de desserte, les tarifs appliqués ainsi que les arrêts desservis**. L'offre TC desservant **Grenoble** devra aussi être décrite (horaires, arrêts). Pour faciliter l'accueil des touristes, une précision sur les **horaires SNCF de la Gare de Grenoble** peut être apportée.
- ✓ Pour les modes doux, il ne s'agit pas de décrire l'ensemble des itinéraires de randonnée cyclables ou pédestres, mais de **donner au lecteur les clés lui permettant de préparer au mieux son trajet**. En ce qui concerne ces modes, il s'agira de présenter **les infrastructures cyclables et les possibilités de stationnement ainsi que de préciser les sites internet et les lieux d'accueil et d'informations sur les randonnées**. De plus, le livret devra comporter des **informations sur les loueurs de vélos (coordonnées, localisation, tarifs...)**.
- ✓ Pour les remontées mécaniques, il s'agira d'apporter un **éclairage sur la localisation des infrastructures et des pistes, ainsi que sur le coût des forfaits et des réductions**. Le livret devra comporter des informations sur les **offres combinant forfaits et titres de transports**.
- ✓ Le livret devra préciser les autres possibilités de déplacements alternatifs à l'autosolisme. Pour le covoiturage, les **aires de covoiturage** devront être localisées.

Editer des livrets de communication sur la mobilité tous modes

Mesures à mettre en place (suite)

Envisager ce livret d'un point de vue ludique et cognitif

La lecture d'un réseau de transport n'étant pas innée, il s'agira de faciliter l'appropriation et la lisibilité du réseau. Pour cela plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- ✓ Accompagner la description des arrêts desservis par une liste des principaux pôles générateurs de déplacements avoisinant ;
- ✓ Utiliser des fonds de plans cognitifs ;
- ✓ Adopter un code couleur et une charte graphique en cohérence avec les différentes lignes desservant le territoire.

Utiliser ce livret comme un outil de sensibilisation

L'objectif de cette sensibilisation est double, il s'agit dans un premier temps de **démontrer les enjeux de l'écomobilité tant d'un point de vue écologique que financier ou social.**

- ✓ Ex : J'habite à Vaujany et je travaille à Bourg d'Oisans, je suis donc à 20 kilomètres de mon lieu de travail, **si je prends le bus au lieu de ma voiture je peux économiser près de 3 800 € par an, et j'émetts 1 940 KgEqCO²/an en moins.**
- ✓ Ex : Pour un trajet Grenoble – Alpe d'Huez, pour deux personnes : Automobile - Trajet AR : 17 € / Stationnement : 4 € Soit 21 € / jour. TC : Deux Pass 1 Jour 4 Zones à 9,8 €. Soit 19,6 €

De plus, l'objectif est de **rappeler pour certaines pratiques de déplacements des règles de sécurité** (port du casque vivement conseillé pour les trajets en vélo, âge minimum pour les enfants pour s'asseoir côté passager...).

Quelques RÈGLES de conduite dans le BUS :

- Faire signe au chauffeur pour indiquer que l'on veut monter
- Préparer son titre de transport, sa monnaie
- Valider son passe Navigo
- Avancer au fond du bus s'il y a du monde
- Demander l'arrêt en avance...

Cyclistes !

- Circulez à droite de la chaussée, mais ne serrez pas trop la bordure de trottoir ou les voitures en stationnement (risque de nid de poule ou d'ouverture de portière)
- Ne faites pas de slalom entre les voitures
- Tendez franchement le bras avant de changer de direction, et regardez bien derrière vous
- Ne circulez pas sur les trottoirs (sauf les enfants de moins de 8 ans), c'est dangereux pour les piétons
- Faites-vous voir par les voitures : ne remontez pas les files par la droite (angle mort), utilisez un éclairage et des vêtements visibles dès que la nuit tombe

Quelques conseils pour mieux vivre ensemble

Automobilistes !

- Attendez-vous toujours à voir des piétons et des cyclistes
- Ne serrez pas les cyclistes, laissez au moins un mètre pour les doubler. En ville, ça ne vous fera pas gagner beaucoup de temps de les doubler de toute manière...
- Attention aux enfants, surtout à vélo. Ils ne maîtrisent pas toujours bien leur trajectoire ou leur changement de direction
- Veillez toujours à inspecter vos rétroviseurs et les angles morts lorsque vous changez de file ou de direction
- Lorsque vous descendez de voiture, avant d'ouvrir votre portière, regardez dans l'angle mort si un cycliste n'arrive pas

Exemple de conseils donnés dans le guide des déplacements du Val-de-Bièvre (94)

Editer des livrets de communication sur la mobilité tous modes

Mesures à mettre en place (suite)

Proposer un guide à destination des résidents et des actifs

L'offre de déplacements alternatifs étant étoffée, il s'agira de **décliner ce livret en deux versions, l'une à destination des actifs et des résidents du territoire, l'autre pour les touristes.**

		Informations à fournir	Guides résidents	Guide visiteurs
Transports en commun	Taxi	Coordonnées des compagnies de taxi	X	X
	Transisère/PACA	Plans, horaires, tarifs, où acheter son titre de transport ?	X	X
	Transaltitude			X
	Navettes communales pour les stations	Mode de fonctionnement	X	X
	Navettes marchés		X	X
Modes doux		Cartes des itinéraires modes doux	X	X
		Coordonnées des magasins de location de vélo		X
Stationnement		Indiquer la réglementation des communes, la capacité des parkings et les tarifs pratiqués	X	X
Covoiturage	Aires de covoiturage	Indiquer les aires de covoiturage officielles sur le territoire	X	
	Plateforme de mise en relation	Donner des sites de mise en relation : sites généraux, sites liés aux stations	X	X
Voiture	Accès	Carte de l'Oisans et ses points d'accès en fonction de la saison.		X
Comment accéder à l'Oisans ?		Temps depuis les principales villes (<i>Grenoble, Lyon, Paris</i>), gares, aéroports en TC ou en voiture		X
Sensibilisation		Donner des exemples concrets	X	X

Envisager une diffusion large du livret

- ✓ Ce livret devra être **distribué à l'ensemble des ménages du territoire** ;
- ✓ Il devra être **mis à disposition au sein des différents sites institutionnels du territoire** (siège de la communauté de communes, mairies) et dans les offices du tourisme ;
- ✓ Outre une version papier, le livret devra être **disponible sous format numérique en téléchargement sur internet** afin d'être accessible aux touristes et visiteurs.

Editer des livrets de communication sur la mobilité tous modes

Partenaires :

La réalisation du livret devra se faire en concertation avec :

- ✓ Les AOT (Conseil Général de l'Isère, Communes) ;
- ✓ Les transporteurs ;
- ✓ La SNCF ;
- ✓ Les artisans TAXI ;
- ✓ Les gestionnaires de remontées mécaniques ;
- ✓ Les offices du tourisme ;
- ✓ Les associations de randonnées cyclistes et pédestres ;
- ✓ Les services de location de vélo ;
- ✓ L'Ademe ;
- ✓ La sécurité routière...

La diffusion du livret sera réalisée en partenariat avec :

- ✓ Les offices du tourisme ;
- ✓ Les communes ;
- ✓ Les hébergeurs du territoire (hôtels, campings, gîtes...)...

Exemples de coûts :

- ✓ Réalisation des contenus et reproduction des supports papiers (environ 10 000 €/an)

Echéanciers :

Court terme :

- ✓ Définir et recenser les éléments contenus dans le livret de communication ;
- ✓ Diffuser le livret ;

Moyen terme :

- ✓ Effectuer une mise à jour annuelle du livret.

En lien avec les actions :

Prise de la compétence transport par la Communauté de communes :

- ✓ Reprendre l'intégralité de l'offre en TC présente sur le PTU de la Communauté de communes

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans :

- ✓ Inclure un plan du futur pôle d'échanges et les horaires de toutes les liaisons qu'il permettra

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport :

- ✓ Expliquer les bonnes pratiques et les "bons plans" en matière de stationnement

Conforter les modes doux :

- ✓ Inclure la liste des principales associations de développement de la pratique (bike-oisans) ;
- ✓ Décrire les services de location de vélos ;
- ✓ Lister les adhérents à la charte Accueil Vélo et signifier les services proposés.
- ✓ Reprendre des exemples de fiches itinéraires

Conforter la pratique du covoiturage :

- ✓ Inclure une cartographie des aires de covoiturage. Renvoyer à des sites Internet spécialisés.

COURT à LONG TERME

Le réajustement de l'offre transport

- ✓ Ne pas considérer les transports en commun comme seul levier d'actions pour améliorer de manière globale les déplacements ;
- ✓ Accompagner d'une réflexion concernant les différents flux et les différents modes de transport.

Envisager des réajustements de l'offre TC

Constats

- ✓ Une offre de transports en commun importante mais complexe et très variable selon la saisonnalité.

Objectifs de l'action

- ✓ Réajuster ou soumettre des idées de réajustement de l'offre de transport en commun afin de la rendre plus attractive.
- ✓ Diminuer la place de la voiture sur le territoire et par conséquent, augmenter la part modale des transport en commun.

Mesures à mettre en place

- ✓ A court terme, les modifications nécessaires sont légères et concerne davantage la période estivale et l'accès aux espaces naturels ;
- ✓ A long terme, la création d'une liaison par câble entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe-d'Huez permettra de limiter la circulation TC aux seules lignes Transaltitude.

Mesures à mettre en place

Toute l'année

Identifier les liaisons directes Bourg d'Oisans – La Métro des lignes 3020 et 3030 sur les fiches horaires de la ligne 3000 :

- ✓ Mesure permettant d'augmenter les possibilités de liaisons entre le Bourg-d'Oisans et la Métro.
- ✓ Cela concernerait 2 allers-retours quotidiens en intersaison et 8 allers-retours le samedi en été.

En intersaison

Supprimer la navette du samedi reliant les Deux-Alpes au marché de Bourg d'Oisans :

- ✓ Une lisibilité de l'offre qui souffre de « l'effet doublons » avec la ligne 3030.
- ✓ La création d'un aller-retour supplémentaire sur la 3030 le samedi matin aurait un certain intérêt.

Veiller à de meilleures correspondances à Rochetaillée entre la 3000 et 3010 :

- ✓ Afin de rendre ces services plus attractifs pour les actifs, avancer le départ d'Allemont de 10 minutes permettrait une correspondance à Rochetaillée avec la 3000 en direction de Bourg-d'Oisans.

3010	Départ Allemont	08h07
	Arrivée Rochetaillée	08h15
3000 Grenoble -> BO	Desserte Rochetaillée	08h08
	Arrivée Bourg d'Oisans - OT	08h19

Envisager des réajustements de l'offre TC

En été

Mutualiser les lignes 3020 et 3030 en une seule ligne reliant l'Alpe d'Huez aux Deux Alpes.

- ✓ Cette mutualisation aurait pour conséquence l'amélioration de la lisibilité de l'offre : plus qu'une ligne au lieu de deux, y compris sur les fiches horaires Transisère sur lesquelles apparaissent beaucoup (peut-être trop) d'informations (horaires de 5 lignes sur une seule et même fiche horaires).
- ✓ Les ruptures de charge, frein au développement des transports en commun.
- ✓ La desserte des deux principales stations du territoire serait améliorée.

La mutualisation de ces deux lignes pourrait ainsi prendre la forme suivante :

Situation actuelle

3020 : Alpe d'Huez – Bourg d'Oisans

- ✓ Dist : 13 km
- ✓ Tps de parcours : 35 min.

Nombre de services :

JOB : 9

SD : 8

Amplitude : 7h25 – 21h40

Coût estimé : 29 K€

Chauffeur : 0,19 ETP

3030 : Deux Alpes – Bourg d'Oisans

- ✓ Dist : 23 km
- ✓ Tps de parcours : 45 min.

Nombre de services :

JOB : 7

S : 9 / D : 8

Amplitude : 8h00 – 20h35

Coût estimé : 43 K€

Chauffeur : 0,21 ETP



Propositions

Deux Alpes – Bourg d'Oisans – Alpe d'Huez

- ✓ Dist : 36 km
- ✓ Tps de parcours : 80 min.

Nombre de services :

10 à 11 AR / jour

Amplitude : 7h30 – 21h

Coût estimé : 199 K€

Chauffeur : 1,1 ETP

Coût estimé : Distance totale sur l'année x Coût kilométrique

- ✓ En fond de vallée : coût kilométrique de 3,5 €
- ✓ En montagne : coût kilométrique de 4,5 €

Chauffeur : Temps de parcours total sur l'année / 1 500 (1ETP Chauffeur)

Envisager des réajustements de l'offre TC

Création de nouvelles liaisons pour une desserte plus fine du territoire en transports en commun.

Créer une liaison entre Rochetaillée et la cabine de Venosc, permettrait :

- ✓ Une liaison soce en fond de vallée de la Romanche ;
- ✓ Une liaison avec la 3010 vers l'Eau d'Olle ;
- ✓ Une liaison avec la Télécabine de Venosc.

Le niveau d'offre suivant pourrait être mis en place:

Rochetaillée – Cabine de Venosc :

- ✓ Dist. : 26 km
- ✓ Tps de parcours : 35 min.

Matinée : 4 AR

Après-Midi : 5 AR

7j / 7

Coût estimé : 92 K€

Chauffeur : 0,4 ETP

Créer une liaison entre la cabine de Venosc et la Bérarde permettrait :

- ✓ Service en remplacement de l'actuelle ligne 3040 et complétant la liaison proposée entre Rochetaillée et la cabine de Venosc ;
- ✓ Limite le trafic automobile dans la vallée ;
- ✓ Proposer un système cadencé de 8h30 à 20h30 (ex : départ de Venosc à 8h30 ; 10h30 ; 12h30...)
- ✓ S'appuyer sur le parc de stationnement de la télécabine;
- ✓ Créer un péage pour les automobilistes, fermer l'accès de 8h30 à 17h.

Le niveau d'offre suivant pourrait être mis en place :

Cabine de Venosc – La Bérarde :

- ✓ Dist. : 41 km
- ✓ Tps de parcours : 50 min.

8 AR de 8h30 à 20h30

7j/7

Coût estimé : 165 K€

Chauffeur : 0,5 ETP

Envisager des réajustements de l'offre TC

Créer une offre conjointe vers le col d'Ornon et la Vallée du Ferrand :

- ✓ Les flux potentiels ne sont pas conséquents et ne justifieraient sans doute pas une desserte quotidienne des deux destinations. Une offre alternée un jour sur deux, permettrait une mutualisation des chauffeurs et ferait diminuer le trafic sur ces axes ;
- ✓ Limiter l'offre à un 1 aller-retour par jour semble suffisant ;
- ✓ Il conviendra d'adapter les horaires de ces dessertes à ceux de la navette entre l'Alpe d'Huez et les Deux-Alpes afin de permettre des correspondances ;

Col d'Ornon :

- ✓ Dist. : 15 km
- ✓ Tps de parcours : 30 min.

Aller :

- ✓ Départ : 11h20
- ✓ Arrivée : 11h50

Retour :

- ✓ Départ : 17h30
- ✓ Arrivée : 18h00

Jours : Lundi, Mercredi, Vendredi

Nombre de semaines : 8

Coût estimé : 6 K€

Vallée du Ferrand :

- ✓ Dist. : 22 km
- ✓ Tps de parcours : 45 min.

Aller :

- ✓ Départ : 11h20
- ✓ Arrivée : 12h05

Retour :

- ✓ Départ : 17h15
- ✓ Arrivée : 18h00

Jours : Mardi, Jeudi, Dimanche

Nombre de semaines : 8

Coût estimé : 9 K€

Chauffeur : 0,08 ETP

Envisager des réajustements de l'offre TC

Synthèse des réajustements :

Situation actuelle

- ✓ Suppression de la ligne 3020 entre l'Alpe d'Huez et Bourg d'Oisans : **29 K€**
- ✓ Suppression de la ligne 3030 entre les Deux-Alpes et Bourg d'Oisans : **43 K€**
- ✓ Suppression de la ligne 3040 entre la Bérarde et Bourg D'Oisans : **86 K€**

TOTAL : 158 K€

*Si tout était mis en place, les réajustements proposés peuvent avoir un coût de **313 K€***

Propositions

- ✓ Création d'une ligne Les Deux-Alpes – Bourg d'Oisans – L'Alpe d'Huez : **199 K€**
- ✓ Création d'une ligne entre Rochetaillée la Télécabine de Venosc : **92 K€**
- ✓ Création d'une ligne Télécabine de Venosc – La Bérarde : **165 K€**
- ✓ Création d'une ligne Bourg d'Oisans – Col d'Ornon : **6 K€**
- ✓ Création d'une ligne Bourg d'Oisans – Vallée de la Ferrand : **9 K€**

TOTAL : 471 K€

LONG TERME

La compétence transport dans l'Oisans

- ✓ Ne pas considérer les transports en commun comme seul levier d'actions pour améliorer de manière globale les déplacements ;
- ✓ Accompagner d'une réflexion concernant les différents flux et les différents modes de transport.

Prise de la compétence transport par la Communauté de Communes

Constats

L'offre de transports collectifs proposée sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Oisans manque de lisibilité du fait :

- ✓ D'un territoire atypique où se regroupent des pôles géographiques (Bourg d'Oisans) et des pôles touristiques (Alpe d'Huez, Deux-Alpes...);
- ✓ La profusion des acteurs liés aux transports, qu'il s'agisse des AOT ou des exploitants, répondant ainsi à différentes logiques (transit, desserte...);
- ✓ D'une offre temporellement déséquilibrée entre les saisons touristiques (été, hiver) et l'intersaison;
- ✓ D'une tarification complexe et inégale.

Objectifs de l'action

- ✓ Permettre à la communauté de communes de l'Oisans, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, de concevoir et de porter un regard sur l'ensemble des questions relatives à la mise en place d'un service TC (Versement Transport, hiérarchisation de l'offre, tarification, intermodalité, communication...);
- ✓ Fournir à la collectivité un levier indispensable dans la mise en œuvre d'un projet alliant à la fois développement économique, touristique et durable.

Mesures à mettre en place

Etude de plan d'optimisation des transports en commun (en préalable à la prise de compétence transport)

L'étude aurait pour objectif d'étudier l'harmonisation des différentes politiques de transports sur le territoire et les rendre plus lisible pour tous. L'étude étudiera la possibilité que la Communauté de communes de l'Oisans devienne AO de rang 2 par délégation de service public du Conseil Général de l'Isère à travers les aspects techniques, juridiques et financiers. Elle proposera une organisation optimisée des transports en Oisans.

Avoir l'adhésion de l'ensemble des communes (si l'étude valide le besoin de prise de la compétence transport)

La Communauté de Communes doit engager une concertation auprès de l'ensemble des communes pour vérifier la nécessité, la faisabilité et la pertinence de la prise de compétence transport par l'Oisans. Cette concertation est nécessaire pour impliquer l'ensemble des communes dans le projet et implique la mise en place de réunions avec les communes, les régies de remontées mécaniques,

Le SCoT doit s'engager dans cette démarche.

Prise de la compétence transport par la Communauté de Communes

Mesures à mettre en place (suite)

Créer un Périmètre des Transports Urbains

- ✓ La création d'un Périmètre des Transports Urbains constituera l'acte fondateur de la prise de compétence transport. Après délibération et décision, par la collectivité, de créer ce PTU, le président de la Communauté de Communes devra faire une demande auprès du préfet de prendre un arrêté constatant la création de ce périmètre.
- ✓ La constitution du PTU confèrera à la Communauté de Communes le titre d'Autorité Organisatrice des Transports. A ce titre, la collectivité pourra décider de la création, la modification ou la suppression des services inclus dans le PTU. Elle choisira en outre, le mode d'exploitation de ces services (régie ou délégation) et le cas échéant, l'exploitant. De plus, la collectivité pourra définir le mode de financement ainsi que la politique tarifaire.

Proposer une tarification unique à l'échelle du territoire

La prise de compétence transport par la Communauté de Communes permet la mise en place d'une tarification « Oisans » pour les visiteurs et les résidents. La tarification unique semble la meilleure solution afin de gagner en lisibilité. Quel que soit la longueur du trajet, le coût est le même. Différentes possibilités s'offrent à l'AOT :

Tarification visiteurs	Conditions	Avantages	Inconvénients
Gratuité	Détenteur carte d'hôte	Forte utilisation de l'offre proposée	Aucune recette pour l'AOT
Compris dans le forfait remontées mécaniques	Hiver : remontée mécanique + transport en commun	Le touriste ne reste pas dans sa station, il peut se déplacer dans l'Oisans	Nécessite un accord avec la SATA et Deux Alpes Loisirs
Forfait remontées+bus (15-20€/semaine)	Été : possibilité d'utiliser les remontées et les TC de l'Oisans	Permet une diminution du trafic en été ce qui favorise les modes alternatifs	Nécessite un accord avec la SATA et Deux Alpes Loisirs Rentable pour l'utilisateur s'il se déplace beaucoup
Tarif intersaison	L'offre étant moindre, les tarifs peuvent être revus à la baisse	Permet une continuité dans l'utilisation des TC	Complexifie la tarification

Le choix de la gratuité pour les visiteurs implique la gratuité pour les résidents. Il peut aussi être proposé des abonnements comme dans la majorité des réseaux de transport en commun.

Des tickets unités devront être vendus entre 1 et 2 €.

La vente des titres pourra se faire au sein des pôles d'échanges, dans les offices du tourisme,...

Dans tous les cas, les séjours proposés « tout compris » devront inclure l'offre de transport Oisans.

Prise de la compétence transport par la Communauté de Communes

Mesures à mettre en place (suite)

Repenser l'information du réseau afin d'être plus appropriable par les touristes :

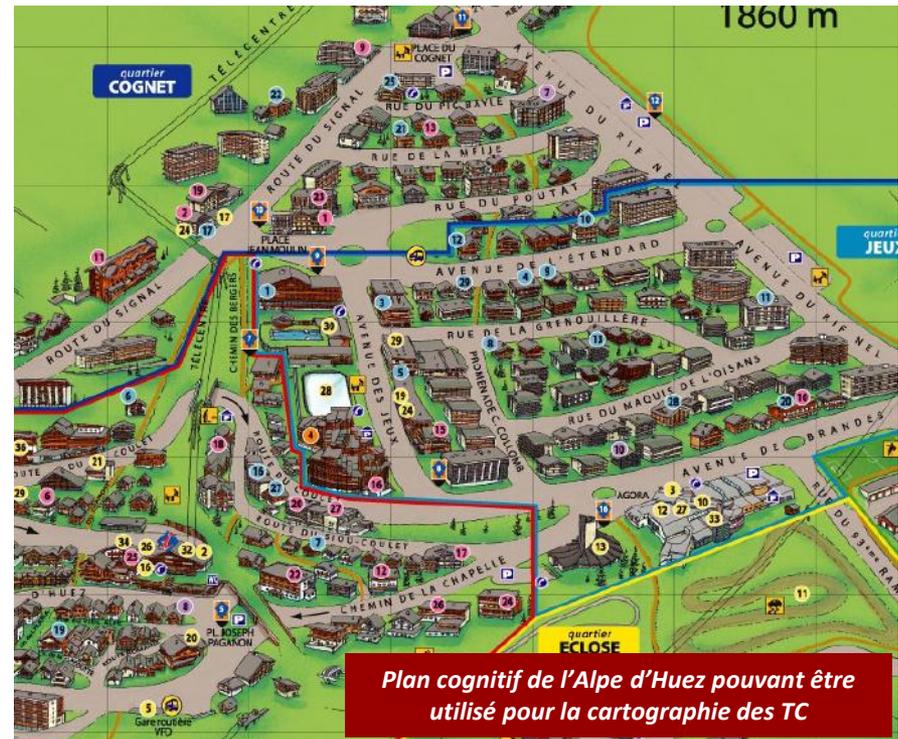
La lecture d'un réseau de TC n'étant pas innée, celui-ci doit être le plus facilement appropriable par l'utilisateur, d'autant plus si ce n'est pas un usager régulier. La future AOT devra prendre en compte cet élément pour la définition du futur réseau.

Deux éléments doivent être pris en compte :

La dénomination des arrêts, afin que ceux-ci soient facilement repérables

- ✓ Dans les sites touristiques il s'agira d'éviter :
 - ✓ Les noms propres ;
 - ✓ Les noms des rues... ;
- ✓ Mais de préférer le nom des équipements et pôles générateurs de déplacement avoisinants :
 - ✓ Office du tourisme ;
 - ✓ Patinoire ;
 - ✓ Aéroport ;
 - ✓ Ecole de Ski ;
 - ✓ Mairie ;
 - ✓ Supermarché...

Les éléments cartographiques, afin que l'utilisateur irrégulier puisse mieux se repérer, l'AOT devra éditer des plans cognitifs permettant de visualiser en 3D les bâtiments.



Plan cognitif de l'Alpe d'Huez pouvant être utilisé pour la cartographie des TC

Prise de la compétence transport par la Communauté de Communes

Ce qu'implique la création d'une AOT

- ✓ Les sept lignes scolaires internes du territoire seront incluses dans le champ de compétences de la nouvelle AOT ;
- ✓ Depuis la loi Handicap de 2005, la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité est obligatoire pour toutes les AOT. Ce schéma traite à la fois du matériel roulant, des points d'arrêts, de la voirie attenante aux arrêts et de l'information aux voyageurs ;
- ✓ Le recrutement d'un chargé de mission déplacement au sein de la Communauté de Communes qui aura pour rôle la coordination avec la gestion des marchés, des aménagements liés aux déplacements, la coordination des services, l'évaluation des besoins de mobilité... ;
- ✓ La complémentarité avec les lignes Transisère devra être assurée au(x) pôle(s) d'échange ainsi que la promotion/communication de ces lignes à destination de la Métro ;
- ✓ Les éléments inhérents à un réseau de transport : le choix et l'achat du matériel roulant, la mise en place d'une charte graphique, l'information et la communication...

Ce que permet la création d'une AOT

- ✓ Une offre de transport cohérente à l'échelle de l'Oisans qui permettra une bonne distribution du budget transport en évitant les doublons de lignes par exemple et une meilleure lisibilité de la tarification ;
- ✓ Une réduction à un seul interlocuteur, ici la Communauté de communes, pour assurer la complémentarité avec les services du Conseil Général plutôt que les différentes communes, ayant chacune leur logique propre ;
- ✓ Une plus grande cohérence intermodale avec les services à destination de Grenoble ;
- ✓ Une mutualisation des services et du matériel roulant, par exemple, les cars scolaires pourront être utilisés en navettes de marchés le samedi.
- ✓ La mise en place d'un Versement Transport pour financer les transports collectifs.

Le Versement Transport => taxe sur la masse salariale des entreprises, destinée au financement des TC par les collectivités

- ✓ La création d'un PTU regroupant plus de 10 000 habitants permet d'assujettir les entreprises et les établissements de + de 9 salariés au paiement d'un versement transport (en-dessous de 10 000 habitants, il n'est pas possible de lever le VT).
- ✓ Sur l'Oisans, 51 entreprises seraient concernées avec un taux de 0,55 % de la masse salariale (plafond des EPCI de 10 000 à 100 00 hab.), le versement transport rapporterait 208 000 €/an maximum.

Tous les employeurs situés à l'intérieur du PTU sont soumis au VT, sauf cas particuliers à lister par l'AOT (fondations ou associations à but non lucratif, reconnues d'utilité publique, à caractère social, ou lorsque l'employeur assure le logement ou le transport de ses salariés). Le calcul de la masse salariale tient compte des différents types de contrats et des temps de travail des salariés. L'assujettissement au VT est progressif pour les entreprises atteignant 10 salariés (3 ans de dispense puis 3 ans de réduction).

Prise de la compétence transport par la Communauté de Communes

Partenaires :

Elaboration du Périmètre des Transports Urbains :

- ✓ Communes ;
- ✓ Préfecture de l'Isère.

Transferts de compétences et mise en place de la nouvelle offre :

- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Communes ;
- ✓ Transporteurs.

Financier :

Etude du plan d'optimisation des transports en commun – 40 K€ environ avec un co-financement avec partition restant à définir entre :

- ✓ Conseil général de l'Isère
- ✓ CC de l'Oisans

Echéanciers :

Court terme :

- ✓ Etude du plan d'optimisation des transports en commun ;
- ✓ Création du nouveau PTU ;
- ✓ Définition de la nouvelle offre ;

Moyen à long terme :

- ✓ Modification annuelle de l'offre selon la nécessité.

En lien avec les actions :

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

- ✓ Concevoir le futur pôle d'échanges en un véritable hub pouvant supprimer certaines contraintes d'exploitation (réutilisation du matériel afin d'éviter des trajets haut-le-pied par exemple) ;
- ✓ Réduire les effets négatifs de la rupture de charge pour l'utilisateur ;

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport :

- ✓ Mettre en place une politique globale des déplacements à l'échelle du territoire de la Communauté de communes de l'Oisans, en agissant de manière coordonnée sur le stationnement et les TC ;
- ✓ Développer une offre combinée Transport / Stationnement ;

Conforter les modes doux :

- ✓ Prévoir le transport de vélos dans les navettes routières organisées par la Communauté de communes.

Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode :

- ✓ Reprendre l'intégralité de l'offre en TC présente sur le PTU de la Communauté de communes.

MOYEN / LONG TERME

Création de pôle(s) d'échanges

- ✓ Concentrer en un pôle d'échanges majeur et performant (en termes de temps de correspondance, d'accueil, de confort, de services proposés sur place...) pour réduire les effets négatifs d'une rupture de charge ;

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Constats

- ✓ Le réseau TC manque de lisibilité à la fois d'un point de vue organisationnel mais aussi d'un point de vue physique ;
- ✓ La vallée de la Romanche, et Bourg d'Oisans, constituent l'interface des six vallées qui composent le territoire, induisant ainsi une réelle opportunité pour le développement d'un pôle d'échanges majeur, d'une nouvelle centralité pour l'intercommunalité.

Objectifs de l'action

- ✓ Faire de Bourg d'Oisans la porte d'entrée de l'Oisans en y installant un pôle d'échange permettant une redistribution des flux depuis ce pôle vers chacune des vallées ;
- ✓ Créer un pôle centralisant les transports en commun venant de l'extérieur et proposant l'accès à l'ensemble des stations ;
- ✓ Inclure la question de l'intermodalité comme élément central du pôle.

Mesures à mettre en place

Aller plus loin qu'un projet de gare routière

Le pôle multimodal de Bourg d'Oisans peut devenir l'interface physique principale des flux internes et externes TC, et suivre ainsi la logique de « Hub » développé depuis plusieurs années pour les aéroports internationaux. Outre les lignes de TC routiers, il pourra constituer, à terme, le point de départ de la desserte par câble de la station de l'Alpe-d'Huez. De plus, le pôle doit prendre en compte les autres modes de déplacements qu'il s'agisse de l'automobile (parc-relais afin de faciliter l'accueil des touristes) ou des cycles (services de location de vélos et stationnement).

Créer le pôle d'échanges sur la voie de contournement de Bourg d'Oisans

Afin de limiter la circulation au sein de la commune de Bourg d'Oisans, le futur pôle d'échanges pourrait être aménagé sur la voie de contournement de la commune, à l'intersection avec la montée de l'Alpe d'Huez.



Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Les cinq éléments composant le pôle d'échanges

- ✓ 1) **Un parc-relais :**
 - ✓ Composé d'un voire deux étages selon la demande ;
 - ✓ De 160 à 170 places par étages ;
 - ✓ Cet espace de stationnement, si le PPRI le permet devra être construit en sous-sol.
- ✓ 2) **Un espace de stationnement pour TC** permettant le chargement et le déchargement des passagers de manière optimale.
- ✓ 3) **Un parc-vélos :**
 - ✓ Composé de stationnement diversifiée ;
 - ✓ 10 box sécurisés et 15 arceaux permettant notamment aux actifs une intermodalité vélo-bus par exemple
- ✓ 4) **Un espace d'accueil des usagers** comprenant : une salle d'attente comptant des panneaux d'affichage dynamique ;
 - ✓ Un point d'informations touristiques ;
 - ✓ Des commerces et un espace de restauration ;
 - ✓ Une agence de mobilité constituant un espace d'informations et de vente de titres de transports et de vente de forfaits.
- ✓ 5) A terme, une **gare Télécabine** permettant de relier le Bourg d'Oisans à l'Alpe d'Huez.

Une qualité architecturale pourra être apportée au bâtiment afin de faire de ce pôle d'échanges une véritable vitrine pour l'Oisans.



Exemple de PEM, la Gare SNCF de Besançon Franche-Comté TGV (25)

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Mesures à mettre en place

Limiter les effets négatifs des ruptures de charge

La création d'un pôle multimodal à Bourg d'Oisans engendrerait un **arrêt supplémentaire dans les trajets**, par exemple pour relier en TC l'agglomération grenobloise aux stations de ski. Ces arrêts sont **néfastes pour l'attractivité des TC face aux avantages offerts par l'automobile** :

- ✓ Ils engendrent un **temps supplémentaire dans la réalisation du déplacement** ;
- ✓ Ils nécessitent la **descente d'un véhicule puis la montée dans un autre** (plus complexe dans le cas d'un transport d'enfants, de bagages, de skis...) ;
- ✓ Ils **complexifient la compréhension des trajets...**

L'objectif est donc à la fois de **faciliter ces ruptures de charge et d'en limiter le temps perçu**. Pour cela, le pôle doit compter un ensemble de services et équipements adaptés limitant le temps perçu par les usagers comme en étant un temps « vide » :

- ✓ Des **commerces** (presse, restauration...) et des **services** (banque, boîte postale...) ;
- ✓ Un **espace d'attente agréable** accompagné d'une **annexe à l'office de tourisme de l'Oisans** permettant aux touristes d'anticiper les futures activités (**documentation, vente de forfaits pour les remontées mécaniques...**) ;
- ✓ **Une information claire et dynamique sur l'offre TC** et le temps d'attente restant...

Développer ce pôle d'échanges comme une deuxième centralité urbaine

Le développement d'un pôle d'échanges est une opportunité d'un point de vue urbain mais aussi économique, le Bourg d'Oisans pourra s'appuyer sur ce nouveau projet afin de constituer un nouveau pôle économique. La valeur durable du pôle peut être vecteur d'activités économiques portées par exemple sur le sport et le développement durable.

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Une liaison par câble vers l'Alpe d'Huez



Téléphérique de la Grande Motte à Tignes (73)

Constats

- ✓ De nombreux projets de transports par câble sont listés à l'échelle de la CC de l'Oisans :
 - Télésiège entre Auris et les 2 Alpes via Le Freney d'Oisans ;
 - Liaison Oz-en-Oisans / Allemont
 - Liaison St-Christophe-en-Oisans / Glacier des 2 Alpes
 - Liaison Bourg-d'Oisans / L'Alpe d'Huez
- ✓ A partir de Bourg d'Oisans, il faut 15 min pour rejoindre Huez et 20 min pour l'entrée de l'Alpe ;
- ✓ 690 actifs montent travailler à l'Alpe tous les jours dont 260 de Bourg d'Oisans, 36 collégiens descendent à Bourg d'Oisans tous les matins ;
- ✓ Un trafic multiplié par 2 par rapport au samedi moyen dans la montée de l'Alpe les samedis de février.

Objectifs de l'action

- ✓ Permettre à Bourg d'Oisans de profiter de la notoriété de l'Alpe d'Huez par une liaison rapide été comme hiver ;
- ✓ Limiter l'utilisation des véhicules motorisés : moins de pollution, plus de sécurité ;
- ✓ Opportunité de réserver la montée de l'Alpe aux cyclistes une grande partie de la journée ;
- ✓ Une utilisation à des fins touristiques et utilitaires : collégiens vers Bourg d'Oisans et actifs.

Une alternative à la voiture plus durable pour relier le Bourg d'Oisans à l'Alpe d'Huez

Le projet d'une liaison par câble entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe d'Huez existe. Sa mise en œuvre aurait un impact considérable sur les déplacements au sein de ce secteur.

Les apports de la mise en place d'un tel système

Un nouveau type d'échange au sein du futur pôle d'échanges du Bourg-d'Oisans

- ✓ Le **positionnement des gares** de ce futur mode de transport constituera un de ses **facteurs clés de succès**.
- ✓ Il apparaît **primordial que la gare aval** soit située **dans le futur pôle d'échanges de Bourg-d'Oisans**.
- ✓ Même s'il impose une **rupture de charge**, l'aménagement du pôle d'échange devra permettre d'en **réduire les effets néfastes**, avec par exemple, une **connexion la plus directe et rapide possible entre les quais de bus et la gare aval du transport par câble**.

Intérêt des différents projets

- ✓ Chacun des projets offre un développement possible pour les territoires concernés.
- ✓ **Seul le projet visant la desserte de l'Alpe D'Huez à Bourg d'Oisans présentent une opportunité en matière de TC de changement structurant à l'échelle de la CC**

Une liaison par câble vers l'Alpe d'Huez

Un report modal de la voiture vers le transport par câble pour accéder à l'Alpe-d'Huez

- ✓ Grâce à la présence d'un parking sur le pôle d'échanges du Bourg d'Oisans, le transport par câble sera **susceptible de capter des usagers potentiels (résidents, actifs, comme des touristes) se rendant à l'Alpe** en voiture.
- ✓ Le **report modal pourrait être encouragé par la mise en vente de billets de transport combiné avantageux** (exemple : Transisère+remontées mécaniques), ou des **forfaits de remontées mécaniques moins chers pour les automobilistes qui stationnent au Bourg-d'Oisans**.

Une circulation dans la montée de l'Alpe d'Huez davantage pacifiée

- ✓ Plus de voitures stationnées au pôle d'échanges, c'est autant de **voiture en moins sur la route reliant le fond de vallée à l'Alpe-d'Huez**. Moins de trafic routier induit **moins de pollution et une sécurité routière accrue**.
- ✓ Par ailleurs, afin d'éviter les doublons de liaisons, entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe-d'Huez, il conviendra de **supprimer les liaisons routières entre ces deux points et de favoriser l'utilisation du futur transport par câble**, par un rabattement pertinent.

	Avantages	Inconvénients
Fond de Vallée	<ul style="list-style-type: none">✓ Dynamisme économique (hébergement, activités de loisirs) du fait de la notoriété de l'Alpe d'Huez	<ul style="list-style-type: none">✓ Coût de l'infrastructures✓ Augmentation de l'emprise allouée au stationnement des véhicules✓ Concentration des nuisances
Station de Ski	<ul style="list-style-type: none">✓ Diminution du trafic sur la RD211 (voiture, TC)✓ Diminution de l'automobile dans la station : baisse de la pollution et des surfaces allouées au stationnement de l'automobile, augmentation de la sécurité, amélioration générale du cadre urbain	<ul style="list-style-type: none">✓ Diminution envisageable du nombre de nuitées
Usagers	<ul style="list-style-type: none">✓ Sécurité des trajets✓ Diminution du temps de parcours - gain de 4 min (à 6 m/s pour près de 5 Km de distance)✓ Sécurisation des cyclistes lors des fortes affluences estivales	<ul style="list-style-type: none">✓ Rupture de charge supplémentaire✓ Moins de liberté de déplacement✓ Pose le problème du dernier kilomètre

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Une liaison par câble vers l'Alpe d'Huez

Quelle liaison câblée entre le Bourg-d'Oisans et L'Alpe d'Huez ?

La gare amont de la future liaison câblée pourrait être située à proximité du Palais des sports et des Congrès de l'Alpe-d'Huez. Dans le cadre de la réalisation d'un pôle d'échanges majeur au Bourg-d'Oisans, la gare aval de la liaison câblée devra être située au sein même du pôle pour faciliter ses connexions au futur P+R et quais de la gare routière.

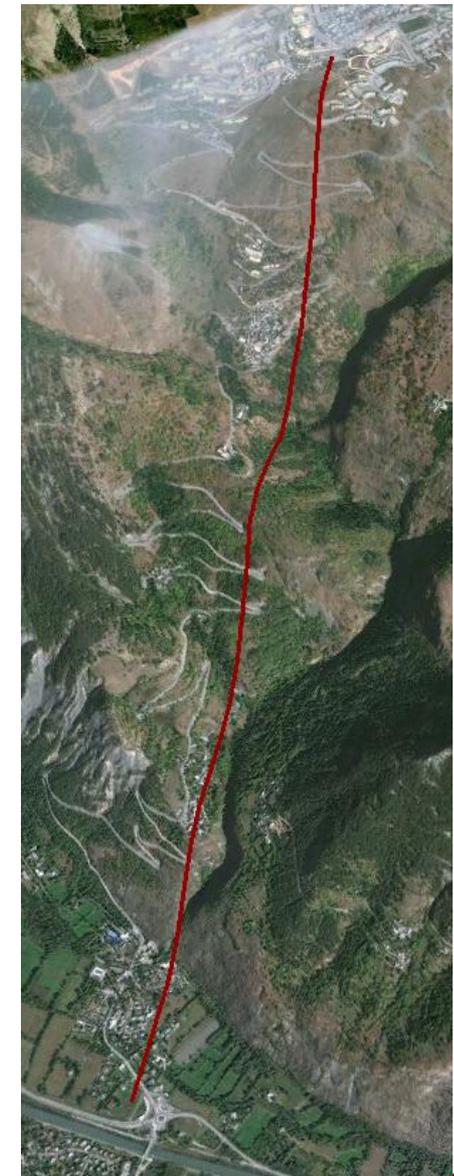
La distance entre ces deux gares potentielles est égale à 4,47 kilomètres, pour un dénivelé de 1 086 mètres.

Il apparaît donc que deux types de liaisons sont envisageables :

✓ Une liaison par télécabine

Capacité	Vitesse	Temps de trajet potentiel sur cette liaison	Illustration
6 à 20 places	6 m/s	11 minutes (davantage si la capacité des cabines est plus importante pour permettre la montée et la descente des usagers)	 Télécabine 10 places de Val Cenis le Haut

Avantages	Des liaisons continues dans le temps réduisant les temps d'attente. Pas besoin de personnel d'exploitation dans les cabines. Une capacité d'absorption des flux souvent plus importantes que les téléphériques
Inconvénients	Une vitesse faible. Une capacité des cabines qui pourra aux heures de pointes, paraître limitée. Nécessitera un nombre de cabines important pour la longueur de la liaison



Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Une liaison par câble vers l'Alpe d'Huez

- ✓ Une liaison par téléphérique

Capacité	Vitesse	Temps de trajet potentiel sur cette liaison	Illustration
De 50 à 200 places	8 m/s en moyenne	10 minutes avec une vitesse de 8m/s soit un gain de 15 minutes par rapport à la voiture	 <p>Téléphérique de l'Aiguille du Midi</p>

Avantages	Une vitesse plus élevée. Massification des flux. Système assez approprié pour des liaisons de cette distance. Possibilité d'envisager « d'autres types » de transport. Possibilité de cadencer les liaisons pour plus de lisibilité
Inconvénients	Capacité d'absorption des flux généralement plus faibles. Contraintes d'exploitation plus fortes (du personnel nécessaire dans chacune des cabines)

✓ Tout le processus de transport des déchets générés par l'Alpe-d'Huez pourra être repensé en utilisant le futur transport par câble entre le Bourg d'Oisans et l'Alpe-d'Huez.

✓ La chaîne du transport des déchets peut également bénéficier d'une telle liaison. A titre d'exemple, la **station valaisanne de Bettmeralp**, achemine l'ensemble des marchandises et évacue ses déchets par la liaison par câble qui la relie au fond de vallée. Les camions-bennes sont directement « attachés » à la cabine effectuant les liaisons entre la station et le fond de vallée. Plus aucun camion n'accède à cette station par la route.



*Téléphérique Betten Talstation – Bettmeralp dans le canton du Valais, en Suisse.
Les camions de marchandises et les bennes à ordures ménagères sont directement fixés aux câbles à la cabine qui, pour des raisons de sécurité, voyage à vide lors de ce trajet.*

Une liaison par câble vers l'Alpe d'Huez

Partenaires :

Construction d'un pôle d'échanges, selon la domanialité du foncier et des infrastructures routières :

- ✓ Etat ;
- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Commune de Bourg d'Oisans ;

Organisation du pôle d'échanges :

- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Région PACA ;
- ✓ Exploitants des TC et des remontées mécaniques du territoire ;
- ✓ Office du tourisme de l'Oisans ;

Création de la liaison par câble :

- ✓ Etat ;
- ✓ Région Rhône-Alpes ;
- ✓ Conseil Général de l'Isère ;
- ✓ Commune de l'Alpe d'Huez ;
- ✓ Exploitant des liaisons par câble ;

Permettre une alternative écologique au transport de marchandises grâce au transport par câbles :

- ✓ Commune de l'Alpe d'Huez ;
- ✓ Commerçants ;
- ✓ Entreprises de transports et de livraisons ;
- ✓ Entreprises de ramassage des déchets.

Exemple de coûts :

✓ Selon le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), les coûts de telles installations approchent ou dépassent aujourd'hui les 15 millions d'euros.

Mesure à mettre en place :

- ✓ Etude d'opportunité et de faisabilité de la liaison par câbles entre Bourg d'Oisans et l'Alpe d'Huez intégrant la liaison avec la gare routière du Bourg d'Oisans.
- ✓ Cette étude sera financée par la CC de l'Oisans, le CG 38 (CDD) et les communes concernées.

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans

Une liaison par câble vers l'Alpe d'Huez

Echéanciers :

Court terme :

- ✓ Création du pôle d'échanges ;

Moyen terme :

- ✓ Mise en place de l'offre TC centrée autour du pôle ;

Long terme :

- ✓ Création de la liaison par câble vers l'Alpe d'Huez.

En lien avec les actions :

Prise de la compétence transport par la Communauté de communes :

- ✓ Concevoir le futur pôle d'échanges en un véritable hub pouvant supprimer certaines contraintes d'exploitation (réutilisation du matériel afin d'éviter des trajets haut-le-pied par exemple) ;
- ✓ Réduire les effets négatifs de la rupture de charge pour l'utilisateur ;

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport :

- ✓ Créer un parc relais sur le site du pôle d'échanges d'une capacité de 300 places en vue de la création d'une liaison par câble entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe-d'Huez ;

Conforter les modes doux :

- ✓ Prévoir le stationnement de vélos à proximité immédiate du pôle d'échanges (aménagement de box individuels et arceaux) ;

Conforter la pratique du covoiturage :

- ✓ Réserver des places de stationnement aux covoitureurs (marquage au sol, identification des véhicules avec mise à disposition de macaron par exemple...) ;

Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode :

- ✓ Inclure la liste des principales associations de développement de la pratique (bike-oisans) ;
- ✓ Décrire les services de location de vélos ;
- ✓ Lister les adhérents à la charte Accueil Vélo et signifier les services proposés ;
- ✓ Reprendre des exemples de fiches itinéraires.

Réfléchir à un pôle secondaire dans la vallée de l'Eau d'Olle

Constats

- ✓ La deuxième vallée la plus peuplée de l'Oisans avec 1 447 habitants (soit 13 % de la population de l'Oisans) et plus de 6 000 lits touristiques.
- ✓ Il existe une aire de covoiturage informelle au niveau du hameau de Rochetaillée permettant l'accueil de plusieurs dizaines de véhicule. De plus sa situation est intéressante de par sa position centrale dans le territoire de l'Oisans, et pourrait, de ce fait, faire l'objet de l'aménagement d'un pôle d'échanges, complémentaire à celui du Bourg-d'Oisans, davantage destiné à la desserte de la vallée de l'Eau d'Olle.

Objectifs de l'action

- ✓ Permettre un accès à la vallée efficace sans passer par le pôle de Bourg d'Oisans.
- ✓ Il s'agit en fait de rendre lisible une offre déjà existante et peut être de permettre d'amplifier l'offre entre Rochetaillée et les communes de la vallée de l'Eau d'Olle.

Mesures à mettre en place

Développer un pôle à Rochetaillé

L'offre de desserte proposée s'appuie sur trois lignes desservant Rochetaillé :

- ✓ La liaison LER PACA reliant Grenoble aux Hautes – Alpes ;
- ✓ La liaison Grenoble – Bourg d'Oisans, avec un niveau de service élevé ;
- ✓ La liaison Grenoble – L'eau d'Olle, avec une offre de service limitée aux samedis de la période hivernale ;
- ✓ La liaison Bourg d'Oisans – L'Eau d'Olle avec en moyenne 3 A/R par jour.

Des correspondances peuvent être difficiles à établir pour rejoindre la vallée de l'Eau d'Olle. Il serait intéressant de :

- ✓ Développer un espace accueillant permettant une attente abritée et sécurisée
- ✓ Créer un relais temporaire de l'office du tourisme à destination des touristes souhaitant rejoindre directement l'Eau d'Olle ;
- ✓ Poursuivre la vente de forfaits ski.

Actions connexes à moyen / long terme

Mettre en cohérence politique de stationnement et politique de transport

- ✓ De nombreux dysfonctionnement en termes de stationnement observés sur le territoire.
- ✓ Agir sur le stationnement constitue un levier d'action pour mettre en place une politique de transport ou pour garantir son bon fonctionnement.

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transports

Constats

- ✓ Les enquêtes stationnement mettent en évidence des dysfonctionnements à l'Alpe d'Huez (sous utilisation des parkings en ouvrage), aux Deux Alpes (saturation du stationnement public) et à Bourg d'Oisans (non respect des réglementations) ;
- ✓ La mise en place d'une offre de transport pertinente ne peut être envisagée sans une politique de stationnement adaptée.

Objectifs de l'action

- ✓ Adapter l'offre de stationnement à la desserte en transport en commun afin de favoriser le report modal ;
- ✓ Adapter la réglementation selon la localisation afin de favoriser la rotation des véhicules dans les espaces les plus stratégiques.

Mesures à mettre en place

Sensibiliser les communes/stations à la relation offre de stationnement/mode alternatif

- ✓ Le stationnement est un élément clé dans le développement de l'usage des transports, il conditionne notre déplacement. En effet, plus le stationnement à l'arrivée est difficile (peu d'offre, coût élevé), plus les actifs/visiteurs seront incités à utiliser des modes alternatifs comme les transports en commun ;
- ✓ Dans un secteur bien desservi en TC (par câble notamment), il n'est pas nécessaire de proposer du stationnement pour tous ;
- ✓ Il est donc de l'intérêt des communes d'adopter une politique de stationnement en accord avec l'offre de transport lorsqu'elle finance cette offre.

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transports

Mesures à mettre en place à travers l'exemple de Bourg d'Oisans

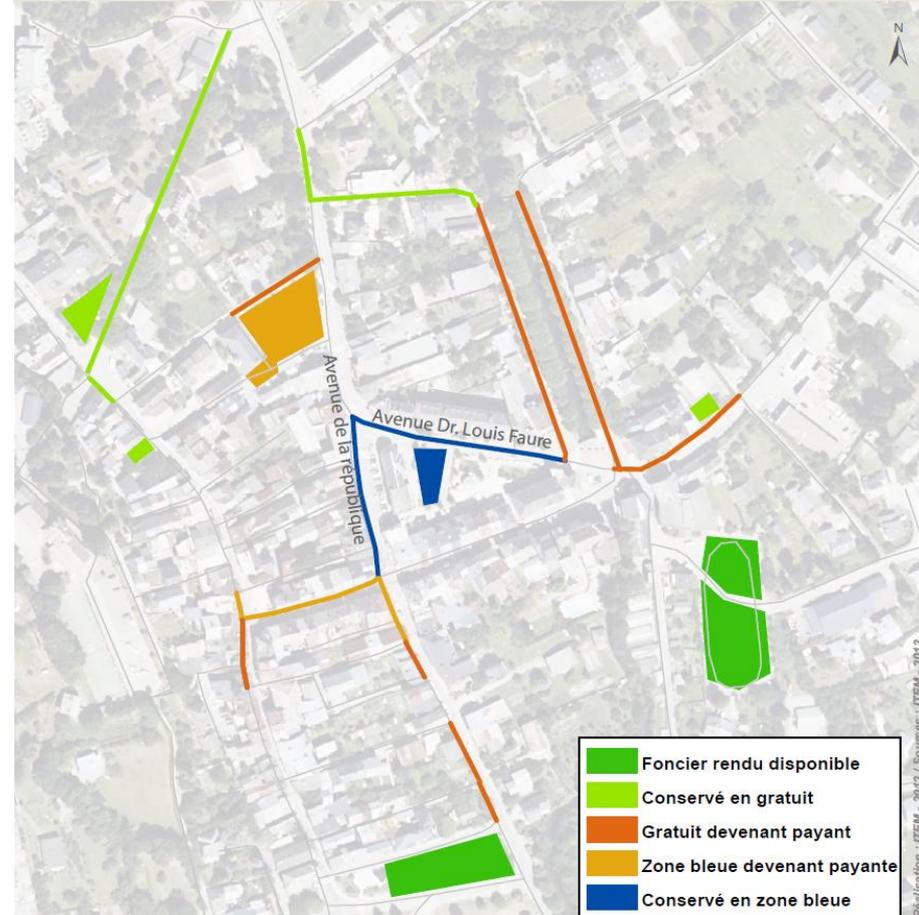
La mise en place du pôle d'échange avec parking relais et navette pour la desserte du centre bourg (cf action X) implique de repenser le stationnement sur le centre ville.

- ✓ **Conserver la zone bleue au plus proche des commerces** afin de ne pas gêner l'activité commerciale ;
- ✓ **Autour de cette zone bleue, rendre payant le stationnement** afin de favoriser l'usage de la navette depuis le pôle d'échange. Ainsi les arrêts de très courte durée ne sont pas gênés mais le stationnement longue durée est découragé ;
- ✓ Cette meilleure gestion permet de **diminuer l'offre de stationnement** et ainsi de **libérer des emprises nécessaires aux cheminements des modes doux** ou pour d'autres projets...
- ✓ A terme, de nouvelles rues peuvent devenir piétonnes.

Repenser l'offre de stationnement et la réglementation

Etude de mobilité Oisans

item
ETUDES & CONSEIL



Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transports

Mesures à mettre en place à travers l'exemple des Deux-Alpes

En haute saison, le stationnement aux Deux Alpes a une **emprise très importante sur l'espace public**. La **nouvelle offre de transport de l'Oisans facilitera l'accès à la station en mode alternatif** (cabine de Venosc, bus depuis le Bourg d'Oisans).

- ✓ Pour les **visiteurs longue durée**, la **construction de nouveaux parkings** semble pertinente. Ceci afin d'éviter une occupation de l'espace public. Pour ce faire, le visiteur doit avoir intérêt à laisser son véhicule en parking plutôt que sur la voirie ;
- ✓ Les visiteurs de courte durée et les actifs doivent être incités à monter en cabine ou bus. Ainsi, il semble nécessaire de **rendre payant et limité dans le temps le stationnement sur voirie sur l'ensemble de la station**. Des **zones bleues** seront conservées à **proximité immédiate des commerces** ;
- ✓ Ainsi le **stationnement longue durée n'empiète pas sur l'espace public** ;
- ✓ Les restrictions portées inciteront ainsi les automobilistes à **effectuer un report modal** ;
- ✓ Cette nouvelle organisation du stationnement sur les Deux Alpes permettra de **fluidifier la circulation en diminuant le stationnement illicite et de libérer de l'espace public pour la mise en place de cheminements doux**.



Exemples de stationnement anarchique aux Deux-Alpes nuisant au cadre urbain



Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transports

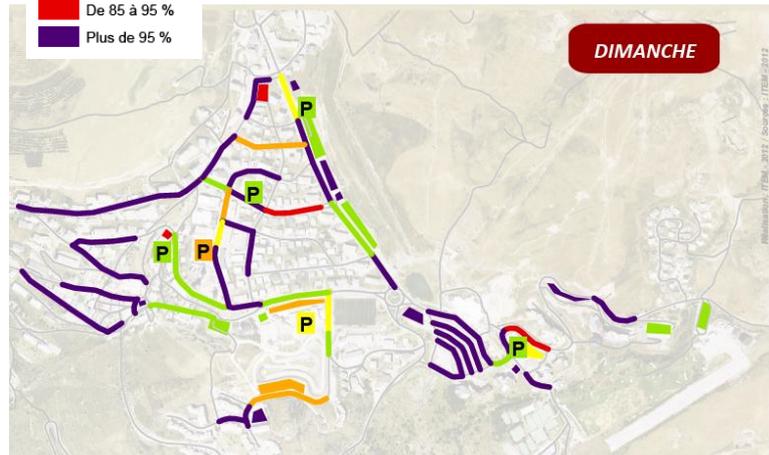
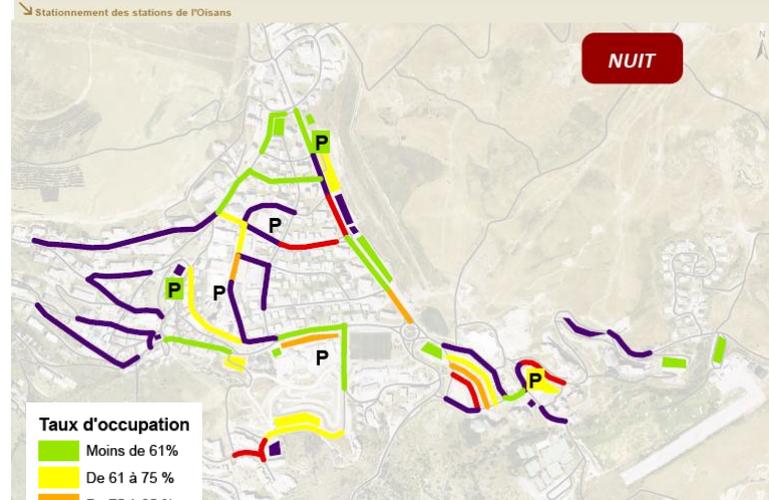
Mesures à mettre en place à travers l'exemple de l'Alpe d'Huez

- ✓ La station dispose de **grands parkings couverts payants sous utilisés aujourd'hui au profit des espaces extérieurs gratuits**. Ces parkings doivent être **utilisés par les visiteurs à la semaine**, cela représente plus de 1 000 places. Le visiteur longue durée doit avoir intérêt à laisser son véhicule dans ces parkings plutôt que sur l'espace public ce qui nécessite une tarification cohérente ;
 - ✓ Les **actifs et visiteurs à la journée** ne doivent pas être incités à monter en voiture. Il faut les **inciter à utiliser les navettes depuis le pôle d'échanges de Bourg d'Oisans** et, à terme, la montée par câble. Pour ce faire, il s'agira de **réduire de manière drastique l'offre de stationnement gratuit** ;
 - ✓ Il est souhaitable de **maintenir une zone bleue sur l'avenue des Jeux pour garder une bonne activité commerciale** ;
 - ✓ Sur le reste de la station, le **stationnement devra être limité et payant** ;
 - ✓ Par conséquent, le **stationnement longue durée n'empiètera plus sur l'espace public**.
- Cette nouvelle gestion du stationnement et de l'accès à l'Alpe permet de libérer de l'espace public au profit des cheminements doux.



Sur certains axes de l'Alpe d'Huez le stationnement anarchique rend les déplacements piétons insécures

L'occupation du stationnement sur l'Alpe d'Huez



Diagnostic du stationnement à l'Alpe d'Huez démontrant des différences entre l'occupation des parkings payants et gratuits

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transports

Mesures à mettre en place

Pour les autres communes

En fonction de l'offre de transport mise en place, les communes devront limiter le stationnement gratuit afin d'inciter à l'utilisation de l'offre mise en place.

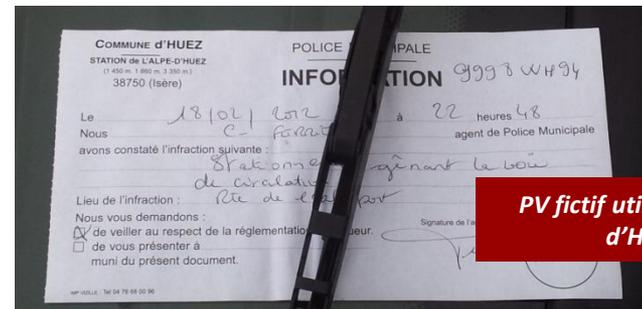
Dans tous les cas

- ✓ La mise en place d'une réglementation du stationnement implique **des contrôles du stationnement réguliers sans quoi la politique mise en place ne sera pas pertinente** ;
- ✓ Il sera nécessaire de proposer une réglementation adaptée pour les résidents : **abonnement au mois ou à l'année pour se stationner sur des espaces prévus à cet effet** (certaines zones de réglementation, tarifs avantageux dans les parkings couverts,...) ;
- ✓ Les **actifs ayant des horaires atypiques** devront être pris en compte afin de ne pas les défavoriser, si aucune ne peut répondre à leurs horaires, ces derniers pourront bénéficier **d'abonnement de stationnement au même titre que les résidents**.

Développer une campagne adaptée à destination des usagers

Face aux usagers le territoire de l'Oisans devra avoir une **politique graduée dans le temps** :

- ✓ Dans un premier temps il s'agira **d'élaborer une campagne de communication et de sensibilisation** autour de la question du **stationnement gênant ou ne respectant pas la réglementation** ;
- ✓ Dans un second temps, après la mise en place de nouvelles réglementations, il s'agira d'effectuer des **campagnes de contrôle préventif en déposant des PV fictifs** ;
- ✓ Enfin, il s'agira d'effectuer des **campagnes de contrôle et de verbalisation**.



PV fictif utilisé à l'Alpe d'Huez



Campagne de sensibilisation sur le respect du stationnement (Châteaulin – 29)

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transports

Partenaires :

Définition et mise en place d'une nouvelle réglementation sur le stationnement :

- ✓ Communes ;
- ✓ Gestionnaires des espaces de stationnement.

Exemples de coûts :

- ✓ Marquage simple : 70 €.
- ✓ Horodateurs : 2 500 €.
- ✓ Agent de contrôle à l'année : 35 000 €
- ✓ Panneau de signalisation : entre 100 et 300 €
- ✓ Mât pour jalonnement : 1 000 €

Echéanciers :

Court terme :

- ✓ Campagnes de communication sur le respect du stationnement ;
- ✓ Définition d'une nouvelle réglementation sur le stationnement.

Moyen terme :

- ✓ Mise en place de la nouvelle réglementation ;
- ✓ Contrôle accru du stationnement en passant d'une première phase préventive à une seconde phase plus répressive .

Long terme :

- ✓ Conjointement avec la création d'un Pôle d'Echanges au Bourg d'Oisans, lancement des tarifs combinés Stationnement / TC.

En lien avec les actions :

Prise de la compétence transport par la Communauté de communes :

- ✓ Mettre en place une politique globale des déplacements à l'échelle du territoire de la Communauté de communes de l'Oisans, en agissant de manière coordonnée sur le stationnement et les TC ;
- ✓ Développer une offre combinée Transport / Stationnement ;

Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans :

- ✓ Créer un parc relais sur le site du pôle d'échanges d'une capacité de 300 places en vue de la création d'une liaison par câble entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe-d'Huez ;

Conforter la pratique du covoiturage :

- ✓ Réserver des places de stationnement aux covoitureurs (marquage au sol, identification des véhicules avec mise à disposition de macaron par exemple...) ;

Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode :

- ✓ Expliquer les bonnes pratiques et les "bons plans" en matière de stationnement.

Actions	Prise de la compétence transport par la Communauté de communes	Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans	Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport	Conforter les modes doux	Conforter la pratique du covoiturage	Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode
Prise de la compétence transport par la Communauté de Communes		Concevoir le futur pôle d'échanges en un véritable hub pouvant supprimer certaines contraintes d'exploitation (réutilisation du matériel afin d'éviter des trajets haut-le-pied par exemple) ; Réduire les effets négatifs de la rupture de charge pour l'utilisateur	Mettre en place une politique globale des déplacements à l'échelle du territoire de la Communauté de communes de l'Oisans, en agissant de manière coordonnée sur le stationnement et les TC ; Développer une offre combinée Transport / Stationnement	Prévoir le transport de vélos dans les navettes routières organisées par la Communauté de communes		Reprendre l'intégralité de l'offre en TC présente sur le PTU de la Communauté de communes
Soutenir la création d'un pôle d'échanges majeur au Bourg d'Oisans	Concevoir le futur pôle d'échanges en un véritable hub pouvant supprimer certaines contraintes d'exploitation (réutilisation du matériel afin d'éviter des trajets haut-le-pied par exemple) ; Réduire les effets négatifs de la rupture de charge pour l'utilisateur		Créer un parc relais sur le site du pôle d'échanges d'une capacité de 300 places en vue de la création d'une liaison par câble entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe-d'Huez	Prévoir le stationnement de vélos à proximité immédiate du pôle d'échanges (aménagement de box individuels et arceaux)	Aménager une aire de covoiturage qui fera partie intégrante du futur pôle d'échanges	Inclure un plan du futur pôle d'échanges et les horaires de toutes les liaisons qu'il permettra
Mettre en cohérence la politique de stationnement avec l'offre de transport		Créer un parc relais sur le site du pôle d'échanges d'une capacité de 300 places en vue de la création d'une liaison par câble entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe-d'Huez			Réserver des places de stationnement aux covoitureurs (marquage au sol, identification des véhicules avec mise à disposition de macaron par exemple...)	Expliquer les bonnes pratiques et les "bons plans" en matière de stationnement
Conforter les modes doux	Prévoir le transport de vélos dans les navettes routières organisées par la Communauté de communes	Prévoir le stationnement de vélos à proximité immédiate du pôle d'échanges (aménagement de box individuels et arceaux)			Aménager du stationnement sécurisé pour les vélos afin d'améliorer les pratiques intermodales	Inclure la liste des principales associations de développement de la pratique (bike-oisans) ; Décrire les services de location de vélos ; Lister les adhérents à la charte Accueil Vélo et signifier les services proposés. Reprendre des exemples de fiches itinéraires
Conforter la pratique du covoiturage		Aménager une aire de covoiturage qui fera partie intégrante du futur pôle d'échanges	Réserver des places de stationnement aux covoitureurs (marquage au sol, identification des véhicules avec mise à disposition de macaron par exemple...)	Aménager du stationnement sécurisé pour les vélos afin d'améliorer les pratiques intermodales		Inclure une cartographie des aires de covoiturage. Renvoyer à des sites Internet spécialisés
Editer des livrets de communication sur la mobilité tout mode	Reprendre l'intégralité de l'offre en TC présente sur le PTU de la Communauté de communes	Inclure un plan du futur pôle d'échanges et les horaires de toutes les liaisons qu'il permettra	Expliquer les bonnes pratiques et les "bons plans" en matière de stationnement	Inclure la liste des principales associations de développement de la pratique (bike-oisans) ; Décrire les services de location de vélos ; Lister les adhérents à la charte Accueil Vélo et signifier les services proposés. Reprendre des exemples de fiches itinéraires	Inclure une cartographie des aires de covoiturage. Renvoyer à des sites Internet spécialisés	

Annexes
Stationnement &
accidentologie



Analyse de l'accidentologie

Résultats généraux

L'analyse des accidents sur la Communauté de communes de l'Oisans se base sur les données Concerto pour la période 2006-2010.

50 accidents ont été enregistrés, ils ont fait 80 victimes dont 10 tués, 45 blessés hospitalisés et 25 blessés non hospitalisés.

✓ L'année 2007 a été particulièrement chargée en accident (15). Il a diminué fortement en 2008 (7) pour augmenter légèrement par la suite et atteindre 11 accidents en 2010. Mais le faible nombre d'accidents annuels sur le territoire ne permettent pas de tirer de conclusion annuellement.

✓ Le nombre d'accidents n'a pas forcément de lien avec le nombre de tués, 2008, année avec le plus faible nombre d'accidents est celle avec le plus de tués.

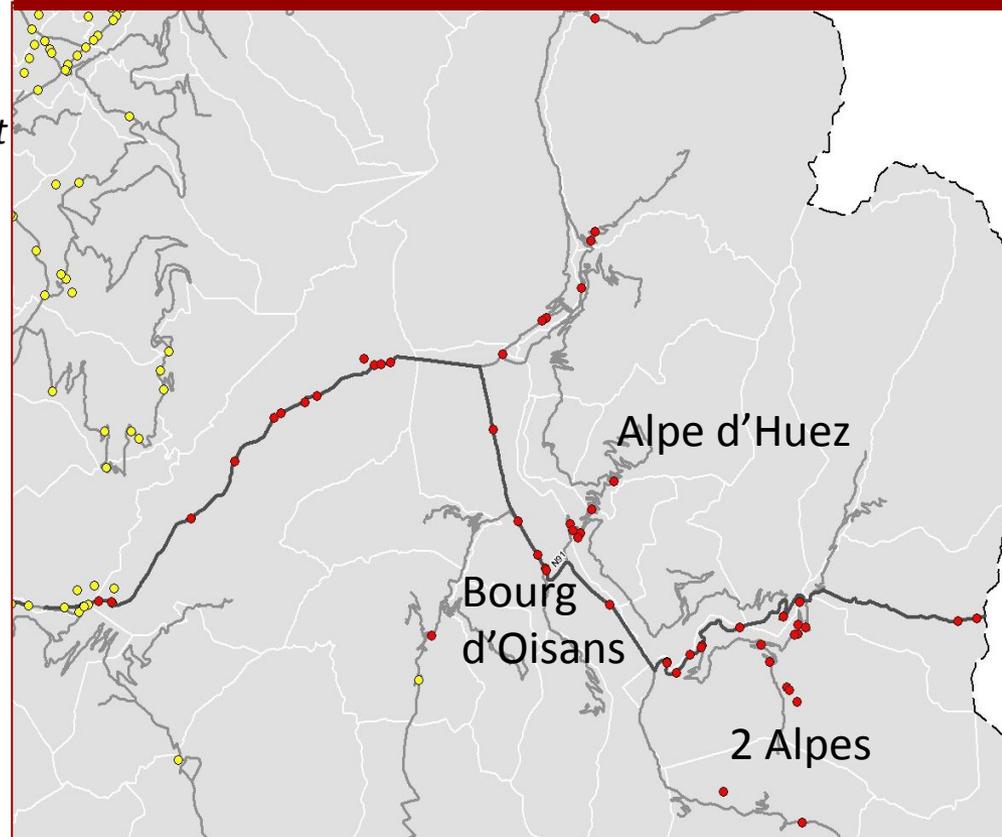
✓ 11 % des accidents sont mortels sur la période 2007-2010 contre 7,5 % en 2009 à l'échelle nationale

Années	Nombre d'accidents	Nombre de tués
2006	8	0
2007	15	3
2008	7	4
2009	9	2
2010	11	1
TOTAL	50	10

Localisation des accidents

- ✓ 55 % des accidents (28) ont lieu sur la nationale 91 et 35 % (18) sur le réseau départemental, 4 ont eu lieu sur les voiries communales
- ✓ 38 % des accidents (30) ont lieu sur un tracé en courbe et 28 % (22) durant un dépassement
- ✓ Les conditions météorologiques liées au climat de montagne sont peu mises en cause, aucun accident n'est dû à la neige ou au brouillard et seuls 2 sont liés au verglas
- ✓ Aucune zone d'accumulation n'est répertoriée, on compte tout de même 6 accidents dans la montée de l'Alpe et 9 sur la montée des 2 Alpes+cœur de station.
- ✓ Le croisement de Rochetaillée pourtant jugé dangereux ne compte aucun accident.

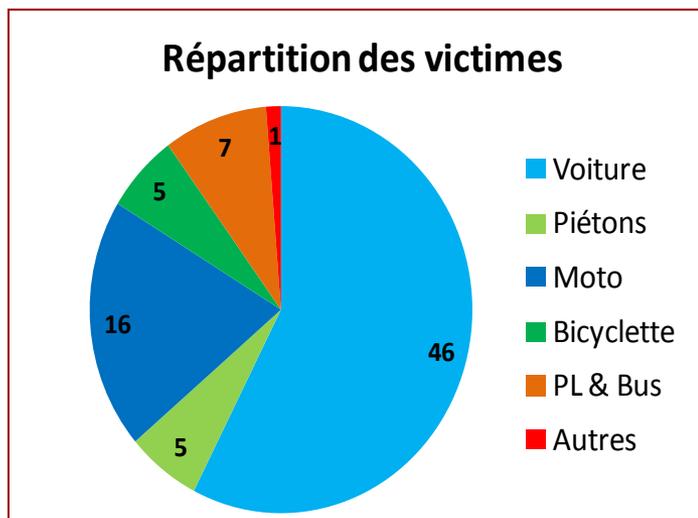
Localisation des accidents 2006-2010 (source : DDT, 2010)



Typologie des accidents

- ✓ 42 % des accidents impliquent des véhicules légers, 18 % impliquent des motos
- ✓ 46 victimes soit 58 % sont des automobilistes. Les motards représentent également une large part des victimes : 16 soit 20 %.
- ✓ 4 % des victimes en voiture sont tués contre 12 % des motards et 40 % pour les piétons et cycles, les accidents sont plus graves pour les modes doux.
- ✓ Les poids lourds et bus impliquent 7 victimes

Impliqués	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	TOTAL
Voiture	2	20	24	46
Piétons	2	3	0	5
Cyclo	0	0	0	0
Moto	2	13	1	16
Bicyclette	2	3	0	5
PL & Bus	2	5	0	7
Autres	0	1	0	1
TOTAL	10	45	25	80





L'offre de stationnement

Enquête sur l'offre de stationnement

Le comptage de l'offre de stationnement a été réalisé les 1 et 2 février 2012 sur les stations de :

- Auris
- L'Alpe d'Huez
- centre de Bourg d'Oisans
- Huez Village
- Les 2 Alpes
- Mont de Lans Village
- Oz en Oisans
- Venosc (départ cabine)
- Vaujany
- Villard Reculas

✓ Ces comptages, complétés pour les secteurs où il était délicat d'observer finement l'offre (présence de neige) par des analyses des photos aériennes, nous ont permis de déterminer l'offre de stationnement public disponible sur l'ensemble des stations de l'Oisans.

✓ La majeure partie des chiffres présentés restent néanmoins des estimations, en effet, la neige ne permet pas de voir le marquage au sol et les photographies aériennes ont été réalisées peut-être antérieurement à la réalisation de nouveaux marquages de stationnement.

Une offre de stationnement publique de plus de 9 000 places

Station	Gratuites et libres de temps	Payantes	Zone bleue ou durée limitée	GIG-GIC	Réservées Bus	Autres	TOTAL
<i>Auris</i>	781		1				782 soit 8,6 %
<i>Alpe d'Huez et Huez</i>	2 024	1 253	337	20	14	1	3 659 soit 40 %
<i>Bourg d'Oisans</i>	397		111	7		2	517 soit 5,7 %
<i>Deux Alpes et Venosc</i>	1 833	350	24	9	58	7	2 281 soit 25 %
<i>Oz en Oisans et l'Enversin</i>	473	300	212	7	16		1 008 soit 11 %
<i>Vaujany</i>	593			21			614 soit 6,7 %
<i>Villard Reculas</i>	178		19				197 soit 2,1 %
TOTAL	6 289	1 903	704	64	88	10	9 058

Près de 800 places à Auris

- ✓ L'ensemble du stationnement est gratuit
- ✓ Les places n'étant pas marquées, ces chiffres restent des estimations (aucun marquage visible et pas de photo aérienne).
- ✓ 1 place est réservée à du stationnement minute, aucun autre emplacement n'est réservé

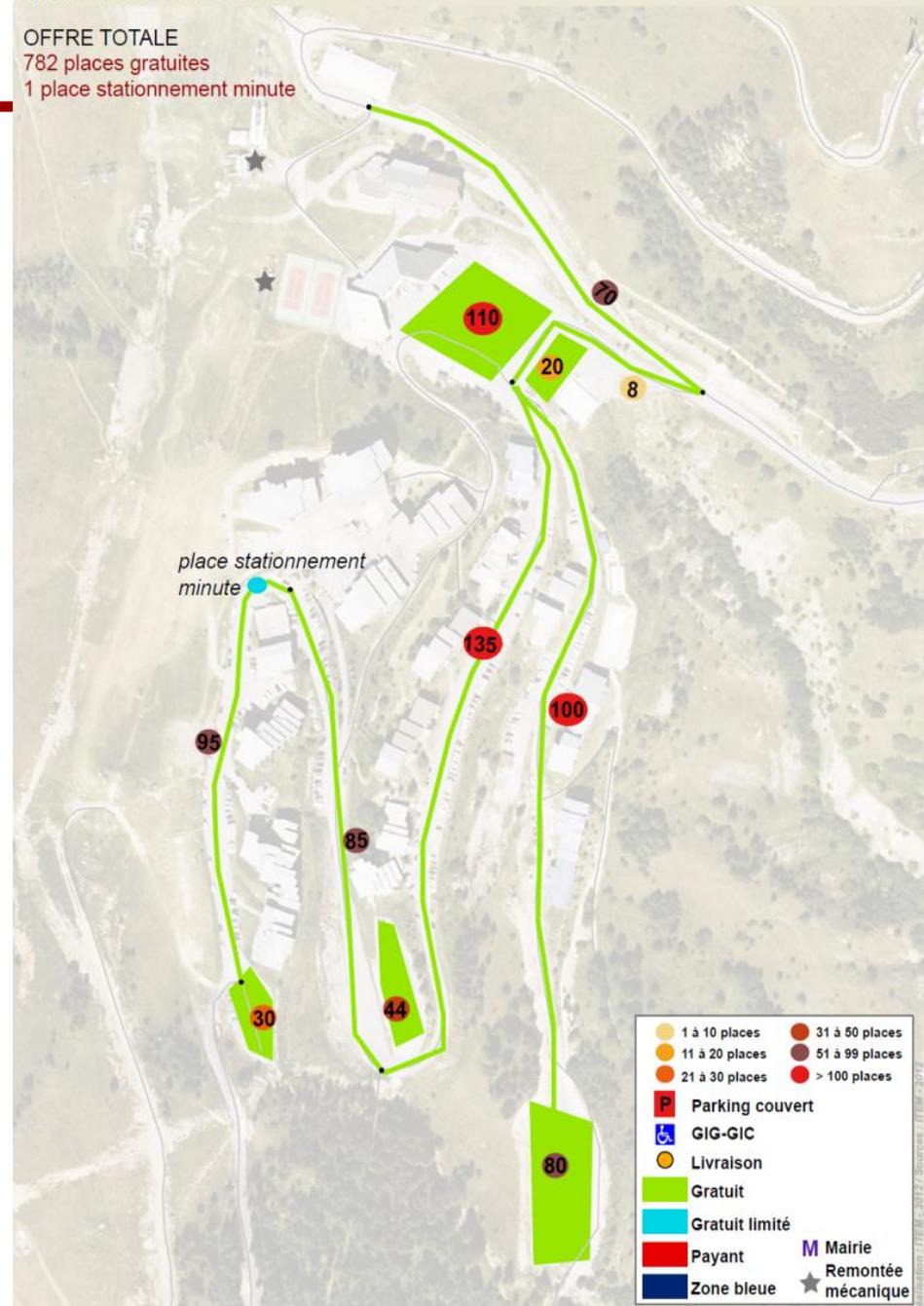


La place de stationnement minute

L'offre de stationnement dans la station d'Auris en Oisans

Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE
782 places gratuites
1 place stationnement minute



Plus de 3 600 places sur l'ensemble de l'Alpe d'Huez (1/2)

L'offre de stationnement sur l'Alpe d'Huez

Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE

- 1 282 places gratuites
- 707 places payantes
- 121 places autorisées de 9h à 24h
- 147 places en zone bleue
- 25 places limitée à 10 minutes
- 16 places GIG-GIC
- 2 places réservées aux bus
- 1 aire de livraison

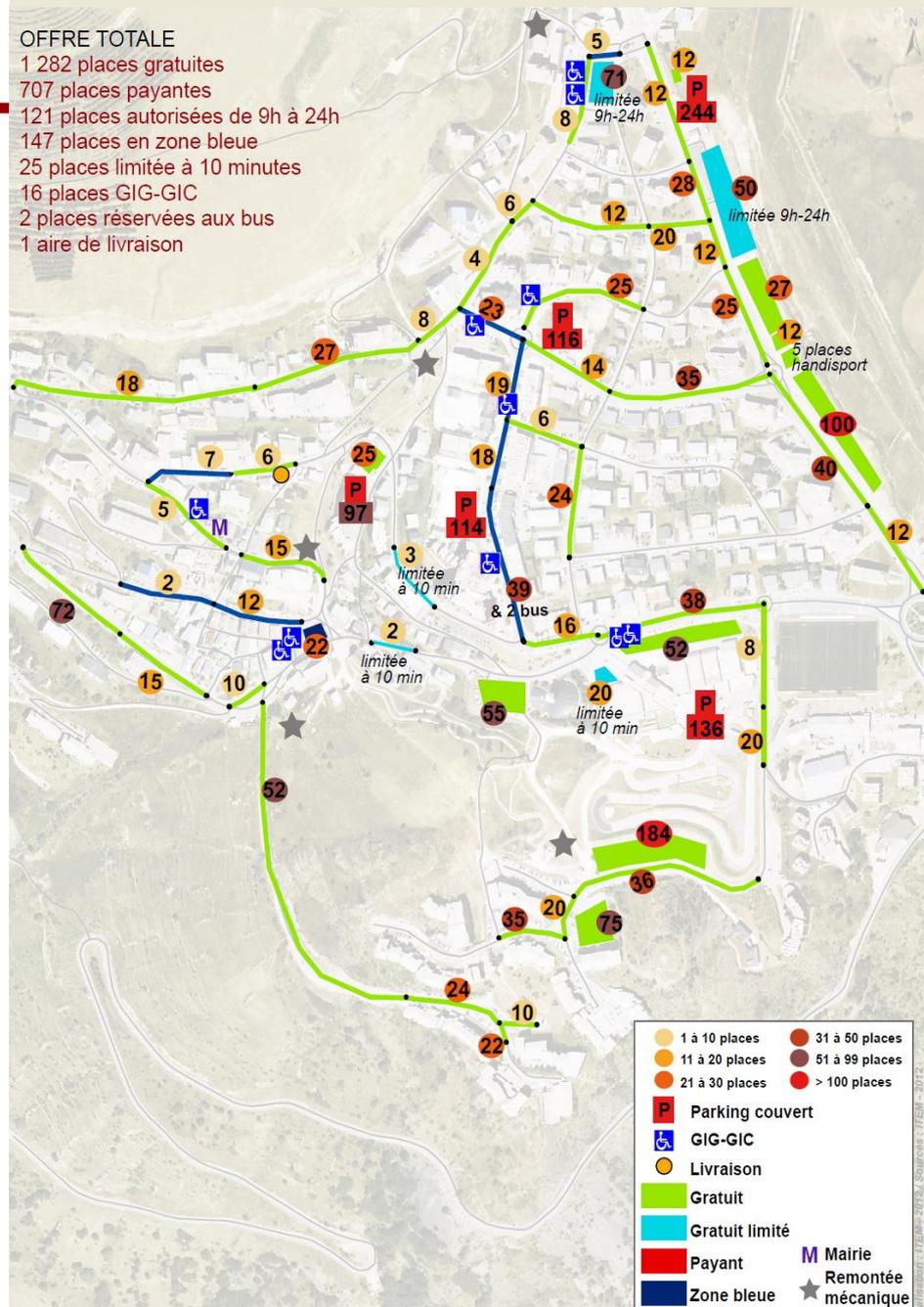
✓ Un peu plus de 2 000 places sont gratuites soit 55 % de l'offre avec de vastes parkings en nappe

✓ La station compte 7 parkings couverts payant et 1 parking en nappe payant qui représentent environ 1 250 places (1/3 de l'offre)

✓ Plus de 300 places sont à durée limitée dont la majorité en zone bleue, à proximité des commerces

✓ Deux parkings sont fermés la nuit, Place Cognet et un parking de Rif Nel et ainsi réservés aux visiteurs et clients des commerces

✓ Dans certains secteurs de la station (autour de la Place Cognet et de l'avenue des Jeux), il est difficile de distinguer le stationnement public du stationnement privé



Plus de 3 600 places sur l'ensemble de l'Alpe d'Huez (2/2)

✓ La partie Est de la station possède de grandes nappes de stationnement gratuite à proximité des remontées mécaniques et de l'altiport

✓ Le Village d'Huez dispose d'1 parking payant couvert à proximité de la remontée mécanique mais il est réservé aux résidents, l'offre de stationnement sur voirie est faible du fait de la configuration étroite des voies.



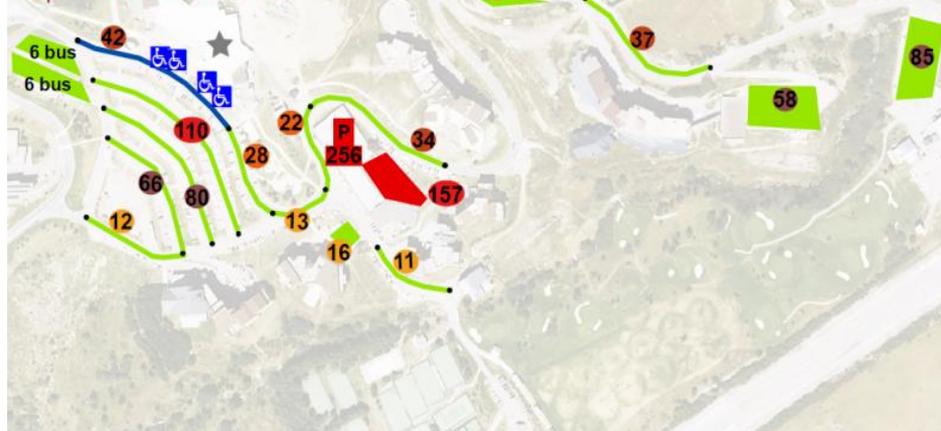
Nappes de stationnement de la Route de l'Altiport

L'offre de stationnement sur Huez Village et Alpe d'Huez-Altport

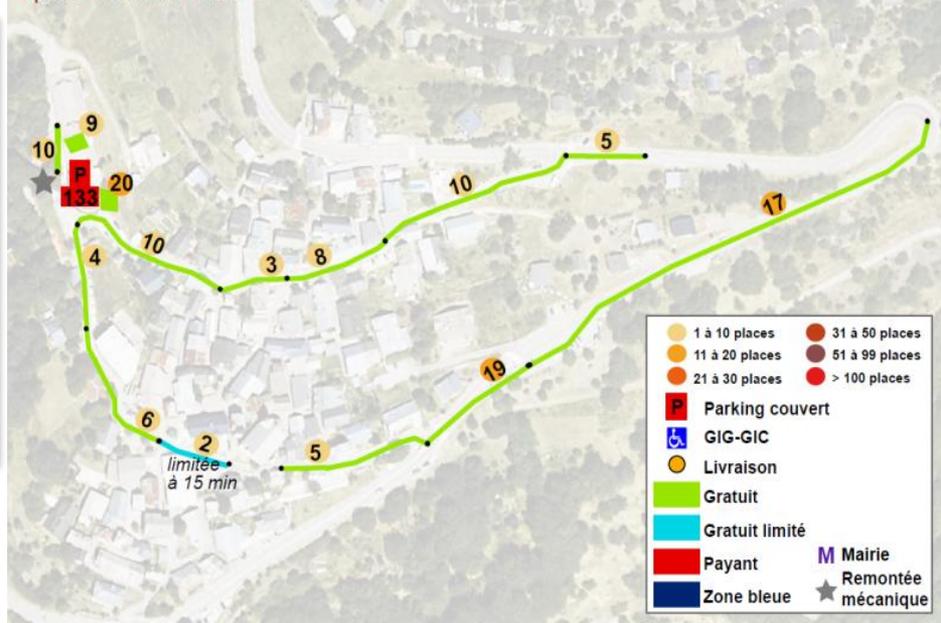


Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE
616 places gratuites
413 places payantes
42 places en zone bleue
4 places GIG-GIC
12 places réservées aux bus



OFFRE TOTALE
126 places gratuites
133 places payantes
2 places à durée limitée



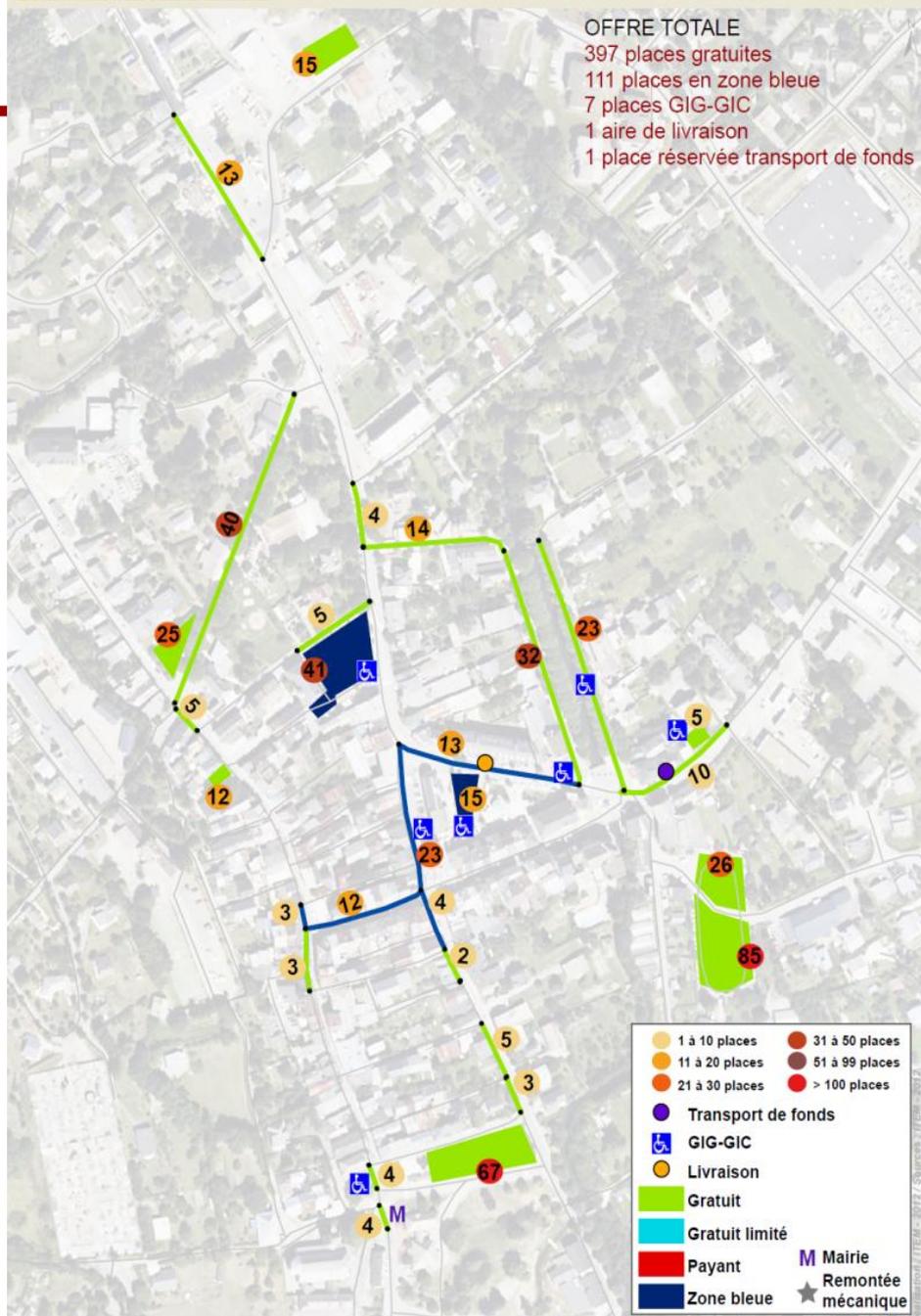
Plus de 500 places dans le centre de Bourg d'Oisans

- ✓ 400 places de stationnement sont non réglementées
- ✓ Une centaine de places sont en zone bleue, sur la partie commerçante
- ✓ Bourg d'Oisans dispose d'une grande réserve de stationnement avec 2 vastes parkings gratuits (178 places)
- ✓ 7 places sont réservées GIG-GIC ce qui est inférieur aux nombres exigés.

L'offre de stationnement dans le centre de Bourg d'Oisans

Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE
397 places gratuites
111 places en zone bleue
7 places GIG-GIC
1 aire de livraison
1 place réservée transport de fonds



Environ 2 300 places aux 2 Alpes + cabine de Venosc (1/2)

Stationnement des stations de l'Oisans

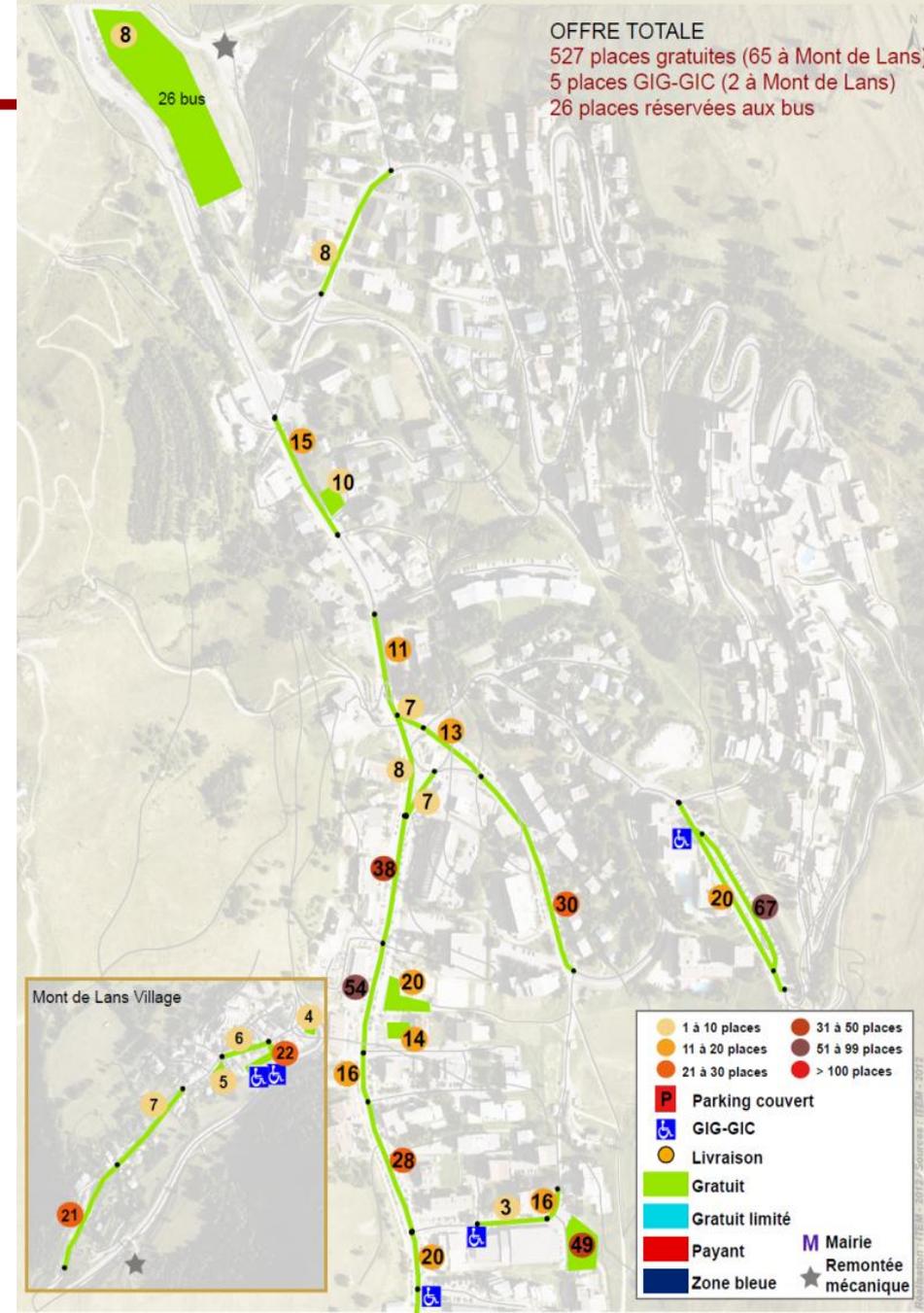
OFFRE TOTALE

527 places gratuites (65 à Mont de Lans)

5 places GIG-GIC (2 à Mont de Lans)

26 places réservées aux bus

- ✓ Près de 80 % du stationnement des 2 Alpes est gratuit et libre de temps
- ✓ Le stationnement est plutôt présent en voirie, peu de parking sont à disposition
- ✓ La station dispose de 6 places réservées GIG-GIC, d'une à la cabine de Venosc et 2 à Mont de Lans
- ✓ 2 parkings sont réservés aux bus : le parking de la Muzelle avec 26 places et un parking au Sud de Venosc avec 32 places
- ✓ Le village de Mont de Lans dispose de 65 places de stationnement dont 21 à proximité de la remontée mécanique



Environ 2 300 places aux 2 Alpes + cabine de Venosc (2/2)

✓ Le parking couvert de l'Alpe de Venosc est le seul stationnement payant

✓ 24 places sont en zone bleue à proximité de la place des 2 Alpes



Zone bleue de la place des 2 Alpes

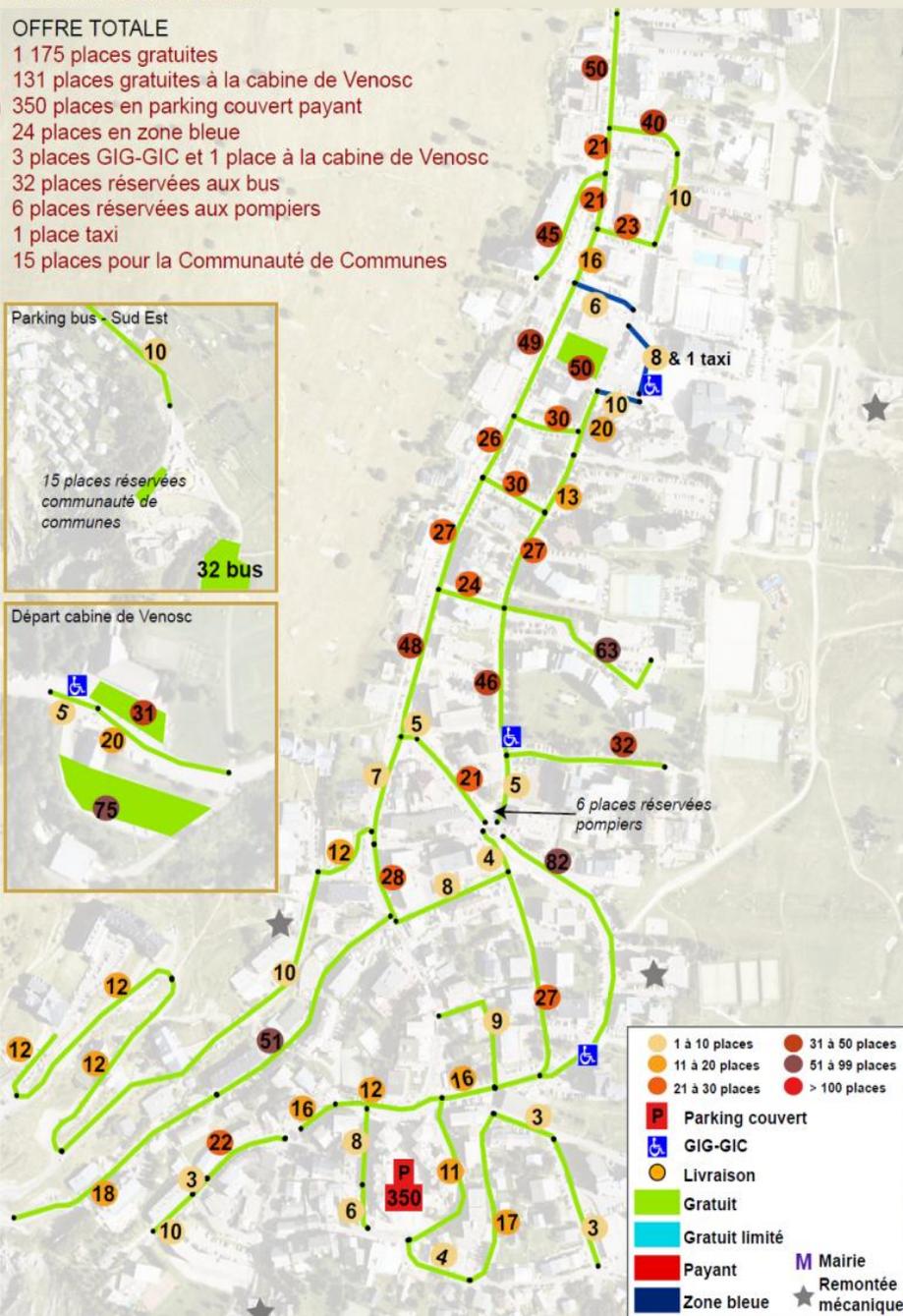
L'offre de stationnement sur le Sud des 2 Alpes et Venosc



Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE

- 1 175 places gratuites
- 131 places gratuites à la cabine de Venosc
- 350 places en parking couvert payant
- 24 places en zone bleue
- 3 places GIG-GIC et 1 place à la cabine de Venosc
- 32 places réservées aux bus
- 6 places réservées aux pompiers
- 1 place taxi
- 15 places pour la Communauté de Communes



Plus de 600 places de stationnement à Vaujany

- ✓ La totalité des places sont gratuites
- ✓ Des parkings couverts ont été construits récemment et représentent plus de la moitié de l'offre
- ✓ La construction de la patinoire supprime un vaste parking en nappe mais la station prévoit 120 nouvelles places de stationnement

L'offre de stationnementsur la station de Vaujany

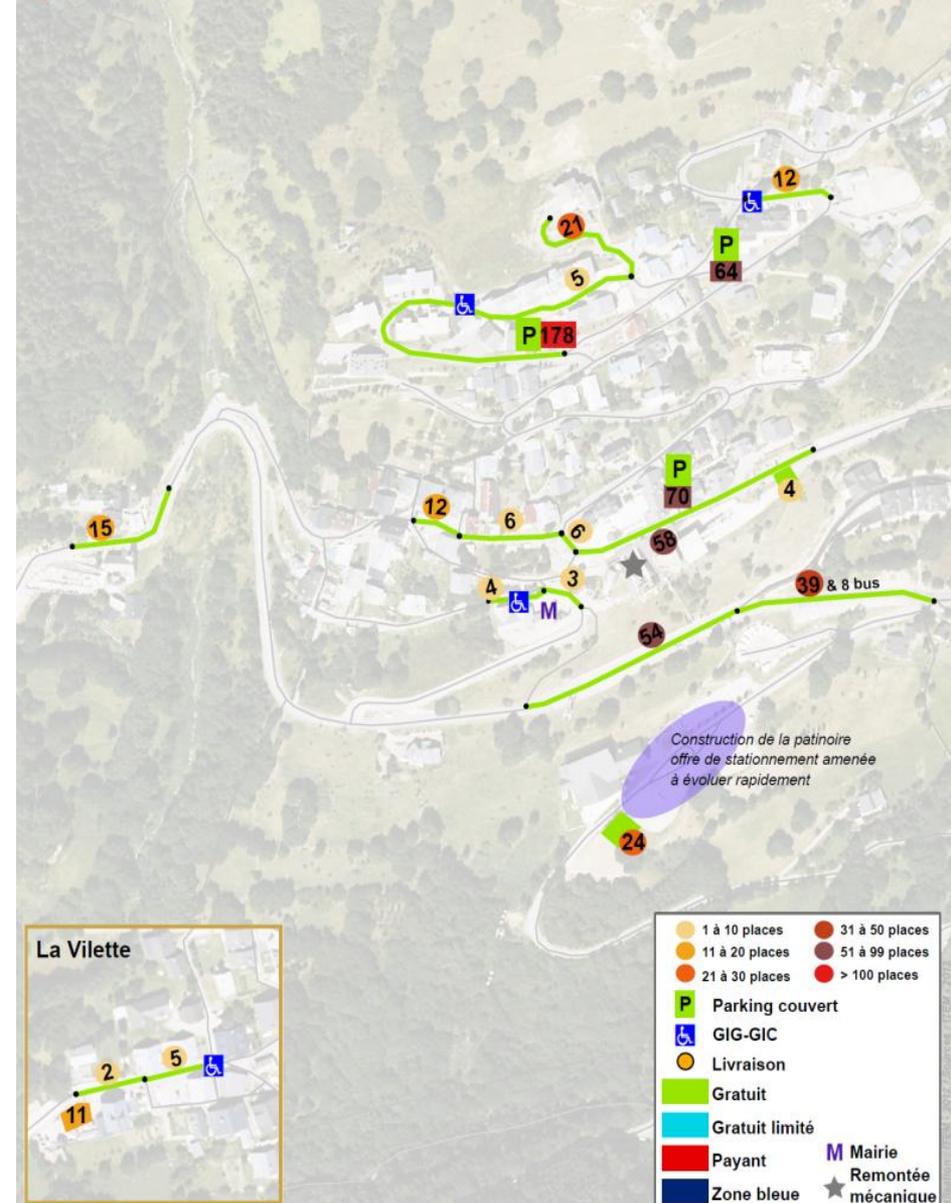
Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE

593 places gratuites

21 places GIG-GIC (dont 17 en parkings souterrains)

8 places réservées aux bus



Moins de 200 places de stationnement à proximité des remontées

- ✓ La majorité des places se situe à proximité de la remontée du Villarais
- ✓ L'ensemble de l'offre est gratuite, toutefois 19 places sont limitées à 20 minutes à proximité des commerces

L'offre de stationnement sur la station de Villard Reculas

Stationnement des stations de l'Oisans

OFFRE TOTALE
178 places gratuites
19 places limitées à 20 minutes
1 place GIG-GIC





*L'occupation sur les
stations d'Auris, l'Alpe
d'Huez et des 2 Alpes*

Enquête d'occupation du stationnement

Une enquête d'occupation a été réalisée le 19 février sur les stations de :

- Auris
- Les 2 Alpes
- L'Alpe d'Huez

2 comptages ont eu lieu entre 00h et 04h et entre 11h et 15h.

Pour l'ensemble des stations, nous distinguons trois types de stationnement :

- Licite : voiture correctement stationnée et correspondant aux relevés de l'offre effectués
- Surplus non gênant : voiture ne gênant pas la circulation mais qui est en surplus par rapport à l'offre relevée. L'absence de marquage au sol ou la présence de neige ne permet pas à l'automobiliste de savoir s'il est correctement stationné.
- Illicite : sur des places clairement identifiées comme interdite, en double file, sur les passages piétons, gênant la circulation des autres véhicules,...

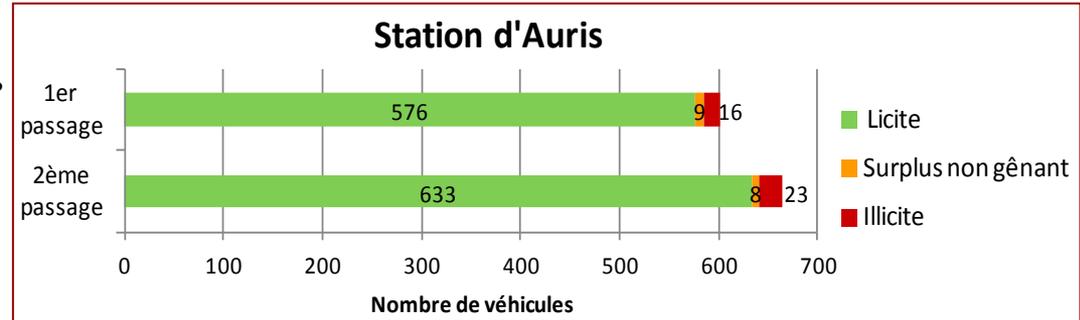
Ces comptages nous permettent d'évaluer :

- Le taux de congestion = $\text{nb véhicules stationnés (licite+surplus+illicite)} / \text{nb places autorisées}$
- Le taux d'occupation = $\text{nb véhicules stationnés licites} / \text{nb places autorisées}$

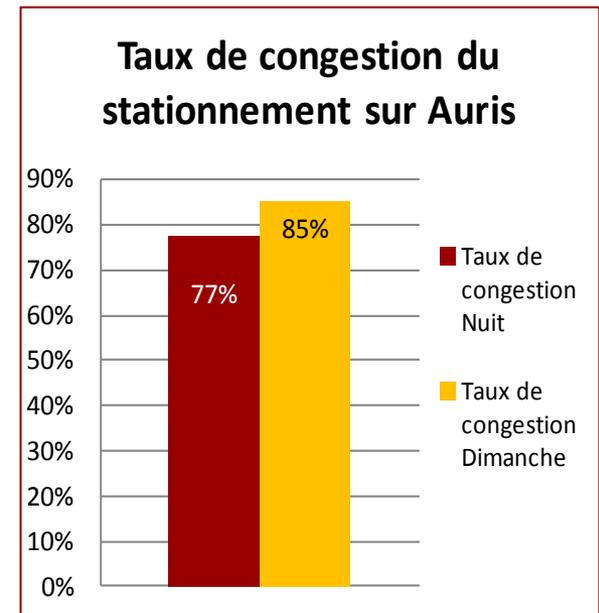
AURIS

1. Entre 600 et 660 véhicules pour une capacité de 780 places

✓ Seuls 4 % des véhicules sont hors stationnement licite. L'illicite se concentre sur 1 secteur (cf photo ci-contre)



✓ Même le dimanche, 15 % de l'espace de stationnement est encore disponible. Il n'y a pas de réels problèmes de stationnement



Une forte saturation sur certaines rues de la station

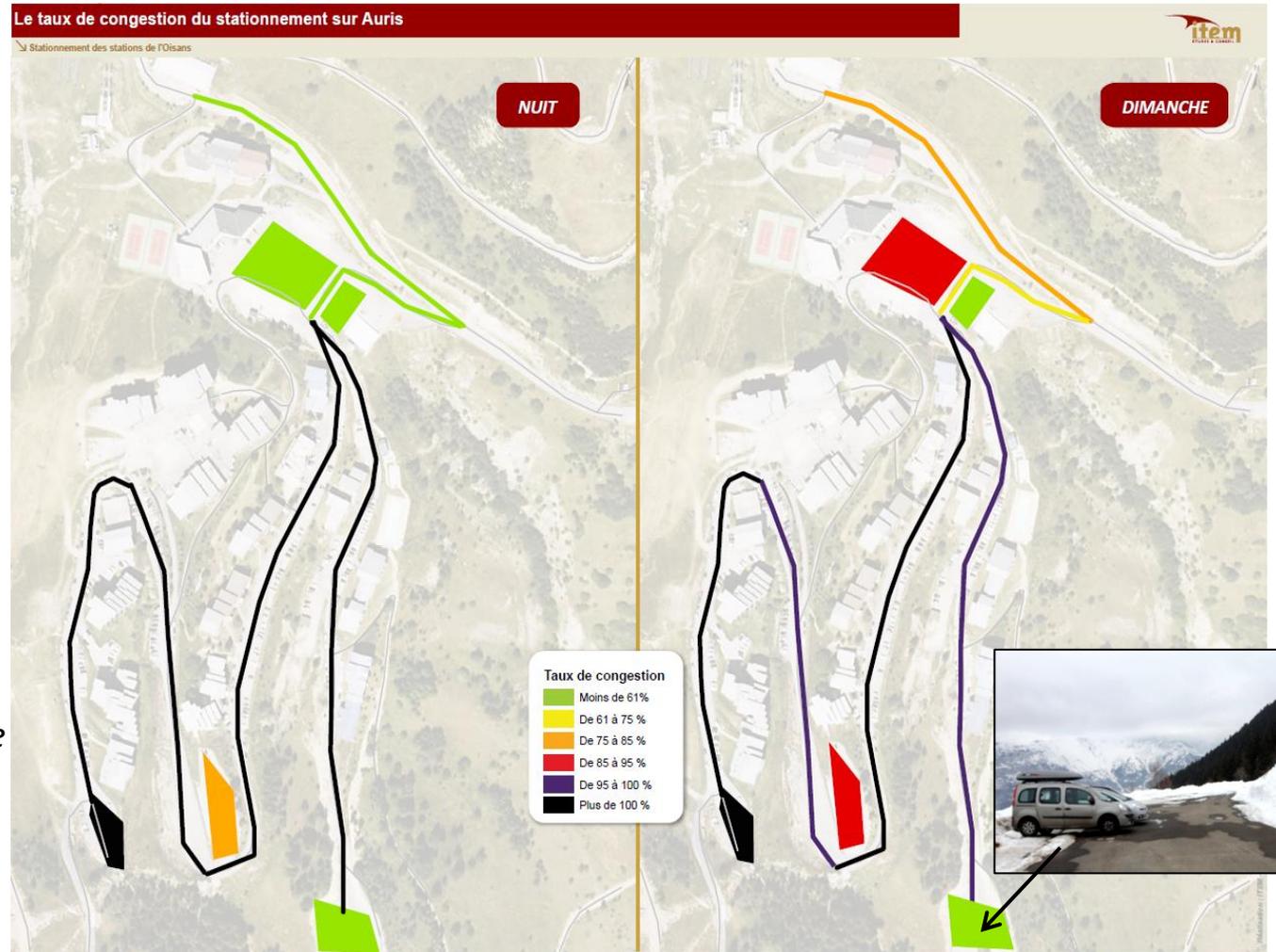
AURIS

2. Une congestion essentiellement sur la voirie

✓ Une analyse plus fine nous montre tout de même des problèmes de congestion sur la voirie tandis que les parkings ne sont pas saturés dans l'ensemble

✓ Ceci peut s'expliquer par la volonté de se garer au plus près des entrées des résidences alors que la voiture est peu/pas utilisée la semaine

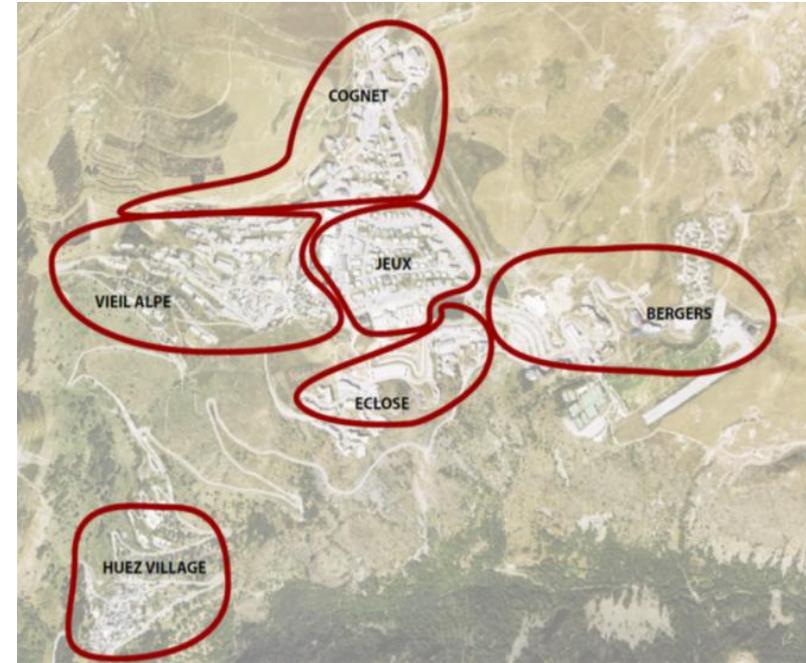
✓ Les parkings de l'entrée de la station se remplissent le dimanche, ce qui correspond à leur vocation d'utilisation par les visiteurs journée



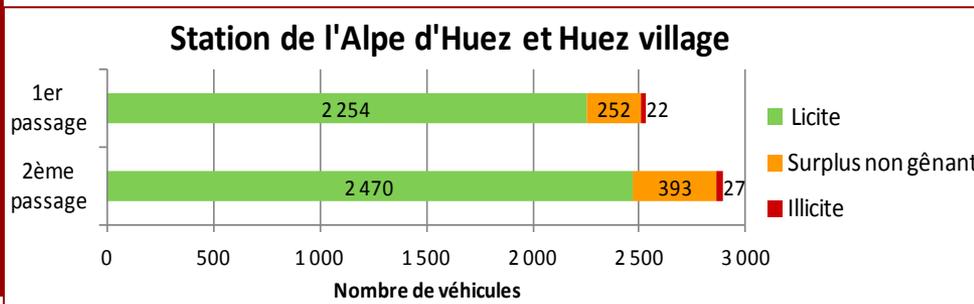
ALPE D'HUEZ

1. Entre 2 500 et 2 900 véhicules pour 3 600 places offertes

- ✓ De nombreuses places restent disponibles étant donné l'importance de l'offre
- ✓ Entre 89 % (la nuit) et 86 % (le dimanche) des véhicules sont en stationnement licite
- ✓ 10 à 14 % des véhicules sont en surplus non gênant, surtout lié à la présence de neige qui gêne la lecture du marquage
- ✓ Le stationnement illicite concerne seulement 1 % des véhicules stationnés



Les quartiers de l'Alpe d'Huez



ALPE D'HUEZ

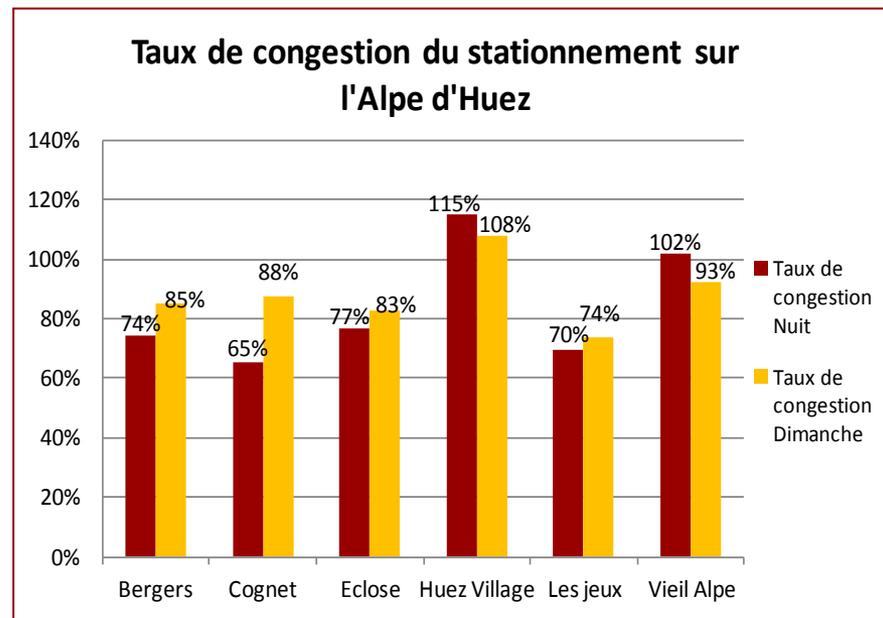
2. Une utilisation du stationnement différente selon les quartiers

✓ Deux quartiers sont fortement saturés : Huez Village et le Vieil Alpe. Ils correspondent à un bâti dense de vieilles maisons, le stationnement résidentiel y est donc quasiment inexistant. Le visiteur à la semaine se voit forcé de stationner sur la voirie

✓ Bergers et Cognet qui semblent avoir une réserve de places ont un taux de congestion supérieur à 100 % le dimanche sur la voirie

✓ Le quartier des Jeux est le moins congestionné ce qui peut s'expliquer par les nombreuses places à durée limitée

✓ Le taux de congestion des parkings (gratuit ou payant) ne dépasse jamais 100 %

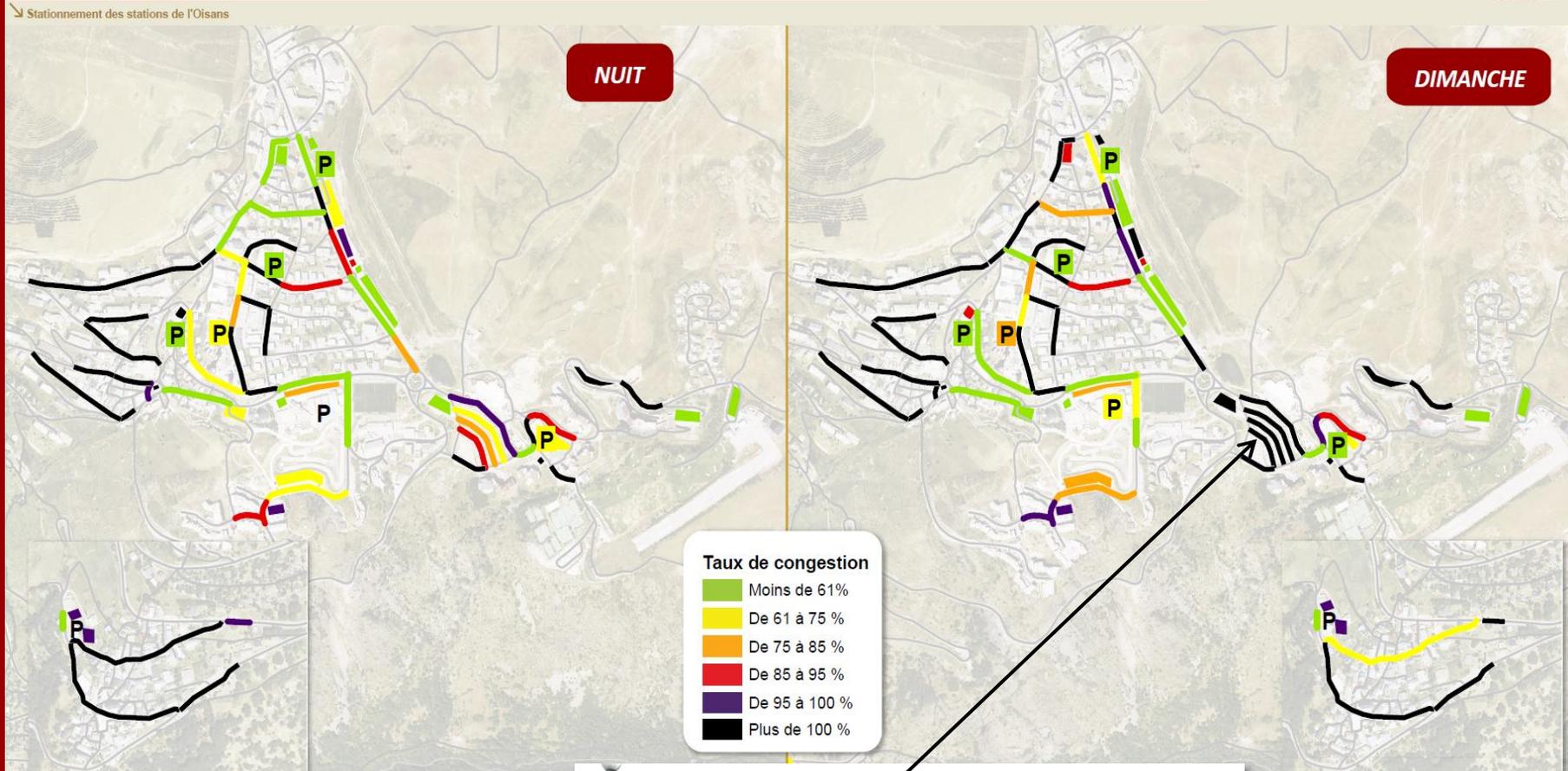


Quartiers	Offre	Nb véhicules passage1	Nb véhicules passage2
Bergers	1 109	826	943 +
Cognet	562	368	492 +
Eclose	425	326	352 +
Huez Village	111	128	120 -
Les jeux	906	529	667 +
Vieil Alpe	353	361	327 -
ALPE D'HUEZ	3 466	2 538	2 901 +

ALPE D'HUEZ

3. Une congestion sur certains secteurs

Le taux de congestion sur l'Alpe d'Huez



Etude sur les déplacements et préconisations d'actions sur le développement de la mobilité dans l'Oisans

4. Une sous-utilisation des parkings couverts payants

✓ La réserve de capacité de la station se situe surtout dans les parkings couverts payants (48 et 55% d'occupation) (le parking d'huez n'a pas été enquêté).

Le dimanche, il reste 535 places libres dans les parkings couverts payants.

✓ Cette sous utilisation s'explique par la présence de vastes nappes de stationnement gratuit qui disposent encore de réserve de places.



Entrée du parking des Bergers

Parkings couverts	Capacité	Taux d'occupation passage 1	Taux d'occupation passage 2
Bergers	264	71%	52%
Coulet	99	56%	48%
Etendard	116	19%	21%
Palais des sports	136	fermé	70%
Patinoire	114	70%	80%
Rif Nel	244	51%	57%
TOTAL	973	48%	55%

DEUX ALPES

1. Entre 2 180 et 2 400 véhicules pour une capacité de 2 200 places

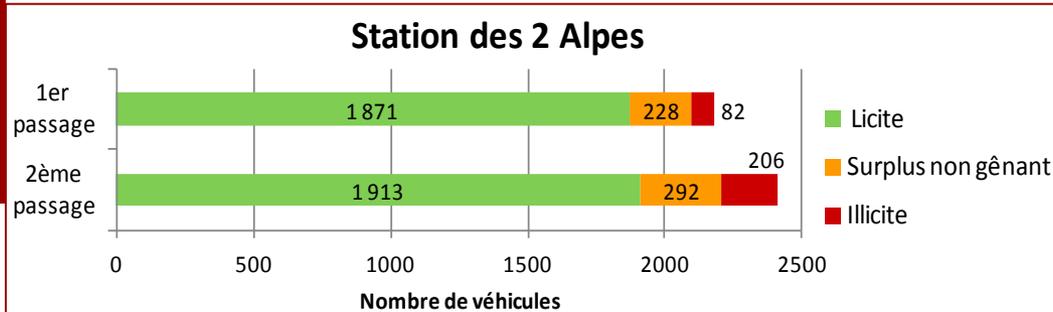
- ✓ Un problème de capacité le dimanche
- ✓ Entre 86 % (la nuit) et 79 % (le dimanche) des véhicules sont en stationnement licite
- ✓ 11 à 12 % des véhicules sont en surplus non gênant, surtout lié à la présence de neige qui gêne la lecture du marquage
- ✓ Le stationnement illicite concerne 4 % des véhicules la nuit et près de 9% le dimanche (double file et stationnement interdit)
- ✓ Les véhicules supplémentaires du dimanche sont pour la plupart en stationnement illicite



Stationnement sur un emplacement réservé au



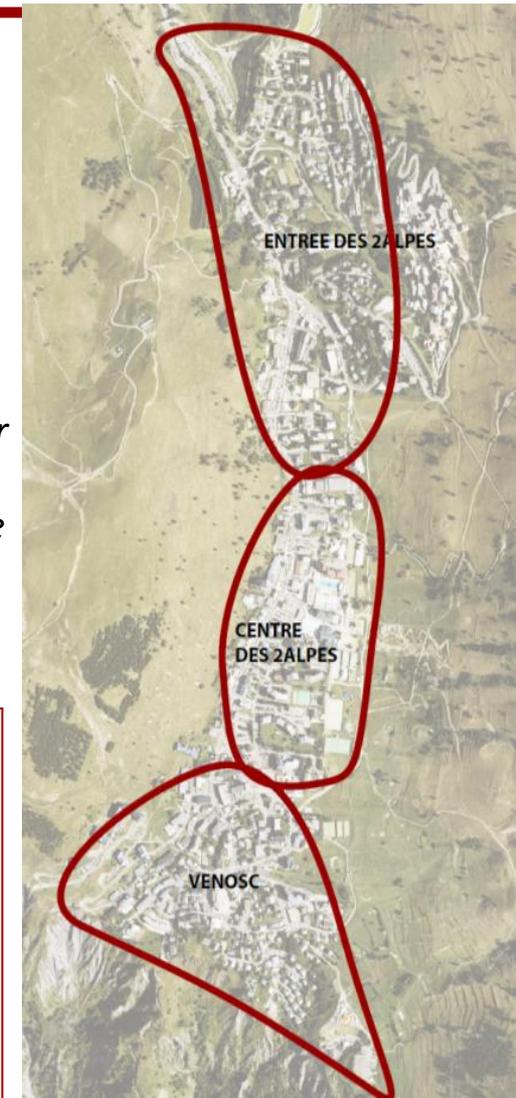
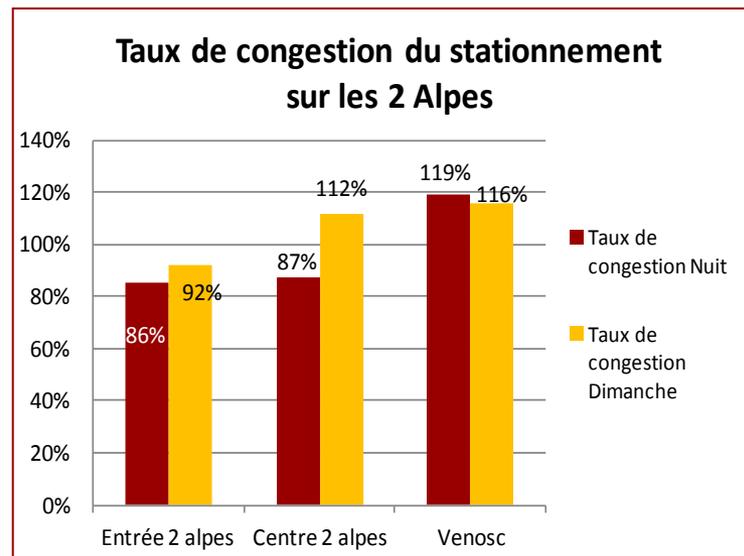
Stationnement sur voirie saturé



DEUX ALPES

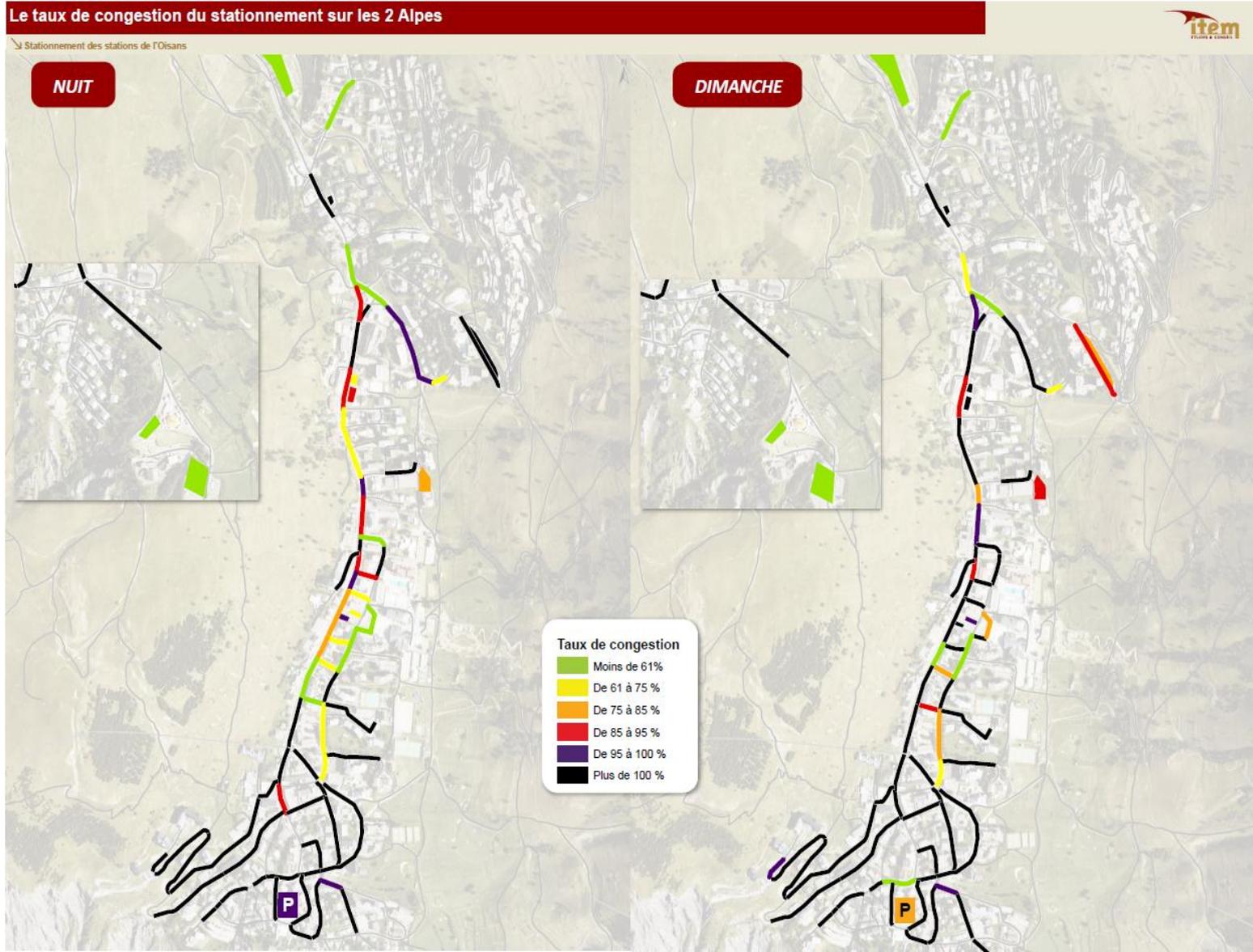
2. Des évolutions différentes selon les secteurs

- ✓ *L'entrée des 2 Alpes n'a pas de réel problème de stationnement*
- ✓ *Le centre des 2 Alpes a une réserve de capacité la nuit mais la journée du dimanche amène un nombre important de visiteurs qui se stationnent au plus près des remontées. Cela entraîne une saturation.*
- ✓ *La partie Venosc, composée du vieux village a une voirie relativement étroite et peu de parkings résidentiels ce qui entraîne un stationnement sur voirie pour les résidents à la semaine. Ce secteur est saturé en permanence. La diminution de sa congestion le dimanche est essentiellement liée au fait que le parking payant de l'Alpe, complet la nuit ne l'était pas le dimanche*



DEUX ALPES

3. Un centre des 2 Alpes qui évolue fortement entre nuit et dimanche



Le contrôle du stationnement

AURIS

✓ Un stationnement illicite qui ne semble pas verbalisé



✓ Sur les 3 stations, des véhicules couverts de neige semblent ne pas avoir bougé depuis plusieurs semaines, problème de la rotation des véhicules

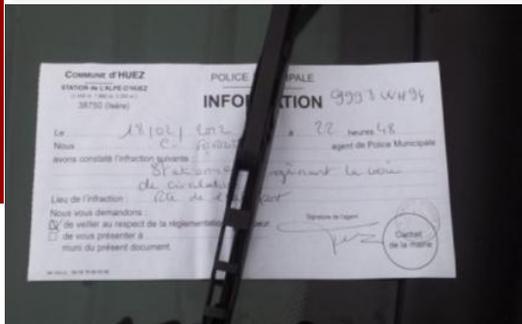
ALPE D'HUEZ

✓ Une verbalisation sur les zones bleues, de la prévention sur le stationnement gênant



2 ALPES

✓ Des zones bleues qui ne sont pas respectées, de la prévention pour le stationnement gênant et des demandes mise en fourrière pour les véhicules stationnés trop longtemps



Véhicule verbalisé – zone bleue avenue des Jeux et prévention pour un



Prévention avec demande de déplacement du véhicules et demande de mise en fourrière

SYNTHESE

AURIS

✓ Il n'y a pas de problème de capacité mais un problème de gestion de l'offre

=> Piste : mieux orienter le visiteur dans son stationnement (signalétique), mettre en place un marquage au sol...

ALPE D'HUEZ

✓ Pas de problème de capacité de l'offre mais une sous-utilisation des parkings qui contraste avec une voirie parfois saturée

=> Piste : régler le stationnement sur Huez et le Vieil Alpe (zone bleue), faciliter la compréhension du stationnement (marquage de places), envisager une diminution de l'offre de surface pour favoriser l'utilisation des parkings couverts...

2 ALPES

✓ De réels problèmes de stationnement avec une saturation sur le centre le dimanche et la partie Venosc de jour comme de nuit

=> Piste : favoriser l'arrivée en TC ou via la cabine de Venosc, offrir de nouveaux parkings, veiller au respect des zones bleues, orienter les visiteurs à la semaine vers des zones non saturées,...



Tableaux détaillés Voirie et Parkings

Voirie (1/3)

				OFFRE						PASSAGE 1				PASSAGE 2			
ID	COMMUNE	Secteur /quartier	RUE	Places	Places GIG	Aire Livraison	Réservé Autre	STATUT	Précision	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion
0	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Avenue de la Muzelle	15	0	0	0	Gratuit		15	4	1	133%	15	2	2	127%
1	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Avenue de la Muzelle	11	0	0	0	Gratuit		5	0	0	45%	7	0	1	73%
2	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Place de Mont de Lans	7	0	0	0	Gratuit		0	0	0	0%	0	0	0	0%
3	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Place de Mont de Lans	13	0	0	0	Gratuit		5	0	0	38%	5	0	1	46%
4	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Place de Mont de Lans	7	0	0	0	Gratuit		7	1	0	114%	7	1	0	114%
5	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Place de Mont de Lans	8	0	0	0	Gratuit		7	0	0	88%	7	0	1	100%
6	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Avenue de la Muzelle	38	0	0	0	Gratuit		38	0	2	105%	38	7	4	129%
7	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Avenue de la Muzelle	54	0	0	0	Gratuit		46	0	1	87%	47	0	1	89%
8	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	20	1	0	0	Gratuit		20	0	0	95%	16	0	0	76%
9	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	50	0	0	0	Gratuit		47	0	0	94%	48	0	2	100%
10	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	21	0	0	0	Gratuit		21	3	0	114%	21	5	1	129%
11	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des Sagnes	40	0	0	0	Gratuit		20	0	0	50%	39	0	2	103%
12	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des Sagnes	10	0	0	0	Gratuit		10	21	1	320%	10	26	7	430%
13	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue de vallée Blanche	23	0	0	0	Gratuit		19	0	1	87%	21	0	6	117%
14	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	21	0	0	0	Gratuit		19	0	0	90%	15	0	4	90%
15	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue Desterres de Venosc	45	0	0	0	Gratuit		45	0	4	109%	45	1	2	107%
16	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	16	0	0	0	Gratuit		16	0	0	100%	16	1	2	119%
17	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes		6	0	0	0	Zone bleue		4	0	0	67%	5	0	2	117%
18	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	49	0	0	0	Gratuit		39	0	0	80%	49	4	6	120%
19	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des blachons	30	0	0	0	Gratuit		19	0	0	63%	30	1	2	110%
20	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Place des 2 Alpes	10	0	0	0	Zone bleue		6	0	0	60%	9	0	3	120%
21	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Place des 2 Alpes	8	1	0	1	Zone bleue	1 place taxi	5	0	0	50%	7	0	1	80%
22	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	rue des colporteurs	30	0	0	0	Gratuit		20	0	0	67%	20	0	5	83%
23	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	26	0	0	0	Gratuit		19	0	1	77%	15	0	0	58%
24	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	terres de Venosc	24	0	0	0	Gratuit		10	0	0	42%	15	0	7	92%
25	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	27	0	0	0	Gratuit		15	0	1	59%	27	24	6	211%
26	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des Sagnes	27	0	0	0	Gratuit		27	5	0	119%	27	13	5	167%
27	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Avenue de la Muzelle	48	0	0	0	Gratuit		48	15	0	131%	48	11	2	127%
28	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des Sagnes	46	0	0	0	Gratuit		31	0	0	67%	36	0	1	80%
29	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue de tête Moute	32	0	0	0	Gratuit		32	2	0	106%	32	18	0	156%
30	Mont-de-Lans	Venosc	Avenue de la Muzelle	7	0	0	0	Gratuit		7	3	1	157%	7	4	8	271%
31	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Route du petit Plan	8	0	0	0	Gratuit		3	0	0	38%	2	0	0	25%
32	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Route de champagne	67	0	0	0	Gratuit		67	8	0	112%	56	0	0	84%
33	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Route de champagne	20	0	0	0	Gratuit		20	4	0	120%	16	0	2	90%
34	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des côtes Brunas	63	0	0	0	Gratuit		63	13	0	121%	63	13	2	124%
35	Auris	Auris	Les carlines	85	0	0	0	Gratuit		85	6	1	108%	79	0	2	95%
36	Auris	Auris	Résidence le Bois Gentil	135	0	0	0	Gratuit		134	0	2	101%	135	1	2	102%
37	Auris	Auris	Résidence les Iris	100	0	0	0	Gratuit		95	0	7	102%	94	0	0	94%
38	Auris	Auris	Résidence l'Etendard	70	0	0	0	Gratuit		36	0	1	53%	59	0	0	84%
39	Auris	Auris	Les orgières	8	0	0	0	Gratuit		0	0	0	0%	5	0	0	63%
40	Auris	Auris	Les carlines	95	0	0	0	Gratuit		95	2	5	107%	95	2	17	120%
41	Vénosc	Centre 2 alpes	Rue des Sagnes	5	0	0	6	Gratuit	6 places pompiers	5	0	2	64%	5	2	0	64%
42	Vénosc	Venosc	Rue des Vikings	21	0	0	0	Gratuit		21	25	3	233%	21	18	3	200%
43	Vénosc	Venosc	Rue des soleils	12	0	0	0	Gratuit		12	1	2	125%	11	0	3	117%
44	Vénosc	Venosc	Rue des soleils	12	0	0	0	Gratuit		12	4	2	150%	12	4	3	158%
45	Vénosc	Venosc	Rue du Cairou	18	0	0	0	Gratuit		18	22	2	233%	18	8	6	178%

Voirie (2/3)

				OFFRE						PASSAGE 1				PASSAGE 2			
ID	COMMUNE	Secteur /quartier	RUE	Places	Places GIG	Aire Livraison	Réservé Autre	STATUT	Précision	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion
46	Vénosc	Venosc	Rue du Rochas	10	0	0	0	Gratuit		10	3	8	210%	10	2	8	200%
47	Vénosc	Venosc	Rue du Cairou	51	0	0	0	Gratuit		51	5	10	129%	51	10	12	143%
48	Vénosc	Venosc	Avenue de la Muzelle	28	0	0	0	Gratuit		25	0	0	89%	26	0	3	104%
49	Vénosc	Venosc	Rue de l'Oisans	4	0	0	0	Gratuit		4	6	0	250%	4	7	0	275%
50	Vénosc	Venosc	Rue de l'Irarde	8	0	0	0	Gratuit		8	4	0	150%	8	2	3	163%
51	Vénosc	Venosc	Rue de l'Oisans	27	0	0	0	Gratuit		27	6	2	130%	27	9	3	144%
52	Vénosc	Venosc	Rue des neiges	9	0	0	0	Gratuit		9	2	1	133%	9	2	4	167%
53	Vénosc	Venosc	Avenue de la Muzelle	0	0	0	0	Gratuit		0	0	1		0	0	5	
54	Vénosc	Venosc	Rue des Vikings	16	0	0	0	Gratuit		16	1	0	106%	16	2	0	113%
55	Vénosc	Venosc	Place de l'Alpe de Venosc	12	0	0	0	Gratuit		11	0	2	108%	7	0	0	58%
56	Vénosc	Venosc	Rue des écoles	3	0	0	0	Gratuit		3	0	2	167%	3	0	2	167%
57	Vénosc	Venosc	Rue des écoles	22	0	0	0	Gratuit		22	3	2	123%	22	3	3	127%
58	Vénosc	Venosc	Place de l'Alpe de Venosc	11	0	0	0	Gratuit		10	0	3	118%	10	0	2	109%
59	Vénosc	Venosc	Place de l'Alpe de Venosc	4	0	0	0	Gratuit		4	6	1	275%	4	7	0	275%
60	Vénosc	Venosc	Rue saint Claude	17	0	0	0	Gratuit		17	3	2	129%	17	2	4	135%
61	Vénosc	Venosc	Rue du Ser Palor	3	0	0	0	Gratuit		3	0	0	100%	3	0	0	100%
62	Vénosc	Venosc	Rue du Ser Palor	3	0	0	0	Gratuit		3	10	2	500%	3	13	5	700%
63	Vénosc	Venosc	Rue des écoles	10	0	0	0	Gratuit		10	6	4	200%	10	5	4	190%
64	Vénosc	Venosc	Rue des Vikings	82	1	0	0	Gratuit		83	13	7	124%	83	13	21	141%
65	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue du Grand Plan	19	1	0	0	Gratuit		20	3	0	115%	20	10	0	150%
66	Vénosc	Venosc	Place de l'Alpe de Venosc	14	0	0	0	Gratuit		14	5	4	164%	14	3	3	143%
67	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue des Sagnes	63	0	0	0	Gratuit		24	0	0	38%	31	0	7	60%
68	Vénosc	Venosc	Rue de la Chapelle	0	0	0	0	Gratuit		0	5	0		0	5	0	
69	Vénosc	Venosc	Rue de la Chapelle	0	0	0	0	Gratuit		0	3	1		0	4	2	
70	Vénosc	Venosc	Rue des soleils	12	0	0	0	Gratuit		12	1	0	108%	12	0	0	100%
71	Vénosc	Venosc	Rue du Rouchas	12	0	0	0	Gratuit		12	3	1	133%	12	1	2	125%
72	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Avenue de la Muzelle	44	0	0	0	Gratuit		31	0	0	70%	44	2	0	105%
73	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Route de champagne	80	0	0	0	Gratuit		77	0	3	100%	80	4	3	109%
74	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Route de champagne	4	0	0	0	Gratuit		3	0	0	75%	3	0	0	75%
75	Vénosc	Venosc	Rue des Perrons	10	0	0	0	Gratuit		10	1	0	110%	10	1	0	110%
76	Vénosc	Venosc	Rue des écoles	16	0	0	0	Gratuit		16	6	2	150%	16	12	4	200%
77	Huez	Bergers	Route de l'Altiport	37	0	0	0	Gratuit		37	5	0	114%	37	5	0	114%
78	Huez	Bergers	Route de l'Altiport	34	0	0	0	Gratuit		30	0	0	88%	32	0	0	94%
79	Huez	Bergers	Route de l'Altiport	22	0	0	0	Gratuit		22	1	0	105%	22	0	0	100%
80	Huez	Bergers	Chemin de fontaine	11	0	0	0	Gratuit		11	12	0	209%	11	9	0	182%
81	Huez	Bergers	Avenue des marmottes	13	0	0	0	Gratuit		0	0	0	0%	1	0	0	8%
82	Huez	Bergers	Rue du Rif Briant	110	0	0	0	Gratuit		77	0	0	70%	110	31	0	128%
83	Huez	Bergers	P1	80	0	0	0	Gratuit		64	0	0	80%	80	17	0	121%
84	Huez	Bergers	P2	66	0	0	0	Gratuit		59	0	0	89%	66	10	0	115%
85	Huez	Bergers	P3	12	0	0	0	Gratuit		12	2	0	117%	12	2	0	117%
86	Huez	Les jeux	Rue du 93ème R.A de montagne	8	0	0	0	Gratuit		2	0	0	25%	5	0	0	63%
87	Huez	Eclose	Rue du 93ème R.A de montagne	20	0	0	0	Gratuit		0	0	0	0%	0	0	0	0%
88	Huez	Eclose	Rue du 93ème R.A de montagne	36	0	0	0	Gratuit		23	0	0	64%	30	0	0	83%
89	Huez	Les jeux	Avenue de Brandes	38	2	0	0	Gratuit		21	0	0	53%	20	0	0	50%
90	Huez	Vieil Alpe	Chemin de la Chapelle	2	0	0	0	Limitée	Dépose max 10 minutes	0	0	0	0%	0	0	0	0%

Voirie (3/3)

				OFFRE						PASSAGE 1				PASSAGE 2			
ID	COMMUNE	Secteur /quartier	RUE	Places	Places GIG	Aire Livraison	Réservé Autre	STATUT	Précision	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion
91	Huez	Vieil Alpe	Place Joseph Paganon	0	2	0	0	Gratuit		2	0	0	100%	2	1	0	150%
92	Huez	Vieil Alpe	Avenue de l'Ecluse	10	0	0	0	Gratuit		10	8	0	180%	10	4	0	140%
93	Huez	Vieil Alpe	Route d'Huez	12	0	0	0	Zone bleue		12	2	0	117%	12	9	0	175%
94	Huez	Vieil Alpe	Route d'Huez	2	0	0	0	Zone bleue		2	26	0	1400%	2	23	0	1250%
95	Huez	Vieil Alpe	Rue du Coulet	12	0	1	0	Zone bleue/Gratuit	7 places zone bleue, 1 place 15 min	13	5	0	138%	13	3	0	123%
96	Huez	Vieil Alpe	Rue du Coulet	3	0	0	0	Limitée	Dépose max 10 minutes	2	0	0	67%	1	0	0	33%
97	Huez	Les jeux	Avenue de Brandes	16	0	0	0	Gratuit		16	9	0	156%	16	7	0	144%
98	Huez	Cognet	Route du Signal	8	0	0	0	Gratuit		8	1	0	113%	8	2	0	125%
99	Huez	Cognet	Place du Cognet	5	0	0	0	Zone bleue		0	0	0	0%	5	2	0	140%
100	Huez	Cognet	Avenue du Rif Nel	12	0	0	0	Gratuit		7	0	0	58%	8	0	0	67%
101	Huez	Cognet	Avenue du Rif Nel	28	0	0	0	Gratuit		28	3	0	111%	28	0	0	100%
102	Huez	Cognet	Avenue du Rif Nel	12	0	0	0	Gratuit		12	1	0	108%	12	2	0	117%
103	Huez	Les jeux	Avenue du Rif Nel	25	0	0	0	Gratuit		22	0	0	88%	24	0	0	96%
104	Huez	Cognet	Rue du Poutat	25	1	0	0	Gratuit		26	34	0	231%	26	38	0	246%
105	Huez	Les jeux	Avenue de l'Etendard	14	0	0	0	Gratuit		14	16	0	214%	14	16	0	214%
106	Huez	Les jeux	Avenue de l'Etendard	23	1	0	0	Zone bleue		18	0	0	75%	13	0	0	54%
107	Huez	Les jeux	Avenue des Jeux	19	1	0	0	Zone bleue		15	0	0	75%	16	0	0	80%
108	Huez	Les jeux	Rue de la Grenouillère	6	0	0	0	Gratuit		6	1	0	117%	6	1	0	117%
109	Huez	Les jeux	Avenue des Jeux	18	0	0	0	Zone bleue		14	0	0	78%	13	0	0	72%
110	Huez	Les jeux	Avenue des Jeux	39	1	0	2	Zone bleue	2 places bus	42	3	0	107%	42	11	0	126%
111	Huez	Les jeux	Promenade Clotaire Colomb	24	0	0	0	Gratuit		24	12	0	150%	24	10	0	142%
112	Huez	Les jeux	Rue du Maquis de l'Oisans	0	0	0	0	Gratuit		0	17	0		0	15	0	
113	Huez	Les jeux	Rue du Maquis de l'Oisans	0	0	0	0	Gratuit		0	0	0		0	0	0	
114	Huez	Les jeux	Avenue du Rif Nel	12	0	0	0	Gratuit		10	0	0	83%	12	7	0	158%
115	Huez	Les jeux	Avenue du Rif Nel	40	0	0	0	Gratuit		18	0	0	45%	17	0	0	43%
116	Huez	Huez Village	D211B	10	0	0	0	Gratuit		5	0	0	50%	4	0	0	40%
117	Huez	Vieil Alpe	Route de la poste	20	1	0	0	Gratuit		21	11	0	152%	21	3	0	114%
118	Huez	Vieil Alpe	Avenue de l'Ecluse	87	0	0	0	Gratuit		87	13	0	115%	87	11	0	113%
119	Huez	Cognet	Place du Cognet	8	2	0	0	Gratuit		4	0	0	40%	10	6	0	160%
120	Huez	Huez Village	Avenue du moulin	31	0	0	0	Gratuit		31	3	0	110%	22	0	0	71%
121	Huez	Huez Village	Avenue de l'Eglise	17	0	0	0	Gratuit		17	13	0	176%	17	7	0	141%
122	Huez	Bergers	Rue du Rif Briant	0	0	0	0	Gratuit		0	4	0		0	13	0	
123	Huez	Bergers	Avenue des marmottes	40	4	0	0	Zone bleue	1h30 maximum	43	0	0	98%	44	49	0	211%
124	Huez	Cognet	Rue de la Meije	32	0	0	0	Gratuit		19	0	0	59%	26	0	0	81%
125	Huez	Cognet	Route du Signal	7	0	0	0	Gratuit		0	0	0	0%	7	7	0	200%
126	Huez	Cognet	Route du Signal	45	0	0	0	Gratuit		45	10	0	122%	45	10	0	122%
127	Huez	Les jeux	Avenue de l'Etendard	35	0	0	0	Gratuit		33	0	0	94%	33	0	0	94%
128	Huez	Cognet	Rue du Pic Bayle	0	0	0	0	Gratuit		0	0	7		0	0	11	
129	Huez	Bergers	Route de l'Altiport	0	0	0	0	Gratuit		0	0	15		0	0	16	
130	Huez	Ecluse	Rue du 93ème R.A de montagne	40	0	0	0	Gratuit		35	0	0	88%	40	0	0	100%
131	Huez	Ecluse	Rue du 93ème R.A de montagne	70	0	0	0	Gratuit		63	0	0	90%	68	0	0	97%
132	Huez	Huez Village	Avenue des Fontaines	19	0	0	0	Gratuit		19	6	0	132%	19	16	0	184%
133	Huez	Huez Village	Avenue des Fontaines	5	0	0	0	Gratuit		5	0	0	100%	5	1	0	120%

Parkings

Etude sur les déplacements et préconisations d'actions sur le développement de la mobilité dans l'Oisans

ID	COMMUNE	Secteur /quartier	RUE	OFFRE				PASSAGE 1				PASSAGE 2			
				Places	Réservé Autre	STATUT	Précision	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion	Licite	Surplus non gênant	Illicite	Taux de congestion
0	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Rue du Grand Plan	49	0	Gratuit		40	0	0	82%	43	0	2	92%
1	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Parking de la Muzelle - bus	8	26	Gratuit		17	0	0	50%	35	0	0	103%
2	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Avenue de la Muzelle	10	0	Gratuit		12	2	0	140%	12	3	0	150%
3	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Parking Maison de la montagne	20	0	Gratuit		15	0	0	75%	15	4	1	100%
4	Mont-de-Lans	Entrée 2 alpes	Parking Auberge de jeunesse	14	0	Gratuit		14	0	0	100%	14	1	0	107%
5	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Entrée par place des 2 Alpes	25	0	Gratuit		18	0	0	72%	18	0	0	72%
6	Mont-de-Lans	Centre 2 alpes	Entrée par Avenue de la Muzelle	25	0	Gratuit		25	0	0	100%	25	3	0	112%
7	Auris	Auris	Les orgières	110	0	Gratuit		52	0	0	47%	52	0	2	49%
8	Auris	Auris	Les carlines	30	0	Gratuit		31	1	0	107%	31	5	0	120%
9	Auris	Auris	Les orgières	20	0	Gratuit		6	0	0	30%	6	0	0	30%
10	Auris	Auris	La Meije	80	0	Gratuit		7	0	0	9%	7	0	0	9%
11	Auris	Auris	Bois Gentil	44	0	Gratuit		36	0	0	82%	36	0	0	82%
12	Vénosc	Venosc	Parking de l'Alpe de Venosc	350	0	Payant-couvert	30 min gratuites	350	0	0	99%	350	0	0	99%
13	Vénosc	Venosc	Parking de la communauté de commu	0	15	Gratuit		0	0	0	0%	0	0	0	0%
14	Vénosc	Venosc	Parking bus de Venosc	0	32	Gratuit		5	0	0	16%	5	0	0	16%
15	Huez	Huez Village	Parking d'Huez	133	0	Payant-couvert		0	0	0	0%	0	0	0	0%
16	Huez	Bergers	Route du col de Sarenne	85	0	Gratuit		20	0	0	24%	20	0	0	24%
17	Huez	Bergers	Route de l'Altiport	100	0	Gratuit		58	0	0	58%	58	0	0	58%
18	Huez	Bergers	Parking Bergers	264	0	Payant-couvert	couvert-bergers	188	0	0	71%	188	0	0	71%
19	Huez	Bergers	Chemin de fontaine	16	0	Gratuit		18	2	0	125%	18	3	0	131%
20	Huez	Bergers	Parking bus avenue des marmottes	2	12	Gratuit		2	0	0	14%	2	5	0	50%
21	Huez	Ecluse	Avenue du 93ème R.A de montagne	184	0	Gratuit		132	0	0	72%	132	0	0	72%
22	Huez	Vieil Alpe	Chemin de la Chapelle	55	0	Gratuit		39	0	0	71%	39	0	0	71%
23	Huez	Les jeux	Palais des sports	52	0	Gratuit		41	0	0	79%	41	0	0	79%
24	Huez	Vieil Alpe	Place Jean Paganon	22	0	Zone bleue	1h30	25	3	0	127%	25	2	0	123%
25	Huez	Vieil Alpe	Rue du Coulet	25	0	Gratuit		28	3	0	124%	28	0	0	112%
26	Huez	Cognet	Place Cognet	71	0	Limitée	interdit de 24h à 9h	5	0	0	7%	5	0	0	7%
27	Huez	Les jeux	Parking patinoire	114	0	Payant-couvert	couvert-patinoire	80	0	0	70%	80	0	0	70%
28	Huez	Bergers	Route de l'Altiport	44	0	Gratuit		48	4	0	118%	48	8	0	127%
29	Huez	Huez Village	D211B	9	0	Gratuit		9	0	0	100%	9	0	0	100%
30	Huez	Les jeux	Palais des sports	20	0	Limitée	10 min maximum	5	0	0	25%	5	0	0	25%
31	Huez	Les jeux	Rif Nel Sud	100	0	Gratuit		4	0	0	4%	4	0	0	4%
32	Huez	Les jeux	Rif Nel Handisport	0	5	Gratuit	GIG	0	0	0	0%	0	0	0	0%
33	Huez	Les jeux	Rif Nel Centre	27	0	Gratuit		27	0	0	100%	27	19	0	170%
34	Huez	Cognet	Rif Nel limité	50	0	Limitée	interdit de 24h à 9h	32	0	0	64%	32	0	0	64%
35	Huez	Vieil Alpe	Parking Coulet	97	0	Payant-couvert		55	0	0	56%	55	0	0	56%
36	Huez	Cognet	Parking Rif Nel	244	0	Payant-couvert		124	0	0	51%	124	0	0	51%
37	Huez	Cognet	Rif Nel Nord	12	0	Gratuit		2	0	0	17%	2	1	0	25%
38	Huez	Les jeux	Parking Palais des sports	136	0	Payant-couvert		0	0	0	0%	0	0	0	0%
39	Huez	Les jeux	Parking Etendard	116	0	Payant-couvert		22	0	0	19%	22	0	0	19%
40	Huez	Bergers	Bergers Payant	157	0	Payant		98	0	0	62%	98	0	0	62%
41	Huez	Ecluse	Avenue du 93ème R.A de montagne	75	0	Gratuit		73	0	0	97%	73	0	0	97%
42	Huez	Huez Village	D211B	20	0	Gratuit		20	0	0	100%	20	0	0	100%
43	Huez	Les jeux	Rif Nel	12	0	Gratuit		10	0	0	83%	11	0	0	91%

Annexes
Livraisons de
merchandises

Enquête sur les livraisons

✓ Afin de mieux comprendre les pratiques de livraisons, une enquête a été réalisée le 6 mars 2012 sur cinq secteurs de la communauté de communes de l'Oisans :

- ✓ *Dans l'hypercentre de Bourg d'Oisans, à l'intersection de l'avenue de la République et de la rue du Général de Gaulle ;*
- ✓ *Dans la station de l'Alpe d'Huez, avenue des Jeux et Route d'Huez ;*
- ✓ *Dans la station des Deux-Alpes, sur deux portions de l'avenue de la Muzelle.*

✓ Ce choix de secteurs a été fait suite à une première analyse du tissu commercial dans ces communes.

✓ Il s'agit d'étudier des secteurs dont l'offre commerciale est à la fois étoffé et diversifiée.

✓ Pour effectuer une enquête fine et détaillée, le choix a été fait de limiter les secteurs d'études à 200 m.



Le choix des secteurs d'étude

Le choix des secteurs d'étude : la méthodologie

- ✓ Le tissu commercial a été catégorisé en fonction du type d'activité.
- ✓ Cette classification est issue de diverses enquêtes nationales réalisées sur les livraisons de marchandises en ville.
- ✓ Ces enquêtes ont alors défini un nombre moyen de mouvements (livraisons + enlèvements) par type d'activités.

- ✓ La classification par type d'activités et le nombre de mouvements engendrés se décompose ainsi :
 - ✓ *Alimentaire généraliste (supermarchés, supérette...) – 10 mouvements/semaine,*
 - ✓ *Alimentaire spécialisé (boulangerie, charcuterie, produits régionaux...) – 10 mouvements/semaine,*
 - ✓ *Café – Hôtel – Restaurant (CHR) – 10 mouvements/semaine,*
 - ✓ *Equipement de la maison (ameublement...) - 3 mouvements/semaine,*
 - ✓ *Equipement de la personne (location de skis, prêt-à-porter...) – 8 mouvements/semaine,*
 - ✓ *Hygiène – Santé – Beauté (salon de coiffure, pharmacie...) – 20 mouvements/semaine,*
 - ✓ *Services (banque, poste...) - 4mouvements/semaine,*
 - ✓ *Tabac – Presse – 15 mouvements/semaine.*

Les cinq secteurs d'étude – Deux-Alpes

✓ Aux Deux-Alpes, les enquêteurs étaient positionnés :



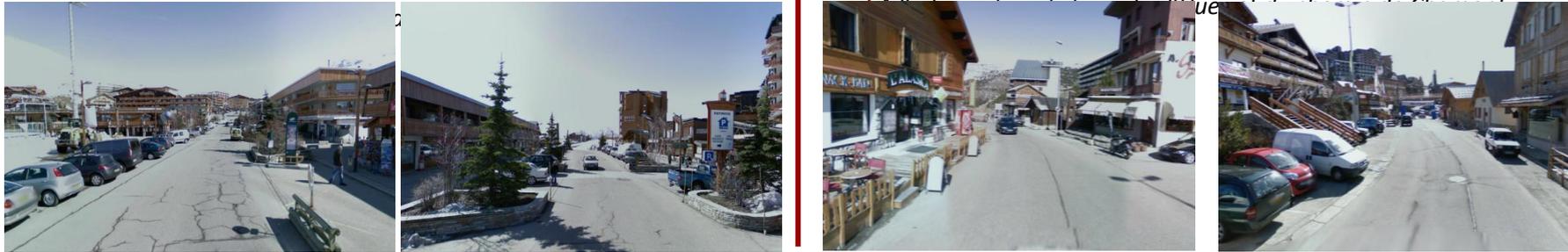
✓ A l'intersection de l'avenue de la Muzelle et de la rue des Terres de Venosc



Nombre de commerces	Alimentaire généraliste	Alimentaire spécialisé	CHR	Equipement de la maison	Equipement de la personne	Hygiène Santé Beauté	Services	Tabac / Presse	Total
Deux-Alpes (Muzelle Sagnes)	1	1	7	0	5	1	1	0	16
Deux-Alpes (Muzelle Terres de Venosc)	0	5	12	0	9	0	1	1	28

Les cinq secteurs d'étude – Alpe d'Huez

✓ A l'Alpe d'Huez, les enquêteurs étaient positionnés :



Nombre de commerces	Alimentaire généraliste	Alimentaire spécialisé	CHR	Equipement de la maison	Equipement de la personne	Hygiène Santé Beauté	Services	Tabac / Presse	Total
Alpe d'Huez (Av. des Jeux)	2	5	17	0	13	1	1	0	39
Alpe d'Huez (Rte d'Huez)	0	1	7	0	6	0	2	2	18

Les cinq secteurs d'étude – Bourg d'Oisans

✓ A Bourg d'Oisans, l'enquêteur était positionné :

✓ A l'intersection de l'avenue de la République et de la rue du général de Gaulle



Nombre de commerces	Alimentaire généraliste	Alimentaire spécialisé	CHR	Equipement de la maison	Equipement de la personne	Hygiène Santé Beauté	Services	Tabac / Presse	Total
Bourg d'Oisans (centre-ville)	1	2	3	2	10	4	6	2	30

Les cinq secteurs d'étude

- ✓ Sur les 131 commerces étudiés :
 - ✓ Plus d'un tiers est représenté par les Café – Hôtel – Restaurant (35,1 %),
 - ✓ Près d'un tiers concerne les commerces d'équipement de la personne, comme les loueurs de ski (32,8 %).
- ✓ Si ces deux activités semblent surreprésenter, cela suit néanmoins la structure commerciale des stations touristiques

Nombre de commerces	Alimentaire généraliste	Alimentaire spécialisé	CHR	Equipement de la maison	Equipement de la personne	Hygiène Santé Beauté	Services	Tabac / Presse
Total	4	14	46	2	43	6	11	5
Pourcentage	3 %	10,7 %	35,1 %	1,5 %	32,8 %	4,6 %	8,4 %	3,8 %



Les résultats de l'enquête

Données générales

- ✓ Le mardi 6 mars 2012, de 7h à 12h, 99 mouvements de véhicules ont été relevé dans les secteurs concernés.
- ✓ 111 commerces ont été concerné par ces mouvements. En effet, un chauffeur-livreur peut, selon sa marchandise, livré plusieurs commerces durant un seul un même arrêt. Pour les besoins de l'étude, nous nous baserons sur les mouvements de véhicule et leurs impacts sur les autres usagers.
- ✓ La répartition du nombre de mouvements se décompose comme suit :
 - ✓ *Les Deux-Alpes – Avenue de la Muzelle / Terres de Venosc : 18 mouvements*
 - ✓ *Les Deux-Alpes – Avenue de la Muzelle / Rue des Sagnes : 16 mouvements*
 - ✓ *Alpe d'Huez – Avenue des Jeux : 26 mouvements*
 - ✓ *Alpe d'Huez – Route d'Huez : 21 mouvements*
 - ✓ *Bourg d'Oisans – Centre-ville : 18 mouvements*

Des mouvements qui concernent en majorité les C-H-R

- ✓ 87 % des mouvements sont des livraisons,
- ✓ 5 % concernent des enlèvements de marchandises,
- ✓ 7 % sont à la fois des livraisons et des enlèvements.
- ✓ Ces taux fluctuent en fonction du tissu commercial des secteurs concernés, l'activité des CHR nécessite par exemple une part plus importante d'enlèvements.
- ✓ Dans l'ensemble, les livraisons constatées concernent principalement :
 - ✓ Les CHR (59 %),
 - ✓ Les commerces alimentaires spécialisés (13,4 %),
 - ✓ Les commerces alimentaires généralistes (10,3 %).

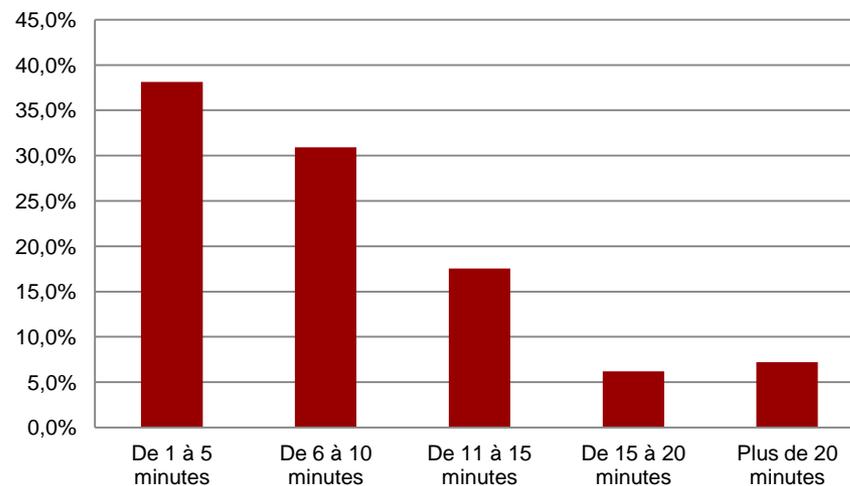
	Livraisons	Enlèvements	Les deux
2 Alpes (Muzelle - Sagnes)	92,9%	7,1%	0,0%
2 Alpes (Muzelle - Venosc)	77,8%	0,0%	22,2%
Alpe d'Huez (Av. Jeux)	96,2%	3,8%	0,0%
Alpe d'Huez (Rte d'Huez)	80,0%	10,0%	10,0%
Bourg d'Oisans	88,9%	5,6%	5,6%
Total général	87,1%	5,3%	7,6%

	Alimentaire généraliste	Alimentaire spécialisé	Café Hôtel Restaurant	Equipement de la maison	Equipement de la personne	Hygiène Santé Beauté	Services	Tabac-Pressé
2 Alpes (Muzelle - Sagnes)		14,3%	78,6%		7,1%			
2 Alpes (Muzelle - Venosc)	22,2%		77,8%					
Alpe d'Huez (Av. Jeux)	23,1%	3,8%	65,4%				3,8%	3,8%
Alpe d'Huez (Rte d'Huez)		19,0%	66,7%	4,8%	9,5%			
Bourg d'Oisans		33,3%	5,6%		33,3%	5,6%	16,7%	5,6%
Total général	10,3%	13,4%	58,8%	1,0%	9,3%	1,0%	4,1%	2,1%

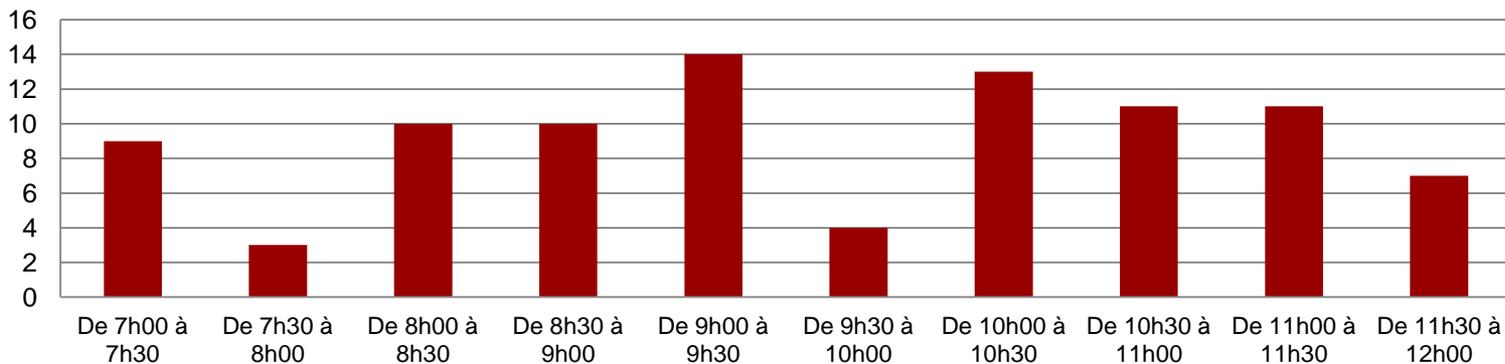
Une diffusion temporelle équilibrée

- ✓ Le temps moyen (et médian) d'un arrêt est d'environ 10 minutes,
- ✓ Plus d'un arrêt sur trois dure moins de 5 minutes,
- ✓ La diffusion temporelle des arrêts enquêtés est équilibrée sur l'ensemble de la matinée.

Temps de livraison



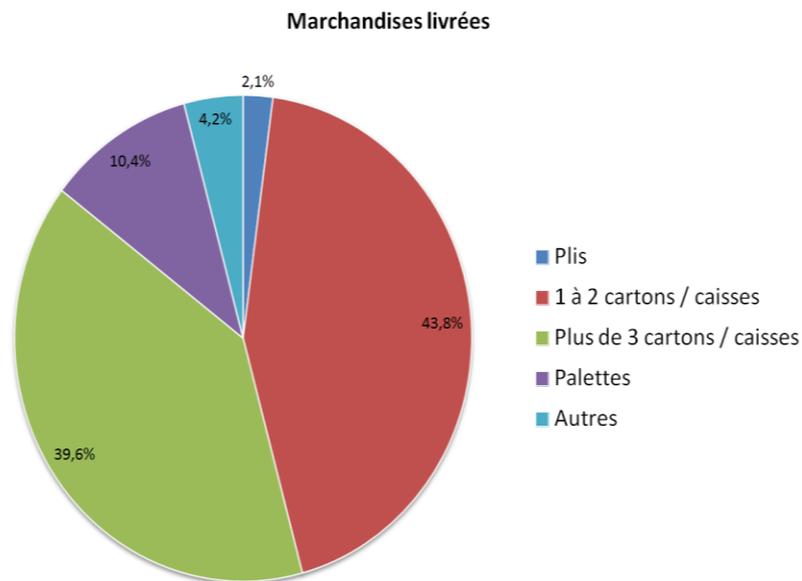
Nombre de livraisons par tranche horaire



Des poids et des volumes limités

- ✓ 70,1% des mouvements sont effectués en véhicule de de 7,5t. ou plus, dont plus de la moitié en camion de 12 à 19 tonnes.
- ✓ 83,4 % des marchandises livrés sont des caisses ou des cartons.
- ✓ 23 % des livraisons sont réalisées à l'aide d'un diable, et 60 % ne nécessitent aucun matériel adapté.

	VUL - Berlingo	VUL - Camionnette (- de 3,5t.)	Petit Camion (7,5t.)	Camion (de 12 à 19t.)
2 Alpes (Muzelle - Sagnes)	6,7%	13,3%	66,7%	13,3%
2 Alpes (Muzelle - Venosc)	0,0%	16,7%	22,2%	61,1%
Alpe d'Huez (Av. Jeux)	3,8%	30,8%	23,1%	42,3%
Alpe d'Huez (Rt d'Huez)	9,5%	19,0%	28,6%	42,9%
Bourg d'Oisans	11,1%	38,9%	38,9%	11,1%
Total général	6,2%	24,7%	34,0%	36,1%



La totalité des arrêts inadéquats

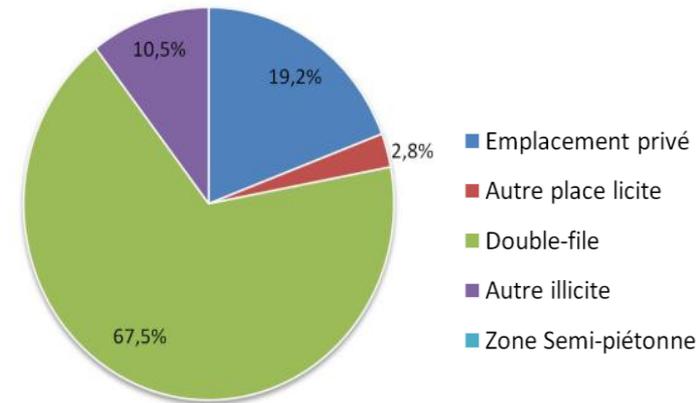
- ✓ Une seule aire de livraisons est présente sur les cinq secteurs enquêtés, dans le centre-ville de Bourg d'Oisans, occupée illicitement pendant près de 3 heures. Aucun arrêt n'a donc été réalisé sur un emplacement dédié.
- ✓ 3 arrêts sur 4 ont été considéré comme gênant pour les autres usagers, qu'il s'agisse de la circulation générale (81,3 %) ou du déplacement des piétons (14,6 %).
- ✓ En fonction des communes et de leur tissu viaire, le stationnement des véhicules de livraison se fait différemment et nuance les gênes occasionnées.

Stationnement et gênes engendrées – Deux-Alpes

- ✓ Aux Deux-Alpes, 42 % des arrêts n'ont pas été considérés comme gênant pour les autres usagers,
- ✓ Près d'un arrêt sur cinq a été effectué sur un emplacement privé, diminuant ainsi la gêne pour les autres usagers,
- ✓ La largeur de l'avenue de la Muzelle et l'importance du stationnement sur voirie peuvent expliquer l'obligation pour les chauffeurs de se stationner en double-file.



Lieu de stationnement des véhicules de livraison aux Deux-Alpes

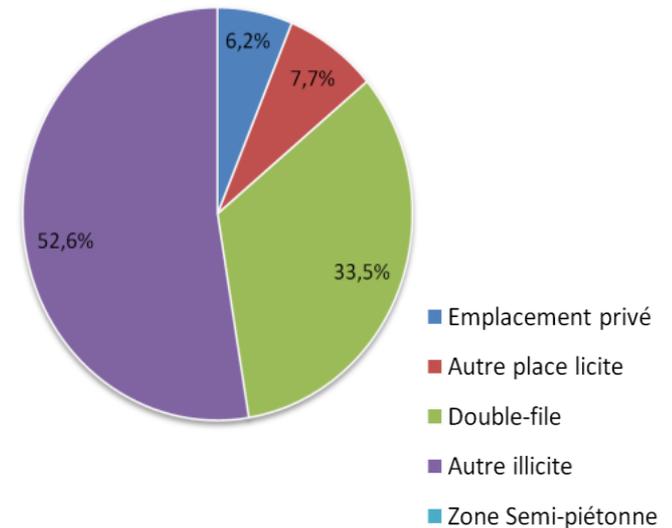


Stationnement et gênes engendrées – Alpe d’Huez

- ✓ A l’Alpe d’Huez, un arrêt sur cinq ne provoquait pas de gêne pour la circulation
- ✓ Les larges trottoirs et le zone bleue de l’avenue des Jeux peuvent expliquer pourquoi la proportion de stationnement en double-file est moins importante,



Lieu de stationnement des véhicules de livraison à l’Alpe d’Huez

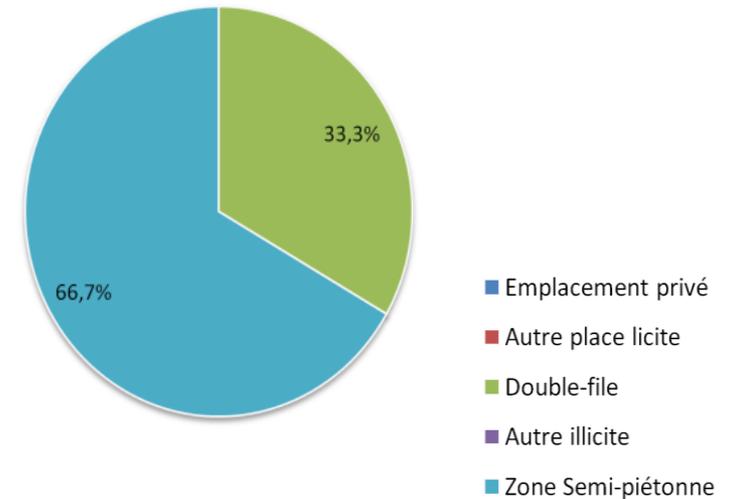


Stationnement et gênes engendrées – Bourg d'Oisans

- ✓ Au Bourg d'Oisans, l'ensemble des arrêts ont été considérés comme gênant.
- ✓ Une partie du centre-ville étant semi-piéton, tout arrêt peut être considéré comme illicite et entravé la circulation des autres usagers.



Lieu de stationnement des véhicules de livraison à Bourg d'Oisans



Questionnaire auprès des commerçants

✓ Durant l'enquête sur les livraisons, 30 questionnaires flash auprès des commerçants ont été réalisés dans les secteurs concernés :

- ✓ 12 aux Deux-Alpes,
- ✓ 10 à l'Alpe d'Huez,
- ✓ 8 à Bourg d'Oisans.

✓ L'enjeu était d'interroger un panel de commerçants à la fois dense et diversifié, et représentatif du tissu commercial des communes :

	Alimentaire généraliste	Alimentaire spécialisé	C-H-R	Equipement de la personne	H-S-B	Tabac- Presse	Total général
Deux-Alpes	1	2	1	3	1	0	8
Alpe d'Huez	1	2	4	2	1	0	10
Bourg d'Oisans	1	2	5	3	0	1	12
Total général	3	6	10	8	2	1	30

✓ Les structures : un commerce alimentaire généraliste, compte plus de 10 salariés.

Une variabilité des livraisons

- ✓ A l'exception des commerces alimentaires, livrés régulièrement et à jours fixes, les livraisons sont effectuées en fonction de la demande du commerçant et de son stock.
- ✓ Les livraisons sont effectuées dans la matinée pour les commerces alimentaires et les CHR, voire avant l'ouverture des commerces (5-6h). Les horaires sont plus tardifs pour les commerces d'équipement de la personne et les commerces d'Hygiène-Santé-Beauté.
- ✓ Pour plus de la moitié des personnes interrogées, les horaires sont fixés par le transporteur ou négociés avec le commerçant.
- ✓ 1 commerçant sur 6 souhaiterait fixer ses propres horaires de livraison et être notamment livré le matin.
- ✓ Le temps de livraison étant fonction de la demande, beaucoup de commerçants ne sont pas en mesure de donner une durée fixe de livraison. Selon les réponses données, le temps moyen (et médian) d'une livraison est d'environ 12 minutes.

Stationnement et difficultés des chauffeurs-livreurs

- ✓ Même si en fonction des livraisons, le véhicule diffère, 60 % des commerçants interrogés déclarent être livré en camions et 20 % en camionnette.
- ✓ 1 commerçant enquêté sur 10 dispose d'un emplacement réservé. Pour le reste, le stationnement s'effectue sur des emplacements non affectés :
 - ✓ 44 % en double-file,
 - ✓ 33% sur du stationnement longitudinal.
- ✓ Selon les commerçants, les livreurs rencontrent certaines difficultés dans leurs tournées :
 - ✓ *Des difficultés en période hivernale dans les stations :*
 - ✓ *Pour accéder aux stations du fait de l'enneigement,*
 - ✓ *Pour circuler, du fait des nombreux piétons et des voitures mal garées,*
 - ✓ *Pour stationner, du fait de la fréquentation et du manque d'aires de livraison voire de places licites.*
 - ✓ *Des difficultés en période estivale dans le centre-ville de Bourg d'Oisans :*
 - ✓ *Pour accéder, la fermeture de la rue Général de Gaulle après 8h rend complexe la livraison des commerces,*
 - ✓ *Pour circuler, du fait des piétons et du tissu viaire,*
 - ✓ *Pour stationner, du fait des voitures stationnées devant les magasins dans la zone semi-piétonne.*

Questionnaire auprès des chauffeurs-livreurs

✓ Dans le même temps, 21 questionnaires flash ont été effectués auprès des chauffeurs-livreurs :

- ✓ 3 à Bourg d'Oisans,
- ✓ 10 à l'Alpe d'Huez,
- ✓ 8 aux Deux-Alpes.

✓ La moitié des chauffeurs interrogés déclarent effectuer quotidiennement des livraisons dans la commune concernée, et un tiers le font au moins deux fois par semaine.

✓ A l'exception d'un chauffeur, aucune personne interrogée n'a déclaré effectuer de tournées dans la commune concernée après 13h. Deux hypothèses peuvent expliquer ces réponses :

- ✓ *L'optimisation et la concentration des tournées afin d'éviter des trajets inutiles,*
- ✓ *Des horaires atypiques.*



La livraison de fioul aux particuliers engendre aussi des gênes de la circulation – Bourg d'Oisans

Stationnement et difficultés des chauffeurs-livreurs

- ✓ La totalité des chauffeurs interrogés déclarent se stationner sur des emplacements inadéquats :
 - ✓ Dans la zone semi-piétonne à Bourg d'Oisans,
 - ✓ En double-file ou illicitement dans les stations.

- ✓ De l'avis général, les chauffeurs cherchent à se stationner au plus près des commerces concernés, et s'adaptent en fonction des possibilités qui leurs sont offertes.

- ✓ Moins d'un tiers des chauffeurs interrogés déclarent ne pas rencontrer de difficultés dans leurs livraisons.

- ✓ Pour les autres, les difficultés ressenties rejoignent celles exprimées par les commerçants. En l'occurrence :
 - ✓ *Des difficultés pour accéder aux stations (enneigement...),*
 - ✓ *Des difficultés pour circuler (voitures mal garées, nombreux piétons, sens interdit...),*
 - ✓ *Des difficultés pour se stationner (absence d'aires de livraison, places occupées...).*

Estimation du nombre de mouvements sur une semaine

✓ Pour rappel :

✓ *Le tissu commercial a été catégorisé en fonction du type d'activité,*

✓ *Le choix des secteurs s'est fait à partir de la densité et de la diversité du tissu commercial,*

✓ Cette classification est issue d'enquêtes nationales « Transport de Marchandises en Ville » réalisées dans des grandes agglomérations françaises. Ces enquêtes ont alors défini un nombre moyen de mouvements (livraisons + enlèvements) par type d'activités.

	<i>Nombre de mouvements par semaine</i>	<i>Nombre de commerces sur les secteurs concernés</i>	<i>Total de mouvements estimé par semaine</i>
<i>Alimentaire généraliste</i>	10	4	40
<i>Alimentaire spécialisé</i>	10	14	140
<i>Café Hôtel Restaurant</i>	10	46	460
<i>Équipement de la maison</i>	3	2	6
<i>Équipement de la personne</i>	8	43	344
<i>Hygiène Santé Beauté</i>	20	6	120
<i>Services</i>	4	11	44
<i>Tabac / Presse</i>	15	5	75
Total		131	1217

✓ Le nombre de mouvements par semaine a été modifié en fonction :

✓ *Des spécificités du territoire (enquêtes nationales réalisées dans des grandes agglomérations),*

✓ *Des résultats issus des questionnaires effectués auprès des commerçants.*

✓ En appliquant ce ratio de mouvement aux commerces situés sur les secteurs, nous estimons à 1217 mouvements par semaine sur les secteurs concernés.

Les pratiques de livraison selon les différents types de commerces

	Total estimé par semaine	Total de mouvements comptabilisé durant l'enquête	Estimation du nombre de mouvements sur une semaine à partir de l'enquête	Pourcentage
Alimentaire généraliste	40	10	70	175%
Alimentaire spécialisé	140	13	91	65%
Café Hôtel Restaurant	460	57	399	87%
Equipement de la maison	6	1	7	112%
Equipement de la personne	344	9	63	18%
Hygiène Santé Beauté	120	1	7	6%
Services	44	4	28	64%
Tabac / Presse	75	2	14	19%
Total	1217	97	679	56%

✓ En comparant le total estimé et le total enquêté, on constate une faible représentativité. Cependant :

✓ L'enquête a été réalisée entre 7h et 12h.

✓ Les commerces d'alimentation et les CHR étant les premiers ouverts (avant 7h), les livraisons sont réalisées en priorité vers ceux-ci, dans la matinée.

✓ Les commerces d'équipement et d'Hygiène-Santé-Beauté sont les derniers à être livrés et peuvent donc l'être l'après-midi, du fait d'une ouverture tardive (vers 9-10h).

✓ Les Tabac / Presse sont livrés avant l'ouverture des magasins.

- ✓ Il faut envisager des commerces livrés quotidiennement. Ces derniers étant ouverts 7j/7, il n'y a pas une pointe des livraisons le mardi comme cela peut se faire dans des communes où les commerces sont fermés le dimanche et le lundi.
- ✓ Les méthodes de livraisons peuvent différer de celles des autres agglomérations du fait :
 - ✓ *d'une densité plus faible de commerces que dans les grandes villes,*
 - ✓ *d'une distance/temps plus importante en ce qui concerne les stations de ski,*
 - ✓ *d'une demande des commerçants variable entre les périodes normales, hivernales et estivales.*
- ✓ L'absence de réglementation sur la livraison des commerces :
 - ✓ *Entraîne une diffusion horaire de ces pratiques sur toute la journée,*
 - ✓ *Entraîne un nombre important de « petites » livraisons.*