

DEMANDE D'AUTORISATION D'UNITE TOURISTIQUE NOUVELLE



PARTIE 2

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

SOMMAIRE

I. ENJEUX GENERAUX DU PROJET GLOBAL	5
I/ REPOSITIONNER L'ALPE D'HUEZ COMME UNE STATION DE PREMIER RANG	6
<i>I.1/ OPTIMISATION DE LA MOBILITE</i>	7
I.1.1.1/ Plan de mobilité moderne et efficace	8
I.1.1.2/ Piétonisation des espaces	8
I.1.1.3/ Effacement des stationnements	11
I.1.1.5/ Transport en Commun en Site Propre-TCSP-	14
I.1.1.6/ Itinéraire Navettes	17
<i>I.2 / STRUCTURATION DES ESPACES PUBLICS</i>	18
I.2.1/ Groupe scolaire	18
I.2.2/ Garderie	20
I.2.3/ Musée	21
I.2.4/ Palais des Sports et Congrès	22
I.2.5/ Eglise Œcuménique – Notre Dame-des-Neiges	23
<i>I.3/ STRUCTURATION DES ESPACES ET DU BATI</i>	
I.3.1/Place Paganon	24
I.3.2/ Nouvel accès pour l'Office du Tourisme – Place Paganon	25
I.3.3/ Signalétique - Lisibilité des espaces publics	27
<i>I.4/ PRISE DE CONSCIENCE ENVIRONNEMENTALE</i>	29
I.4.1/ PLU Grenelle 2	29
I.4.2/ Charte architecturale et de performance énergétique – Incitation communale Réhabilitation du bâti existant et de la performance énergétique	30
I.4.3/ Charte des enseignes	32
I.4.4/ Recherche d'innovation environnementale : navette électrique	33
I.4.5/ Diminution des émissions de GES	34
II/ RENFORCER L'ATTRACTIVITE DE L'ALPE D'HUEZ POUR LES POPULATIONS	35
II.1/ Accessibilité aux logements permanents	35
II.2/ Renforcement de l'accessibilité des services et des équipements publics	36
II.3/ Développement d'un cadre de vie d'excellence	37
II.4/ Liaison à l'agglomération grenobloise	39
III / IDENTIFIER DES LEVIERS D' ACTIONS ECONOMIQUES	40
III.1/ EVOLUTION DE LA PERFORMANCE DU DOMAINE SKIABLE	40
III.2/ UNE LOGIQUE MARKETING DE DESTINATION VACANCES A LA MONTAGNE TOUTES SAISONS	43
III.3/ LIAISON INTER DOMAINES SKIABLES – ALPE D'HUEZ GRAND DOMAINE – 2 ALPES ET...	44

II. COMPORTEMENT SOCIETAL DE LA CLIENTELE	47
II.1/ EVOLUTION DE LA DEMANDE EN MONTAGNE	48
II.2/ LES 7 TENDANCES DE CONSOMMATION A PRENDRE EN COMPTE	49
II.3/ TROIS TENDANCES SOCIETALES	50
II.4/ OBJECTIF DE RENOUVELLEMENT INTEGRAL DE L'OFFRE TOURISTIQUE	51
II.5/ MARCHÉ DU SKI EN FRANCE	52
II.6/ CLIENTELES DE L'ALPE D'HUEZ	53
II.7/ REPENSER L'HEBERGEMENT	55
III. PROJET DE STATION	57
III.1/ VOLONTE POLITIQUE EXPRIMEE	58
III.2/ PROJET EVOLUTIF AU PROFIT DE L'ENVIRONNEMENT – LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR LA VILLE, UNE MOBILITE DOUCE ACCRUE PAR LE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE	59
III.3/ PROJET A CARACTERE SOCIAL	59
III.4/ PROJET ECONOMIQUE	59
III.5/ UN PROJET GLOBAL	60
III.5.1/ Plan de Mobilité	60
III.5.2/ Stationnements	68
III.5.3/ Logements permanents et saisonniers	69
III.6/ LA DEMANDE UTN : 4600 LITS TOURISTIQUES	70
III.6.1/ DESCRIPTION QUANTITATIVE	70
III.6.2/ DESCRIPTION QUALITATIVE	71
III.7/ SECTEUR DES BERGERS	73
III.8/ SECTEUR DE L'ECLOSE EST	78
III.9 / LE SECTEUR DE L'ECLOSE OUEST	84
III.10/ LE SECTEUR DE PASSEAUX	87
IV. PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE	91
IV.1/ PROJET SOCIAL	92
IV.1.1/ RENFORCEMENT DE PARC DE LITS SOCIAUX	92
IV.1.2/ MOBILITE RENFORCEE DANS LA STATION ET DEPUIS LA VALLEE	94
IV.1.3/ AMELIORATION DU CADRE DE VIE	95
IV.2/ PROJET ENVIRONNEMENTAL	95
IV.3/ PROJET CREATEURS D'EMPLOIS	95
IV.4/ UN PROJET EN LIEN AVEC LA PRESERVATION ET LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS ISSUS DE L'AGRICULTURE LOCALE	96
IV.5/ GOUVERNANCE DU PROJET	98
IV.5.1/ PROJET EN PHASE AVEC LES DIRECTIVES NATIONALES ET LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	98
IV.5.2/ CREATION D'UNE STRUCTURE PARTICIPATIVE PAR LA COLLECTIVITE	99
IV.5.2/ CREATION D'UNE CENTRALE DE RESERVATION	99
IV.6/ MODE DE GESTION DES LITS PERENNES	100
IV.6.1/ CHOIX DES OPERATEURS FIABLES PAR LA COLLECTIVITE	100
IV.6.2/ LE DEVELOPPEMENT DE LITS TOURISTIQUES PERENNES ET DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE	100
IV.6.3/ INCITATION DE PERENNISATION DES LITS COMMERCIAUX	102
IV.6.4/ LABELLISATION QUALITE DES LOGEMENTS ET DES SERVICES	103

IV.6.5 /OBSERVATOIRE DES LITS TOURISTIQUES	105
<u>V. CHIFFRAGE DU PROJET</u>	106
<u>VI. PHASAGE DU PROJET</u>	107
<u>VII. CONCLUSION</u>	108

PARTIE II

I. ENJEUX GENERAUX DU PROJET GLOBAL



Dans le cadre de la procédure de Plan Local d'Urbanisme et de la procédure d'Unité Touristique Nouvelle, moments forts de la commune sa station, plusieurs axes d'amélioration permettront d'atteindre les objectifs fixés :

- Refaire de Huez, une station de marque en améliorant la qualité et la performance des hébergements et en réduisant les nuisances de toutes sortes.
- Rééquilibrer la nature des hébergements en favorisant la proximité et la mixité de la population afin qu'ils répondent aux standards actuels.
- Développer un cadre de vie d'excellence en valorisant l'espace public par l'aménagement de modes de déplacement piétons et « skis aux pieds », en améliorant l'insertion paysagère des constructions et leurs liens fonctionnels tout en rendant l'espace public aux piétons, par la recréation de lieux de vie conviviaux en redonnant une cohérence à l'urbanisation et au fonctionnement de la station et autour de points de commerces attractifs
- Développer et Valoriser les transports collectifs et les modes de déplacement doux notamment par le renforcement de l'offre de navettes gratuites, de la mise en place future du TCSP (Transport Collectif en Site Propre), en optimisant l'offre de stationnement et en **requalifiant l'espace public**
- Diversifier l'offre touristique pour rallonger les saisons, offrir un panel d'activités ludiques, sportives et culturelles et rendre à Huez sa vocation de "village de montagne".

Aujourd'hui, l'objectif de la collectivité est d'engager des opérations de qualité répondant aux exigences de confort et de performance de la clientèle. Cela passe par une offre d'équipements et de services plus compétitifs, par une requalification de l'espace public et par le développement de lits touristiques de haute qualité.

I/ REPOSITIONNER L'ALPE D'HUEZ COMME UNE STATION DE PREMIER RANG

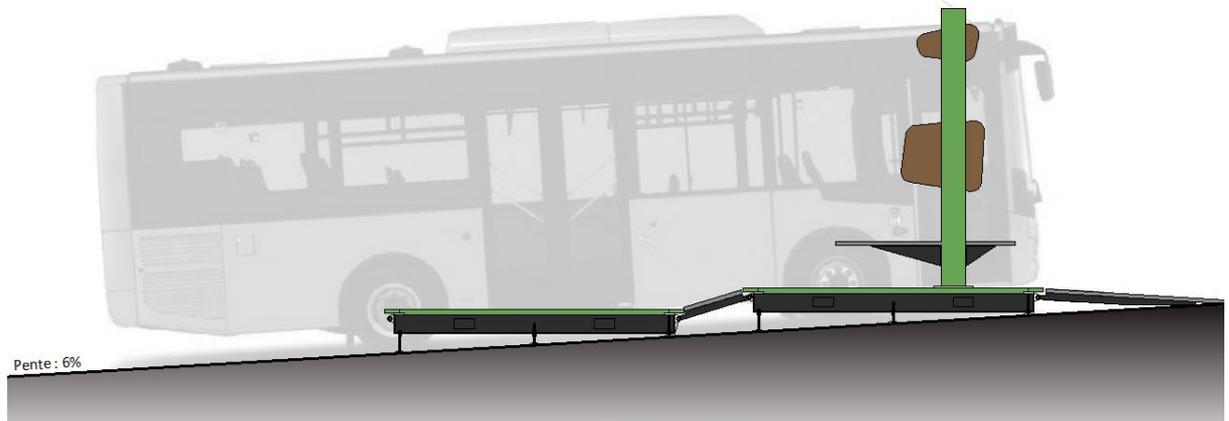
Extrait de l'Edito de Monsieur Jean-Yves Noyrey, Maire d'Huez, Les Echos journal d'information de la commune d'Huez Station de l'Alpe d'Huez - N°42 - Juin 2012

....Nous avons fait le choix de projets structurants comme la structure multi accueil, Petite Enfance et le groupe scolaire, de projets de rénovation, d'aménagement et de requalification de bâtiments, de projets à forte préoccupations environnementale - que ce soit la requalification de l'espace, l'aménagement d'espaces verts, la réfection de voirie donnant une place accrue aux piétons - , des projets s'inscrivant dans une démarche qualité par le biais de travaux d'amélioration de la propreté et de l'entretien de la ville, de signalétique, d'illuminations, permettant un cadre de vie agréable mais également un accueil chaleureux et un environnement propice à des vacances....

L'aménagement et la gestion des espaces publics participent à l'image et à la notoriété des destinations. Consciente que l'espace public joue un rôle essentiel, la Commune considère sa politique d'aménagement de l'Alpe d'Huez comme un "paysage". L'aménagement d'un territoire de vie conjuguant des dualités importantes doit se penser comme une chaîne d'éléments judicieusement et savamment articulée = Transport + Hébergements + Activités + Evènements, etc.

L'émergence de ce nouveau regard a permis de développer sur l'Alpe d'Huez un réel projet de territoire.

I.1.1.1/ Plan de mobilité moderne et efficace



Sur le plan environnemental, l'action en matière de mobilité urbaine sera déterminante pour atteindre les objectifs de l'Union Européenne de réduction de gaz à effets de serre. Sur le plan économique, un réseau de transport efficace concourt à la compétitivité des territoires.

En transportant plus de personnes qu'une automobile, le transport en commun réduit le nombre de véhicules sur les routes, diminuant de ce fait la congestion routière et la pollution atmosphérique tout en favorisant l'aisance et la sécurisation des déplacements piétons.

Il s'agit pour l'Alpe d'Huez de repenser de manière efficace la mobilité au cœur même de son territoire et ce grâce à la mise en place d'outils de déplacements complémentaires conjuguant efficacité, rapidité et confort de mouvance dans son territoire.

Nouvelle organisation des stationnements, mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre, navettes électriques, piétonisation des espaces urbains, plan de signalétique urbaine, etc, sont autant d'actions déjà programmées sur la station à court et moyen terme pour mener à bien cette stratégie.



I.1.1.2/ Piétonisation des espaces

L'un des enjeux de la municipalité au travers de ses projets d'urbanisation est d'opérer une conjugaison des modes de déplacement afin de rendre à la station une image conviviale, accessible, sécuritaire et permettre une revitalisation de ses centres d'activités (front de neige, avenue des Jeux....).

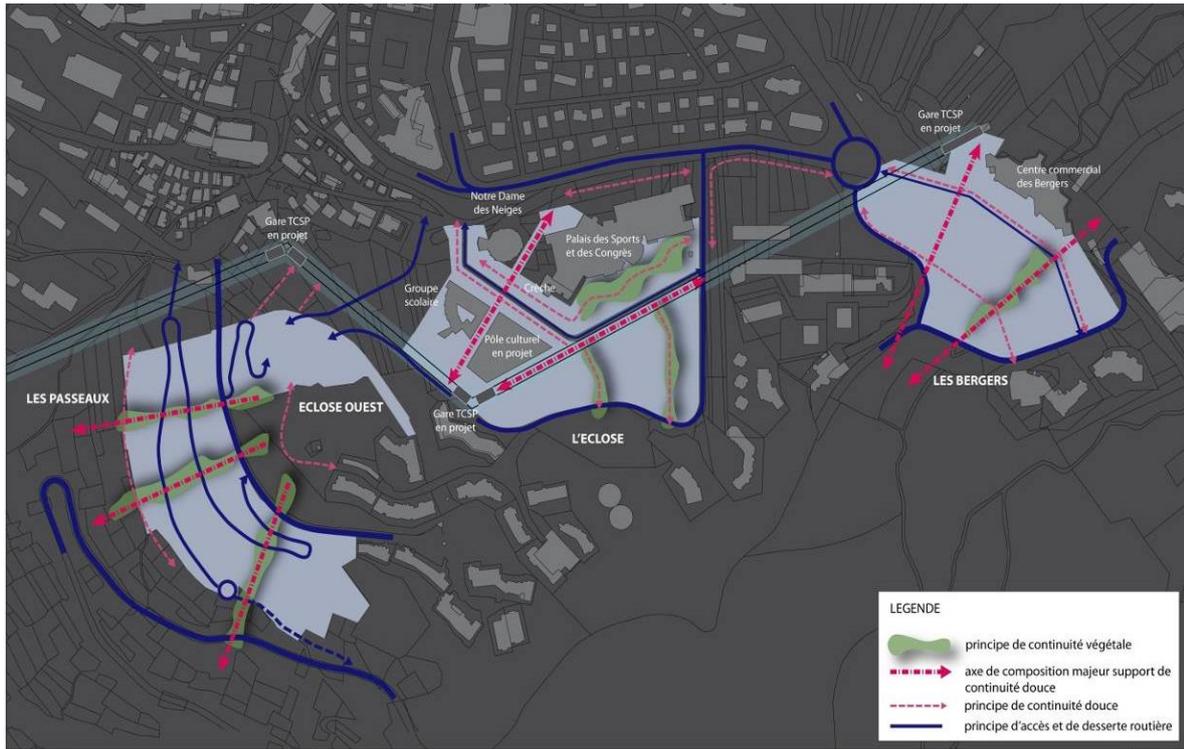
Il s'agit donc de faciliter l'accessibilité et relier l'ensemble des activités qu'offre l'Alpe d'Huez, soit relier les différents types d'usages et d'usagers et rendre perméable les différents quartiers en recréant des connexions internes et externes.

Rendre l'espace public aux piétons, c'est aussi, pour la Commune d'Huez un moyen de reconstruire l'image de la station : conviviale, dynamique, de qualité urbaine et de qualité de vie. Ainsi, chacun des quartiers dévolus à une urbanisation future et soumis à UTN favoriseront des continuités piétonnes pour les mettre en relation et les irriguer de manière fluide et lisible.

Ces nouveaux secteurs, impliquant un usage de l'espace par les piétons, ne doivent pas être conçus simplement pour desservir une opération urbaine, mais aussi pour accrocher l'existant. La piétonisation de l'espace public se positionne comme un aboutissement logique des outils de déplacements et d'usage du territoire communal mis en place. Rendre l'espace public le plus largement accessible aux piétons induit un traitement et une requalification paysagère de cet espace. Ainsi, des zones de traitement ont pu déjà être identifiées tels que la partie haute de l'avenue du Rif Nel, la requalification et l'aménagement de placettes ouvertes, poreuses sous forme d'esplanade viendront créer une ambiance conviviale, de rencontre et de partage de l'espace.

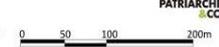
Le pôle d'équipements publics au droit de l'Avenue des Jeux, artère commerciale de la station, accueillera une aire aménagée et agréable permettant un accès piétons des usagers aux différents services publics (école, église, crèche, Palais des Sports...). Egalement, les abords de ces structures d'intérêts collectifs verront la création de coulée végétale accentuant le rapport entre le paysage et la structure urbaine de la station.



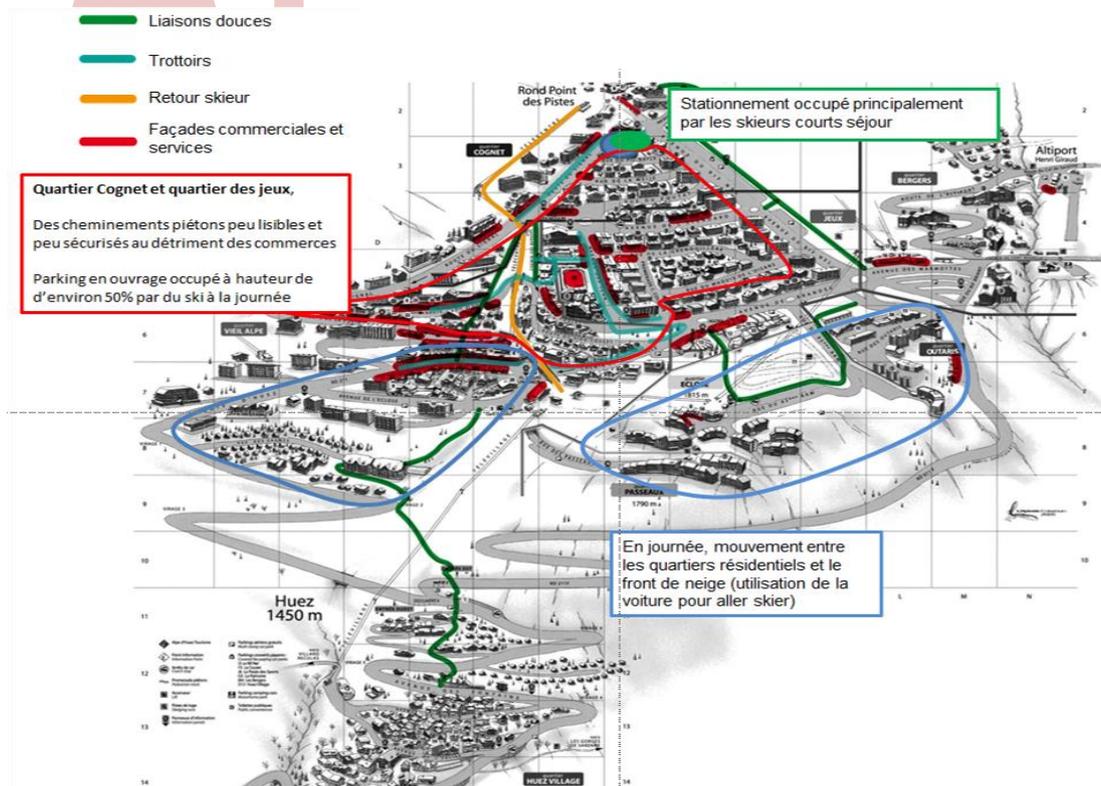


PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE D'HEUZ
 Orientations d'Aménagement et de Programmation

BERGERS / ECLOSE / ECLOSE OUEST / PASSEAUX
 Schéma d'intentions



Depuis quelques années la commune mène des opérations de traitement des voiries piétonnes. Ces mesures opérationnelles sont poursuivies et se verront renforcées comme schématisées ci-après:



I.1.1.3/ Effacement des stationnements

Aujourd'hui, on dénombre 9 grands secteurs de stationnement, comme le démontre la carte de localisation ci-dessous. Cependant, des stationnements anarchiques se répandent sur l'ensemble des voiries de la station.

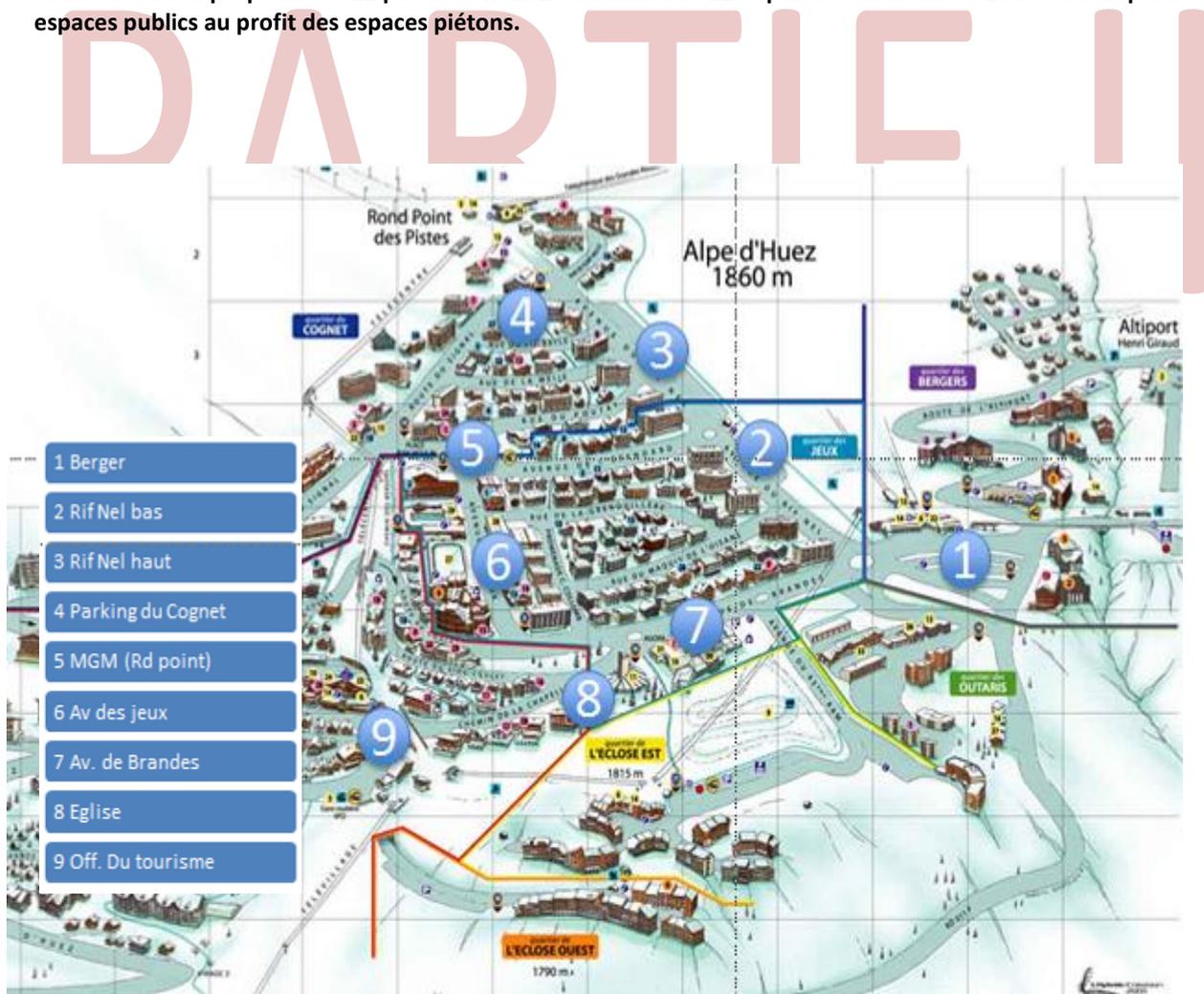
Rendre l'espace convivial et sécuritaire implique une diminution du nombre de véhicules. Il ne s'agit pas de priver la station de ses offres de parkings, mais de les repenser.

Les stationnements aériens seront supprimés au profit de parcs de stationnements souterrains permettant d'effacer le stationnement de surface afin de libérer l'espace et le rendre libre aux usagers de l'espace. Pour cela des nappes de parkings souterrains publics et privés s'apposent sous le secteur des Bergers et de l'Eclosé ainsi que sous l'emplacement du futur pôle culturel au droit de l'Avenue des Jeux.

Le positionnement de ces parkings se veut stratégique. Ceux-ci doivent être réalisés en proximité des zones de résidences, de services de proximités, de zones ludiques, tels que le front de neige par exemple. Un parking souterrain déjà existant sur la partie haute de l'avenue du Rif Nel a été construit en 2007 et sera rendu plus performant grâce à une signalétique directionnelle plus lisible dès l'entrée de la station.

Effacer les stationnements du paysage urbain s'accompagne d'une politique dissuasive. Une réglementation rigoureuse de contrôle des stationnements sera mise en place et en application avec une surveillance renforcée des services de police municipale.

Aujourd'hui, la commune compte 4164 places de stationnement dont 3079 aériennes et 1085 souterraines. A terme la station proposera 4412 places dont 1814 aériennes et 2246 places souterraines. La voiture disparaît des espaces publics au profit des espaces piétons.



Total parking public de surface	Actuellement	Projeté à 5 ans	Delta
Place du Cognet	154	154	0
Rif : parking+côté immeuble	600	400	-200
Place Jean Moulin	35	35	0
Avenue de l'Etendard	12	12	0
Route du signal (Grandes Rousses-Mairie)	68	100	32
Promenade Clotaire Collomb (partie basse)	20	10	-10
Avenue des Jeux	98	98	0
Agora du palais totalité	165	100	-65
Agora palais devant salle de spectacle	95	50	-45
Rie du Siou Coulet	5	5	0
Vallée Blanche	3	3	0
Dalle supérieure parking du Coulet	23	0	-23
Rue de la Poste-parking office Nord	12	12	0
Parking Notre Dame des Neige	58	40	-18
Eclosel II – parking val d'huez	392	100	-292
Eclosel III	188	120	-68
Bergers quartier P1P2P3P4P5	450	0	-450
Bergers dalle supérieure du parking couvert	180	0	-180
Route de l'Altiport	103	40	-63
Parking de l'Altiport : poss si enrobé parking	115	115	0
Place Paganon	27	0	-27
Avenue de l'Eclosel	88	40	-48
Route d'Huez RD211 stationnement interdit	38	0	-38
Rue des Sagnes	44	44	0
Huez	90	90	0
Ribot	16	16	0
<i>Création parking de surface semaines de pointe (V5)+ patte d'oie (V2)</i>	<i>0</i>	<i>230</i>	<i>230</i>
TOTAL AERIENS	3079	1814	-1265
Total parking public couvert	Actuellement	Projeté à 5 ans	Delta
Rif Nel	235	235	0
MGM Pk Public	110	110	0
Huez 21	133	133	0
Bergers	264	264	0
Palais des Sports et des Congrès	140	140	0
Coulet	97	97	0
Patinoire	106	140	246
<i>OAP Eclosel</i>	<i>0</i>	<i>320</i>	<i>300</i>
<i>Dalle supérieure parking des Bergers</i>	<i>0</i>	<i>180</i>	<i>180</i>
<i>OAP Berger</i>	<i>0</i>	<i>450</i>	<i>450</i>
<i>Font Morelle</i>	<i>0</i>	<i>37</i>	<i>36</i>
<i>Parking public Pierre et Vacances</i>	<i>0</i>	<i>140</i>	<i>100</i>
TOTAL COUVERTS	1085	2246	1161

Toujours dans la démarche de rendre l'utilisation aisée et fluide de l'espace public aux piétons, la commune, outre la création d'offre de parkings mixtes (privés/publics), prévoit la création de parkings aériens gratuits de rétention avant de pénétrer dans le cœur de la station.

Deux parkings viendront se positionner dans le virage 2, sous les Ponsonnières dans le virage 5, à la sortie du village d'Huez.

Emplacements Réservés – Parking de rétention (PLU)



Cette offre de parkings gratuits externes au centre de vie de la station en parallèle de la création du Transport Collectif en Site Propre, permettra un allègement certain du poids du trafic automobile.

I.1.1.5/ Transport en Commun en Site Propre-TCSP-



Pour atteindre les objectifs de réduction du trafic automobile et satisfaire la demande de la clientèle touristique, les transports en commun en site propre offrent une réponse adaptée et graduée au territoire tout en respectant son environnement en y intégrant les enjeux du développement durable.

L'amélioration de la liaison Huez Village/Station par la mise en place d'un Transport Collectif en Site Propre sous la forme d'un téléporté desservant le pied des pistes contribuera à limiter l'omniprésence automobile au sein de la station, réduisant les déplacements motorisés au sein des espaces urbanisés et par conséquent les nuisances induites par ces derniers (bruit, pollution de l'air) . Huez en Oisans se positionne au vu des considérants suivants:

- Le besoin de régulation du trafic automobile en cœur de station,
- L'augmentation des coûts des carburants du fait de l'épuisement des énergies fossiles,
- Le besoin de faciliter l'accessibilité des zones d'hébergements au pied des pistes en desservant de manière équilibrée les futures zones d'aménagement et de densification (Eclose/Bergers; Vieil Alpe; Passeaux; Eclose Ouest et le secteur des Ponsonnières),
- Le transport touristique partie prenante de la stratégie de développement économique autour de la création de lits touristique est nécessaire pour desservir le domaine skiable,
- La mise en place d'un Transport en Site Propre pour la clientèle touristique et la population locale doit être menée en parallèle d'une politique des stationnements et de la circulation,

- La saturation et le caractère obsolète des installations actuelles,
- Le caractère d'intérêt général du Transport Collectif en Site Propre,

La Commune se donne aujourd'hui les moyens de diminuer cette proportion pour permettre une gestion cohérente et un développement réfléchi de son territoire, ainsi que la préservation de ses espaces naturels et sensibles.

Cela se traduit par la création d'un Transport Collectif en Site Propre fiable, innovant et écologique destiné au transport des personnes et des marchandises reliant les axes névralgiques de la Commune.

Il s'agit de mettre en place un système de transport efficace et confortable afin d'atténuer le caractère urbain et citadin que confère l'omniprésence de l'automobile dans l'espace public et de limiter les nuisances induites (nuisances sonores, pollution atmosphérique, pollution des ambiances urbaines).

Ce Transport Collectif en Site Propre a pour vocation de remplacer les installations existantes et actuellement en place dont les caractéristiques techniques sont les suivantes :

REMONTEES MECANQUES	LONGUEUR EN METRES		DENIVELE	DEBIT THEORIQUE	PYLONES
	HORIZONTALE	PENTE MOYENNE			
TELEVILLAGE	1135	26%	298	500	9
TELECENTRE	795	9%	76,57	1100	13
TS ECLOSE	270	16%	43	1500	4
TS BERGERS	631.5	2.5%	15	2400	8

Ce projet, identifié sous les initiales "TCSP" est une occasion unique de mener une politique d'aménagement du territoire efficace et ambitieuse. Il offre l'opportunité d'appréhender et d'optimiser l'organisation du territoire.

Le TCSP est au cœur d'un système global de transports et s'inscrit dans une politique dynamique de déplacement visant à :

- Satisfaire la demande de déplacement croissante et répondre aux besoins de circulation internes à la station,
- Desservir les corridors où se concentrent et se concentreront les implantations de logements et les équipements publics,
- Répondre aux besoins de déplacements scolaires et parascolaires (Crèche, école primaire, pôle culturel, Palais des Sports et des Congrès),
- Répondre aux besoins de déplacements vers les centres d'emplois,
- Répondre aux besoins d'amélioration de la qualité de vie urbaine par une réduction des nuisances liées à la circulation automobile,
- Répondre aux besoins de confort de la clientèle touristique,
- Renforcer le service public des quartiers.

Réaliser un projet de TCSP, c'est repenser la totalité de l'espace public, de l'espace résidentiel et ses fonctionnalités sur un corridor de plus de 2 kilomètres avec un rééquilibrage de la circulation des transports en commun et des autres véhicules.

Extrait PADD, débattu le 21 janvier 2015-OBJECTIF : DEVELOPPER UN CADRE DE VIE D'EXCELLENCE

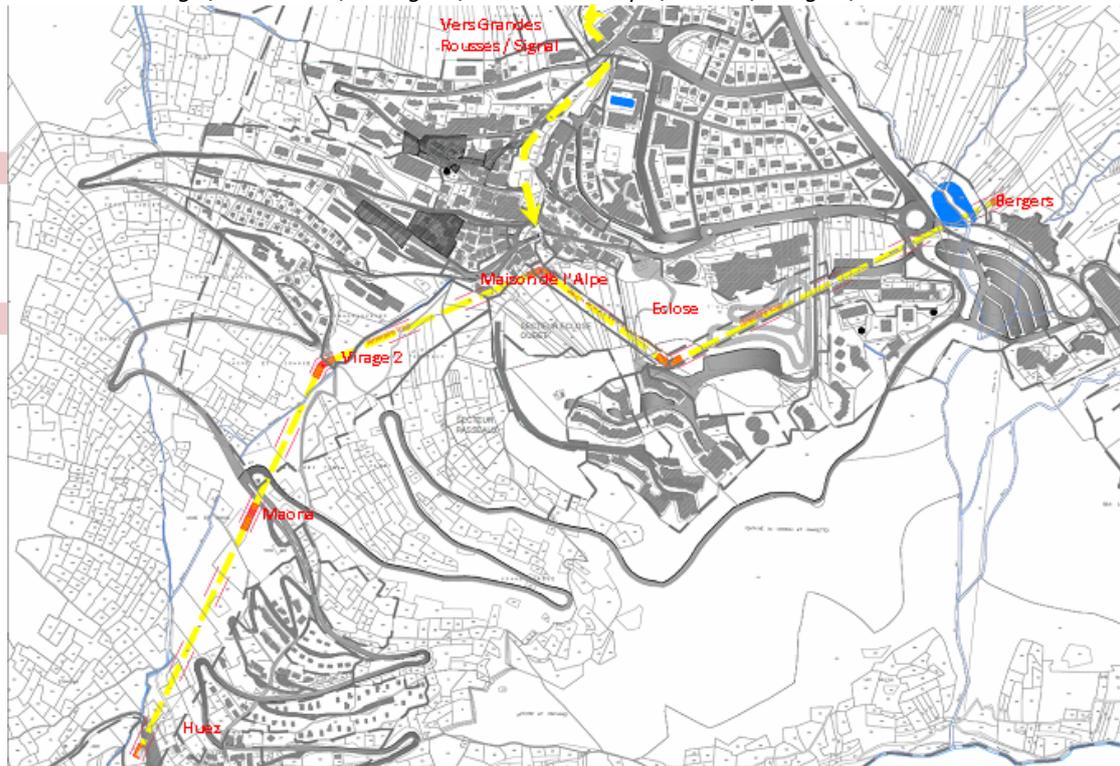
AXE 1- DIMINUER L'IMPACT DES TRANSPORTS ROUTIERS SUR LA COMMUNE

Conscients que cette question doit être abordée en partant des besoins des habitants de notre Commune et de ses hôtes, il s'agit de mettre en place un système de transport efficient et confortable afin d'atténuer le caractère urbain et citadin que confère l'omniprésence de l'automobile dans l'espace public et de limiter les nuisances induites (nuisances sonores, pollution atmosphérique, pollution des ambiances urbaines, émissions de Gaz à Effet de Serre).

Il s'agit de mener une politique d'urbanisme axée sur le confort d'utilisation par une organisation fluide des déplacements ainsi que par une offre de services de proximité.

Cela se traduit par la création d'un système de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) fiable et écologique, en remplacement de remontées mécaniques vétustes et obsolètes destiné au transport des personnes et des marchandises reliant les axes névralgiques de notre Commune :

Huez village / Le Maona / Virage 2 / Maison de l'Alpe / Ecluse / Bergers/ Grandes Rousses.



A partir de ce programme de transport, des stationnements payants nouveaux sont positionnés sur la Commune en aménageant des parkings souterrains sur des zones identifiées aux points de transit de l'axe du TCSP. Ceci dans un but de diminuer les obligations de déplacements de la population fréquentant le territoire communal et de favoriser une mobilité urbaine durable.

Le système de Transport effectif apportera une desserte du maillage territorial optimale adaptée aux besoins de tous les utilisateurs de l'espace communal.

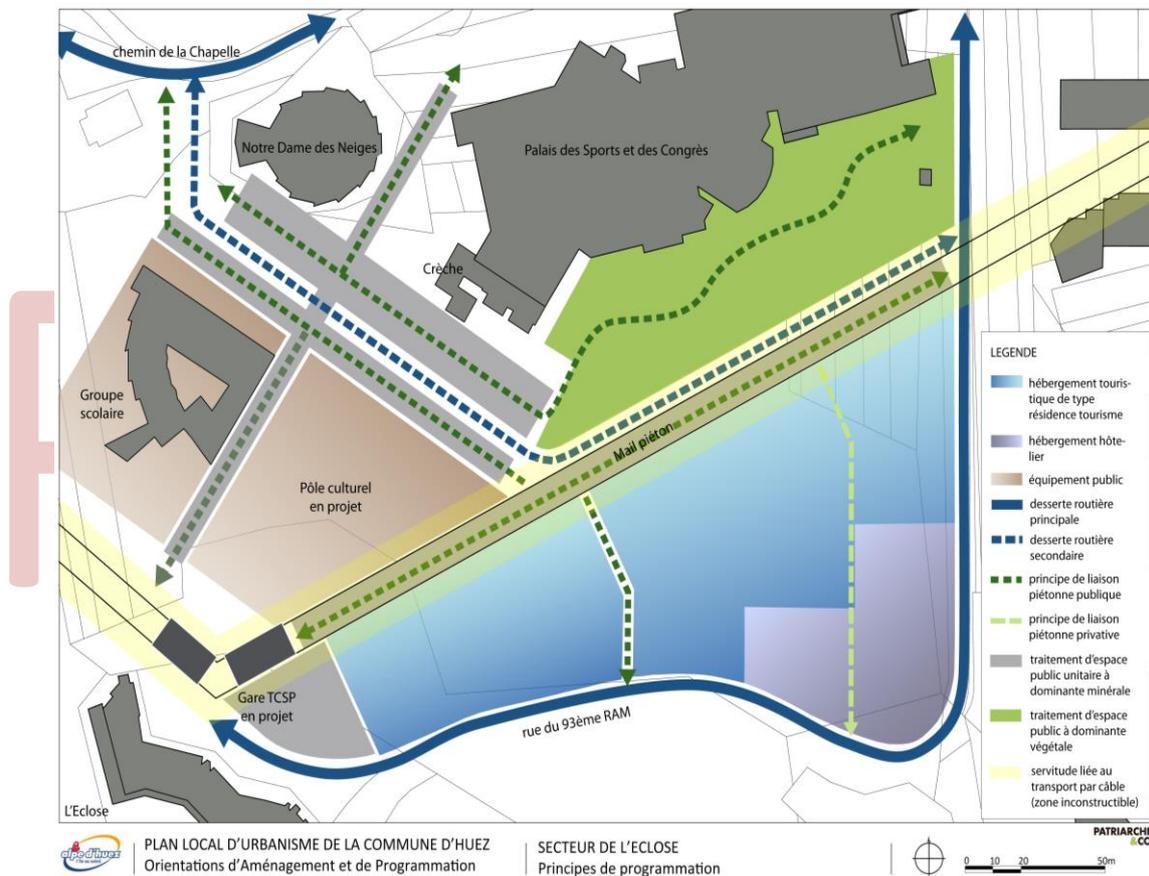
Limiter l'accroissement du trafic automobile par le transfert modal est un objectif qui a des conséquences majeures sur la politique de stationnement de la Commune. On peut ainsi favoriser le stationnement résidentiel et maintenir une offre suffisante pour les visiteurs ou les consommateurs, tout en limitant l'encombrement de l'espace public par les véhicules en stationnement via l'aménagement paysager et piéton de plusieurs axes routiers internes.

I.2 / STRUCTURATION DES ESPACES PUBLICS

Requalifier et rendre à Huez et sa station une image de marque implique une performance des équipements publics.

Equipements et infrastructures indispensables à un cadre de vie de qualité permettant de capter d'accueillir de nouvelles populations pour la dynamisation de l'ensemble de la commune.

Ce pôle regroupera le palais des sports et des congrès, le groupe scolaire, le pôle culturel, le pôle petite enfance.



I.2.1/ Groupe scolaire

Le projet de groupe scolaire a pour vocation de remplacer l'établissement existant et est intégré au sein d'une zone dédiée au pôle enfance communal (halte-garderie, crèche multi-accueil et groupe scolaire) et aux équipements publics (médiathèque).

Le groupe scolaire regroupe l'école maternelle et l'école élémentaire dans un bâtiment unique. Ce regroupement à 4 intérêts majeurs :

- permettre des économies dans les coûts d'investissement et de fonctionnement,
- favoriser une plus grande souplesse dans l'affectation de l'espace, avec notamment une salle de classe pouvant être affectés à l'une ou l'autre école en fonction de l'évolution des effectifs,
- faciliter la continuité de l'action éducative entre la maternelle et l'élémentaire,

- s'intégrer dans le fort engagement environnemental de la commune, en appliquant une démarche environnementale pour le projet issue de la démarche HQE®.

Selon les effectifs du groupe scolaire, les groupes classes sont redéfinis à chaque rentrée avec la possibilité de créer des classes à doubles niveaux. A ce titre, le bâtiment, par sa flexibilité et sa fonctionnalité permet cette réorganisation.

Le groupe scolaire intègre un espace de préparation des repas, de restauration et l'ensemble des locaux administratifs et techniques nécessaires au fonctionnement de l'établissement.

Le restaurant scolaire permet la production de plus de 350 repas et des distributions vers des structures externes (ESF, garderie...)



I.2.2/ Garderie

Le projet d'extension de la crèche a permis de répondre favorablement aux demandes de places et satisfaisant aux normes règlementaires. Il s'agit d'offrir une structure petite enfance au pied des pistes pour les résidents et les vacanciers. En effet, l'ancienne structure permettait l'accueil de 35 enfants. Aujourd'hui, la nouvelle structure double sa capacité à 60 enfants. Ce bâtiment d'une surface totale de 757 m² a consisté à la requalification de 341 m² de locaux du Palais des Sports et des Congrès et la création de 416 m². Au niveau des critères architecturaux, l'objectif était de choisir des formes simples qui composent entre elles. Les matériaux ont été empruntés au langage de l'habitat montagnard: pierre, bardage bois, murs enduits, aspect béton, de façon à obtenir une intégration architecturale du bâtiment dans son environnement.

Les préoccupations environnementales ont fait l'objet d'une très grande vigilance, du déroulement du chantier lui-même aux caractéristiques du bâtiment et de son entretien.



-CRECHE –POLE PETITE ENFANCE-

I.2.3/ Musée

Toujours dans un souci d'optimisation de ses services publics, la commune déménage son musée pour le rendre plus accessible et permettre d'enrichir ses collections et ses expositions. Le Musée emménage donc au Palais des Sports et des Congrès, structure plurielle offrant des activités ludiques et sportives à l'ensemble des populations fréquentant la station. Ce glissement du musée du Vieil Alpe vers le Palais des sports et de Congrès représente de nombreux avantages:

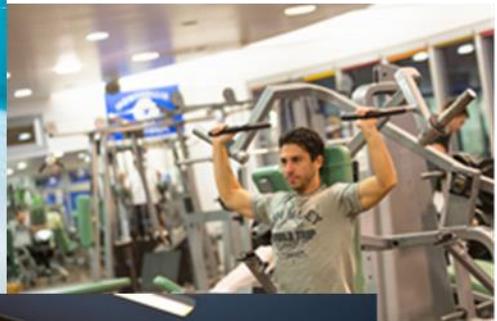
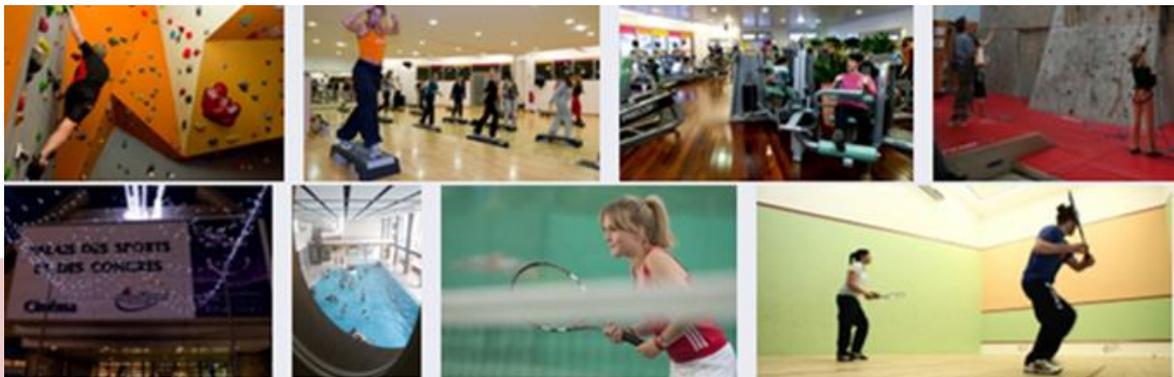
- une surface d'exposition de 2700m²,
- une accessibilité accrue grâce à un ascenseur, l'installation étant réalisée sur un seul niveau, les visiteurs bénéficieront du parking du Palais des Sports et des Congrès pour stationner,
- d'une exposition qui pourra bénéficier d'être dans un lieu de passage prisé,
- d'une luminosité largement distribuée par baie vitrée, mettant en valeur les objets exposés et permettant leur contextualisation par un simple regard vers l'extérieur sur le cadre environnant,
- d'une parfaite sécurité de conservation des collections.



I.2.4/ Palais des Sports et Congrès

Complexe ultramoderne, le Palais des Sports et des Congrès propose 26 activités permettant d'agrémenter ses vacances : activités aquatiques, aquagym, fitness, musculation, cardio-training, tennis, squash, badminton, tennis de table, tir à l'arc, tir à air comprimé, escalade, mini-golf, jorky ball, sport de combat, golf, sports collectifs. ... et des Congrès 2 auditoriums : 172 et 86 places. 11 salles (maximum 1000 personnes pour l'une d'entre elles). Le Palais des Sports et des Congrès de par son positionnement s'articule parfaitement avec le pôle d'équipements publics développés par la Commune et joue ainsi une triple fonction :

- Répondre à une nécessité de diversification des activités,
- Capter et satisfaire la clientèle,
- Renforcer l'offre touristique.





1.2.5/ Eglise Œcuménique – Notre Dame-des-Neiges

L'Alpe d'Huez possède une église exceptionnelle, moderne et originale, en forme de tente, conçue par l'architecte Jean Marol et achevée en 1970. Elle est décorée de 13 vitraux riches en couleurs de l'artiste Arcabas. Cette église est pleine de symboles : le toit en forme de tente comme la tente d'Abraham, l'entrée par le chœur, le long passage dans la pénombre comme une préparation au recueillement, et l'arrivée au centre, le puits de lumière et le soutien de la construction. L'assemblée est assise en rond comme autour d'un feu de camp. Cette église héberge un orgue unique au monde, en forme de main dressée vers le ciel, conçue par le grand compositeur Jean Guillou et le facteur d'orgue allemand Detlef Kleuker. Il a été installé en 1978 : il est placé au centre, et les claviers sont tournés vers le public. L'aménagement du pôle d'infrastructures publiques mettra en valeur ce site clé de la station.

-Eglise de l'Alpe d'Huez-



I.3 / REQUALIFICATION DES ESPACES

I.3.1/Place Paganon



-VUE ACTUELLE DE LA PLACE PAGANON

La Place Paganon étant disposée à l'entrée historique du village, à proximité du vieux village des alpagnes, il s'agit de concevoir un projet élégant rappelant l'atmosphère des vieux villages montagnards tout en s'ouvrant sur une station contemporaine aux divers styles architecturaux modernistes (plutôt seconde moitié du 20ème siècle) n'ayant que peu de cohérence entre eux.

Le style architectural s'inspirera des beaux chalets des alpes, du hameau des biches bien entendu, mais aussi des chalets de Megève, Courchevel, Val d'Isère, etc...

L'aménagement futur de la Place Paganon sera déterminant d'une part par le positionnement géographique en entrée de ville de la station et de par son positionnement historique.

Ainsi, différents critères seront pris en compte dans l'aménagement de ce point stratégique de la station:

- Créer une ou plusieurs places sur ou en périphérie de la place Paganon,
- Créer un projet haut de gamme valorisant pour l'Alpe d'huez,
- Valoriser un Projet Paysagé et Ecologique,
- Créer 100 parkings publics couverts,
- Intégrer le future TCSP,
- Optimiser le domaine Skiable,
- Développer les liaisons piétonnes,
- Relier le Vieil Alpe au reste de la ville par une liaison piétonne forte,
- Créer une signature architecturale pour l'alpe d'Huez,
- Créer une nouvelle carte postale de la ville.

La collectivité a engagé une réflexion urbaine sur l'aménagement de cette place stratégique de la station. Celle-ci reprendra les critères d'aménagement retenus par la collectivité.

Parallèlement, Ce secteur est aujourd'hui concerné par La réalisation d'un projet privé se traduisant par la création d'un bowling/restaurant au cœur du Vieil Alpe.

Sans nul doute, cet aménagement confortera et dynamisera ce secteur de la Station, tout en stimulant l'amélioration des circulations urbaines connexes et agrémentera l'image de l'espace public.

Projet de création d'un Bowling/restaurant



I.3.2/ Nouvel accès pour l'Office du Tourisme – Place Paganon

En projet depuis la fin du printemps 2010, la réalisation de cet accès qui a pu être livré en 2011 se présente sous forme d'un bâtiment dont l'architecture constitue un signal d'appel vers l'office du tourisme, par le biais de 3 toitures décalées dans la pente.

Cette nouvelle structure permet un accès toutes saisons et implique que cet ensemble soit intégré dans un bâtiment couvert, fermé et tempéré et accessible à tous moments par les Personnes à Mobilité Réduite.

Ce projet a également eu le souci de prendre en considération 3 caractéristiques fondamentales:

- Réaliser un bâtiment sans gêne visuelle sur le panorama,
- Faciliter l'accessibilité PMR,
- Valoriser cette partie de la Place Paganon.



Le recentrage des zones clés, la mise en valeur des structures publiques, le plan de signalétique mis en œuvre dans la station de l'Alpe d'Huez affirme sa vocation de village vivant, de station de montagne ou convivialité, confort, services et offres multiples se conjuguent pour la satisfaction de la clientèle touristique mais également de la population saisonnière et permanente.

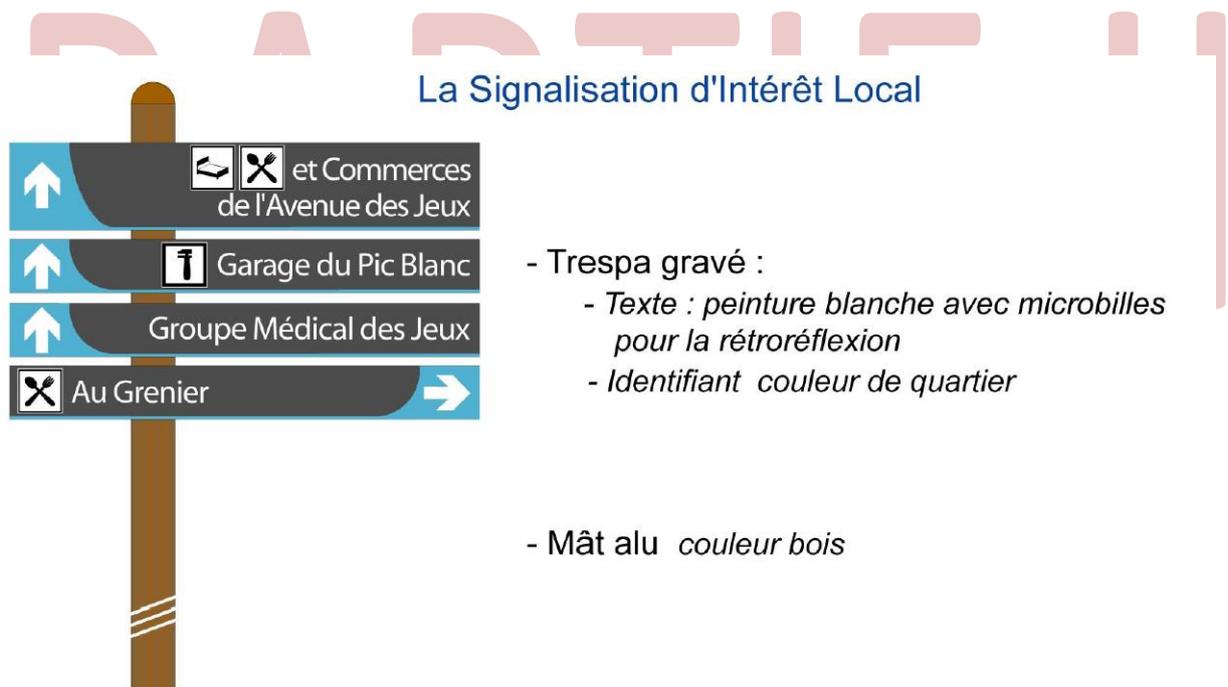
Intégrant dès à présent les modes de déplacements doux, la commune s'est dotée d'un outil de signalisation locale aisément identifiable par les piétons et les dirigeant vers les principaux centres et points publics, commerciaux (office de tourisme, police municipale, commerces...) de la ville.

La mise en place de la signalétique locale participe pleinement à l'optimisation du maillage urbain en dirigeant les flux et répondant aux objectifs suivants :

- d'améliorer la lisibilité de la station,
- de permettre aux touristes de mieux repérer les contours de la station et de ses quartiers,
- d'identifier les lieux touristiques, culturels (musées, monuments historiques...) et les équipements et services publics,
- créer des continuités entre les différents lieux.

Outre le façonnage et la structuration de l'espace à l'échelle piétonne, ce processus apporte une lisibilité de l'espace et permet de créer des continuités et des liaisons entre les différents lieux constituant Huez et sa station.

Les aménagements physiques des espaces publics deviennent nécessaires de des aménagements physiques des espaces publics où les facteurs de qualité et de sécurité des déplacements piétons permettent de favoriser cette mobilité douce et active. Dans ce contexte, la commune a souhaité disposer de visuels sous formes de totems placés en cohérence avec le maillage urbain, sur des sites et des secteurs où ils sont facilement identifiables et lisibles par les piétons afin de les répartir et diriger au mieux les usagers.



- Trespa gravé :
 - Texte : peinture blanche avec microbilles pour la rétroréflexion
 - Identifiant couleur de quartier

- Mât alu couleur bois

I.4 / PRISE DE CONSCIENCE ENVIRONNEMENTALE

I.4.1/ PLU Grenelle 2

Le Plan Local d'Urbanisme est l'instrument du renouvellement urbain. Il aide à établir une cohérence entre les projets de développement de la Commune et de nos ressources (eau, espace, paysages).

De fait, l'élaboration du PLU Grenelle 2 constitue une réelle opportunité pour engager une réflexion portant sur de nombreux domaines de la vie locale (réalisation d'opérations urbaines, volonté de mixité urbaine et sociale, renforcement du tissu économique tout en maintenant les équilibres, prise en compte des risques naturels, la mise en valeur et la protection des espaces agricoles et naturels).

Une réflexion sur la diminution de l'impact des transports routiers et des flux de véhicules un partage et une gestion équilibrée entre zones urbanisées et zones naturelles a été engagée sur la station.

Le PLU par l'expression du PADD constitue l'outil fondamental de gestion et d'organisation urbaine de la station à travers la philosophie de Développement Durable, c'est-à-dire le meilleur équilibre entre les piliers économiques, sociaux et environnementaux.

E effet, à travers la maîtrise du développement quantitatif et qualitatif de l'urbanisation, la préservation et la gestion raisonnée et intégrée des ressources naturelles, la qualité des sites et des paysages et la prise en compte des risques naturels, l'objectif général d'Huez est la pérennisation d'un tourisme durable et maîtrisé, garantissant la préservation de l'environnement, la performance de l'économie touristique, le maintien des emplois concernés, dans le respect des principes du développement durable.

À l'occasion de la révision du POS en PLU, les élus ont souhaité se donner les moyens de mieux maîtriser la consommation d'espace et de faire face aux conséquences de la nouvelle urbanisation, notamment en terme de gestion des eaux.

L'élaboration du PLU représente un des moments forts de la commune où se forge cette conscience collective : une culture locale en matière d'urbanisme de montagne et de gestion de nos ressources naturelles. Il intègre des préoccupations nouvelles telles que les déplacements urbains, la préservation des espaces naturels et de ses ressources, l'organisation commerciale, etc. Il précise le droit des sols et permet d'exprimer le projet de la commune sur l'intégralité de son territoire.

Ainsi, le PLU permet à la commune de conforter sa position de station moderne, respectueuse de ses espaces et de son environnement. La commune se donne aujourd'hui les moyens d'anticiper les actions à mener pour permettre une gestion cohérente et un développement réfléchi de son territoire, ainsi que la préservation de ses espaces naturels, pastoraux et de son patrimoine bâti.

Le PLU est rendu opposable depuis le 6 janvier 2016.

I.4.2/ Charte architecturale et de performance énergétique – Incitation communale Réhabilitation du bâti existant et de la performance énergétique

L'attractivité de la station ne dépend pas uniquement de son environnement naturel. Son esthétique et la qualité de vie privilégiée qu'elle offre aux habitants et aux touristes concourent aussi et incontestablement à son attrait. Ainsi la politique d'aide à l'embellissement du patrimoine bâti menée depuis de nombreuses années par la mairie relève-t-elle d'une véritable stratégie économique et environnementale.

Il semble aujourd'hui acquis que l'enjeu économique de la réhabilitation du patrimoine bâti est vital pour la station comme pour ceux qui y vivent, pour lesquels le tourisme est source de revenus. Cette vision était déjà celle des élus en 1989 lorsqu'ils décidèrent de favoriser l'embellissement de notre station et de lutter contre le vieillissement de notre habitat en adoptant le principe d'attribution de subventions communales pour l'aide à l'amélioration architecturale du bâti existant et à la réhabilitation de l'habitat ancien. En 2011, et dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, la commune s'est engagée dans une démarche environnementale et de développement durable. Les élus ont alors choisi de traiter simultanément le volet performance énergétique et le volet architectural et esthétique. Parmi les actions menées figurent la sensibilisation des habitants en matière d'économie d'énergie des bâtiments et le développement d'une politique d'amélioration qualitative de l'habitat. Cette incitation est matérialisée par la mise en place d'un nouveau dispositif de soutien à l'investissement écoresponsable pour l'amélioration architecturale du bâti existant s'inscrivant dans un projet de performance énergétique via l'isolation thermique des bâtiments. Au cours des trois dernières années, 16 projets de rénovation de l'habitat ont ainsi été subventionnés par la commune pour un montant total de 180 000 euros.

Depuis plus de 25 ans, la commune soutient l'embellissement de notre station grâce à une aide incitative communale au travers de la Charte Architecturale du bâti existant et de l'habitat ancien afin d'encourager les particuliers à rénover et embellir leur patrimoine bâti. A l'origine de 43% des consommations d'énergie en France, le secteur du bâtiment représente un potentiel d'économie d'énergie de très grande importance.

Les projets faisant l'objet d'une demande de subvention pour l'amélioration de la qualité architecturale et de la performance énergétique du bâti doivent être certifiés par un expert reconnu par l'ADEME (AGEDEN) en énergie ou en habitat durable qui pratiquera sur le bâtiment concerné un Bilan Thermique.

Ce Bilan permet d'apporter des prescriptions thermiques, techniques et financières afin que le demandeur puisse élaborer un projet précis et cohérent visant à la limitation ou à la diminution des dépenses d'énergie. Celui-ci s'articule autour de 5 grands axes d'investigation :

1. Identifier le mode constructif du bâtiment selon son époque de construction,
2. Connaître son fonctionnement thermique d'ensemble, avec ses dispositions actives et passives
3. Considérer que les dispositions les plus économes en énergie sont souvent passives
4. Ne pas créer de ponts thermiques dans les constructions anciennes qui n'en présentent pas,
5. Ne préconiser que des améliorations qui ne risquent pas de provoquer de désordres.

Dans ce sens, le principe d'attribution de subventions communales pour l'aide à l'amélioration architecturale du bâti existant s'inscrit dans une démarche qualitative **architecturale et de performance énergétique** concernant l'ensemble d'une construction existante, en admettant néanmoins que les travaux puissent être réalisés dans le cadre d'une programmation pluriannuelle pour les opérations importantes, avec déclinaison en tranches fonctionnelles du projet et sur présentation d'un échéancier de réalisation.

Le projet et son éventuelle déclinaison en tranches de travaux ainsi qu'une proposition d'attribution de subventions assortie d'un échéancier prévisionnel de versement, élaborés par le service Urbanisme sont soumis à l'avis de la commission d'urbanisme municipale.

Dans le cas d'une réalisation par tranches de travaux, il est versé 50% du montant de la subvention relative à la tranche ou aux tranches achevées, le solde étant versé à l'achèvement total de l'opération.

Le 26 janvier 2011, le Conseil Municipal d'Huez a donc acté les points suivants :

- Un Bilan Simplifié sera réalisé sur le bâtiment concerné dont l'aide municipale portera sur 50% du coût de la réalisation du Bilan permettant l'analyse énergétique pour l'obtention du niveau Très performant ou du niveau Performant. Celle-ci sera versée en même temps que la subvention des travaux, soit à l'issue des travaux.

- La subvention est accordée sur présentation du devis de l'entreprise choisie pour la réalisation des travaux et examiné par l'AGEDEN selon la grilles de critères du niveau de performance énergétique atteint et portant sur le surcoût de la mise en oeuvre de la construction. Cette dernière se détermine à hauteur d'une participation au coût des travaux d'isolation exigé par la performance énergétique de 30% par projet.

- **La subvention à hauteur de 30 % du coût des travaux d'isolation et le financement de 50% de l'étude énergétique préalable** sera versée au demandeur à la remise de l'attestation de conformité, justifiant que les travaux d'isolation obligatoirement réalisés par un professionnel correspondant aux critères de performances énergétiques visés par la Commune et validé par un expert reconnu par l'ADEME;

NATURE DES TRAVAUX SUBVENTIONNABLES	PLAFOND SUBVENTIONNABLE EN €HT
REPLACEMENT COUVERTURE TOLE ONDULEE PAR BAC ACIER AUTOPORTANT SELON TEINTES NUANCIER RAL AUTORISEES PLU	Subvention maxi de 9€/m ²
CHENEUX ET DESCENTES EP EN CUIVRE	Forfait 6€/ml mis en œuvre
PLACAGE PIERRE	Subvention maxi 36€/m ²
MAÇONNERIE PIERRE	Subvention maxi 60€/m ²
RENOVATION FAÇADES (PIQUAGE ENDUITS-REJOINTOLEMENT ANCIENNES MAÇONNERIE PIERRE)	Subvention maxi 27€/m ²
RENOVATION FAÇADES CREPISSEGE A ENDUIT RUSTIQUE SABLE COULEUR OCRE CLAIR	Subvention maxi 19.50€/m ²
BANDEAUX DE RIVE EN BOIS	Subvention maxi 16.50€/ml
BARDAGE BOIS	Subvention maxi 27€/m ²
ECLAIRCISSEMENT OUVRAGES BOIS EXISTANTS	Subvention maxi 5€/m ²
BALUSTRADES BOIS DECORATIVES	Subvention maxi 51€/ml

A ce jour, on constate un engouement fort de la part des propriétaires privés envers ce dispositif (environ 20 demandes de subvention annuelles sont émises et accordées pour un budget de subventions communales de près de 150 000€).

Un exemple de requalification L'Hermitage



I.4.3/ Charte des enseignes

La municipalité travaille à l'amélioration du cadre de vie de la station, grâce à ces efforts, l'Alpe d'Huez devient plus accueillante. Les commerçants doivent trouver leur place dans cette évolution.

Notre objectif :

- Faire prendre conscience de l'importance de l'enseigne, pour valoriser votre activité et votre image dans la rue, le quartier, la ville ou le village.
- Sensibiliser à une démarche globale qui intègre l'enseigne, mais aussi tous les accessoires de votre devanture : stores, éclairages, antennes diverses, climatiseurs, mobiliers extérieur, chevalets ...
- Aider à concevoir votre prochaine enseigne dans un ensemble cohérent, réfléchi et respectueux de l'environnement, en accord avec votre activité.

Cette charte est un outil utile qui rassemble des informations et des conseils pour réaliser une devanture et une enseigne attractive, tout en respectant la réglementation et l'harmonie des bâtiments qui les entourent. Il faut toujours garder à l'esprit que la devanture est la vitrine sur la rue, qui renseigne sur l'activité et qui doit attirer le client.

Les activités commerciales qui s'implantent en pied d'immeuble participent par leur devanture à la constitution du paysage de la rue. Le paysage urbain de la station est fortement marqué par les activités commerçantes qui se développent en pied d'immeuble. Leur aspect et leurs accessoires participent, à la qualité des façades, de l'espace public, donc à la qualité de vie des usagers de la rue.

L'impact visuel et spatial d'une création d'un commerce ou celui des transformations apportées à une devanture se répercute, en effet, sur l'ensemble de la rue. Il est d'autant plus fort que ces transformations se produisent au niveau même des yeux du passant. L'aménagement des devantures de commerces exige une prise en compte de l'environnement urbain existant. Il s'agit d'insérer de manière harmonieuse l'architecture commerciale

contemporaine au sein des ensembles urbains. Ainsi, une charte des enseignes et pré enseignes a pu être réalisée et réactualisée.

L'objectif de ce document étant d'encadrer l'aménagement réalisé sur les façades des commerces. Cette charte indique toutes les préconisations à respecter concernant la composition et l'aspect des façades (forme, matériaux, couleurs...) et leurs accessoires (systèmes de protection et de fermeture, stores, éclairage, enseignes, lettrage, parasols, oriflamme....). Les affichages publicitaires "classiques", mais également enseignes et pré enseignes des magasins et restaurants sont concernés par ce règlement.

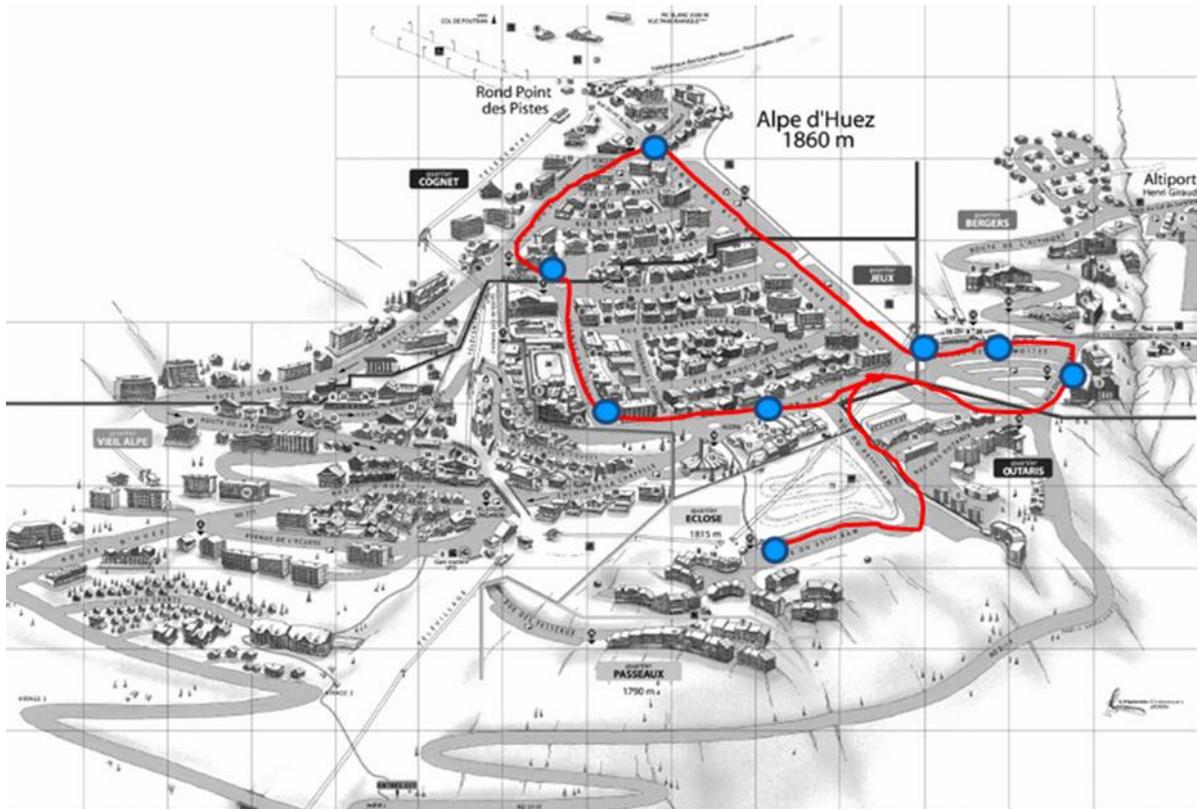
I.4.4/ Recherche d'innovation environnementale : navette électrique

Les préoccupations environnementales liées aux transports publics sont devenues un enjeu majeur en termes d'image de marque et de qualité de vie en zone urbaine. Le bus électrique, par sa maniabilité, sa propreté et son silence, est particulièrement adapté au transport en commun dans les centres villes, les sites protégés, touristiques ou historiques, pour les liaisons avec les parkings de dissuasion. En outre, pour offrir à ses usagers un service de transport satisfaisant au plus près des besoins de mobilité, l'utilisation de véhicules électriques offre une alternative pertinente. Cette solution permet par exemple de créer une ligne spécifique desservant les principaux centres administratifs, commerciaux et d'activités de loisirs sur la station de l'Alpe d'Huez. Il s'agit d'un moyen de transport venant compléter et renforcer l'offre de transports en commun.

Aujourd'hui, la station se dote d'une navette électrique sur un itinéraire bien identifié et générateur d'un flux d'usagers réguliers de par sa desserte de centres administratifs, culturels, sportif et commercial. Ce circuit permet une rotation de la navette électrique toutes les 20 minutes de 8h40 à 17h50. Cette ligne est renforcée par d'autres véhicules décarbonnés évitant la congestion du circuit. La navette électrique est entrée en fonction le 6.12.2012.

Cependant, remplacer l'ensemble de la flotte de bus thermiques géré en DSP par VFD, pour des bus électriques n'est aujourd'hui pas encore envisageable pour la collectivité pour des raisons de coûts et de technologies. Le « midibus » reste en revanche l'outil adéquat pour des trajets de petite échelle, notamment pour des dessertes en centre de vie urbain de la station et son front de neige. Cette initiative, certes modeste, est appréciée par les populations fréquentant le territoire et génère un impact positif pour l'image de la station et son engagement environnemental.





Itinéraires Navette Électrique

I.4.5/ Diminution des émissions de GES

La commune d'Huez est adhérente depuis 2007 à la Charte Nationale en Faveur du Développement Durable en Station de Montagne proposée par l'ANMSM/SkiFrance. Même si elle n'avait pas attendu cette opportunité pour proposer un développement raisonné, elle dispose aujourd'hui d'un cadre logique dans lequel inscrire ses actions.

La SATA, société d'exploitation du domaine skiable, acteur structurant du territoire et premier employeur de la commune, est-elle certifié QSE. La réalisation du Bilan CarboneTM en 2010 permet d'établir un outil de suivi et d'aide à la décision pour déterminer les actions climats développées par la commune, en connaissance de cause.

Forte de ce bilan, la commune dispose maintenant d'orientations stratégiques permettant de limiter les émissions de Gaz à Effet de Serre :

- **Refonte et optimisation des itinéraires des navettes - 2012**
- **Mise à disposition d'une navette électrique - 2012**
- **Piétonisation des espaces publics –depuis 2008 et +**
- **Rendre la ville lisible par une signalétique performante – depuis 2009 et +**
- **Mise en place du Transport Collectif en Site Propre - 2019**
- **Création d'éco-quartiers sur les Orientations d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme – 2019 et +**
- **Maintien de coulées vertes et de corridors écologiques dans des zones urbaines – PLU 2016**
- **Création de parkings souterrains et capteurs en périphérie de la station - 2019**
- **Application de la Charte architecturale et de performance énergétique – depuis 2011**
- **Rendre les bâtiments publics performants énergétiquement (HQE): extension Mairie/Poste 2011 ; Crèche 2012 ; Groupe Scolaire 2013**

II/ RENFORCER L'ATTRACTIVITE DE L'ALPE D'HUEZ POUR LES POPULATIONS

II.1/ Accessibilité aux logements permanents

L'un des premiers enjeux de la Commune est de veiller au maintien de la population permanente et de permettre l'accueil de nouveaux ménages. Les tensions foncières prennent la forme d'une augmentation des prix des fonciers préoccupants pour la Commune.

En effet, l'accession à la propriété est de plus en plus difficile du fait de la pénurie d'offre de logements et implique la fuite des ménages et des familles dans la vallée, tendant vers un solde migratoire négatif.

La pression foncière engendre une difficulté d'installation des nouveaux ménages. Par conséquent, la commune souhaite que les habitants permanents puissent s'établir en favorisant l'accession à la propriété en individuel et l'ancrage résidentiel.

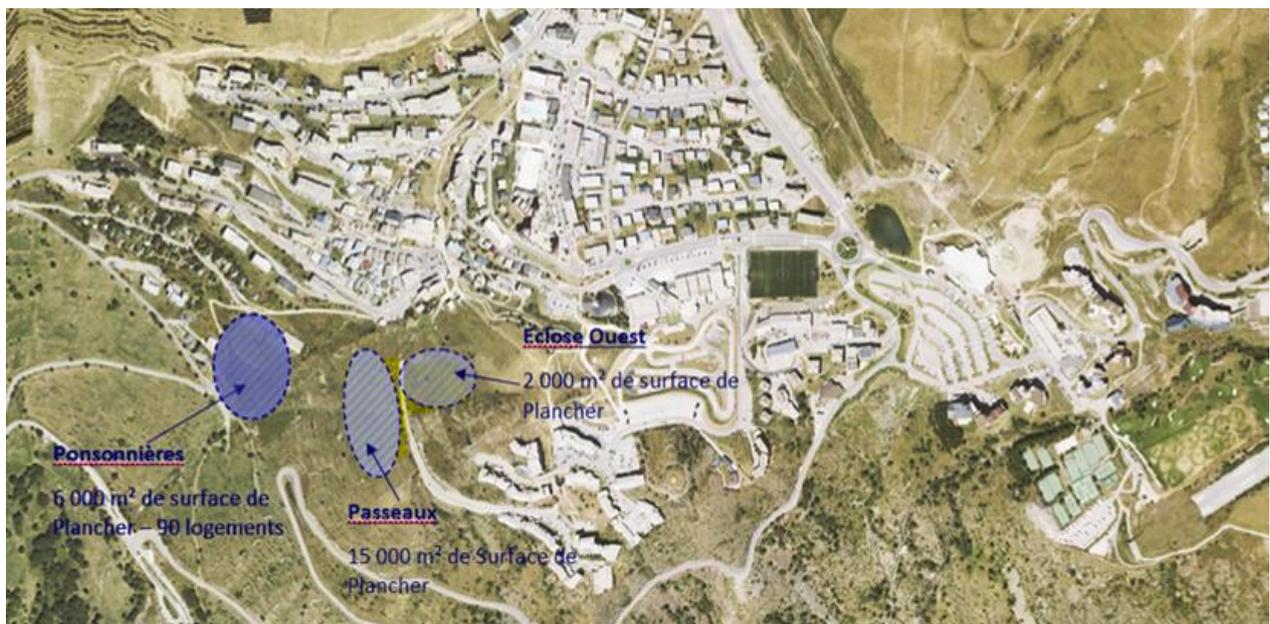
Afin de maintenir une vie locale et accueillir de nouveaux habitants permettant un équilibre entre les différentes catégories de population au niveau des logements répondant aux exigences de mixité sociale, la Commune met en place des possibilités de densification des franges bâties du tissu urbain existant sur des zones privées dédiées à l'habitat principal.

Il s'agit de redynamiser l'attractivité de la commune auprès des ménages, de nouveaux arrivants et de la population locale. L'effort de création de constructions, de logements se positionne sur des secteurs identifiés du territoire communal et permettront de fixer cette population.

Ainsi, l'objectif pour l'habitat et le logement sera d'anticiper et d'accompagner cette volonté politique en développant des logements pour l'accueil de nouveaux ménages et de nouveaux arrivants. Dans ce contexte d'attractivité et de captage de la commune pour les habitants permanents, la commune prévoit d'ouvrir et d'adapter des 3 secteurs spécifiques et mixtes dédiés.

Le projet des Ponsonnières prévoit l'ouverture de 6 000 m² de Surface de Plancher supportant 90 logements allant du T2 au T4 et dont la répartition d'accessibilité sera comme telle: 1/3 revente - 1/3 conventionné - 1/3 non conventionnés. Le secteur des Passeaux et le secteur de l'Eclosé Ouest permettront l'implantation de 17 000 m² de Surface de Plancher à destination de l'habitat permanent.

Ce sont au total 1 283 lits permanents qui seront construits sur ces 3 secteurs.



II.2/ Renforcement de l'accessibilité des services et des équipements publics

Rendre l'espace public attractif implique un traitement et un repositionnement optimisés des services et des structures d'intérêt collectif à destinations de la population permanente, saisonnière et touristique.

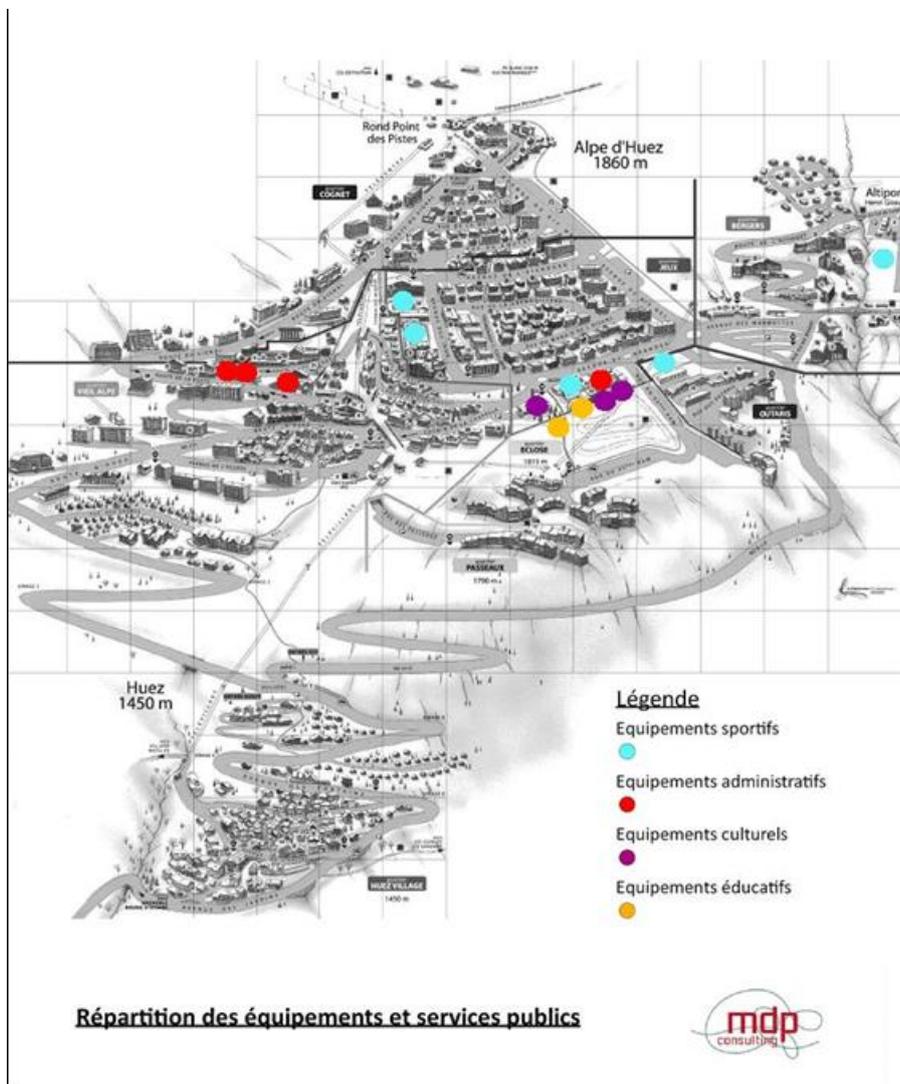
Ainsi, dans une perspective de développement et d'amélioration de l'attractivité de son territoire. La municipalité déploie dès à présent une stratégie de regroupement de ces équipements publics.

Aujourd'hui, on assiste à un recentrage des équipements sur des sites identifiés et d'accès aisés.

Son positionnement au droit de l'Avenue des Jeux et son positionnement en centre aval de station permet de créer un véritable pôle public accueillant:

- Le Palais des sports et des Congrès devient l'hôte de différents organes administratifs et culturels : Police Municipale / Pôle Emploi / Centre des Congrès / Crèche / Palais des Sports / Musée / Maison des Associations / Bibliothèque
- Groupe Scolaire (Ecole Primaire - Ecole maternelle)
- Lieu de culte

P



||

II.3/ Développement d'un cadre de vie d'excellence

L'attractivité d'un territoire tel que l'Alpe d'Huez se mesure non seulement sous l'angle de l'offre touristique et indirectement économique, mais inclus aussi des critères liés au cadre de vie, avec un traitement patrimonial renforcé des lieux, à la qualité des logements et des hébergements touristiques et des espaces publics, aux équipements collectifs, à l'efficacité des transports, à la qualité des services offerts pour les loisirs ou le tourisme, enfin à l'organisation d'animations ou d'événements qui marquent des temps forts, à forte valeur symbolique.

L'un des premiers enjeux de restructuration qualitative de la station de l'Alpe d'Huez réside dans l'optimisation de la mobilité et des déplacements en cœur de station.

Il est essentiel de conjuguer les éléments de gestion des flux

⇒ **RENDRE L'ESPACE PUBLIC AUX PIETONS**

Le réaménagement et l'optimisation des transports publics gratuits permettent de libérer de l'espace à destination de ses usagers et de diminuer l'usage de l'automobile.

Affranchi pour parti du "tout automobile", l'espace public devient plus préhensible aux piétons et à son organisation même. Cela permet de dégager clairement les espaces "symboliques" de la commune et d'augmenter sa fonctionnalité par des trames perméables garantissant les continuités d'une zone de chalandise à des espaces de lieux d'échanges de la vie quotidienne (agora école/crèche...)

⇒ **LES NAVETTES GRATUITES - LE TCSP - LE STATIONNEMENT**

"Le service de transport public gratuit est un service essentiel au maintien de la qualité de la vie. En libérant la station de l'encombrement routier, il optimise le "capital urbain" d'Huez.

En contribuant à une mobilité moins émettrice de CO2, par la mise en circulation d'une navette électrique et de navettes répondant aux normes Euro 5, il protège le "capital environnemental".

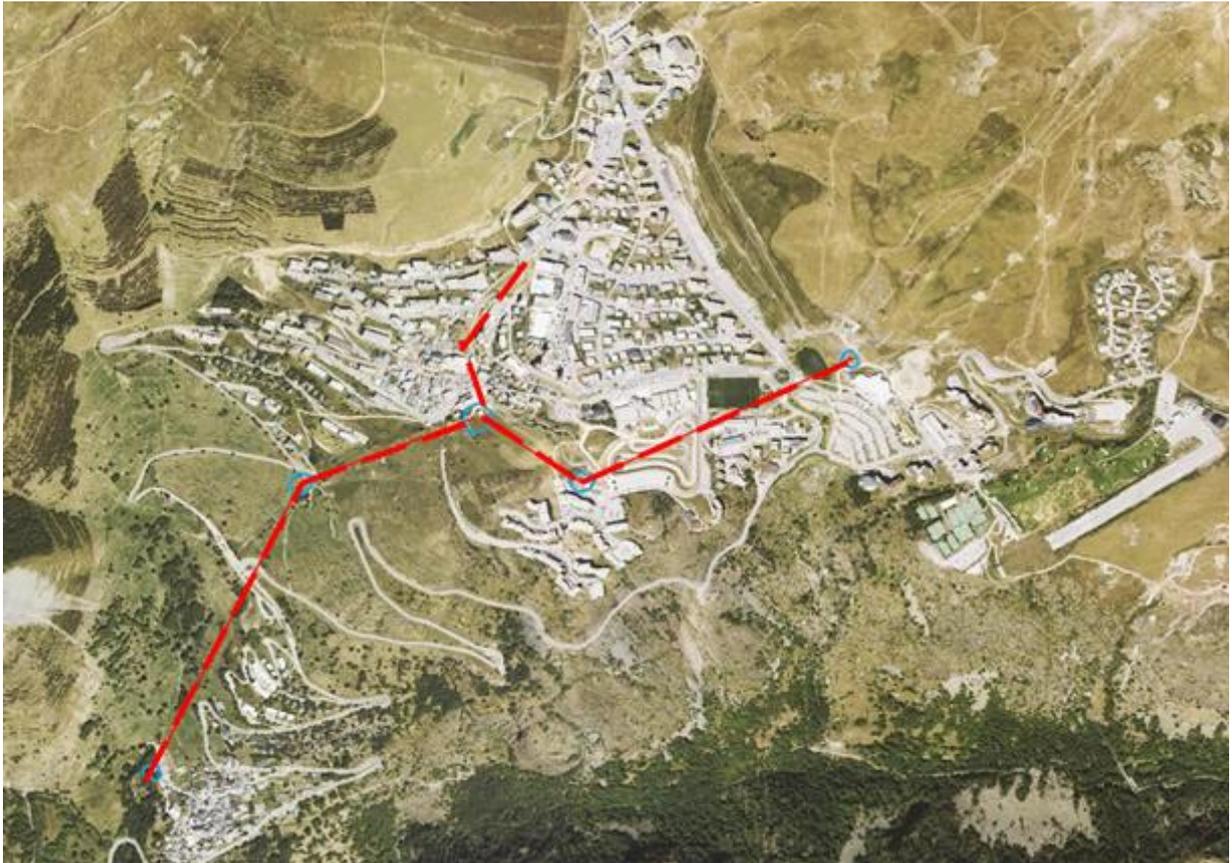
En autorisant l'accès aux emplois et aux loisirs et en favorisant le lien social, ils développent le "capital humain et touristique de notre station." Jean Yves Noyrey, Maire d'Huez.

La conjugaison d'un système de navettes publiques quadrillant l'espace intrinsèque de la station et à un système de téléporté reliant le village d'Huez et le front de neige en passant par des sites névralgiques identifiés (Virage 2 / Paganon / Eclose / Bergers) tendra vers une résorption des flux de véhicules congestionnant l'espace public.

Ce schéma d'organisation des déplacements ne peut ignorer le besoin de stationnement.

Des parkings de rétention seront positionnés autour de l'axe du TCSP sur des sites admettant le positionnement de telles structures et pouvant accueillir plus de 250 véhicules:

Tracé du TCSP



Circuits navettes

Circuit Pomme / Apple route p. 4-5
Circuit Fraise / Strawberry route p. 6-7
Circuit Myrtille / Blueberry route p. 8-9
Circuit Citron / Lemon route p. 10-11
Circuit Nuit / Night route p. 12-13

**CIRCUITS
DES
NAVETTES
DE LA STATION**

Transalitude
 Arrêts Transalitude
 Bergers (Skiligne),
 Eclouse, Paganon,
 Place Jean Moulin
 + sur réservation
 uniquement :
 Maona, Huez Village

II.4/ Liaison à l'agglomération grenobloise

S'engager dans une politique de gestion des déplacements internes à la station impose la prise en compte des déplacements connexes, soit, reliant un axe fort générateur de visiteurs touristiques, mais aussi locaux.

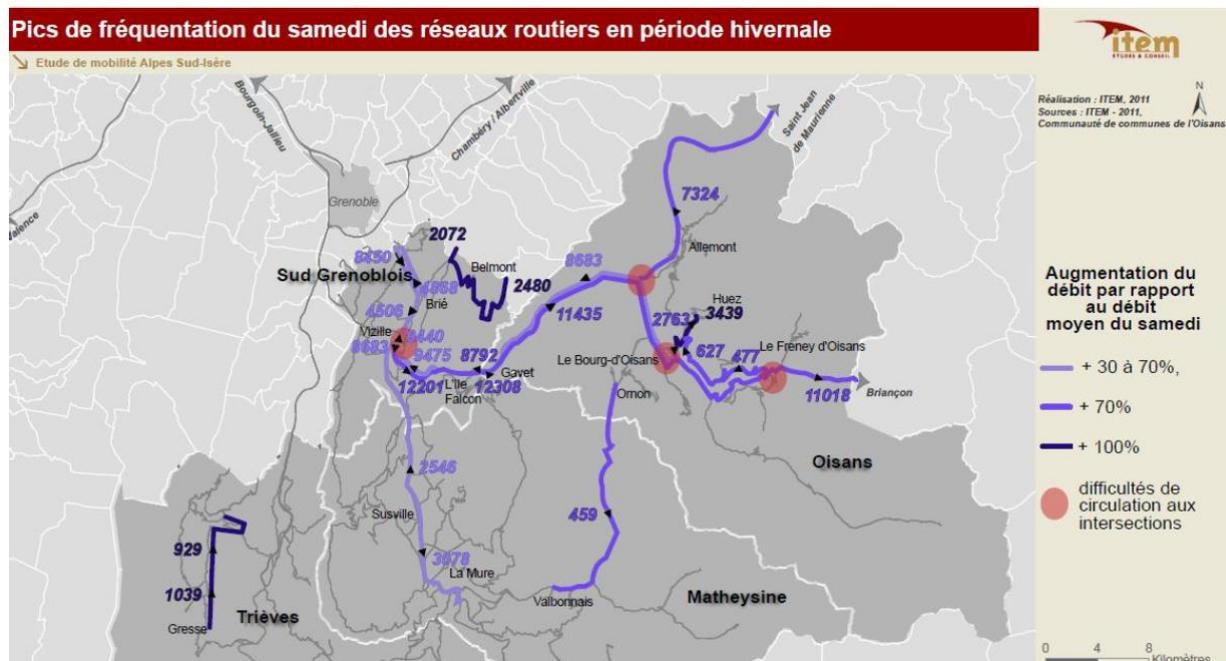
Ainsi, la commune est reliée de manière quasi permanente à l'agglomération grenobloise par un système de transport public efficient, géré entre autre par le Conseil Général de l'Isère.

Services Réguliers – Grenoble/Alpe d'Huez:

- Réseau TransIsère: 2 Allers/Retours quotidiens toute l'année, matin et soir - 30 000 passagers annuels
- Services saisonniers Grenoble/Alpe d'Huez:
- Réseau TransAltitude Skiligne: Durant la saison d'hiver - 4 Allés/Retours du lundi au vendredi - 7 Allers/Retours les samedis et dimanches avec tarif attractif 39€ A/R + forfait journée - 31 000 passagers- Ce service permet également l'achat du forfait journée avec des tarifs réduits pour les étudiants.
- Réseau Grenoble Altitude

Cette liaison par autocars permet de rejoindre l'aéroport de Grenoble. En moyenne, durant la saison d'hiver, c'est près de 8 allés/retours par jours qui sont effectués. Il est également prévu de mettre en place des "bus évènementiels" lors des moments phares de la station (Tour de France, Alpe d'Huez, Mégavalanche, etc.)

D'autres réseaux de transport existent et rendent cette liste non exhaustive. Le nombre de ces offres de services de transport permettent de mettre en exergue l'existence d'un maillage pertinent du réseau de transport entre l'Alpe d'Huez et la Métro. Cette offre de transport public porte par essence des arguments écologiques forts. En effet, à nombre égal de kilomètre voyageur, ces derniers polluent moins, rejettent moins de GES, consomment moins d'énergie et d'espace. Ainsi, plus ces moyens seront améliorés et communiqués, plus la fréquentation sera améliorée.



Ce projet prévoit d'élever la qualité globale de l'offre de mobilité sur la station de l'Alpe d'Huez permettant de conjuguer des critères indissociables d'une offre de transport performante: Accessibilité, Confort, rapidité, fréquence, ponctualité. Par l'ensemble de ces dispositifs, la commune s'est fortement engagée dans une politique globale de mobilité organisée autour des transports publics qui devrait contribuer à court terme à requalifier les

espaces de vie, à renouer de nouveaux liens entre le cœur de ville grenoblois et la station et, in fine, à redynamiser le territoire.

III / IDENTIFIER DES LEVIERS D' ACTIONS ECONOMIQUES

III.1 / EVOLUTION DE LA PERFORMANCE DU DOMAINE SKIABLE

Le plan de renouvellement global de la station basé sur sa nouvelle attractivité lié à l'ensemble des actions déjà décrites :

- Nouveau plan de mobilité,
- Structuration et regroupement des infrastructures publics,
- Nouvelles capacités d'accueil.

Auront pour conséquence immédiate une nouvelle image, une notoriété qui favoriseront la venue de nouvelles clientèles, locales et régionales, mais également nationales et internationales.

La projection économique qui sera détaillée dans la partie 5 de ce dossier fait état d'une progression prévisible de journées skieurs de + 33.8% soit une évolution prévisible du Chiffre d'Affaires global de la station, des acteurs économiques locaux (commerces, restauration, hébergeurs, services et prestataires d'activités)

SITUATION INITIALE	JOURNEES SKIEURS BASE 2011	CA BASE 2011	JOURNEES SKIEURS	CA
LITS DIFFUS 22 956 PRODUISENT 20% DES JS	314 461	7 980 000	314 461	7 980 000
LITS MARCHANDS PRODUISENT 73% DES JS	1 147 784	29 127 000	1 679 963	42 631 960
EXCURSIONNISTES PRODUISENT 7% DES JS	110 062	2 793 000	110 062	2 793 000
TOTAL JOURNEES SKIEURS	1 572 308	39 900 000 €	2 104 486	53 404 960

Le programme d'investissements est un élément important dans la vie d'une délégation de service public. Il permet de partager la vision du domaine skiable pour répondre aux attentes de la clientèle tout en considérant les contraintes d'exploitation qui s'imposent.

Conscient du potentiel actuel et fort du développement envisagé au travers de la création de 68 000 m² de Surface de Plancher d'hébergements touristiques, soit, 4 600 lits commerciaux. Il s'agit bien de proposer un programme d'investissement tenant en compte :

- L'évolution à court et moyen terme de l'évolution des capacités d'accueil de la Commune et du développement immobilier intégré au cœur de l'urbanisation existante
- Du positionnement de la station parmi les 10 premiers opérateurs exploitant de domaine skiable en France
- Proposer un outil moderne offrant des aménagements en terme de sécurité, confort, qualité d'accueil et variété de produit ski, à la pointe des domaines skiabiles nationaux et internationaux.

La SATA, exploitant historique de la Commune a été nommé à nouveau le 1^{er} juillet 2016, suite à une procédure de renouvellement de DSP.

Dans ce contexte, la SATA propose un programme d'investissements réparti en deux phases.

La première insistant sur un besoin rapide d'investir sur le début du contrat (2016-2021) et la seconde sur un plan d'investissement complémentaire étalé (2022-2035).

Ce phasage permet d'établir de manière synthétique la visualisation ci-après :

- 2016 : installation d'un télémixte au Signal (débit : 3300 personnes à l'heure)
- 2017 - 2018 : TCSP et luge 4 saisons
- 2018 : retour skieur, neige de culture et changement du télécentre
- 2019 : création du télémixte du Loup
- 2020 : remplacement du télésiège du Chalvet

PARTIE II

III.2/ UNE LOGIQUE MARKETING DE DESTINATION VACANCES A LA MONTAGNE TOUTES SAISONS

La commune et son organe de gouvernance souhaite sortir d'une logique commerciale axée à 100% sur le ski.

La nouvelle politique marketing souhaite remettre au centre des enjeux ;

En ce sens, en hiver, l'approche marketing sera axée sur une logique de « destination à la neige ». Les nouveaux outils commerciaux mettront en avant le domaine skiable mais aussi toutes les activités disponibles au delà de son périmètre : restauration, infrastructure (Palais des Sports et des Congrès, piscine, patinoires), activités sportives et culturelles, commerces.

Afin de développer la fréquentation de la station, le service commercial va constituer un catalogue de produits estivaux et hivernaux à destination des Tours-opérateurs, clubs sportifs, comité d'entreprises et grand public.

A titre d'exemple, le catalogue estival aura principalement 4 cibles :

- Pratiquants VTT et cyclistes
- Pratiquants des Sports de montagne
- Famille
- Clubs sportif à la recherche de stage de réoxygénation

Le service commercial va capitaliser sur les événements d'envergure internationale, vitrines de l'Alpe d'Huez, comme le Tour de France ou la Mégavalanche pour commercialiser des produits de qualité.

Outre les événements forts internationaux, il s'agit également de renforcer l'animation événementielle autour de manifestations sportives et culturelles, notamment sur l'été.

En effet, l'organisation d'événements est primordiale pour maintenir une activité estivale correcte qui génèrent d'importantes retombées économiques sur la Commune et sur tous les secteurs du Massif de l'Oisans.

En effet, aujourd'hui, il est possible de tirer un bilan très positif qu'il s'agira de renforcer.

	Nbre de personnes logeant à AH	CA Hébergement En K€	CA restauration En K€	CA Loisirs En K€	Total Retombées économiques En K€
Marmotte	2 900	762	489	381	1 632
Mégavalanche	1 200	267	170	146	583
Triathlon	1 400	304	196	170	670

En résumé, la Station proposera une commercialisation de l'ensemble de la destination pour renforcer son attractivité et proposer un produit en phase avec la demande actuelle.

III.3/ LIAISON INTER DOMAINES SKIABLES – ALPE D’HUEZ GRAND DOMAINE – 2 ALPES ET...

Les 2 Alpes / Alpe d'Huez Grand Domaine ski, 10 communes, 2 domaines skiables, 2 positionnements internationaux, 1 ambition.

Dix partenaires décident de se rassembler pour développer un projet de territoire global, innovant et performant pour exploiter la 3^e dimension au cœur de l'Oisans : relier 2 domaines skiables.

Un projet de développement structurant et ambitieux, fondé sur des atouts particuliers et dont le rayonnement et la notoriété bénéficieront à l'ensemble du territoire local, départemental, régional, et au-delà.

L'idée de liaison des ces 2 domaines skiables n'est une idée pas neuve en Oisans. En effet, depuis plusieurs décennies ces deux versants se font écho.

Aujourd'hui, au regard des projets de développement de chacune de ces entités, au regard de la prise de conscience de la richesse de notre environnement et de sa préservation, au besoin d'apporter à la vallée de l'Oisans et au Département de l'Isère une offre compétitive, le projet de liaison par câble de 2 domaines skiables Isérois de renommée mondiale, constitue un nouveau produit compétitif aussi bien au niveau touristique, économique, social et environnemental.

Conjuguer ces 4 piliers au travers d'un projet de mobilité durable permettra d'appuyer un positionnement fort du Département et de la vallée de l'Oisans appartenant à la marque Alpe Isère qui pourront ainsi concurrencer les géants Savoie Mont Blanc et la Vallée de la Tarentaise.

Le projet de liaison engage l'ensemble des partenaires dans une dynamique d'économie touristique aux retombées multiples qui impulsera un rayonnement de l'Oisans et de l'Isère au premier rang des grandes stations françaises, européennes et internationales.

Au delà d'un équipement marketing fort, ce projet de connexion s'inscrit dans une réelle dynamique économique et sociale générant et garantissant une augmentation et une pérennisation des emplois au niveau local, départemental et régional. La création de ce type d'infrastructure de par leur technologie et leur envergure nécessite la mobilisation d'un grand nombre d'entreprises locale et de forces vives du territoire aussi bien en phase de conception et de travaux, qu'en phase d'exploitation.

Répondre aux enjeux de mutations climatiques et énergétiques est une ambition de premier ordre, la liaison par câble est une technologie durable où le carbone par kilomètre de transport est l'un des plus performant et inclusif. La prise en compte de la biodiversité et la richesse environnementale pourront être traitées de façon respectueuse au regard d'une volonté d'impact écologique à minima sur les espaces survolés.

La réalisation de ce projet nécessite une vision globale, regroupant de multiples problématiques (transport et mobilité, environnement, économie, développement territorial et touristique). La création de l'Association *Alp Line* fédérant les élus des 10 communes, autorités organisatrices du projet apparaît être l'outil le plus pertinent pour mener et veiller à la réalisation de la liaison par câble.

SYNOPSIS TECHNIQUE	
Type	3S CABINE 35 places
Longueur	8 042 .65 m
Dénivellation	41.48 m
Débit Horaire	2 400 p/h
Vitesse Ligne	7.50 m/s

Durée parcours	17.87 min
Distance entre 2 véhicules	393.75 m
Nombre de véhicules en ligne	41



⇒ Dans la foulée, la liaison en projet avec le domaine de Saint Sorlin d'Arves (120 kilomètres de pistes situées entre 1 500 et 2 620 mètres d'altitude) constituera l'un des plus importants domaines skiables d'Europe. «Et

surtout l'un des plus ergonomiques avec son niveau de difficultés naturellement distribué de bas en haut pour offrir un espace organisé pour tous».

Avec ce projet, l'Alpe d'Huez se hisse au rang des plus grandes stations internationales en conservant la simplicité de cette ambiance qui plait autant à la clientèle française qu'internationale. Sur les 40 % d'étrangers, 50% sont britanniques, suivent ensuite les belges, les néerlandais et les danois.

PARTIE II

A decorative graphic consisting of a vertical line on the left and several horizontal bars of varying lengths extending to the right, all in a light brown color.

II. COMPORTEMENT SOCIETAL DE LA CLIENTELE

II.1/ EVOLUTION DE LA DEMANDE EN MONTAGNE

Les clientèles attirées par la montagne sont rebutées par l'image de la « haute montagne », milieu hostile et difficile d'accès, synonyme d'effort voire d'exploit physique.

Les touristes sont désormais sensibles à des caractéristiques importantes à cerner pour composer l'offre de demain en adéquation avec ces nouvelles exigences.

Ils sont à la recherche d'un milieu naturel et de paysages encore sauvages, peu marqués par l'empreinte de l'homme : c'est ce que l'on appelle la notion de « naturalité ».

Pour autant, bien que les touristes soient attentifs au caractère sauvage de la nature, ils ne souhaitent pas à avoir à fournir un trop grand effort ou se mettre en danger au cours de leur séjour. Ils attendent que la montagne soit accessible, sécurisée, voire même « aseptisée ». La « facilité » est le maître mot de cette tendance

Les séjours en montagne sont également caractérisés par la recherche de bien-être et de détente. L'offre qui sera proposée devra être plaisante, ludique et accessible à tout public. Séjourner en montagne c'est prendre du temps pour soi, se laisser aller, ne pas forcer.

Les visiteurs sont également attentifs à l'accueil qui leur est réservé : ils attendent des prestations d'un niveau de qualité minimum (qualité de l'hébergement, des aménagements...), de vrais contacts avec les populations locales, de l'information et du conseil dans le choix de leur séjour et de leurs activités. Les touristes n'ont pas le droit de se tromper, les vacances sont investissement pour eux, c'est pour cela que l'accueil et l'information doivent être particulièrement soignés.

La clientèle touristique nationale et internationale exige aujourd'hui des normes de qualité minimum, propres aux hébergements classés.

La montagne connaît 2 types de fréquentation aux caractéristiques très contrastées : l'une liée aux sports d'hiver, qui concerne une population principalement sportive assez restreinte, sur une période elle-même restreinte et sur un territoire étroit, et l'autre, essentiellement estivale, susceptible de concerner l'ensemble des territoires de montagne, et qui attire un public plus large.



II.2/ LES 7 TENDANCES DE CONSOMMATION A PRENDRE EN COMPTE

II.2.1 Convénience

Un besoin croissant de facilité, de fluidité, de commodité, d'accessibilité mentale au physique. Refus des pertes de temps, des ruptures de charge, sensibilité aux micro-stress aux dépenses inutiles de vitalité.

II.2.2 Non marchand

La consommation n'est plus un plaisir en soi mais se trouve centrée sur l'utilisation, le bénéfice d'usage plus que sur la possession. Allergie au tout marchand. Une attente de relations à nourrir par du contenu, du sens, du lien, de l'échange de personne à personne, gagnant/gagnant.

II.2.3 Ludique

Moments de retrouvailles en famille ou en groupes d'amis, rupture avec le quotidien, les vacances sont propices à des attitudes et comportements multiples autrefois censurés : régression infantile, expression par le corps, fusion avec le groupe, risque maîtrisé. Se laisser aller, ne pas se prendre au sérieux.

II.2.4 Vitalité soft

Se sentir vivre, fonctionner, progresser sur un mode tranquille, harmonieux, en interaction avec l'environnement, enrichi par les contacts humains. Une vitalité plus intérieure, qui passe par les ressentis, les ambiances, les vécus, un effort mesuré. Des activités qui rechargent comme la promenade.

II.2.5 Bien-être et santé

D'une vision négative et curative, on passe à une vision positive et préventive : gymnastique, régime sont valorisés. Air pur, eaux vives, aliments naturels, biorythmes : nourrir l'imaginaire d'une montagne qui régénère.

II.2.6 QUALITE ET ESTHETIQUE DE LA VIE QUOTIDIENNE

Les besoins primaires satisfaits, les attentes se déplacent sur la qualité des sites, des produits, de la relation. Sensibilités aux détails, aux attentions particulières, aux services de confort. Ré-enchanter le quotidien par des petites touches d'attention et de plaisir partagé.

II.2.7 Naturalité

Les vacances sont un moment privilégié du contact avec la nature, parfois le seul pour les populations urbaines pour lesquelles la nature à l'état brut devient difficile à vivre, à décoder. Entre image et réalité d'une montagne dangereuse, permettre un accès accompagné à une nature apprivoisée.

II.3/ TROIS TENDANCES SOCIETALES

Autonomie

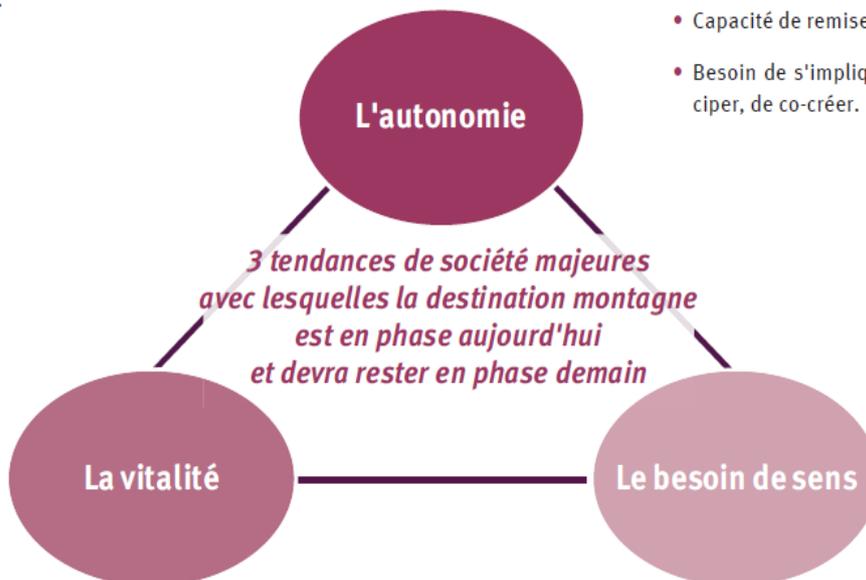
- Besoin de s'exprimer en tant qu'individu, affirmation de son goût, de ses exigences, individualisation de sa consommation.
- Rejet de l'autorité/des autorités, valorisation de l'influence plus que de l'institutionnel.
- Rejet des pertes/frustrations d'autonomie, besoin de convenance, de fluidité.
- Envie de maîtriser ses choix, sentiment de piloter sa vie.
- Des "moi multiples" : personnalité multifacettes, rejet de ce qui enferme, des logiques déterminées.

Vitalité

- Importance des sens et de l'intuition.
- Besoin de sensations, de ressentis, d'émotions.
- Envie de faire, d'avancer, de bouger, goût pour l'expérimentation et l'apprentissage.
- Appréhension rapide, voire immédiate.
- Capacité croissante à "décoder", comprendre intuitivement.

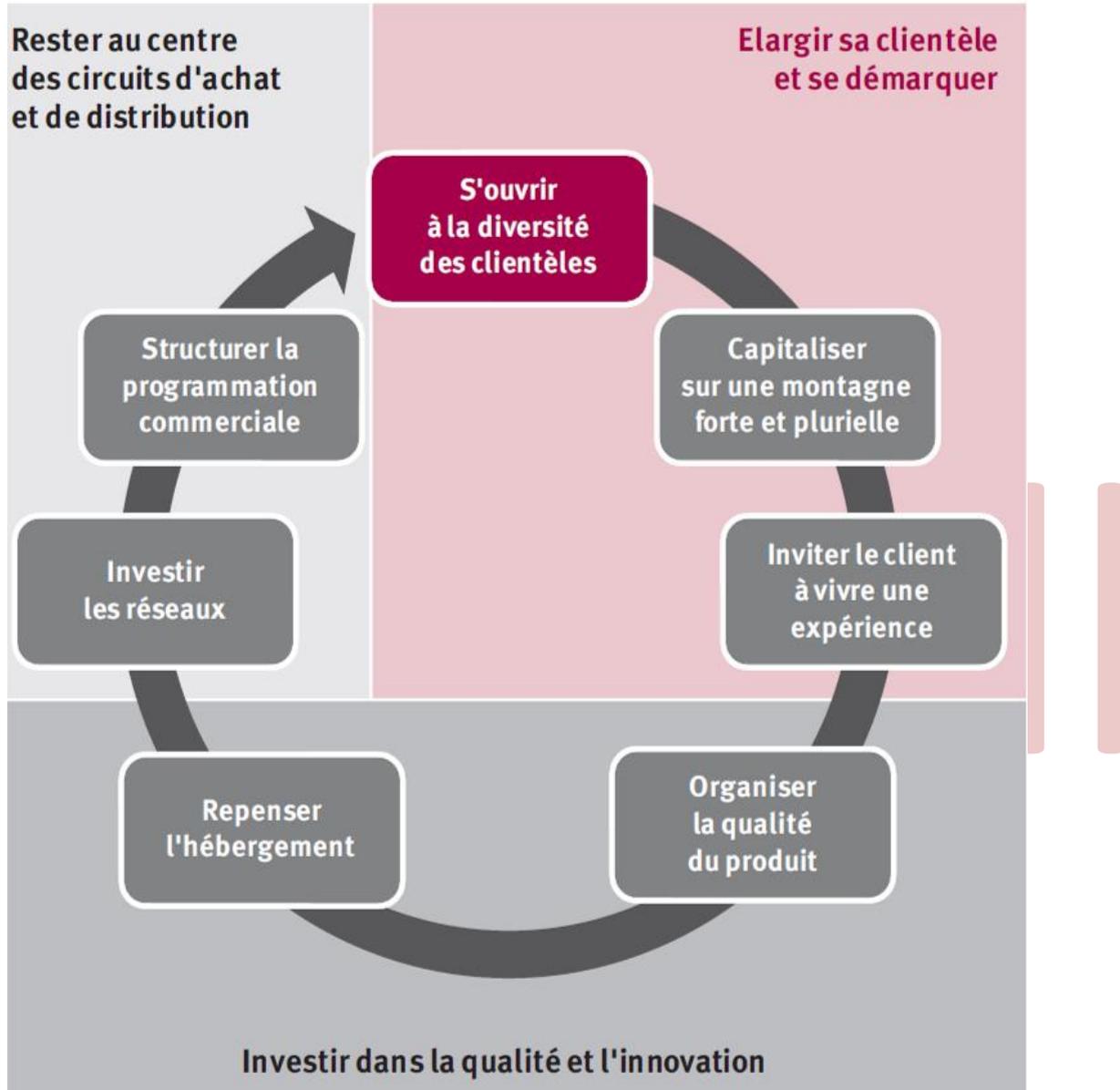
Besoin de sens

- Attente d'une société durable et éthique, souci écologique au sens large.
- Recherche d'harmonie, de qualité de vie.
- Besoin de pauses : de passer du temps chronométré au temps pour soi, de retrouver son rythme.
- Besoin d'émotions (individuelles ou collectives) et d'un relationnel authentique, vecteur de sens, la vie et les émotions passent avant le reste.
- Besoin d'évasion, de rêve, d'enchantement.
- Capacité de remise en cause.
- Besoin de s'impliquer, de participer, de co-créer.



Les atouts de la destination montagne sont forts et se traduisent dans l'attrance des clientèles. Encore faut-il bien les décrypter au regard des attentes actuellement exprimées pour appuyer le positionnement la destination de l'Alpe d'Huez sur ses atouts forts : "capital neige", modernité, bi-saisonnalité, pluralité des registres possibles, offre structurée et diversifiée.

II.4/ OBJECTIF DE RENOUVELLEMENT INTEGRAL DE L'OFFRE TOURISTIQUE



A travers la refonte complète de la station, de son cadre de vie, des nouvelles possibilités de mobilités dans et à l'extérieur de la station, des nouvelles capacités d'accueil de qualité, l'offre touristique globale de l'Alpe d'Huez est complètement reformulée et devrait gagner en attractivité pour les clientèles actuelles comme pour de nouvelles clientèles.

II.5/ MARCHE DU SKI EN FRANCE

Sur 50 millions de skieurs alpins dans le monde, la France compte 8 millions de skieurs

Les clientèles étrangères qui viennent skier en France :

– Royaume Uni	442 000 en France (sur 1 200 000 skieurs)
– Belgique	265 000 en France (sur 710 000 skieurs)
– Pays-Bas	162 000 en France (sur 1 170 000 skieurs)
– Italie	300 000 en France (forte clientèle journée)
– Espagne	300 000 en France (forte clientèle journée)
– Allemagne	100 000 en France (sur 8,25 millions de skieurs)
– Scandinavie	80 000 en France
– République Tchèque	67 000 en France (sur 700 000 skieurs)
– Russie	40 000 en France
– Hongrie	20 000 en France (sur 150 000-180 000 skieurs)
– Pologne	15 000 (à 30 000) en France (sur 3 millions de skieurs)
– Roumanie	7 000 en France
– Serbie-Croatie	1 500 en France
– Autres européens	20 000 en France
– USA	15 000 skieurs en France
– Australie	3 000 skieurs en France
– Japon	2 000 skieurs en France
– Brésil	3 000 skieurs en France
– Canada	2 000 skieurs en France

Les marchés historiques, qui représentent environ 90% des skieurs étrangers, sont globalement stables. Le marché domestique (France, nationaux et régionaux) est mature. Les taux de départ en longs et courts séjours plafonnent respectivement à 8 % et 2 %. Les fluctuations sont liées aux conditions d'enneigement, à la confiance des ménages dans l'économie nationale, ...

Faible taux de départs à l'étranger (5 %)

Le vieillissement de la population explique aussi un relatif abandon des sports d'hiver

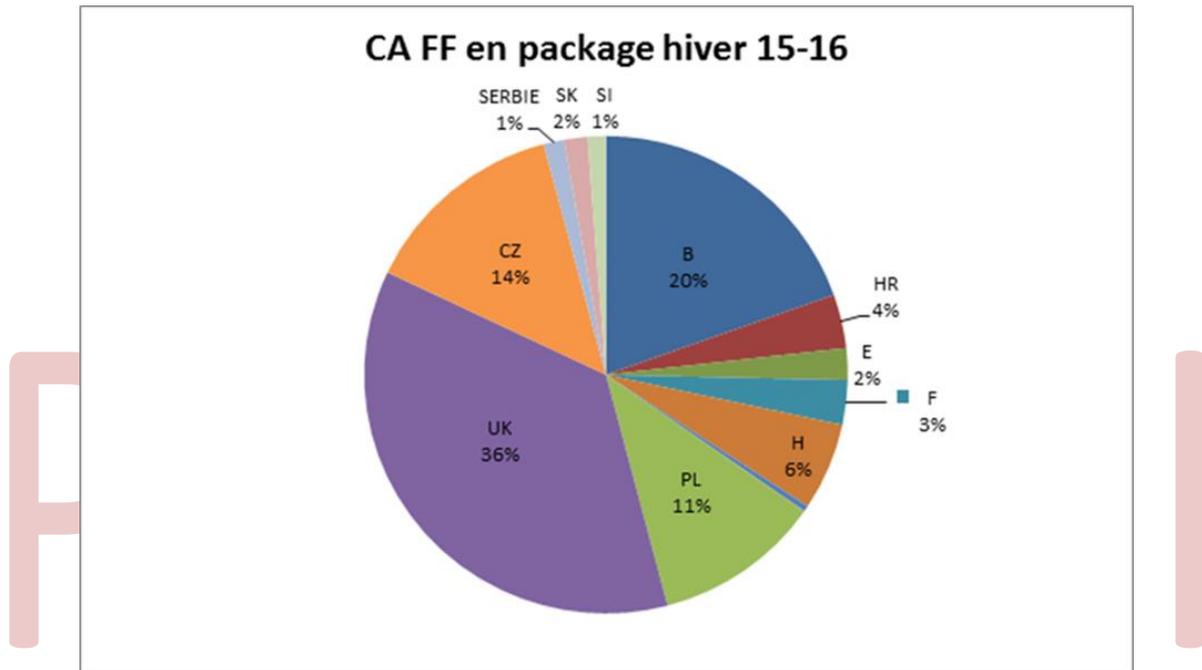
Sensibilité aux prix : le coût des vacances à la neige a fortement augmenté en moyenne.

Les clientèles étrangères sont sensibles aux conditions d'accueil (poids de la langue) et aux différences de qualité et de prix entre les destinations neige des pays concurrents (volatilité).

L'Alpe d'Huez doit fidéliser ses clientèles actuelles et développer de nouveaux segments sur la base des attentes particulières de ces nouveaux marchés potentiels.

II.6/ CLIENTELES DE L'ALPE D'HUEZ

La fréquentation touristique actuelle est composée d'un socle de plus de 29.3% de clientèle étrangère dont les nationalités se répartissent comme indiqué dans le visuel ci-dessous :



II.6.1 Britanniques

Cette clientèle représente 39% des touristes hivernaux de l'Alpe d'Huez. En hiver, l'hébergement marchand de qualité est au cœur de leurs préoccupations (78%). Le choix de la destination est dicté par l'offre dont l'animation avec un poids non négligeable du territoire (la qualité de l'enneigement, des paysages, de l'animation, de la gastronomie

Cette clientèle qui reste à fidéliser et stabiliser en hiver autour de la qualité des prestations ne vient pas encore massivement à l'Alpe d'Huez en été. Or, 57% des Britanniques sont attirés par la montagne en été.

Cette clientèle pourrait être captée par l'offre du territoire géographique, la qualité des paysages, les opportunités de découverte de la nature, par le niveau d'équipement de la station et par les services proposés en l'animation en premier lieu plus que par l'offre d'activités. La qualité des hébergements reste au cœur des préoccupations.

II.6.2 Belges

Cette clientèle représente 5% des touristes hivernaux de l'Alpe d'Huez. En hiver, les belges viennent en montagne sur des séjours assez longs et choisissent à 83% un hébergement marchand. Leur choix est conditionné par l'offre ski et l'offre d'animation. Les offres alternatives (découverte, restaurants, activités de loisirs, repos et bien-être) concourent également au choix de la destination.

En été, la qualité des paysages, la découverte de la nature, la qualité de l'offre promenade et le climat sont les atouts prédominants qui orientent le choix de la destination. L'offre d'hébergements de qualité reste au cœur des préoccupations. Le repos et le bien-être sont des axes qui favorisent la venue de cette clientèle sur une station.

En été comme en hiver, c'est un groupe qui consomme plus que la moyenne en termes de budget (1.6 fois le budget moyen en été, et 1.3 le budget moyen en hiver).

La qualité des hébergements, un bon niveau de service et une offre estivale de pleine nature bien structurée sur l'Alpe d'Huez sont les arguments de développement de cette clientèle belge en été.

II.6.3 Hollandais

Le marché néerlandais pour les vacances à la montagne l'hiver est très fragmenté et compte une multitude de TO. Le recours aux TO et agences de voyages sur le marché néerlandais varie avec la destination. L'Autriche est incontestablement leader sur le marché néerlandais (avec 53% des séjours pour l'hiver 2008/2009), devant la France (16%), l'Allemagne (11%) et la Suisse (9%). Si la France se défend bien sur la catégorie de l'hébergement seul, elle souffre très clairement sur la pension complète.



L'Alpe d'Huez avec son Alpe d'Huzes connaît un réel engouement auprès de cette clientèle privilégiée qu'il conviendrait de développer en hiver avec des produits complets (activité, hébergement et restauration).

II.6.4 Jeunes

La notion qui s'est beaucoup développée ces dernières années, c'est la fête. Paradoxalement, ce sont les stations les plus hautes et qui étaient le plus axées sur le ski où on fait le plus la bringue.

Côté jour, l'Alpe d'Huez est appréciée des jeunes pour son ensoleillement, son très bon enneigement et un domaine skiable très complet. Côté nuit, l'existence de très nombreux bars, fréquentés par une clientèle jeune et internationale est aussi un atout.

Les jeunes, en particulier les locaux (près de 265 000 jeunes sur l'aire urbaine de Grenoble en 2009, dont près de 60 000 étudiants) représentent un formidable potentiel marché de proximité, dans la mesure où une offre touristique adaptée et packagée est développée (forfait, hébergement, animation, nouvelle glisse et restauration à moindre coût). Les offres par les réseaux sociaux sont des axes de captation de ce marché « zappeur ».



II.6.5 Locaux

L'aire urbaine Grenobloise représente plus de 666 000 personnes, dont 50% sont des personnes attirés par la montagne en hiver comme en été. Ces 330 000 skieurs potentiels se répartissent sur une vingtaine de stations en Isère, dont 5 stations importantes :

- Les 2 Alpes
- L'Alpe d'Huez
- Chamrousse
- Les 7 Laux
- Villard de Lans

Se démarquer des autres stations iséroises sur une offre concurrentielle et innovante axé sur les tendances sociétales actuelles doit permettre d'attirer un part plus importante de clientèle attirée par la montagne en hiver comme en été.

Forte de 4 600 lits nouveaux de standard 4 étoiles, cette station disposera de toutes les composantes permettant d'attirer une plus importante clientèle étrangère.

II.7/ REPENSER L'HEBERGEMENT



Du niveau de confort des hébergements et de leur intégration dans l'espace montagne dépend leur attractivité et leur succès. Plus mûr, plus concurrentiel, le marché de la neige devient de plus en plus sensible à la qualité des prestations. Les comportements des skieurs évoluent. D'une manière générale, ce marché plutôt mature se traduit par une augmentation des exigences qualitatives, un alignement sur les standards de qualité les plus hauts, la nécessité d'une grande fiabilité des prestations, l'absence de droit à l'erreur sur les fondamentaux : les promesses commerciales doivent être tenues.

Plus on met en lumière la destination, le bien-être, la vitalité soft, l'expérience de vacances, le développement durable et non l'activité, plus l'hébergement devient stratégique.

L'hébergement représente le support naturel à l'entre soi, au repos/farniente, le point de départ et de retour de la découverte, de l'expérience, voire un lieu de débriefing collectif. Il ne peut plus se contenter d'être une "base arrière" ou une plate-forme logistique, peu confortable et exiguë, et souvent sans offre de services complémentaires (bien être...).

L'hébergement devient bien souvent la clé d'entrée dans l'offre, avant les activités/loisirs. A noter l'appréhension par certaines clientèles de la montagne l'été (les jeunes, les familles, les Espagnols et Italiens, les Belges francophiles...) se rapproche fortement du "modèle campagne". Le champ des possibles en matière d'hébergement, pour répondre aux attentes des clientèles, est plus ouvert l'été que l'hiver avec notamment l'hôtellerie de plein air et les refuges.

Mais, de l'avis général des clients (cf. perception critique de la clientèle étrangère sur le rapport qualité/prix de l'hébergement, montrant un retard de la montagne sur les autres espaces sur les thématiques du confort, de la décoration et de la qualité des aménagements intérieurs) et de l'avis des acteurs du tourisme de montagne, l'hébergement en montagne dispose encore de très importantes marges de progression : quantité, largeur de gamme, standard de qualité et de confort, services associés, prix, capacité à proposer des modalités de consommation différentes (week-end, courts séjours, semaine, longs séjours). La liste des améliorations possibles est longue.

Les formules résidences de tourisme, club ou encore l'hôtellerie correspondent aux attentes de la clientèle actuelle garantissant le confort avec des prestations et des activités associées en hiver mais également en été.

La pérennité de ces hébergements sont aujourd'hui visés de manière à conserver un dispositif marchand corrélé au dimensionnement du dispositif récréatif. Les opérateurs fiables et la labellisation des hébergements seront 2 pistes de durabilité d'un parc de logements touristiques de la station de l'Alpe d'Huez.



III. PROJET DE STATION



III.1/ VOLONTE POLITIQUE EXPRIMEE

L'enjeu de la municipalité est de garantir la réhabilitation de son parc immobilier et la remise sur le marché des lits touristiques détournés de leur vocation commerciale, dans une démarche de requalification des équipements.

Aujourd'hui, une dynamique de construction neuve s'amorce permettant un renouvellement quantitatif et qualitatif du parc d'hébergement mis en marché qui devrait favoriser le remplissage de la station et même en dehors des vacances scolaires.

Au-delà de la récréation de logements répondant aux exigences actuelles, la commune utilise ce point de développement comme une aubaine d'optimiser son cadre de vie, vers une excellence.

Le développement quantitatif a prévalu au cours de la seconde moitié du XXème siècle est aujourd'hui révolu. La Commune d'Huez est maintenant confrontée à plusieurs enjeux majeurs pour instaurer un cadre de vie d'excellence jouant sur la qualité de ses espaces. Plusieurs de ces arguments sont largement développés dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Huez :

Extrait du PADD débattu au Conseil Municipal du 21 janvier 2015:

*Adapter son offre touristique sur le plan qualitatif en densifiant ses espaces interstitiels au sein de son espace urbanisé,
Renforcer la gestion économe du territoire et de ses ressources,
Limiter l'étalement urbain
Préserver les équilibres naturels et paysagers,
Requalifier les zones Na au POS qui ont favorisé un mitage et une extension urbaine, en zones AU et U au plus proches de l'enveloppe urbaine existante.
Améliorer les conditions de vie des habitants en favorisant la vie permanente des professionnels travaillant dans la Commune et de leurs familles (transports, services...).*
La Commune d'Huez fonde son développement essentiellement sur le tourisme. Elle se positionne sur un marché mûr et doit faire face à la concurrence des stations alpines.

L'attraction de la Commune repose aujourd'hui sur un produit touristique compétitif:

- *Un domaine skiable performant*
- *Une offre de services et d'équipements de qualité*
- *Des paysages naturels et urbains*

III.2/ PROJET EVOLUTIF AU PROFIT DE L'ENVIRONNEMENT – LA RECONSTRUCTION DE LA VILLE SUR LA VILLE, UNE MOBILITE DOUCE ACCRUE PAR LE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE

L'Alpe d'Huez se positionne comme un acteur fort du développement durable au sein de son territoire et de ses relations avec la vallée.

Issu d'une maturité et d'un réel choix politique, la commune mise son développement sur la conjugaison des 3 piliers du Développement Durable : Social / Economie / Environnement.

La politique environnementale sur l'Alpe d'Huez répond à l'ensemble des critères règlementaires d'urbanisme et de gestion des ressources naturelles.

La commune oriente sa vision et son application de la prise en compte écologique au-delà de ces concepts opérationnels de gestion du territoire.

En effet, dès aujourd'hui, Huez déploie des opérations fortes et évolutives dans l'organisation et le respect de l'environnement, notamment en appliquant un urbanisme de densification du tissu urbain existant.

En ce sens, l'une des premières actions menée est la mise en marche d'une politique de mobilité au travers de la gestion de ses transports internes et externes.

Cette démarche sera adaptée et évolutive par rapport aux îlots urbains développés relevant du présent dossier de demande d'autorisation d'Unité Touristique Nouvelle.

La gestion de l'eau potable et de l'assainissement sont aussi un point des forts qui subiront des ajustements adaptés et performants à l'augmentation des lits permanents, touristiques et sociaux.

Par le biais du PLU, toute la réorganisation territoriale en fonction des risques et de la biodiversité naturels existants permise par une identification exhaustive a pu être menée sur la commune et ainsi permettre une urbanisation quasi optimale en fonction de l'observation, de la prise en compte et de la valorisation de ces éléments fondamentaux.

III.3/ PROJET A CARACTERE SOCIAL

Le projet d'Huez cherche à améliorer le bien-être dans la station au profit des résidents permanents et des saisonniers.

La construction de conditions d'accueil nouvelles sur la station pour ces 2 populations dans les mêmes conditions de confort que la clientèle touristique vise à construire un projet équitable pour tous les usagers de l'Alpe.

La rationalisation des pôles publics garantit également une amélioration du niveau de services de tous les usagers.

Enfin, l'accès à tout ce dispositif sera rendu possible grâce au nouveau plan de mobilité déployé sur la station.

III.4/ PROJET ECONOMIQUE

L'apport de lits touristiques nouveaux sur des bases de gestion pérenne garantit le bon fonctionnement du dispositif économique de la station, lequel repose sur l'appareil commercial et de service en place et en particulier sur le domaine skiable dont la capacité d'accueil est aujourd'hui supérieure à la fréquentation observée.

Ces nouveaux lits sont générateurs d'emplois, de nouveaux services, de nouveaux commerces mais également de nouvelles retombées économiques directes pour la commune et pour la SATA. Celles-ci permettront aux 2 plus gros employeurs de la commune d'envisager le renouvellement de leurs équipements et infrastructures.

III.5/ UN PROJET GLOBAL

III.5.1/ Plan de Mobilité

III.5.1.1/ Constat

Le constat d'une congestion des flux au niveau des déplacements sur la commune est un des enjeux d'amélioration prégnant de la commune.

Une politique performante et efficace d'optimisation des déplacements doit venir en renfort pour l'ouverture des zones d'accueil de lits permanents et touristiques, permettant d'accéder à un niveau de gestion globale du de densification de l'urbanisation.

Aujourd'hui, l'Alpe d'Huez en termes de transport et de déplacements c'est:

- 690 actifs viennent travailler en station depuis la vallée
- 500 déplacements jours depuis le Bourg d'Oisans
- Stationnements anarchiques dans la station
- Conflits piétons/voitures
- Accessibilité à la station
- Transits difficile au sein de la station

III.5.1.2/ Actions présentes et à court termes

NAVETTES ELECTRIQUES

Le renouvellement du marché de Transport Public en 2012, pour une période de 5 années, est l'occasion d'optimiser la politique de transport public de la commune d'Huez. C'est aussi, une nouvelle opportunité de communication environnementale et écologique.

Le transport public est identifié comme un réel **produit touristique. Assimiler le service transport à une démarche touristique, exige un traitement d'ensemble.**

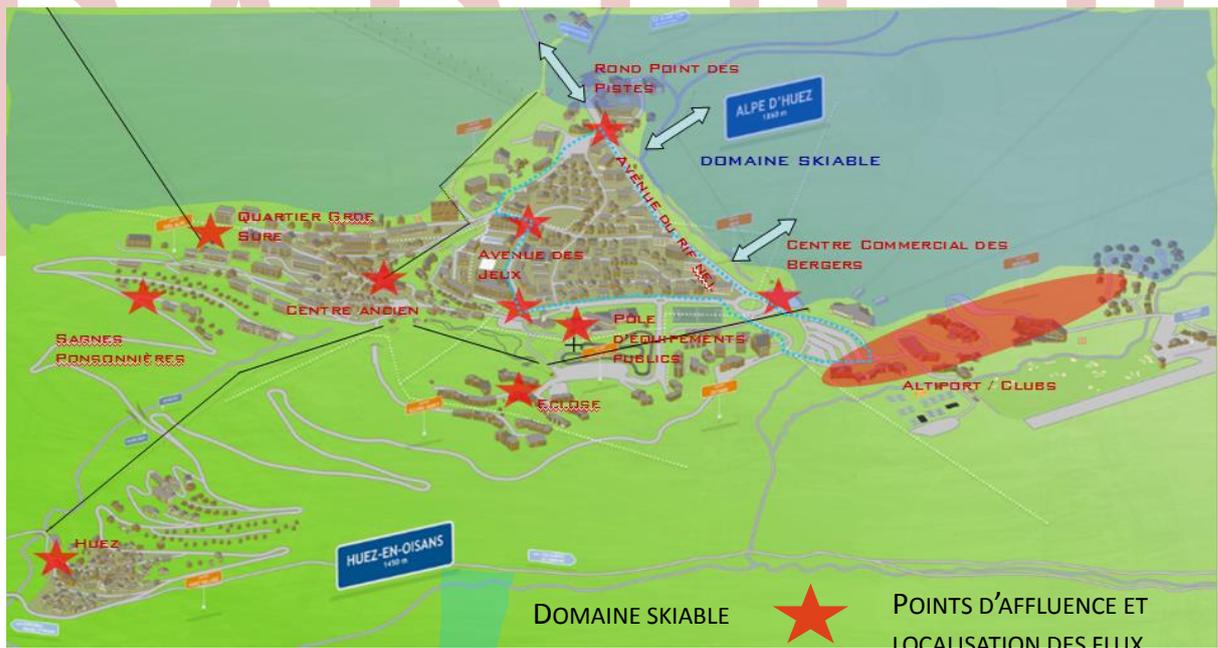
En effet, 4 véhicules "décarbonés", répondant à la norme Euro 5 sont mis en service sur des lignes précises.

Une navette 100% électrique est positionnée sur un axe fort de la station avec des rotations toutes les 20 minutes: Bergers - Avenue du Rif Nel - Avenue des Jeux - Avenue de Brandes:

Le choix de cet itinéraire, réel couronne névralgique de la station, permet de lier le front de neige et les principaux centres d'hébergement à la zone commerciale de l'avenue des Jeux en joignant le pôle d'équipements publics.



-POINTS DE TRANSIT ET D'AFFLUENCE-



Chacun des itinéraires a subi des modifications en termes de distance, de paramètres de rotations, d'augmentation de la vitesse commerciale et d'une adaptation in fine des horaires de desserte.

Ainsi, le transport public à l'Alpe d'Huez offre une latitude horaire importante de 7.25 à 21.30 sur des itinéraires aux points de dessertes stratégiques sur un maillage lisible, un cadencement performant et grâce à un matériel roulant confortable et écologique et une accessibilité optimale et gratuite.

ARRETS NAVETTES

Mettre à disposition de la population touristique et locale des véhicules roulants performants se doit d'être pensé dans un environnement, un espace public lisible et accessible afin de garantir un accès confortable, aisément repérable et identifiable, ainsi, l'ensemble de la matérialisation des arrêts navettes a été réinitialisée.

Le positionnement des arrêts a été réadapté au plus proches des sites générateurs de flux. La distance entre chaque arrêt a été lissée et homogénéisée (environ 150 m) et adaptée aux pratiques des usagers. En effet, l'ensemble des utilisateurs sur la période hivernale se déplacent équipés pour la pratique du ski, la neige, le froid et la glace sont des composantes de l'espace public. En conséquence, les distances entre chaque arrêt ont été réduites et positionné au plus proche des infrastructures et lieux d'échanges.

Il était indispensable d'améliorer la qualité visuelle du mobilier urbain dédié aux usagers des transports, ce dans un souci de confort de lecture, de repérage rapide au sein de l'espace desservi.

Dans un souci d'amélioration continue, chaque arrêt navette est aujourd'hui flexible et évolutif dans l'espace.

En effet, chacun des véhicules circulant est équipé d'un système de comptage des passagers montée et descente. Suite à une observation exhaustive et analytique, les "totems" seront déplacés et adaptés au mieux des usages des populations et des sites générateurs de flux.

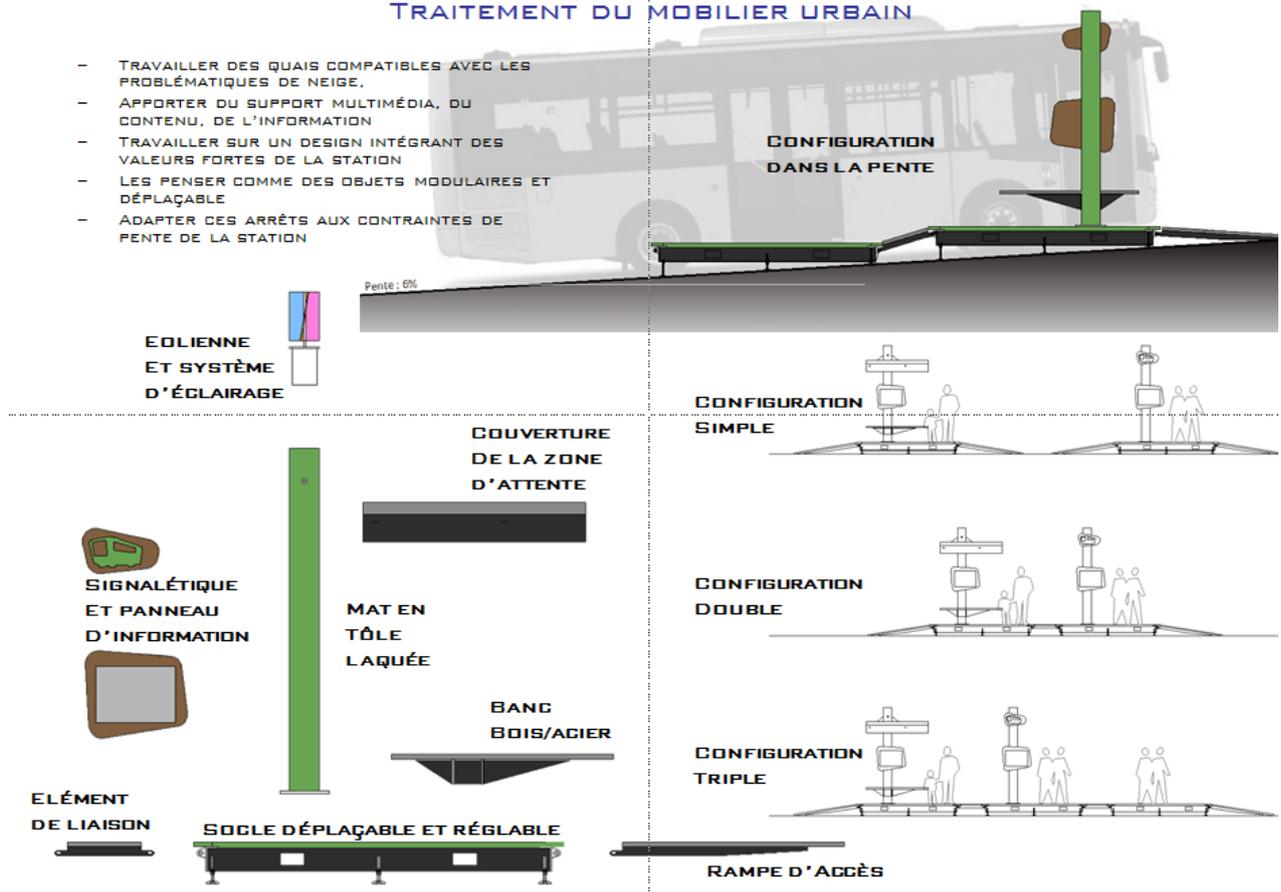
L'opportunité d'une mise en place d'un système de mobilier urbain flexible est une aubaine pour préparer l'urbanisation des nouveaux îlots de construction sur la commune et permettra de répondre de manière immédiate à une gestion du transport publique sur ces nouveaux secteurs de manière efficiente.

TRAITEMENT DU MOBILIER URBAIN

PARTIE II

**PROPOSITION D'ACTIONS CONNEXES :
 TRAITEMENT DU MOBILIER URBAIN**

- TRAVAILLER DES QUAIS COMPATIBLES AVEC LES PROBLÉMATIQUES DE NEIGE.
- APPORTER DU SUPPORT MULTIMÉDIA, DU CONTENU, DE L'INFORMATION
- TRAVAILLER SUR UN DESIGN INTÉGRANT DES VALEURS FORTES DE LA STATION
- LES PENSER COMME DES OBJETS MODULAIRES ET DÉPLAÇABLE
- ADAPTER CES ARRÊTS AUX CONTRAINTES DE PENTE DE LA STATION



PIETONISATION D'AXES URBAINS:

Ce projet d'envergure, concerne la zone qui va du rond-point de l'Europe jusqu'à la place du Cognet incluse, est le fruit d'une réflexion de plus d'un an sur l'aménagement paysager et l'amélioration de la sécurité de cette avenue. Un défi visant à mettre en valeur ce front de neige exceptionnel, en masquant l'impact visuel des parkings dans des effets de terrain et en favorisant la liaison piétonne de la zone des bergers jusqu'à une place du Cognet réhabilitée. Pendant plus d'un an, piloté par Hervé Mosca, un groupe de travail largement représentatif de tous les acteurs et usagers (SATA, ESF, riverains, professionnels, AFP, FRAPNA, Association de Pêche ...), a œuvré pour concilier les multiples éléments d'un cahier des charges particulièrement lourd :

Réduction de la voirie par la création d'une simple double voie, légèrement plus sinueuse.

Utilisation de l'espace libéré pour la création de parkings paysagés et intégrés.

Création de la « promenade des Grandes Rousses » permettant aux piétons de cheminer en sécurité et à l'écart des voitures, des Bergers jusqu'au Cognet, avec des pauses belvédères et des placettes à thèmes.

Réaménagement le parking de la place du Cognet en augmentant le nombre de places et en améliorant l'esthétisme de la place.

Respect des infrastructures nécessaires au Tour de France et créer un véritable accueil pour handicapés.

Promotion du patrimoine naturel, historique et sportif de notre commune tout le long de l'aménagement.



Avenue du Rif Nel

Le projet de rendre l'espace public aux piétons exige de préserver et réserver une partie des voiries existantes à l'usage de la marche.

De manière cadencée, les rues sont dorénavant aménagées pour permettre ce type de déplacement en toute sécurité. La mise en place de trottoirs, l'apposition de nouveaux luminaires permettent de rendre plus attrayants ces espaces autrefois désertés.

-RUE DE LA POSTE-

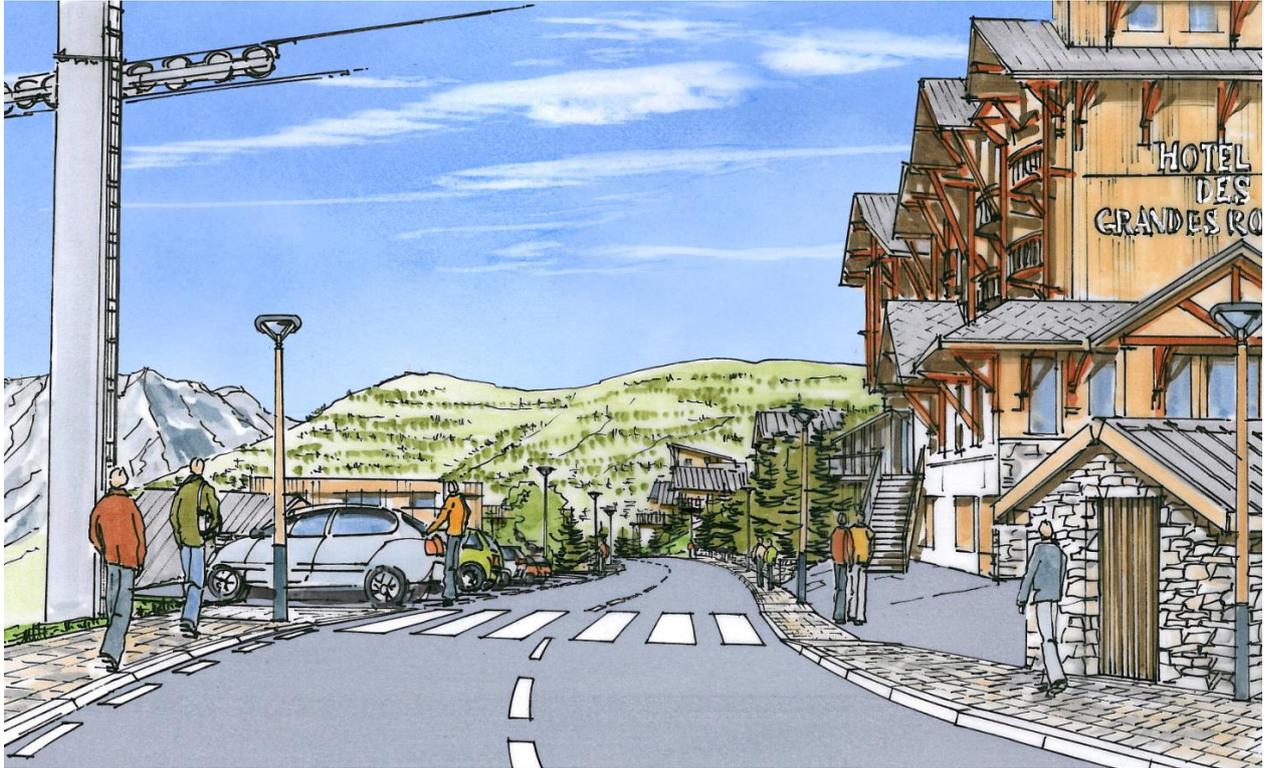


TRAVAUX MENES EN 2010 -RUE DU COULET-



TRAVAUX PRINTEMPS 2016 -ROUTE DU SIGNAL DEPUIS LES GRANDES ROUSSES-





- Travaux printemps 2016 - Route du Signal – depuis Val d'Ys



III.5.1.3/ Actions à moyen et long termes

La politique de mobilité douce à présenter sur l'Alpe d'Huez doit se vouloir volontariste, et présenter une qualité d'ambiance urbaine en adéquation avec les volontés affirmées dans le PADD :

- Une ambiance saine et douce, limitée des nuisances des déplacements carbonés :
 - o Dans un fond sonore limité,
 - o Dans une allure modérée : la ville pourrait être intégralement classée en zone 30,
 - o Sans gênes olfactives, du fait de la limitation des déplacements automobiles, et l'usage à terme de moyens de déplacement à faible émission de CO2.
- Une réécriture des usages des stationnements : les stationnements du centre et du front de neige doivent être exclusivement affectés à des stationnements longs. Il est impératif d'affecter les stationnements « journée » et ponctuels en périphérie de la ville, par exemple à proximité du silo. Un travail sur les politiques tarifaires des stationnements peut permettre de traiter efficacement les bons stationnements aux bons endroits.
- Une piétonisation volontariste de certaines voiries, invitant l'automobile dans les espaces piétons et non l'inverse : suppression des trottoirs, suppression des espaces de stationnements, contrôle de vitesse ;
- Les services de transport en commun seront optimums et adaptés (points de desserte, amplitude horaire, fréquence) : cela va être rendu possible par la mise en place du TCSP, qui créera un élément structurant des déplacements dans la ville. La disponibilité et fluidité du système, ainsi que sa large plage d'utilisation assurera un service extrêmement qualitatif. La desserte nocturne pourrait être limitée à 21h, et les déplacements de soirée pourraient être assurés par un système de transport à la demande ;

Au-delà de la problématique des déplacements de véhicules personnels, une politique solide et adaptée doit traiter la question des livraisons et de son impact sur les espaces publics. En effet, seules une restriction d'horaires, une maîtrise des zones d'arrêt et une interdiction de stationnement sur les voies publiques peuvent rendre efficace la fluidité du trafic TC dans la ville. Cependant, cette logique est bien souvent peu compatible avec le travail des transporteurs, tous les endroits desservis souhaitant la même question de restriction d'horaires. Pour cela il peut être envisagé :

La mise en place d'aires réservées pour les livraisons, avec une politique très restrictive de contrôle du bon usage de ces espaces (mise en fourrière systématique des véhicules stationnant sur ces espaces, contrôle rigoureux.)

La mise en place d'un dock mutualisé en périphérie de l'Alpe d'Huez, assorti d'un service de livraison par véhicule léger et décarboné. Ce principe peut être facilement mis en place pour les petits usages, mais est plus délicat dans le cadre de livraison devant respecter la chaîne du froid.

III.5.2/ Stationnements

- La philosophie de base

Les projets immobiliers d'Huez, objet du présent UTN vont influencer sur la place de la voiture dans la station, une partie des projets prenant place au droit de grandes plateformes de stationnements. Le PADD et PLU d'Huez soulignent une volonté forte d'accéder à plus de mobilité dans la ville, et un changement visible et volontariste de la part modale : L'automobile doit être délaissée, au profit d'autres modes de déplacement :

Faciliter les déplacements à pied, par la mise en place de porosité dans la trame urbaine et par la mise en place de plus grands espaces dédiés à la circulation piétonne,

Optimiser les déplacements en transport en commun, via la refonte du système « bus », par la mise en place d'une navette électrique en centre-ville et par le dépliement du TCSP,

- Les actions complémentaires autour du stationnement :

- Lutter contre le stationnement non-maîtrisé, grande part du stationnement sur la station lié à des déplacements dans la station à la journée par des séjournants et des locaux. Une bonne partie de ces usagers sera résorbée par la mise en place de transport en commun performant. L'autre part de ces stationnements est due à des usagers journée.
- Mettre en place du retour skieur et d'un point de stationnement distant (patte d'oie) est une première étape. Avant la mise en place du TCSP, la baisse substantielle des stationnements non-maîtrisés et le système de navettes mis en place apportera une réponse rapide et flexible au transport des flux skieurs journée dans la station. Une action pédagogique et de contrôle accompagnera cette démarche de réappropriation de l'espace public.
- Globaliser l'approche de stationnement, en appliquant une politique tarifaire (stationnement de surface et souterrain) visant à favoriser le stationnement long.
- Inciter les touristes à la semaine à déposer leur véhicule par le biais d'offres de réduction offertes sur des produits packagés du type : « stationnement semaine + hébergement +ski ».
- Implanter des parkings « à la journée » à l'interface de la ville et de la zone de ski permettra à la fois de fixer ces usagers, et les inciter à consommer sur la station au-delà du temps du ski, de manière à dynamiser économiquement la station.
- Actions anticipée :
- Refonte du système de transport en commun attractif et incitatif pour les clientèles séjour et les habitants permanents dès l'hiver 2012-2013.
- Mise en place d'une zone de stationnement en entrée de ville sur la patte d'oie, pour les skieurs à la journée
- Mise en place d'une zone de fourrière sur ce même secteur.

III.5.3/ Logements permanents et saisonniers

Quartiers	Tènement	Surface de plancher	m ² touristiques	m ² permanents	m ² saisonniers	Nb lits touristiques	Nb lits saisonniers	Nb lits permanents
HORS UTN								
Ponsonnières	1.98 ha	6000 m ²	/	3000 m ²	3000 m ²		150	150
UTN								
Bergers	6.1 ha	34000	26000m ² RT 6000m ² H	/	1000 m ²	2200	50	/
Eclose	4.85 ha	27000	21000m ² RT 6000m ² H	/	/	1800	100	/
Eclose Ouest	1.32 ha	5000	3000m ² RT	2000 m ²	/	200	/	100
Passeaux	4.06 ha	21000	6000m ² RT	15000 m ²	/	400	/	750
UTN TOTAL	18.31 ha²	87 000 m²	68 000 m²	20 000 m²	4 000 m²	4 600 lits	250	1 000 lits

Le projet global prévoit la création de 1283 lits permanents répartis sur 3 secteurs sur environ 20 000 m² de surface de plancher.

Cette perspective permet d'envisager l'accueil d'une population nouvelle résidente à l'année, laquelle travaille aujourd'hui sur l'Alpe d'Huez et réside dans la vallée (aujourd'hui 640 actifs de l'Alpe résident à l'extérieur de la station).

III.6/ LA DEMANDE UTN : 4600 LITS TOURISTIQUES



III.6.1 / DESCRIPTION QUANTITATIVE

Quartiers	Tènement	Surface de plancher	m ² touristiques	m ² permanents	m ² saisonniers	Nb lits touristiques	Nb lits saisonniers	Nb lits permanents
UTN								
Bergers	37000	34000	26000m ² RT 6000m ² H	/	1000 m ²	2200	50	/
Eclose	38000	27000	21000m ² RT 6000m ² H	/	/	1800	100	/
Eclose Ouest	28700	5000	3000m ² RT	2000 m ²	/	200	/	100
Passeaux	40500	21000	6000m ² RT	15000 m ²	/	400	/	750
Ponsonnières							250	150
UTN TOTAL	144 200 m²	87 000 m²	68 000 m²	20 000 m²	4 000 m²	4 600 lits	250 lits	1000 lits

Sur une emprise globale de 144 200 m² soit 14.4 ha, 87 000 m² de surface de plancher sont prévues, soit 8.7 ha (soit 60.8% de la zone).

La demande UTN qui ne concerne que les lits touristiques, représente 68 000 m², soit 6.8 ha et 85% de la surface de plancher globale.

Ainsi, le parc d'hébergements marchands de la station bénéficiera de 4 600 nouveaux lits touristiques, portant l'offre d'accueil marchande à 14 515 lits, soit une progression de +68%.

Le projet UTN s'accompagne de la création de 1000 lits permanents et de 200 lits saisonniers qui génèrent ensemble 24 000 m² de surface de plancher, soit une progression de près 33 % des lits permanents et de +62.5% des lits saisonniers.

III.6.2/ DESCRIPTION QUALITATIVE



Les 4 600 lits touristiques se répartissent en 3800 lits en résidences de tourisme (82.5%) et en 800 lits hôteliers (17.5%).

Le parc de logement actuel est composé de 32 871 lits dont seulement 9 915 lits marchands. Ce programme de construction de 4600 logements portera le nombre de lits marchands à 15 000 environ :

- L'aménagement du secteur des Bergers permet la création de 2200 lits touristiques dont 70-80% seront en résidence de tourisme et le reste en hôtellerie.
- Sur le secteur Eclose Est, 1800 lits seront construits dont 70-80% en résidence de tourisme et le reste en hôtellerie et club sportifs pour les jeunes
- Le secteur Eclose Ouest sera pourvu de logements mixtes entre lits touristiques et lits permanents. Ce seront 200 lits touristiques en RT qui seront créés et 133 lits permanents.
- Enfin le secteur Passeaux qui aura des constructions de plus petits gabarits verra la création de 400 lits touristiques en RT et de 1000 lits permanents

SECTEURS	TOTAL	RESIDENCE DE TOURISME (RT)	HOTELS (H)	CLUBS
BERGERS	2200	1760	440	
ECLOSE EST	1800	1440	160	200
ECLOSE OUEST	200	200		
PASSEAUX	400	400		
TOTAL	4600	3800	600	200

Le projet vise un standard de qualité de niveau 4 étoiles, permettant de rééquilibrer l'offre actuelle.

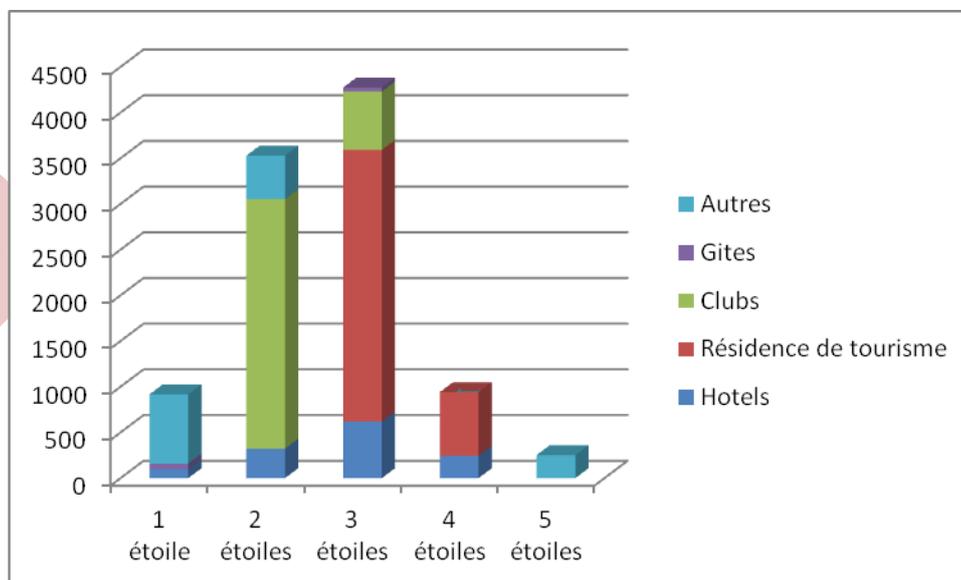
SITUATION INITIALE						
Standard	1 étoile	2 étoiles	3 étoiles	4 étoiles	5 étoiles	Total
Hotels	103	322	619	245	0	1289
Résidence de tourisme	0	0	2972	697	0	3669

Clubs	0	2731	640	0	0	3371
Gites	56	0	43	0	0	99
Autres	758	476	0	0	253	1487
Total						9915

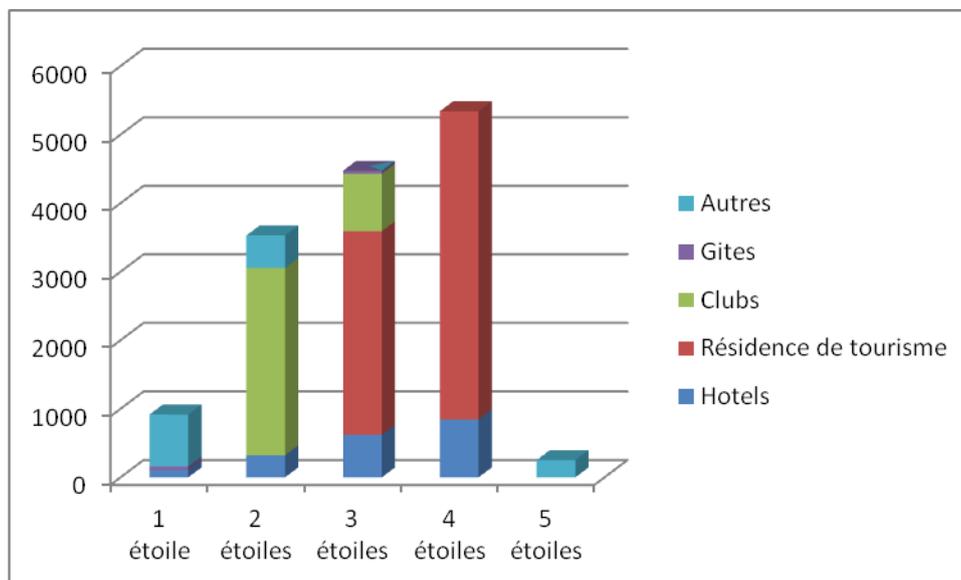
SITUATION FINALE

Standard	1 étoile	2 étoiles	3 étoiles	4 étoiles	5 étoiles	
Hotels	103	322	619	845	0	2089
Résidence de tourisme	0	0	2972	4497	0	7469
Clubs	0	2731	840	0	0	3371
Gites	56	0	43	0	0	99
Autres	758	476	0	0	253	1487
Total						14515

-ÉTAT ACTUEL DE LA REPARTITION DES LITS-



-ÉTAT FUTUR DE LA REPARTITION DES LITS-



III.7/ SECTEUR DES BERGERS

III.7.1 Contexte urbain

Le secteur des Bergers est encadré par l'avenue des Marmottes, la rue du Rif Briant et la RD 211F, voie d'accès principal à la station par le Sud. Il prend aujourd'hui appui sur un parking public aérien organisé en gradins et présentant une légère pente. L'accroche au cœur de station se fait par l'avenue du Rif Nel et l'avenue de Brandes.

Inscrit dans un environnement urbain relativement hétérogène et très peu structuré constitué d'ensembles bâtis de types clubs de vacances et grands complexes touristiques, il constitue le point d'entrée dans un quartier relativement excentré du cœur de station. On y mesure des écarts d'échelles importants entre les constructions (résidences de tourisme, centre commercial, équipements techniques communaux, parking silo...) dont les hauteurs varient de rez-de-chaussée à rez-de-chaussée + 9 étages environ, et des difficultés de lecture et d'appréhension des espaces libres et publics trop largement dimensionnés où le piéton n'a pas réellement sa place.

Deux échelles de paysage s'affrontent aux Bergers ; le paysage urbain, lâche et peu structuré est dominé par le grand paysage, majestueux et offrant des vues imposantes vers les massifs et la vallée.

Le centre commercial des Bergers, qui représente une des façades du futur quartier des Bergers, constitue le pôle d'animation du secteur, en pied de pistes et zone de départs et retours skieurs. Fortement déqualifié, cet ensemble bâti dispose cependant d'un important potentiel de dynamisation de ce secteur de ville et se doit d'être intégré à la réflexion sur l'urbanisation du quartier. Un renforcement de cette polarité est attendu avec la reconfiguration des transports en commun dans la station (gare d'arrivée du nouveau transport en commun par câble) et l'implantation d'une maison de l'enfance (équipement lié à l'école de ski) sur le Rif Nel.

L'ouverture à l'urbanisation du secteur des Bergers prendra également en compte la zone d'inconstructibilité (zone rouge RT selon la carte du zonage réglementaire du risque du projet de PPRN PAC de 2000, en cours de modification par la DDT Isère) au niveau de la buse de déviation des réseaux venant du Rif Nel (Cf. plan de zonage). Ainsi, au droit du tronçon busé, et sur une largeur de 10 m centrée à l'axe, aucune construction n'est envisagée. Les aménagements qui seront réalisés sont de type mail et voirie et permettront la conservation de l'accès au cours d'eau via les regards mis en place. Les constructions qui seront envisagées sur ce secteur intègrent également le principe de transparence hydraulique.

III.7.2 Principes généraux d'urbanisation

Les grands principes de composition du secteur des Bergers sont guidés par le grand paysage ainsi que par la volonté d'affirmer et d'accompagner l'échelle urbaine environnante.

Ont ainsi été retenus :

- la définition de deux percées visuelles offrant des vues lointaines vers la vallée et les massifs et permettant d'organiser et de structurer l'espace public,
- le principe d'une densification urbaine par une gradation progressive des masses bâties : du plus bas (avenue du Rif Nel) au plus haut (rue du Rif Briant).

III.7.3 Maillage et trame viaire

Les voies de desserte routière du futur quartier sont la rue du Rif Briant et la RD 211F. L'avenue des Marmottes devient un accès secondaire dont le tracé n'est pas figé. Le quartier est parallèlement maillé par des cheminements piétonniers.

Les deux percées visuelles définies au plan constituent les deux pénétrantes piétonnes principales, agrémentées de fonctions publiques polarisantes (commerces, restaurants, cafés d'une part, aires de jeux et de détente d'autre part). Parallèlement, une reconfiguration et une requalification des espaces publics le long de l'avenue des Marmottes sont envisagées, dans un objectif de revitalisation du centre commercial des Bergers ; l'avenue est reconfigurée en une esplanade publique dont les accès sont réglementés pour les livraisons notamment.

En partie sud de l'opération, un axe piéton permet un liaisonnement Est-Ouest. Des cheminements seront en outre tracés en cœurs d'îlots afin de garantir un maillage optimal de l'opération et d'ouvrir l'espace.

III.7.4 Organisation bâtie

Une densification s'avère indispensable dans ce secteur aujourd'hui très marqué par les vides. Afin d'accompagner les échelles et les typologies existantes, une gradation et un étagement des constructions sont préconisés (R+2 à R+5 étages environ, soit 9 à 19,5 mètres de hauteur maximum), alliés à des typologies de logements collectifs et des formes architecturales contemporaines.

Rythmés par les deux percées visuelles, les ensembles bâtis se développent linéairement le long de l'avenue des Marmottes et s'étagent en gradins en suivant la pente naturelle du terrain. Ils gagnent par ailleurs en hauteur en se rapprochant des ensembles touristiques de la rue du Rif Briant et s'adjoignent, en partie sud, la programmation d'hébergements hôteliers qui viennent dessiner l'entrée de la station avec des gabarits moyens (R+2 à R+4 étages) dégagant les vues des immeubles en arrière-plan.

Une porosité des ensembles bâtis sera recherchée (failles architecturales, ouvertures visuelles...) afin de garantir des vues sur les cœurs d'îlots et des passages transversaux.

III.7.5 Usages et fonctions urbaines

L'urbanisation du secteur des Bergers permet la création d'hébergements touristiques et d'habitat permanent.

En outre, la restructuration des espaces publics permet d'envisager une revitalisation de la polarité commerciale existante. Au débouché de la future gare de transport en commun en site propre, la création d'un mail commercial ouvert sur le grand paysage permet l'implantation de nouvelles boutiques, restaurants et cafés... développant l'offre actuellement disponible dans le centre commercial des Bergers. Dans la continuité, sa restructuration et son "ouverture" ainsi que la création d'un parvis extérieur animé pourraient, à plus long terme, être envisagées.

En parallèle, l'aménagement d'un axe vert piétonnier ouvert sur le grand paysage permet des usages publics apaisés (aires de jeux et de détente, promenade plantée, voire retours à ski en hiver) à l'échelle du quartier.

III.7.6 Programmation

L'urbanisation du secteur des Bergers doit permettre la construction de 34 000 m² de surface de plancher dont environ 6000 m² de surface de plancher environ d'hébergement hôtelier et 1 000 à 3 000 m² de surface de plancher de rez-de-chaussée commerciaux et/ou d'activité.

Les commerces et activités se développeront en priorité de part et d'autre du mail commercial, ainsi qu'en rez-de-chaussée des immeubles, en face du centre commercial des Bergers. Ils pourront se développer au-delà, en rez-de-chaussée, le long de l'avenue des Marmottes.

Le stationnement nécessaire à l'habitat sera entièrement géré en souterrain. Les parkings créés pourront accueillir des places de stationnement public en supplément.

III.7.7 Esquisse et perspectives



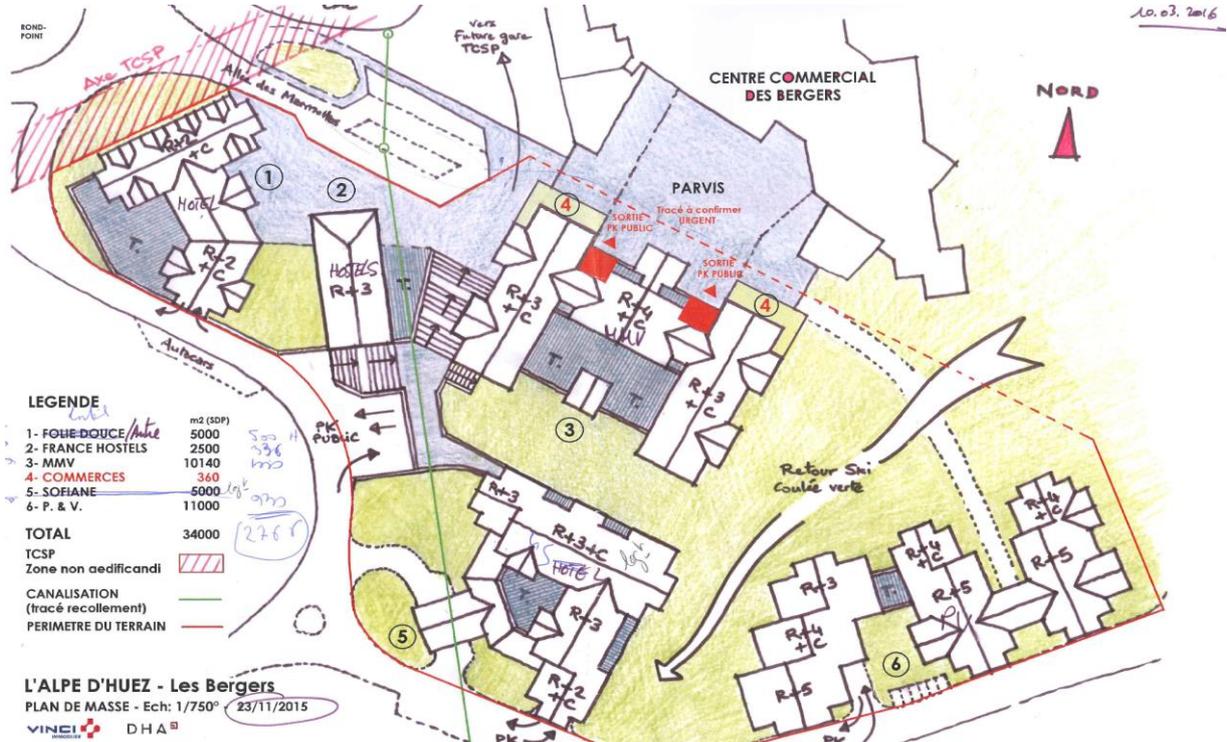
Cahier de plans et esquisses DHA



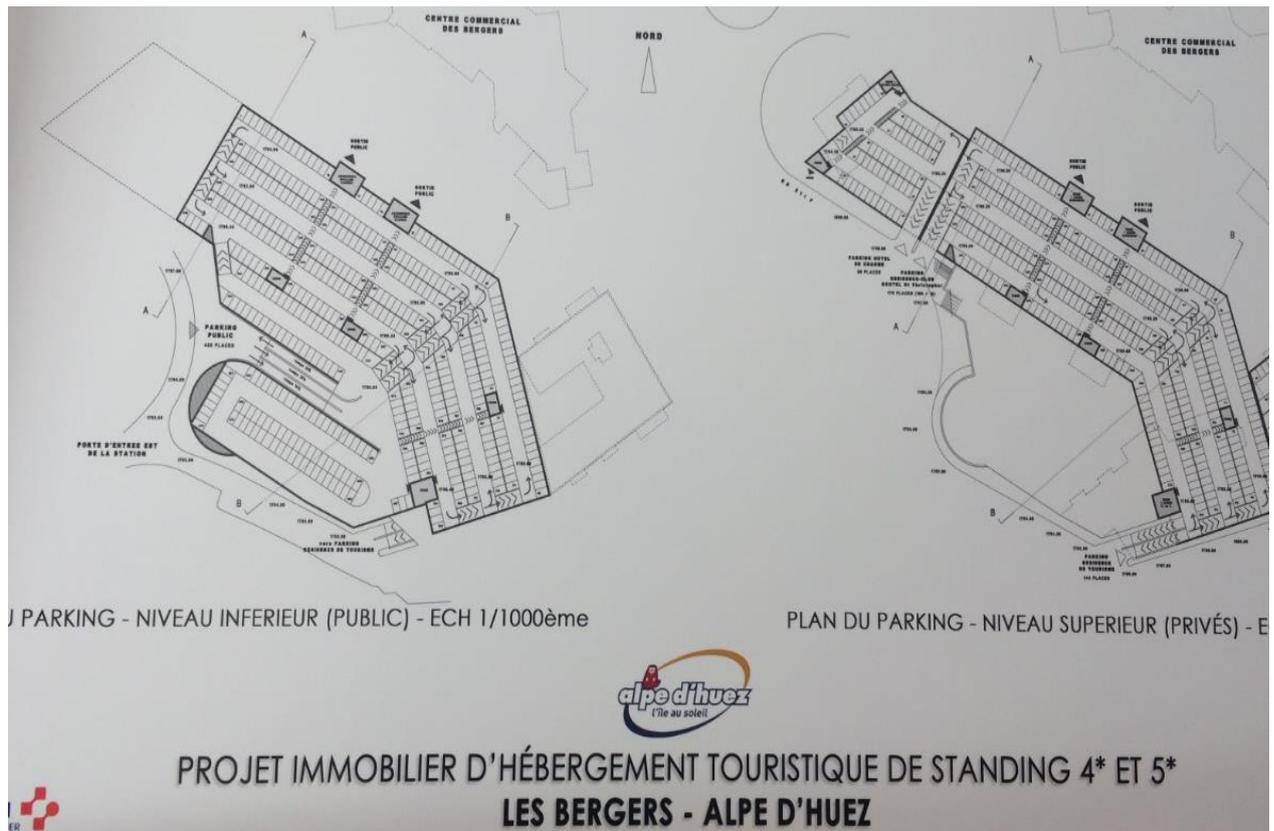


PARTIE II

III.7.8 Coupe et épannelages



III.7.9 Parkings



III.7.11 Montages contractuels et Etalonnage des surfaces

- **Vente en l'Etat Futur d'Achèvement à hauteur de Onze Millions d'Euros.**
 Parking souterrain public (450 places) qui sera implanté dans le sous-sol du tènement immobilier de l'appel à projets (emplacement pressenti de l'entrée du parking : vers l'hôtel de la zone 4)
- **Cessions foncières (promesse unilatérale de vente) à hauteur de Cinq Millions d'Euros**
 23 000 m² environ de SdP (8000 m² env. d'Hôtels/ 10 500m² env. de Résidences de Tourisme (pour les immeubles des zones 1, 2, 3 et 4)
- **Bail Emphytéotique de 99 ans à hauteur de Cinquante Mille Euros/an.**
 Résidence de Tourisme en zone 5 de 11 000 m² environ de Surface de Plancher assortis de Conventions d'Aménagement Touristiques.

III.8/ SECTEUR DE L'ECLOSE EST

III.8.1 / Contexte urbain

Le secteur de l'Eclosse est encadré par la rue du 93ème Régiment d'Artillerie de Montagne et se développe à l'arrière du palais des Sports et des Congrès et de l'église Notre Dame des Neiges. Son assise est délimitée par l'actuelle piste de Karting et le parking qui la surplombe.

Positionné en interface de l'actuel quartier de l'Eclosse (ensemble touristique des années 1980-90) et du tissu urbain des années 1960 (quartier du Coulet, avenue de Brandes), le secteur de développement de l'Eclosse s'intègre dans un tissu relativement hétérogène qui regroupe des ensembles bâtis d'époques, de densités, de hauteurs et de typologies architecturales très variables.

Adossé à une zone rocheuse naturelle (rue du 93ème RAM), le site bénéficie de la proximité immédiate du cœur de station et doit composer avec la construction achevée ou prochaine de plusieurs équipements communaux structurants (crèche, groupe scolaire, centre culturel, gare de transport en commun en site propre (TCSP)). L'arrière du palais des Sports et des Congrès constitue une des façades au nouveau quartier de l'Eclosse. Peu qualifié et disposant de peu d'ouvertures sur sa façade sud, sa présence laisse cependant envisager une restructuration globale des espaces publics et du maillage alentours qui offrent actuellement peu de perméabilités.

III.8.2 / Principes généraux d'urbanisation

Les grands principes de composition du secteur de l'Eclosse sont guidés par l'accueil des nouveaux équipements, les besoins viaires afférents ainsi que par le tracé du futur TCSP qui contraint la constructibilité du site.

Ainsi, la reconfiguration du site permet une connexion avec le centre de la station dont l'église et ses abords constituent le pivot, l'aménagement d'espaces publics piétonniers généreux, structurés par les nouvelles masses bâties et en lien avec l'ensemble des équipements.

III.8.3 / Maillage et trame viaire

Le nouveau quartier est en partie desservi par l'actuelle rue du 93ème RAM. Une nouvelle voie de desserte est tracée à l'arrière du palais des Sports et des Congrès, sous l'emprise du transport en commun en site propre, entre la rue du 93ème RAM et le chemin de la Chapelle ; il s'agit d'une voirie secondaire qui permet de desservir le groupe scolaire et le pôle culturel et d'offrir un espace dépose-minute et un stationnement aux transports scolaires.

Les cheminements piétons sont privilégiés et plusieurs axes structurants du nouveau quartier les favorisent :

- Un axe piétonnier permet de liaisonner la gare de TCSP, le parvis du palais des Sports et des Congrès et, au-delà, l'avenue des Jeux et la promenade Clotaire Collomb. Il donne accès aux équipements (école, crèche, pôle culturel, palais des Sports et des Congrès), présente des espaces en terrasses, des parvis plus largement dimensionnés... jouant avec la topographie et les vues lointaines.
- L'emprise du TCSP, au sol, est support d'un mail piéton donnant accès aux nouveaux îlots bâtis et favorisant la connexion Eclosse-Bergers ainsi que la liaison du nouveau quartier à la gare de TCSP, laquelle bénéficie d'un parvis généreux apte à accueillir des flux piétons importants.
- Un réseau secondaire de venelles piétonnes (une publique, l'autre privée) est proposé transversalement aux îlots bâtis. Elles permettent la desserte des hébergements touristiques nouvellement bâtis et assurent les liens inter-quartiers.

III.8.4 / Organisation bâtie

Une densification s'avère valorisante dans ce secteur de cœur de station laissé libre et dynamisé par l'implantation de nouveaux équipements.

Dans cette optique et afin d'accompagner le travail sur le maillage, une double orientation bâtie est préconisée sur les terrains de l'Eclosse : une ligne bâtie de faible hauteur (R+2 étages) dessine un premier plan à des constructions

plus hautes (R+3 à R+5 étages) implantées perpendiculairement. Cette disposition permet de structurer le mail piéton situé sous le TCSP faisant directement écho à la façade arrière du palais des Sports et des Congrès localisée en vis-à-vis.

La gradation et l'étagement des constructions accompagnent la topographie du site et laissent émerger, en arrière-plan, les affleurements rocheux de l'Eclosé.

Des percées visuelles sont préservées entre les bâtiments et permettent à des liaisons piétonnières et à des espaces verts privatifs de se développer.

III.8.5 / Usages et fonctions urbaines

L'urbanisation du secteur de l'Eclosé permet la création d'hébergements touristiques. La présence d'équipements structurants (palais des Sports et des Congrès) et l'implantation de nouveaux équipements (crèche, école, pôle culturel, gare de TCSP) affirment la fonction polarisante de ce site et qualifient les nouveaux espaces publics, dont les fonctions varient : voirie de desserte, mail et cheminements piétonniers, parvis d'accès aux équipements, espace vert de détente et de promenade (en arrière du palais des Sports et des Congrès).

III.8.6 / Programmation

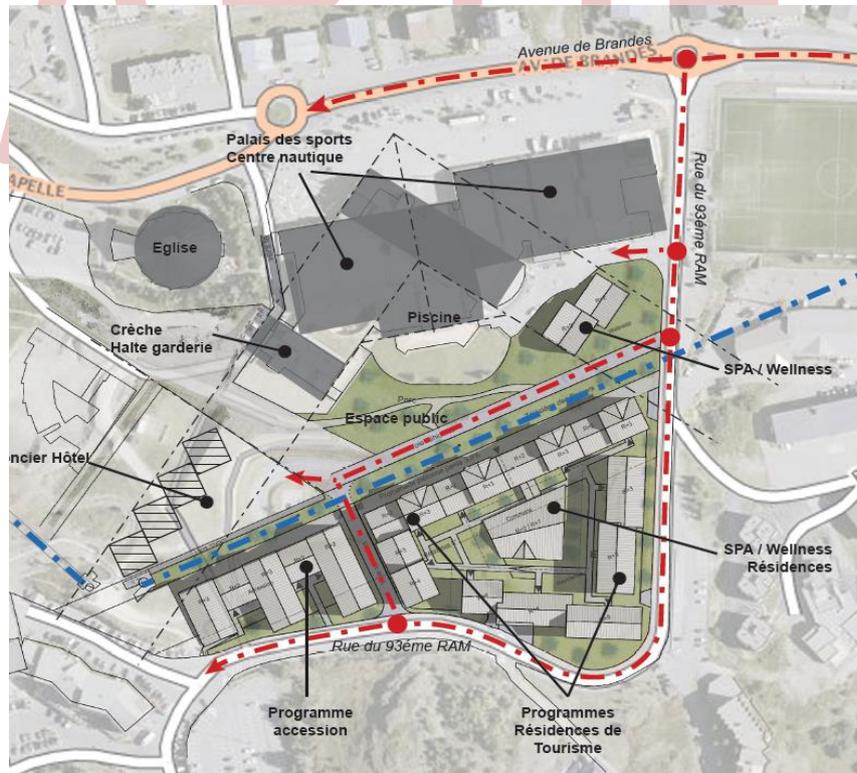
L'urbanisation du secteur de l'Eclosé doit permettre la construction de 27 000 m² de surface de plancher environ réparties de la manière suivante :

- hébergement de type résidence de tourisme : 21 000 m² de surface de plancher environ, assortie d'un programme wellness ouvert au public.
- hébergement hôtelier : 6 000 m² de surface de plancher environ

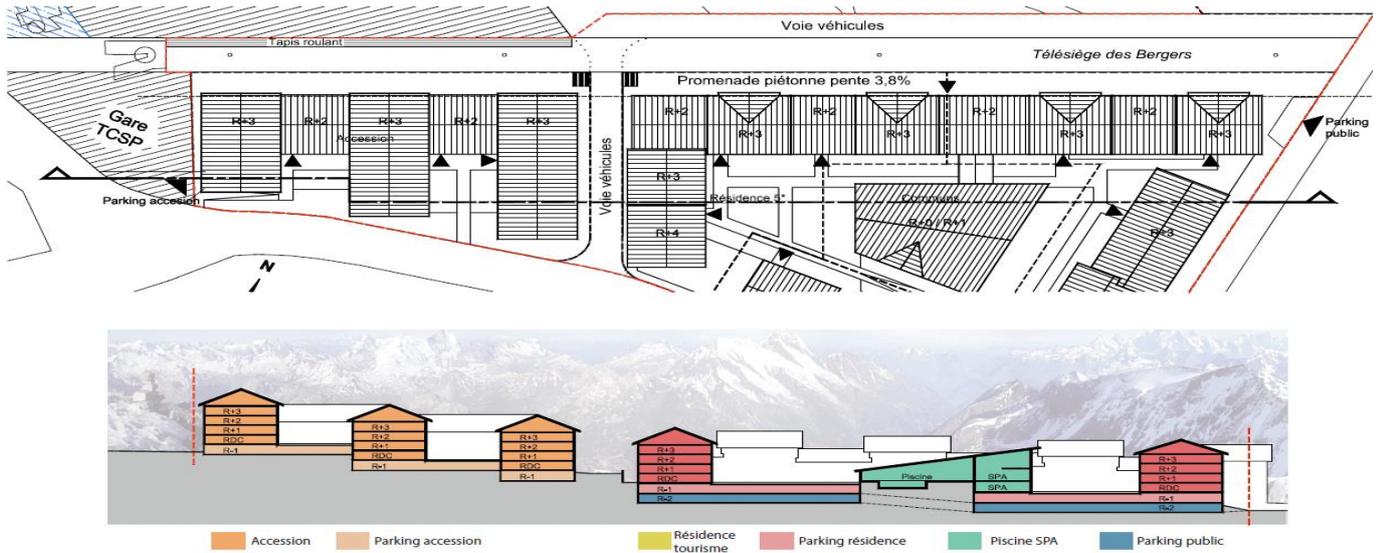
En raison de leur exposition nord et du vis-à-vis avec l'axe de TCSP, les bâtiments donnant sur la façade du palais des Sports et des Congrès (bâtiment R+2 étages) seront prioritairement occupés par les activités et services liés aux résidences de tourisme (locaux communs d'accueil, d'animation et de restauration).

Le stationnement nécessaire aux résidences de tourisme sera entièrement géré en souterrain. Les parkings créés pourront accueillir des places de stationnement public en supplément.

III.8.7 / Plans de Masse et schémas d'intentions



III.8.8 / Coupes Epannelage et hauteurs



III.8.9 / Perspectives

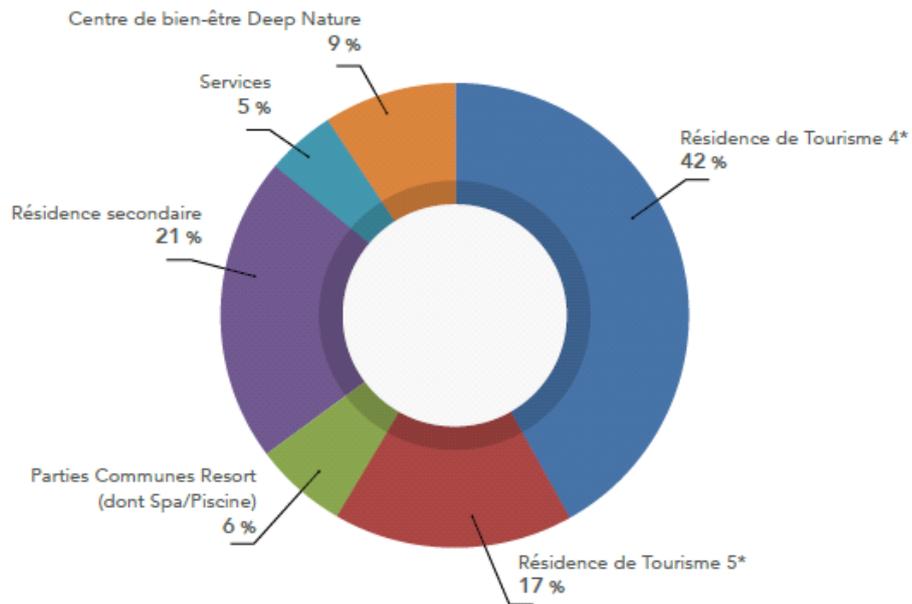




III.8.10 / Etalonnage des surfaces

Programme RT CFA-ODALYS PRESTIGE

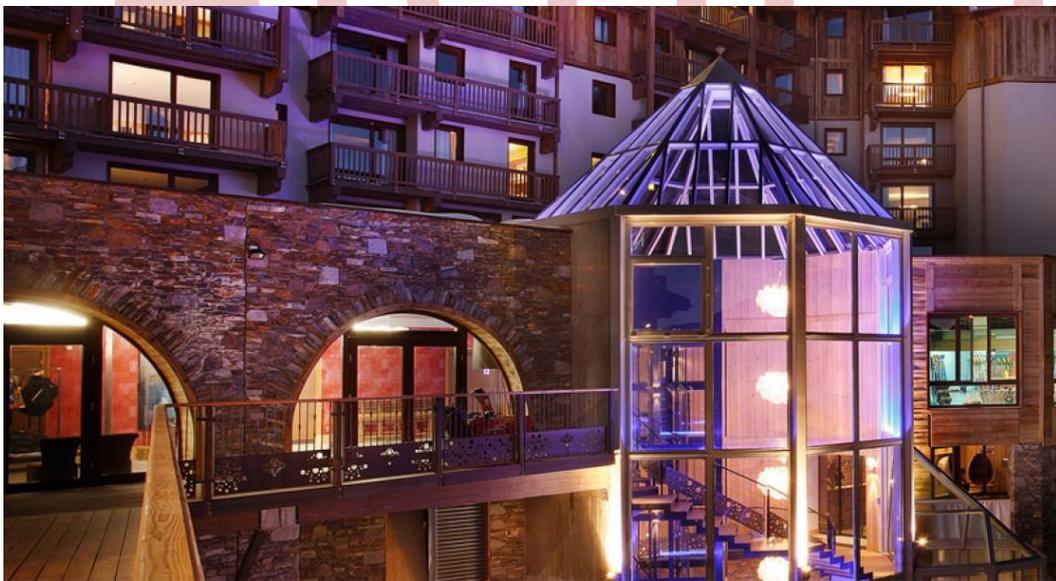
Typologie	SDP	SHAB / SU	NB LOTS/LGTS
Resort - Résidence de Tourisme 4* Odalys Prestige	9.131 m ²	7.875 m ²	216 Logts
Resort - Résidence de Tourisme 5* Odalys Prestige	3.630 m ²	2.898 m ²	85 Logts
Resort - Parties communes (dont Spa/Piscine)	1.400 m ²	1.050 m ²	
Résidence secondaire	4.656 m ²	4.190 m ²	77 Logts
Services	1.038 m ²	1.038 m ²	
Centre de bien-être Deep Nature	1.986 m ²	1.887 m ²	
Total Bâtiment	21.841 m²	18.938 m²	378 Logts
Parking -1 Resort	8.081 m ²		238 places
Parking -1 Résidence secondaire	2.615 m ²		77 places
Parking -2 Public	10.832 m ²		319 places
Total Parking	21.528 m²	0 m²	634 places



Le lot prévu pour la programmation d'un hôtel 5* se positionne dans un secteur entre le Groupe Scolaire et la garderie municipale.

L'opérateur pressenti prévoit 49 logements en RT et 46 chambres en Hôtel. Son expérience en Tarentaise n'est plus à démontrer, il est considéré comme le fleuron de l'hôtellerie de luxe.

Cet établissement sera également doté de son propre wellness center et d'un restaurant gastronomique.



L'ensemble de l'opération prévoit une perception financière comme suit :

Prix des Terrains = 9,365 Millions€ VEFA = 8.134 Millions d'€ (pk public)	17.5 Millions €
--	------------------------

III.9 / LE SECTEUR DE L'ECLOSE OUEST

III.9.1 Contexte urbain

Le périmètre de l'OAP Eclose est inscrit en zone AUa du PLU. L'ouverture de ce secteur à l'urbanisation devra se faire dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble au fur et à mesure de la réalisation des équipements publics. Est requis pour le secteur, un plan de composition d'ensemble tenant compte du caractère et de l'intérêt des lieux, des sites et paysages naturels ou urbains avoisinants. Est également requis un plan de paysagement favorisant la diversité végétale, tenant compte des essences locales et garantissant des continuités biologiques.

Le secteur de l'Eclose Ouest est encadré, au Sud par les affleurements rocheux et le quartier de l'Eclose existant, au Nord par le quartier ancien du Vieil Alpe et la place Paganon. Il se développe sur un terrain en pente orienté Sud-Est / Nord-Ouest et est limité à l'Ouest par la rue des Passeaux. Il fait l'interface entre deux tissus urbains d'époques, de morphologies et de typologies bâties opposées. Au Nord, le Vieil Alpe est constitué de chalets anciens compacts qui s'étagent et s'ouvrent vers le sud, dessinant un premier plan à l'ensemble de la station. Au Sud les ensembles bâtis de L'Eclose présentent des gabarits importants (R+4 à R+6) et un profil imposant accroché au rocher des Outaris.

En matière d'animation, le site bénéficie de la proximité immédiate du cœur ancien de la station et profitera prochainement de la proximité de deux gares du transport en commun par câble en projet. Il jouxte en outre la piste de luge dont la requalification est envisagée, ainsi que la piste de retour skieurs descendant vers le village d'Huez.

Une forte relation au grand paysage existe à Eclose ouest, où les vues principales portent vers la vallée et les Côtes Souveraines. Le site est en outre contraint par une zone de protection environnementale concernant les affleurements rocheux voisins, zone d'habitat du papillon *Parnassius apollo* (espèce protégée à l'échelle nationale).

III.9.2 Principes généraux d'urbanisation

L'urbanisation du site Eclose Ouest est orientée par celle du site des Passeaux auquel il est contigu. La morphologie de ce secteur fait en outre écho au Vieil Alpe dont il reprend les caractéristiques principales (morphologie de chalets groupés offrant un premier plan bâti à des constructions plus massives).

III.9.3 Maillage et trame viaire

Trois accès sont possibles à Eclose Ouest :

- un accès haut par l'actuel quartier de l'Eclose et la rue du 93ème RAM.
- un accès bas par la rue des Passeaux qui nécessite, au vu des contraintes topographiques, l'aménagement de virages et talus limitant les possibilités d'urbanisation de la partie basse du terrain.
- un accès bas par le chemin de la Chapelle qui nécessite l'aménagement d'un tunnel pour préserver la piste de ski.

Il est en outre préconisé l'aménagement de sentiers permettant de rejoindre à pied la station (place Paganon, quartier de l'église), le quartier de l'Eclose amont, ainsi que le futur quartier des Passeaux en contrebas.

III.9.4 Organisation bâtie

Les implantations bâties à Eclose Ouest sont fortement contraintes par la pente et le tracé des voiries de desserte. A l'image de ce qu'on peut observer au Vieil Alpe, sur le versant voisin, les constructions s'étagent de manière assez compacte et forment des strates successives de plus en plus denses, au fur et à mesure qu'on monte dans la pente et qu'on se rapproche des constructions du quartier de l'Eclose (R+1+combles à R+3 étages). Les typologies bâties font référence à l'architecture traditionnelle de montagne (chalets, fermes...) et empruntent aux formes (toitures à deux pans, pignons...) et aux matériaux locaux (bois, pierre...).

III.9.5 Usages et fonctions urbaines

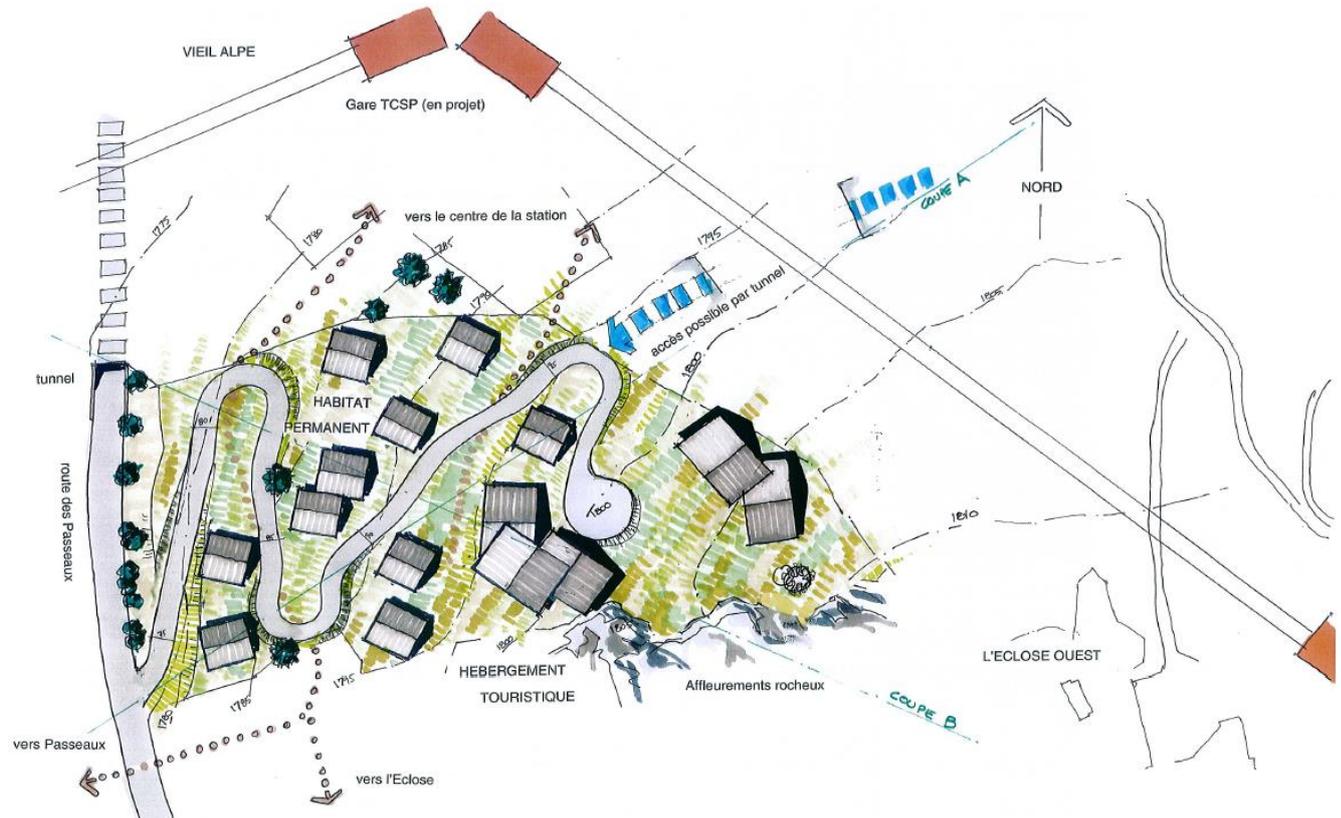
L'urbanisation du secteur Eclose Ouest permet l'implantation d'hébergement touristique et d'habitat permanent intermédiaire et groupé. La zone Eclose Ouest revêt un caractère essentiellement résidentiel.

III.9.6 Programmation

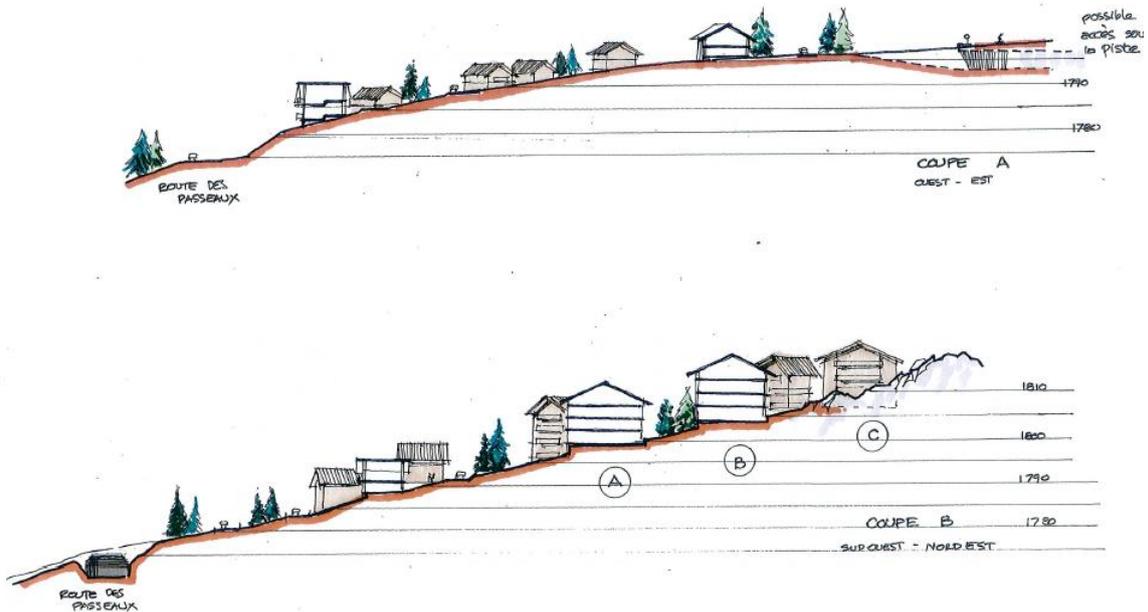
L'urbanisation du secteur de l'Ecluse Ouest doit permettre la construction de 4 000 à 5 000 m² de surface de plancher environ réparties de la manière suivante :

- habitat permanent : 1 000 à 2 000 m² de surface de plancher environ
- hébergement de type résidence de tourisme : 3 000 m² de surface de plancher environ

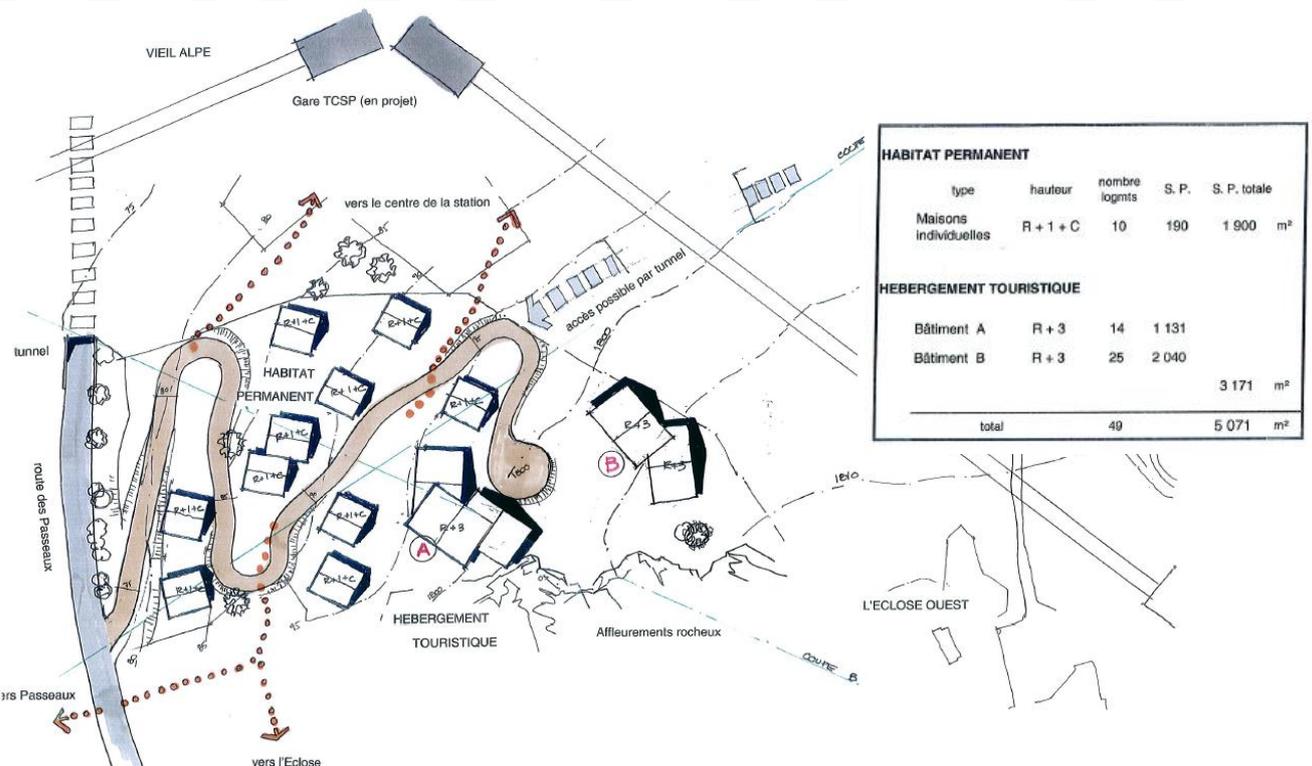
III.9.7 Esquisses



III.8.7 Coupes



III.9.8 Epannelage et hauteurs



L'ensemble de l'opération prévoit une perception financière comme suit :

ECLOSE OUEST	Prix terrains = 1.5 Millions €	1.5 Millions e
---------------------	--------------------------------	-----------------------

III.10/ LE SECTEUR DE PASSEAUX

III.10.1 Contexte urbain

Le périmètre des Passeaux est inscrit en zone AUb du PLU. L'ouverture de ce secteur à l'urbanisation devra se faire dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble au fur et à mesure de la réalisation des équipements publics. Est requis pour le secteur, un plan de composition d'ensemble tenant compte du caractère et de l'intérêt des lieux, des sites et paysages naturels ou urbains avoisinants. Est également requis un plan de paysagement favorisant la diversité végétale, tenant compte des essences locales et garantissant des continuités biologiques.

Le secteur des Passeaux est localisé dans la continuité nord-ouest de l'Eclosé, sur les fortes pentes qui caractérisent l'entrée dans la station. Aussi, ce site bénéficie d'une vue plongeante sur la vallée et les massifs alentours. A l'inverse, il constitue un balcon visible depuis le village d'Huez, dans la montée vers la station. Le site est encadré par la rue des Passeaux (à l'Est) et l'avenue de l'Eclosé (au Nord). La RD211F, voie d'accès principal à la station par le Sud, en constitue par ailleurs la limite sud. Proche du centre ancien de la station, il en est cependant relativement isolé en raison des contraintes topographiques.

Outre la topographie difficile qui contraint son urbanisation, le site doit prendre en compte le passage de la piste de retour skieurs descendant vers le village d'Huez, le tracé du futur TCSP, ainsi que la zone de protection environnementale concernant les affleurements rocheux de l'Eclosé, zone d'habitat du papillon Parnassius apollo, qui impose la délimitation de corridors biologiques dans la zone à bâtir.

III.10.2 Principes généraux d'urbanisation

Les grands principes de composition du secteur des Passeaux sont guidés par sa topographie et ses rapports au paysage, ainsi que par la proximité du Vieil Alpe avec lequel il dialogue étroitement. Son urbanisation est par ailleurs orientée par celle du site Eclosé Ouest à laquelle il est contigu.

Les préconisations dans ce secteur sont :

le maintien de cônes de vue vers la vallée, support de continuités végétales, une urbanisation étagée exprimant des similitudes avec le Vieil Alpe.

III.9.3 Maillage et trame viaire

Trois variantes d'accès sont possibles :

- par l'avenue de l'Eclosé : l'accès par le bas du Vieil Alpe présente l'avantage d'une connexion directe du futur quartier des Passeaux avec le centre de la station. En revanche, il nécessite, pour ne pas couper la piste de ski, d'aménager un tunnel routier à l'image de celui de la rue des Passeaux,
- par la rue des Passeaux : cet accès haut permet une desserte de l'ensemble des terrains en évitant une voirie en cul-de-sac,
- éventuellement par la RD211F

Compte tenu de la topographie très contrainte du site, la voirie ne peut se faire qu'en lacets très rapprochés, limitant les zones à bâtir.

A l'inverse, les liaisons douces peuvent se développer dans la pente, nécessitant ponctuellement l'aménagement d'emmarchements. Celles-ci accompagnent naturellement les percées visuelles imposées au plan et les corridors biologiques connectés à la zone d'habitat de Parnassius apollo. Une continuité est également recherchée avec le secteur de l'Eclosé Ouest.

III.10.4 Organisation bâtie

Les implantations bâties à Passeaux sont fortement contraintes par la pente et le tracé des voiries de desserte.

La proximité du Vieil Alpe, sur le versant voisin, donne la tonalité des constructions qui s'étagent de manière assez compacte et forment des strates successives de plus en plus denses, au fur et à mesure qu'on monte dans la pente et qu'on se rapproche des constructions du quartier de l'Eclosé (R+1+combles à R+5). Les typologies bâties font référence à l'architecture traditionnelle de montagne (chalets, fermes...) et empruntent aux formes (toitures à deux pans, pignons...) et aux matériaux locaux (bois, pierre...).

Plusieurs percées visuelles sont préservées, donnant à voir le grand paysage, la vallée et les massifs environnants depuis la rue des Passeaux.

III.10.5 Usages et fonctions urbaines

L'urbanisation du secteur des Passeaux permet l'implantation d'hébergement touristique et d'habitat permanent intermédiaire et groupé. La zone des Passeaux revêt un caractère essentiellement résidentiel.

III.10.6 Programmation

L'urbanisation du secteur de l'Eclosé Ouest doit permettre la construction de 21 000 m² de surface de plancher environ réparties de la manière suivante :

- habitat permanent : 15 000 m² de surface de plancher environ, dont le Permis d'Aménager est en cours d'instruction.
- hébergement de type résidence de tourisme : 6 000 m² de surface de plancher environ

III.10.7 Esquisses



III.10.8 Coupes



III.10.9 Perspectives paysagères



III.10.10 Etalonnage des surfaces

TYPE DE LOGEMENTS	HAUTEUR	NOMBRE	S. P. en m ²	S. P. total en m ²
HEBERGEMENT TOURISTIQUE				
Résidence de tourisme "A"	R + 3 + C	1	3 850	3 850
Résidence de tourisme "B"	R + 3 + C	1	2 200	2 200
HABITAT PERMANENT				
Unités groupées	R + 2 + C	11	1 090	11 990
Unités individuelles	R + 1 + C	13	226	2 938
TOTAL				20 978

L'ensemble de l'opération prévoit une perception financière comme suit :

PASSEAUX	Prix terrains = 2.25 Millions€	2.25 Millions €
-----------------	--------------------------------	------------------------

A vertical pink bar is positioned to the left of the section header.

IV. PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

IV.1/ PROJET SOCIAL

IV.1.1 / RENFORCEMENT DE PARC DE LITS SOCIAUX

Le projet de création d'hébergements de la commune s'inscrit également dans une dynamique sociale. Outre la création de 400 à 450 emplois et de 1000 lits permanents, le projet prévoit une zone d'urbanisation dédiée aux logements sociaux. En effet, aux 100 studios actuellement en place sur la station (400 lits), le projet prévoit la construction de 50 nouvelles unités, soit environ 200 lits supplémentaires. Ces nouveaux lits porteront l'offre de lits à destination du personnel saisonnier à 600 lits, soit une augmentation de +33 % du parc de lits saisonniers répartis sur les secteurs :

- Bergers 50 lits
- Ponsonières 90 logements

Au regard des enseignements du diagnostic territorial, l'un des premiers enjeux de la Commune est de veiller au maintien et à l'accueil de la population permanente et saisonnière, éléments essentiels pour le dynamisme économique et social du territoire.

Les tensions foncières prennent la forme d'une augmentation des prix du foncier préoccupant pour la Commune.

En effet, l'accession à la propriété est de plus en plus difficile du fait de la pénurie d'offre de logements et implique la fuite des ménages et des familles dans la vallée, tendant vers un solde migratoire négatif.

Aujourd'hui, la population est dans une phase de croissance très faible

La pression foncière engendre une difficulté d'installation des nouveaux ménages. Par conséquent, la Commune souhaite que les habitants permanents puissent s'établir en favorisant l'accession à la propriété en individuel et l'ancrage résidentiel.

Afin de maintenir une vie locale permettant un équilibre entre les différentes catégories de population au niveau des logements répondant aux exigences de mixité sociale, la Commune met en place des possibilités de densification des franges bâties du tissu urbain existant sur des zones privées dédiées à l'habitat principal tel que le secteur des Passeaux en continuité du quartier de l'Eclosé et en lien direct du Vieil Alpe.

Le secteur des Passeaux, géré par une Association Foncière Urbaine Libre d'une centaine de propriétaires privés prévoit la création de 15 000 m² de Surface de Plancher à destination d'habitation.

Cette opportunité permettra l'accueil d'environ 330 personnes, soit environ 125 logements.

L'ouverture de cette zone sera cadrée par des orientations d'aménagement et de programmations contraignantes permettant une urbanisation maîtrisée, imposant la densification et le regroupement du bâti se traduisant par un épaississement des limites bâties.

Egalement, il est important pour la commune de permettre la création de logements sociaux aujourd'hui en forte pénurie et pour lequel une demande croissante est nettement exprimée.

Il s'agit pour la commune de développer une offre nouvelle adaptée aux besoins et d'anticiper la création d'emplois saisonniers et permanents générés par la création de lits touristiques et donc des structures d'emploi à part entière.

Le projet de création de 4600 lits touristiques portée par le dossier d'Unité Touristique Nouvelle autorise la création d'environ et à minima 360 emplois directs générés.

En effet, la part des 20/45 ans représente près de 65% de la population active dont plus de 50% exercent leur activité professionnelle en catégorie professionnelle intermédiaire et employée.

Ainsi, le **secteur des Ponsonnières** prévoit la création de constructions destinées à l'accueil de la population saisonnière et des habitants permanents.

La création de 7 250 m² de Surface de Plancher en continuité direct du bâtiment du même nom à l'aval de la zone, du secteur des Sagnes et du Vieil Alpe.

Par ailleurs, le positionnement urbain de cet ensemble immobilier se fait au droit des quartiers d'activités économiques, en lien directe avec le linéaire de desserte du futur Transport Collectif en Site Propre. Cette implantation permet une bonne intégration des nouveaux logements tout en limitant l'usage de la voiture et en préservant les espaces naturels de la commune.

Ce programme permettra l'accueil d'environ 180 personnes, soit environ 90 logements, respectant la répartition suivante et à des tarifs de loyers et d'accession à la propriété maîtrisés :

- Population saisonnière
- Habitants permanents
- Accession à la propriété

Cette opération poursuit l'objectif de permettre à chacun de disposer d'un logement confortable et respectueux à un coût raisonnable en développant une offre résidentielle permanente alternative au marché à des destinations des jeunes et des jeunes familles.

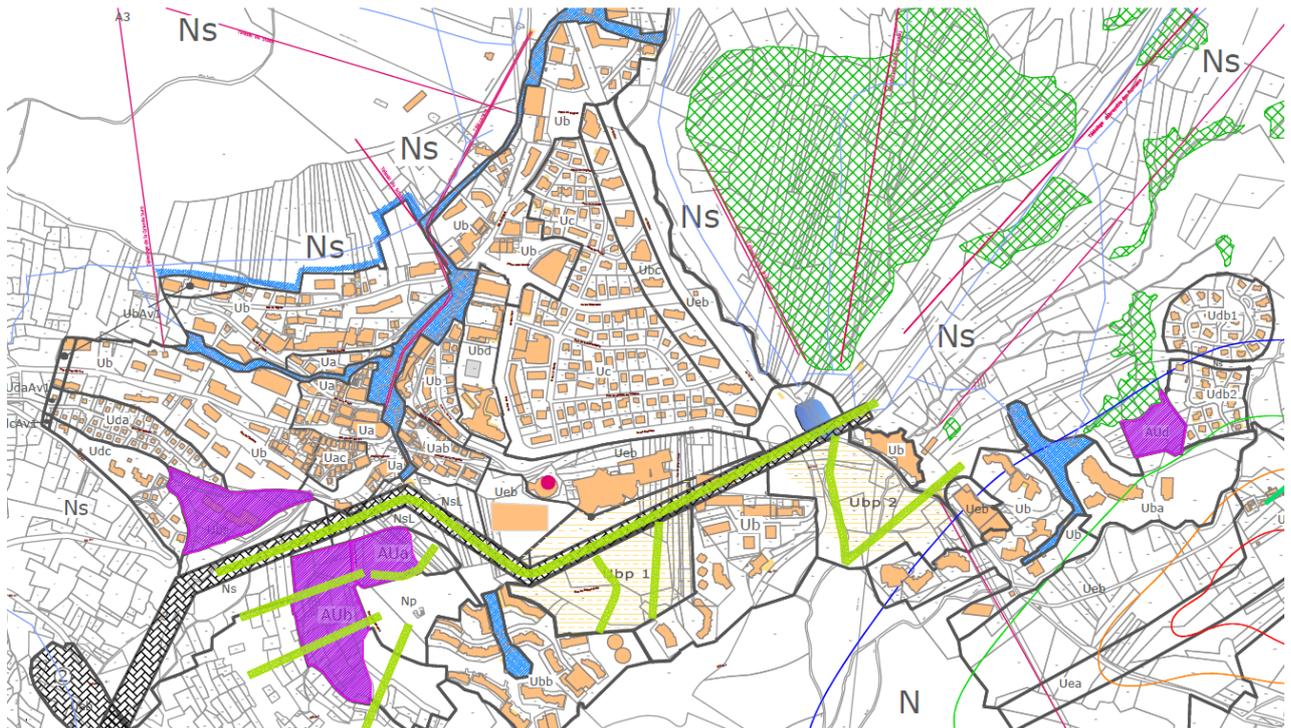
L'activité économique touristique génère la création de nombreux emplois saisonniers.

Aujourd'hui, la commune au travers d'une collaboration finalisée par le rachat par la SEMCODA de sa SEM de logements permet de répondre aux besoins de logements pour la population permanente et les saisonniers.



La Commune d'Huez et sa station de par sa spécificité touristique est "surclassée" à 32 500 habitants. Les équipements publics (Groupe Scolaire, Crèche...) existants sur le territoire permettent ainsi l'accueil et le bien vivre sur le territoire Communal.

Localisation des aires d'offre de logements permanents



Légende:



Localisation des aires de logements permanents

IV.1.2/ MOBILITE RENFORCEE DANS LA STATION ET DEPUIS LA VALLEE

Les saisonniers sont générateurs de trafic dans la station par le trafic pendulaire quotidien qu'ils induisent entre la vallée et la station.

Comme nous l'avons constaté dans l'état initial, sur les 1400 emplois de la station, 640 (45%) arrivent quotidiennement de la vallée et peuvent induire jusqu'à 1280 trajets par jour (si l'on considère 1 seule personne par véhicule).

D'une part, l'apport de 200 lits saisonniers et 1133 lits permanents permettront de capter une partie de cette population active. En effet, les 640 actifs représentent une population de l'ordre de 1440 personnes (ménage de 2.25 personnes en moyenne sur Bourg d'Oisans). Les 1333 lits permanents et saisonniers du programme de l'Alpe d'Huez couvriront la quasi-totalité des besoins de logements des actifs saisonniers et permanents au terme de la rénovation intégrale de la station. Pour effet, il est attendu une réduction importante du trafic entre la vallée et la station au profit d'une meilleure qualité du cadre de vie, de l'air ambiant et de la sécurité.

D'autre part, le plan de mobilité urbain mis en place sur l'intégralité de la station va profondément modifier la facilité de se déplacer sur la station entre les différents points de la station.

Enfin, une meilleure desserte des services VFD, permettant une meilleure fluidité et rapidité du dispositif doit être mis en place de manière à mutualiser les transferts valléens jusqu'au cœur de la station.

IV.1.3/ AMELIORATION DU CADRE DE VIE

La restructuration des infrastructures publiques en véritable pôle regroupant les secteurs enfance-sports et culture- services à la population (Police Municipale, Musée, Pôle Emploi, Maison des Associations et la Bibliothèque) au cœur de la station en lien avec le nouveau plan de déplacement urbain cadencé et moderne depuis tous les espaces clé de la station permettra une amélioration importante du cadre de vie de la station.

Par ailleurs, l'organisation rationnelle des stationnements avec la suppression de 1286 places de surface, la création de 1316 places de parkings souterrains et la suppression de 1500 places illicites aura pour effet d'oublier la voiture dans le cœur de la station au profit d'espaces piétons et de mise en valeur du paysage de montagne que la clientèle touristique affectionne particulièrement .

IV.2/ PROJET ENVIRONNEMENTAL

La politique urbaine de l'Alpe d'Huez, outre le programme de logements et de déplacements qui participe également à l'environnement, intègre un volet de préservation et mise en valeur du milieu naturel et du paysage.

L'ensemble du projet a été adapté aux secteurs ouverts à l'urbanisation dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale du PLU. Cette démarche a permis d'identifier les espaces à faible enjeu environnemental de manière à y programmer les développements futurs.

Par ailleurs, cette philosophie a conduit la collectivité à classer en zone naturelle forte les secteurs de zones humides et d'habitats d'espèces sensibles, de manière à conduire un projet irréprochable sur le plan de l'environnement.

La suppression de nombreux espaces de parking de surface au profit de stationnement enterrés, le transport en commune en site propre identifié sur la station, le plan de mobilité développé sont encore autant de points qui ensemble, concourent à nettoyer l'espace public de la voiture et des nuisances qui lui sont liées (bruit, pollution, odeur, sécurité)

La politique urbaine globale de la commune vise à améliorer le cadre de vie et l'image de la station en lien direct avec la valorisation de l'environnement naturel.

Ainsi, le parti d'aménagement développé dans ce projet permet de :

- Favoriser les mobilités douces et restreindre l'utilisation des véhicules individuels.
- Réduire les nuisances de tout ordre et améliorer l'image de la station.
- Favoriser l'espace public piéton et l'intégration paysagère.
- Economiser les espaces naturels en diminuant l'étalement urbain.
- Avoir une gestion raisonnée des ressources naturelles (un effort particulier sera fait sur la ressource en eau qui constitue la source à de nombreuses activités).

IV.3/ PROJET CREATEURS D'EMPLOIS

La création de ces 4600 nouveaux lits permet d'envisager 400 à 450 emplois en plus sur la station. Les emplois créés sont de deux types :

- 275 emplois supplémentaires directs dans les hébergements
- 125 emplois nouveaux
- 20 à 30 emplois dans les commerces existants

A ce jour la station génère 1413 emplois dont 804 des actifs résident sur la station. Le projet de création de logement permet donc une hausse de 28 à 32 % du nombre d'emploi.

IV.4/ UN PROJET EN LIEN AVEC LA PRESERVATION ET LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS ISSUS DE L'AGRICULTURE LOCALE

Suite à un déclin de l'activité agricole en zone montagnarde, l'agriculture de l'Oisans connaît un renouvellement récent grâce à sa faculté à s'adapter au contexte en proposant des produits à forte valeur ajoutée et ancrés au territoire ou en se développant en double activité.



Le développement touristique du territoire est un atout pour une meilleure valorisation des produits agricoles, mais cet équilibre reste fragile.

L'activité agricole, activité traditionnelle ancrée à son territoire et garante de la qualité du paysage et de l'environnement. Le développement du projet permettra de préserver et de conforter l'activité pastorale sur les estives d'Huez.

L'agriculture est une composante essentielle et liante de l'attractivité du territoire de l'Oisans.

Pour cela, il est indispensable de favoriser et promouvoir les filières de distribution courtes du producteur aux consommateurs.

Depuis 2014, le restaurant scolaire propose aux enfants des menus variés intégrant des produits locaux « bios » que les enfants peuvent savourer à chaque repas.

En effet, les denrées rigoureusement sélectionnées, pour une part issues de l'Agriculture Biologique, participent à une cuisine de qualité préparée selon des recettes traditionnelles adaptées à la restauration collective.

Chaque trimestre, un menu à thème est proposé pour faire découvrir une région, un pays et ainsi des goûts nouveaux.

Les agriculteurs et producteurs de l'Oisans sont des acteurs incontournables du développement du territoire. Réunis au sein de l'APAO (l'Association pour la Promotion de l'Agriculture en Oisans), ses femmes et hommes de terrain sont impliqués dans la vie de leur commune et du canton afin d'agir pour le maintien de l'agriculture et promouvoir le développement d'actions agricoles.

Certains d'entre eux se sont engagés dans la Route des Savoir-Faire de l'Oisans pour présenter leurs exploitations en proposant un accueil de qualité et également découvrir leurs produits, des produits de qualité au travers de la Route des Savoirs Faires de l'Oisans qui est une porte ouverte sur la culture montagnarde uissanne, la richesse de son patrimoine et ses savoir- faire multiples.

L'organisation de marchés de producteurs locaux, tous les vendredis matins durant la saison d'été et des marchés durant la saison d'hiver auront de fait une fréquentation augmentée de par le développement des programmes d'hébergements touristiques.

D'ores et déjà la sensibilisation des restaurateurs locaux (La Fruitière....) à la plus value qualitative des produits locaux, proposent à leurs menus des mises en bouche des saveurs Uissannes. Ces actions de partenariat avec les producteurs locaux pourront être renforcées lors de l'émergence du projet d'UTN, ce qui permettra d'une part au plus grand nombre de découvrir les richesses artisanales gustatives et d'autre part de soutenir l'agriculture et les productions locales du territoire de l'Oisans.



IV.5/ GOUVERNANCE DU PROJET

IV.5.1 / PROJET EN PHASE AVEC LES DIRECTIVES NATIONALES ET LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

La directive territoriale d'aménagement (DTA) ou, après la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, la directive territoriale d'aménagement et de développement durables (DTADD) est en France un outil juridique permettant à l'État, sur un territoire donné, de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'environnement ou l'aménagement du territoire.

C'est à la fois un document d'aménagement du territoire et un document d'urbanisme, élaboré sous la responsabilité de l'État en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes concernés, puis approuvé par décret en Conseil d'État.

Une application expérimentale de cet outil était et reste possible, avec le suivi et concours de l'État.

Le Comité Interministériel du 6 mars 2006 a approuvé le Livre Blanc des Alpes du nord élaboré par la DRE Rhône-Alpes à partir des travaux antérieurs et soumis, en 2005, à la consultation des collectivités locales et autres personnes publiques associées. Le Livre blanc se compose d'un diagnostic et de six orientations :

1. **Organiser la métropole du sillon alpin dans un système multipolaire.** La structuration de l'espace urbain et périurbain dans une vision multipolaire, s'appuie sur une armature urbaine qui risque d'être fragilisée du fait de son morcellement et qu'il faut conforter en particulier par les transports collectifs urbains et ferroviaires. Le projet de refonte de la mobilité de la station de l'Alpe autour du TCSP unifiera les différents secteurs stratégiques de la station aujourd'hui éloignés les uns des autres en raison d'une géographie de montagne.
2. **Garantir le droit au logement, par une offre diversifiée et accessible à tous.** Le projet de l'Alpe d'Huez prévoit une offre de logements accessibles aux permanents et aux saisonniers sur la station, améliorant leur cadre de vie et donc la pérennité des emplois.
3. **Préserver un système d'espaces naturels et ruraux et les ressources naturelles et patrimoniales.** Le projet de l'Alpe d'Huez a été élaboré sur des secteurs préservés des risques naturels et générant le moins d'impacts environnementaux possibles. Un travail d'expertises préalables a permis cette adaptation du projet aux enjeux naturels du site.
4. **Organiser la poursuite du développement économique, en s'appuyant notamment sur les pôles de compétitivité.** Le projet de l'Alpe d'Huez s'inscrit dans un esprit de renouveler la station sur la station, avec un dispositif de transport attractif, un redimensionnement du parc d'hébergements aux standards de la clientèle actuelle afin de redynamiser le dispositif économique de cette station en perte de vitesse sur les dernières années.
5. **Pérenniser le potentiel touristique.** Le projet de l'Alpe d'Huez permet de renouveler l'offre de produits touristique de l'Alpe, de repositionner son image et sa notoriété afin de pérenniser l'économie touristique de manière uniforme sur la station.
6. **Garantir un système de transport durable pour les liaisons internes et externes.** Le plan de mobilité et le projet de Transport en Commun en Site Propre s'inscrit dans une démarche de développement durable autour d'un projet attractif sur le plan touristique et respectueux de l'environnement naturel riche de cette station.

IV.5.2 / CREATION D'UNE STRUCTURE PARTICIPATIVE PAR LA COLLECTIVITE

Le tourisme durable est une affaire de contrôle local mais aussi de travail commun. Cela implique le renforcement et l'utilisation des structures démocratiques locales.

Ainsi, l'instauration à instauré un dispositif de gouvernance spécifique garant de la cohérence des projets au travers de la concertation qui permet une coordination dans les processus d'élaboration et de gestion de l'offre. Sur l'Alpe d'Huez, l'accent est mis sur l'implication et la responsabilisation des acteurs locaux.

Au travers le PLU, puis de la procédure d'Unité Touristique Nouvelle, la collectivité de l'Alpe d'Huez a réalisé depuis 6 années, une concertation rapprochée avec ses résidents, les Services de l'Etat, la SATA, l'Office de Tourisme et les VFD (pour le volet déplacements).

Cette gouvernance s'est traduit au travers d'une structure participative associant l'ensemble des acteurs du tourisme : institutionnels, élus, professionnels, résidents, organismes publics et privés.

Cette démarche a favorisé une vision collective et globale de la station et de son bassin de développement, en veillant à associer les populations locales, à les informer et à les impliquer dans la vie de la station.

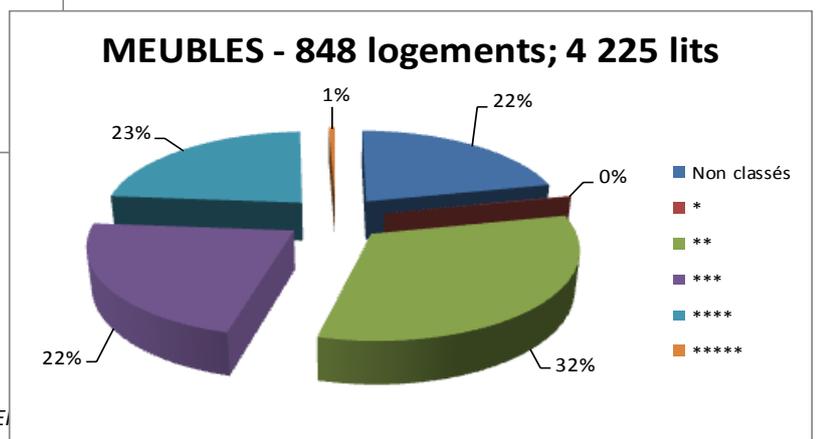
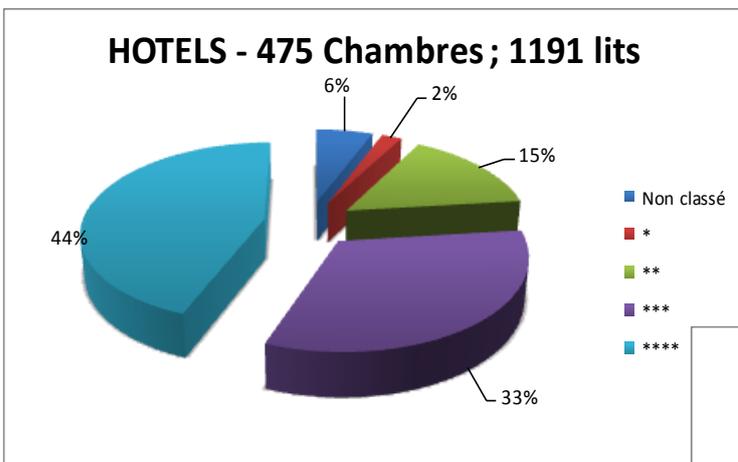
En effet, intégrer durablement les enjeux économiques et sociaux des activités liées aux sports d'hiver, et notamment le nécessaire maintien de l'attractivité de la station, dans les préoccupations de celles et ceux qui y vivent ou les font vivre est primordiale à l'émergence d'une conscience collective.

IV.5.2 / CREATION D'UNE CENTRALE DE RESERVATION

L'Office de tourisme de l'Alpe d'Huez a créé le 17 décembre 2009, par arrêté préfectoral N° 2009-10445, un service de commercialisation (ou Centrale de réservation) sous la dénomination d'ALPE D'HUEZ RESERVATION (AHR), dont l'objectif consiste à optimiser les taux de remplissage de la station, grâce notamment à la mise en place de produits distinctifs.

Alpe d'Huez Réservation permet un rapprochement offre/demande entre d'une part des propriétaires de résidences secondaires non présents sur place et soucieux d'optimiser le remplissage de leur appartement et d'autre part une clientèle désireuse de réserver un appartement sans avoir à contacter l'ensemble des propriétaires de locations.

Au 1er juillet 2016, la Centrale de Réservation compte plus de 5 416 lits en appartements meublés et chambres d'hôtel ; soit 848 logements meublés qui représentent 4 225 lits et 475 chambres d'hôtel qui représentent 1 191 lits.



IV.6/ MODE DE GESTION DES LITS PERENNES

IV.6.1 / CHOIX DES OPERATEURS FIABLES PAR LA COLLECTIVITE

La collectivité souhaite renouveler l'image de l'Alpe d'Huez tout en « reconstruisant la station sur la station ». Le plan de mobilité urbaine, le plan de stationnement, le programme d'aménagements et d'équipements publics, la restructuration du domaine skiable et le programme important de lits touristiques, permanents et sociaux sont autant de transformations importantes qui visent à attirer sur la station des opérateurs de qualité, attirés par la taille internationale de la station, par son dynamisme par sa position géographique intéressante.

Le standard de qualité à atteindre de type 4 étoiles.

Pour cela, la collectivité a souhaité réaliser un cahier des charges multicritères imposé aux différents opérateurs de manière à obtenir les meilleures garanties de pérennité économique et de maintien du dispositif touristique pour la station.

Seront visés les critères suivants :

- Prix du foncier payé à la collectivité
- Participation des opérateurs dans la viabilisation
- Qualité durable de la construction,
- Finitions des abords
- Mode de gestion clair
- Intégration dans la centrale de réservation de l'Office de Tourisme
- Durée de location, et mode de reconduction prévue
- Etc.

La collectivité, consciente des conséquences nuisibles du système de défiscalisation des résidences de tourisme s'engage sur un mode de gestion « ad vitam aeternam » de ce type d'hébergement, qui correspond parfaitement à la demande.

En conséquence, les opérateurs seront choisis selon ce critère prioritaire garantissant la pérennité du parc d'hébergement.

IV.6.2/ LE DEVELOPPEMENT DE LITS TOURISTIQUES PERENNES ET DE QUALITE ENVIRONNEMENTALE

La Commune, propriétaire des terrains qui accueilleront une urbanisation future à destination d'hébergement touristique entend pratiquer des conventions d'Aménagement Touristique avec l'ensemble des porteurs de projet et pratiquera la mise en place de Baux Emphytéotiques permettant la garantie des destinations à long termes en demeurant propriétaire du foncier.

Sur le Secteur des Bergers et le secteur de l'Écluse, la commune (détentrice de la maîtrise foncière totale) envisage de consentir à l'opérateur économique qui sera choisi à l'issue de l'Appel à Projets mené fin 2014/début 2015 pour le secteur des Bergers à des promesses de vente (et le cas échéant en VEFA) et des baux avec droits réels (bail emphytéotique, bail à construction...).

Cette répartition contractuelle se répartira comme suit, selon les destinations des bâtiments:

- La cession de m² de Surface de Plancher pour les développements de surfaces hôtelières
- La conclusion d'un ou plusieurs baux avec droits réels (bail à construction, bail emphytéotique...) pour les hébergements en Résidences de Tourisme haut de gamme.

Sur les secteurs de l'Eclosé, des Passeaux et de l'Eclosé Ouest, la Commune entend pratiquer des montages contractuels identiques (Baux Emphytéotiques, Cessions et VEFA).

Ces processus contractuels seront assortis de Conventions d'Aménagement Touristique.

En effet, ce dispositif permet aux collectivités de montagne de contrôler les opérations d'aménagement touristique entreprises sur leur territoire et les désigne comme « autorités organisatrices » du développement touristique. Cet outil contractuel instauré par la loi Montagne et indifféremment appelé « conventionnement loi Montagne » ou « convention d'aménagement touristique » permet à la collectivité de connaître et orienter les aménagements touristiques; il oblige l'ensemble des opérateurs concernés par l'opération à s'engager contractuellement sur le respect des termes de la convention.

Les enjeux du projet immobilier sur les secteurs soumis à OAP ont été définis de la manière suivante :

- ⇒ Proposer une nouvelle offre d'hébergements touristiques haut de gamme et des logements réservés à l'accession à la propriété (Secteur Bergers Ubp2 et Eclosé Ubp1) ;
- ⇒ Proposer une architecture innovante (forme, matériaux utilisés, intégration des nouvelles technologies en particulier celles tournées vers le développement durable...);

Des dispositifs de financements spécifiques pourront alors être mis en place le cas échéant, pour faire contribuer les constructeurs au prorata des besoins induits par leur opération : taxe d'aménagement majorée, Projet Urbain Partenarial (PUP)... Les secteurs Ubp1 et Ubp2 sont d'ores et déjà équipés en matière d'équipements de réseaux publics.

Pour les secteurs de maîtrise foncière privée Aub des Passeaux et Aua de l'Eclosé Ouest, les Associations Foncières Urbaines s'engagent à prendre en charge la voirie de desserte des habitations et logements au rythme de la réalisation des constructions.

Les promoteurs des programmes immobiliers consultés conformément aux articles 300-1 et suivants du code de l'urbanisme tenant compte des dernières interprétations des directives européennes (obligation de mise en consultation pour la collectivité publique) ont pu répondre sur des critères du Cahier des Charges de manière précise :

- Le détail précis du programme à mettre en œuvre (surfaces hors œuvre nette à construire, hauteur de bâtiments, style de façades...etc. en conformité avec le parti d'aménagement architectural),
- Le parti environnemental de l'aménagement,
- L'échéancier de réalisation,
- Les conditions de rupture du contrat (si le programme n'est pas réalisé dans les délais précisés),
- Les conditions d'entretien des voiries (déneigement des voiries et emprises affectées à la circulation à l'occasion de la réalisation de l'opération d'aménagement),
- La prise en charge des investissements
- l'organisation en matière de distribution d'eau potable, d'assainissement et de ramassage des ordures ménagères,

Dans certains cas, et selon le type d'hébergements, il sera mentionné l'obligation pour le promoteur d'organiser un mode de gestion locative (groupement avec un établissement commercial d'hébergement, organisation avec une centrale de réservation ...etc.) de manière à garantir un taux d'occupation maximale sur une durée définie (nombre d'années) et de respecter la contrainte de gestion locative du programme. En cas de non-respect de ces clauses, une rupture du contrat voire des compensations financières pour la commune seront appliquées.

Les actes de cession de vente de terrain devront reprendre ces exigences, notamment le maintien de la banalisation des lits dans le temps, de manière à pérenniser le fonctionnement touristique de ce nouveau parc d'hébergements.

Outre les procédures de contractualisation financières administratives et juridiques décrites ci-dessus, des procédures adaptées seront imposées, notamment par la mise en œuvre des projets et de leurs fonctionnalités dans le cadre de Permis d'Aménager et de Permis « groupés ».

De plus, la vente en bloc par les investisseurs à des gestionnaires permet de garantir la pérennité de l'exploitation en lits chauds, à la différence de vente à la découpe des appartements aux particuliers dans le cadre de la défiscalisation ou de Résidences secondaires, qui génèrent à terme des lits froids.

Dans le cadre des cessions, la Commune se porte acquéreur de quelques mètres carrés de Surface de Plancher. Ce statut lui permet d'intégrer la Copropriété qui sera alors créée.

Ainsi, la Commune renforce sa volonté de contrôler et maîtriser la destination à long terme des hébergements en étant partie prenante au sein même des copropriétés créées.

La Commune d'Huez anticipe la fuite des lits chauds en utilisant une véritable « boîte à outils » contractuelle :



IV.6.3/ INCITATION DE PERENNISATION DES LITS COMMERCIAUX

La collectivité souhaite établir un dialogue avec les nouveaux propriétaires des hébergements touristiques de manière à les impliquer dans la vie économique de la station. Des conventions d'Aménagement Touristique seront établies de manière systématique entre la Commune et chaque promoteur.

La mise en location dans le temps de leur logement est une des conditions essentielles de la durabilité du dispositif de la Centrale de Réservation, Alpe d'Huez Réservation (Cf IV.5.2).

L'accès gratuit au domaine skiable, des facilités d'accès à certaines infrastructures publiques, le « time share » sur des logements extérieurs, seront des formules étudiées sur la base d'une concertation – dialogue avec l'ensemble des propriétaires. Ces dispositions pourront être appliquées après enquête annuelle auprès des propriétaires.

IV.6.4/ LABELLISATION QUALITE DES LOGEMENTS ET DES SERVICES

- La mise en qualité de la station passe par une labellisation de l'offre touristique via ses différentes composantes :
- Le label Station Verte de Vacances est attribuée aux communes rurales ou de montagne, qui présentent un attrait naturel dans un environnement préservé, assurant l'accueil des touristes, l'ouverture des commerces et services essentiels, développant des animations et activités, et possédant des équipements de loisirs tels que lieux de baignade, espaces de jeux, pêche et sentiers de randonnées.
- Le label Villes et Villages Fleuris est décerné chaque année par le Comité National pour le Fleurissement "aux villes et villages qui présentent un environnement fleuri de grande qualité et dont les efforts contribuent à l'image d'une France accueillante et fleurie ». Le panneau de 1 à 4 fleurs indique le niveau national de fleurissement.

La Commune en 2016, peut s'enorgueillir de l'obtention d'une deuxième fleur en 2016 !



- Marque des gîtes membres du réseau de la Fédération Nationale des Gîtes de France de type 1, 2 3, 4 ou 5 épis. Gîte de France a également développé des gîtes à thèmes : gîtes Panda, gîtes de caractère, gîtes et cheval, gîtes Toboggan, gîtes de neige et gîtes de pêche.
- Le réseau Bienvenue à la Ferme, géré par l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture et les chambres départementales, donne un agrément aux exploitants agricoles qui veulent s'ouvrir aux activités de tourisme. Le label, exigeant, se décline en ferme auberge
- La Clef Verte est un label attribué aux campings respectueux de l'environnement. Il récompense les meilleures initiatives et distingue les campings dynamiques en matière de gestion environnementale.
- Le Relais du Silence-Silence hôtel a pour philosophie l'environnement calme et silencieux, l'accueil par les propriétaires exploitants dans une ambiance familiale d'établissements de sept à cinquante chambres et de deux à quatre étoiles en général.
- Le Label Logis de France propose un éventail d'hôtels–restaurants et d'hôtels offrant un accueil personnalisé, une cuisine s'inspirant des traditions régionales, un certain confort, tout en garantissant un bon rapport qualité/prix.
- Restaurateurs de France est un label rassemblant des restaurateurs indépendants reconnus par le Ministère du Tourisme, qui s'engagent à garantir une prestation de qualité, une cuisine traditionnelle française, une promotion spécifique en France et à l'étranger.
- Le label national Tables & Auberges de France a pour mission la valorisation et la promotion, en France et à l'étranger, du savoir-faire des professionnels indépendants qui exercent leur activité au sein d'un restaurant ou hôtel restaurant traditionnel à l'exclusion des chaînes intégrées.
- Le label national Tourisme et Handicap est attribué par des commissions régionales, après évaluation sur le site même, à partir d'un cahier des charges précis et rigoureux. Il garantit l'accessibilité des lieux à l'ensemble des déficiences (aveugles, sourds, en fauteuil ...), et se veut le catalogue des sites réellement accessibles et adaptés.

- Ce label vise à satisfaire l'information et la communication : il s'agit de donner aux clients une information claire, précise et complète, au téléphone comme sur le site, un accueil personnalisé : amabilité, courtoisie, chaleur et sourire, disponibilité, attention...une compétence du personnel : prise en compte rapide et complète du client, conseil, recherche des informations adaptées, langues étrangères. Confort des lieux : entretien et propreté, végétation et espaces verts, lieux d'accueil et de détente, mobilier confortable. Propreté et entretien des lieux : hygiène, bon état des différents équipements. Valorisation des ressources locales : mise à disposition de boissons et de plats régionaux, informations des clients sur les curiosités touristiques du territoire.
- Loisirs de France, est un label de qualité des villages de vacances concernant à la fois les loisirs et services internes, le site, l'environnement et le confort.
- Rando Accueil sont des hébergeurs proposant une offre d'activité ou une organisation de séjour pour découvrir le patrimoine à travers la balade ou la randonnée. Des hébergements, labellisés Rando gîte, Rando Plue, Rand'Hôtel ou Rando Toile, tous regroupés sous une marque nationale Rando Accueil.
- Le label de Station Kid satisfait à la totalité des mentions obligatoires sur un minimum de 3 critères. La commune qui reçoit ce label s'engage à satisfaire les autres conditions lui permettant d'obtenir les points manquants dans les 3 années qui suivent sa labellisation. Les points "animations" et "activités" sont obligatoires.
- Famille + est un label national reconnu par le Ministère du Tourisme, pour valoriser les communes ayant engagé une démarche en faveur de l'accueil des familles. Les critères concernent l'accueil, l'information, les animations, les activités, la découverte de l'environnement et des patrimoines, l'hébergement, la restauration et les commerces-services, les équipements et la sécurité.



- **Le label Alpe d'Huez**, un label de qualité pour les meublés de tourisme crée par la station. Sont concernés les appartements et chalets au cachet montagnard et / ou design dont l'ambiance est particulièrement chaleureuse. Dans une optique de valorisation, ce label récompense les propriétaires qui auront choisi des matériaux de qualité, favorisé une harmonie globale et opté pour des tendances décoratives ou un design. En optant pour ce label, les propriétaires participent activement à l'image de marque de la station !





IV.6.5 / OBSERVATOIRE DES LITS TOURISTIQUES

La mise en place, le suivi et l'évaluation des actions en faveur d'un maintien quantitatif et qualitatif d'une offre d'hébergement touristique résidentielle de qualité, au niveau des standards attendus par la clientèle des stations et en fonction de leur positionnement marketing, est la condition première de la légitimité et de la conduite d'une politique de valorisation touristique.

Elle suppose de disposer des outils adaptés pour une connaissance précise et homogène des données de toute nature dont ont besoin les acteurs locaux et nationaux pour atteindre leurs objectifs de réhabilitation et de remise en marché de l'immobilier résidentiel.

De manière à garder la main sur le pool de nouveaux lits touristiques construits, la collectivité de l'Alpe d'Huez souhaite engager en lien avec son office du tourisme un observatoire des lits, de manière à cerner

- la liste à jour des propriétaires,
- le taux d'occupation et de remplissage des lits,
- les travaux d'amélioration engagés.

V. CHIFFRAGE DU PROJET

Le projet UTN s'insère dans un programme global d'investissement communal. La vente de foncier communal permet une perception nette foncière de près de 42.25 M€, ce qui lui permet d'engager les opérations nécessaires au projet global. La dynamique économique créée permet d'engager des équipements structurants et pérennes dans le dispositif touristique de l'Alpe d'Huez.

Perceptions Foncières à l'horizon 2019 :

SECTEURS	Détails financiers	Total financier
BERGERS	Prix des Terrains = 5 Millions d'€ VEFA = 11 Millions € (pk publics) BEA = 5 M€ (50 000€/an/99 ans)	21 Millions €
ECLOSE	Prix des Terrains = 9, 365 Millions€ VEFA = 8.134 Millions d'€ (pk public)	17.5 Millions €
ECLOSE OUEST	Prix terrains = 1.5 Millions €	1.5 Millions e
PASSEAUX	Prix terrains = 2.25 Millions€	2.25 Millions €
TOTAL		42.25 Millions€

Au-delà des perceptions foncières, la Commune peut envisager une augmentation avérée de ses impositions locales (Taxes d'Urbanisme, Taxe de Séjour, Impôts locaux, stationnement...).

Ces actions financières permettront à la Commune de conforter et d'impulser les investissements nécessaires au bon développement du projet et de l'ensemble de la station.

En effet, des investissements ont d'ores et déjà pu être réalisés (Groupe Scolaire, extension Crèche Municipale, voirie crèche/école, Route du Signal....) afin d'optimiser les équipements structurants de la Commune à destination de l'ensemble des usagers du territoire.

D'autres investissements s'avéreront nécessaires, notamment le recalibrage des réseaux VRD, la requalification des voiries et espaces publics qui pourront être financés sans avoir recours à l'emprunt par rapport aux liquidités financières dégagées.

VI. PHASAGE DU PROJET

	2018	2019	2020
construction lits Bergers	1100	1100	
livraison		1100	1100
construction lits L'éclose	800	1000	
livraison		800	1000
construction lits L'éclose ouest et Passeaux	300	300	
livraison		300	300

PARTIE II

VII. CONCLUSION

Le projet de l'Alpe d'Huez est un projet d'envergure qui permet une densification de la station sur la station dans un souci de développement durable.

L'amélioration du cadre de vie pour les habitants permanents et saisonniers, l'effacement de la voiture dans la station, l'accent mis sur les mobilités douces et non polluantes par des outils nouveaux efficaces et modernes, la structuration des équipements publics, sportifs et culturels, la pérennité des lits touristiques nouveaux par des montages juridiques inventifs, sont autant d'actions qui visent à redonner un nouveau visage à la station de l'Alpe d'Huez, cette « île au soleil » qui dispose aujourd'hui d'une notoriété importante mais qui souffre d'un ensemble fragilisé par le vieillissement de ses infrastructures et de ses lits.

Le projet UTN est une petite partie du programme global. Mais les ressources financières liées à la vente du foncier communal sont les seuls moyens de se réapproprier les rênes d'un développement durable et harmonieux de la station.

PARTIE II