

Master 2 TITUS Transports Intermodalité Territoires | 2019-2020

## Rapport de stage de fin d'étude



## *Aménagement des mobilités en site isolé de montagne*



• Briançonnais • Ecrins • Guillestrois • Queyras

Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras

6 avril - 7 août 2020



### **Tutrice**

Marie Beuzeval, chargée de mission sobriété et énergies renouvelables au PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras



### **Enseignant référent**

Jean Varlet, responsable du master 2 TITUS, Professeur des universités en géographie à l'Université Savoie Mont Blanc



### **Partenariat**

Programme NEXT-ERA du laboratoire EDYTEM représenté par Marie Forget, Maître de conférences en géographie à l'Université Savoie Mont Blanc



### **Financement**

Dispositif LabEX ITTEM, représenté par Philippe Bourdeau, Professeur des universités en géographie à l'Université Grenoble Alpes

Master 2 TITUS Transports Intermodalité Territoires | 2019-2020

## Rapport de stage de fin d'étude

# *Aménagement des mobilités en site isolé de montagne*

Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras

6 avril - 7 août 2020

### **Tutrice**

Marie Beuzeval, chargée de mission sobriété et énergies renouvelables  
au PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras

### **Enseignant référent**

Jean Varlet, responsable du master 2 TITUS,  
Professeur des universités en géographie à l'Université Savoie Mont Blanc

### **Partenariat**

Programme NEXT-ERA du laboratoire EDYTEM représenté par Marie Forget,  
Maître de conférences en géographie à l'Université Savoie Mont Blanc

### **Financement**

Dispositif LabEX ITTEM, représenté par Philippe Bourdeau,  
Professeur des universités en géographie à l'Université Grenoble Alpes



# Sommaire

1.	Préambule : de l'énergie en site isolé aux problèmes de mobilité .....	5
2.	La mise en place d'un stage partenarial.....	7
3.	Cadrage de l'objet d'étude .....	9
4.	Méthodologie.....	14
5.	Diagnostic : identifier des facteurs de dépendance à l'automobile.....	16
5.1	La territorialisation de l'autosolisme.....	16
5.2	La Clarée – Une navette pour découvrir un sanctuaire paysager .....	18
5.3	Le Pré de Madame Carle – L'automobile au pied des glaciers ? .....	22
5.4	L'Izoard – Un col mythique de la Route des Grandes Alpes.....	27
5.5	Les Ayes – La montagne aux portes de Briançon .....	31
5.6	Dormillouse – Un hameau au bout du monde difficile d'accès .....	35
5.7	Réserve nationale du Viso – Un contexte de déprise du tourisme automobile.....	39
6.	Préconisations : concept d'aménagement.....	43
7.	Préconisations : déclinaisons opérationnelles .....	46
7.1	La Haute Clarée – Périphérie d'une station « sans voitures ».....	46
7.2	Le Pré de Madame Carle – Adapter le modèle de la Haute Clarée.....	49
7.3	L'Izoard – Valoriser un espace dédié au tourisme routier .....	53
7.4	Les Ayes – Connecter le site à la gare et au centre de Briançon.....	56
7.5	Dormillouse – Vers un espace attractif pour les modes actifs.....	58
7.6	Réserve Nationale du Viso – L'intégrer au sein d'un espace station / modes doux .....	60
8.	Conclusion .....	62
8.1	Bilan de l'étude.....	62
8.2	Bilan du stage .....	62

# 1. Préambule : de l'énergie en site isolé aux problèmes de mobilité

La campagne de terrain de l'été 2019, effectuée pour alimenter les travaux de recherche du programme NEXT-ERA (Nexus Transition Energie et Ressources dans les territoires de montagne des Alpes et des Andes), avait pour objectif d'analyser de manière critique les transitions énergétiques dans les refuges d'altitude et les chalets d'alpage. Autour de ces lieux, des recompositions spatiales sont à l'œuvre et mettent en scène la transition énergétique. L'idylle de l'isolement a construit une certaine image de la montagne autour de ses refuges et chalets d'alpage. Cet isolement pourrait être en lien avec des politiques de transition autour d'une supposée sobriété des pratiques, à l'écart de la société de consommation.

La transition énergétique à l'œuvre est surtout caractérisée par le remplacement des sources de production d'électricité et la volonté d'une déconnexion, au moins partielle, du réseau. Les « sites isolés » désignent, pour les distributeurs d'électricité, des lieux qui n'auraient pas « vocation » à être raccordés aux réseaux de distribution d'électricité. Ces sites sont souvent marqués par une dépendance aux énergies fossiles pour produire l'électricité afin d'habiter et produire en montagne. Les énergies renouvelables deviennent alors une énergie de substitution pour améliorer le confort et la durabilité des systèmes énergétiques dits « isolés ». Elles cultivent l'image d'une montagne autonome, sans réseau téléphonique, où l'on se déplace à pied, à l'écart des flux et des services qui concernent « le reste du monde ». Le « site isolé » serait donc sobre et durable, à l'écart des manières de consommer des « bas-pays » ou des stations touristiques de montagne.

Cependant, lors de la campagne de terrain effectuée dans les Aravis, le Beaufortain, la Vanoise et le Grand Briançonnais, des contradictions par rapport à l'image de la transition, entre sobriété et autonomie en site isolé, ont pu être observées. Malgré l'image touristique d'une montagne autonome, le site isolé est en réalité un espace dépendant de flux professionnels, touristiques et logistiques. Malgré la transition partielle vers les énergies renouvelables, le site isolé a recours à des ressources lointaines, fossiles et émettrices de gaz à effet de serre : dépendance automobile pour accéder aux sites, croissance des flux logistiques pour accompagner la montée en gamme des refuges et le développement touristique. Les disparités entre les sites sont croissantes, même s'ils s'appuient tous sur l'image de la transition. Ces disparités se manifestent par rapport aux politiques d'autonomisation et de recours à des circuits-courts, à des transports énergétiquement sobres ou mutualisés.

Le *PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras* est le terrain qui a été sélectionné pour approfondir l'étude des systèmes de mobilité des sites isolés « en transition », dont certains font figure de site « pilote ». Ce territoire met en œuvre des politiques de transition dans le cadre d'une coopération multi-actorielle qui concerne également ces sites d'altitude. Les caractéristiques des sites isolés sont variées pour des espaces aux dynamiques contrastées entre Ecrins, Briançonnais et Queyras. Six sites isolés-types ont pu être sélectionnés pour représenter les spécificités et la diversité des sites isolés dans le cadre d'une étude mobilité (diagnostic/préconisations) : la Haute Clarée, les Ayes, le col de l'Izoard, le refuge du Mont Viso, Dormillouse, le pré de Madame Carle / Glacier Blanc.

<b>Sites étudiés</b>	<b>Critères de sélection</b>
<b>Vallée de la Clarée</b> (Névache)	Espace touristique majeur estival et hivernal, Site classé, refuges, navette touristique
<b>Les Ayes</b> (Villard-Saint-Pancrace)	Espace récréatif périurbain estival, GR5, hébergement en yourte
<b>Col de l'Izoard</b> (Cervièrès/Arvièux)	Route des Grandes Alpes, espace nordique, refuge
<b>Refuge du Mont Viso</b> (Ristolas)	Espace frontalier, Réserve Naturelle Nationale, refuge
<b>Dormillouse</b> (Freissinières)	Village, rupture d'accessibilité, Parc National, gîte et refuge
<b>Pré de Madame Carle</b> (Pelvoux)	Espace touristique majeur estival, alpinisme, Parc National, refuges, navette touristique

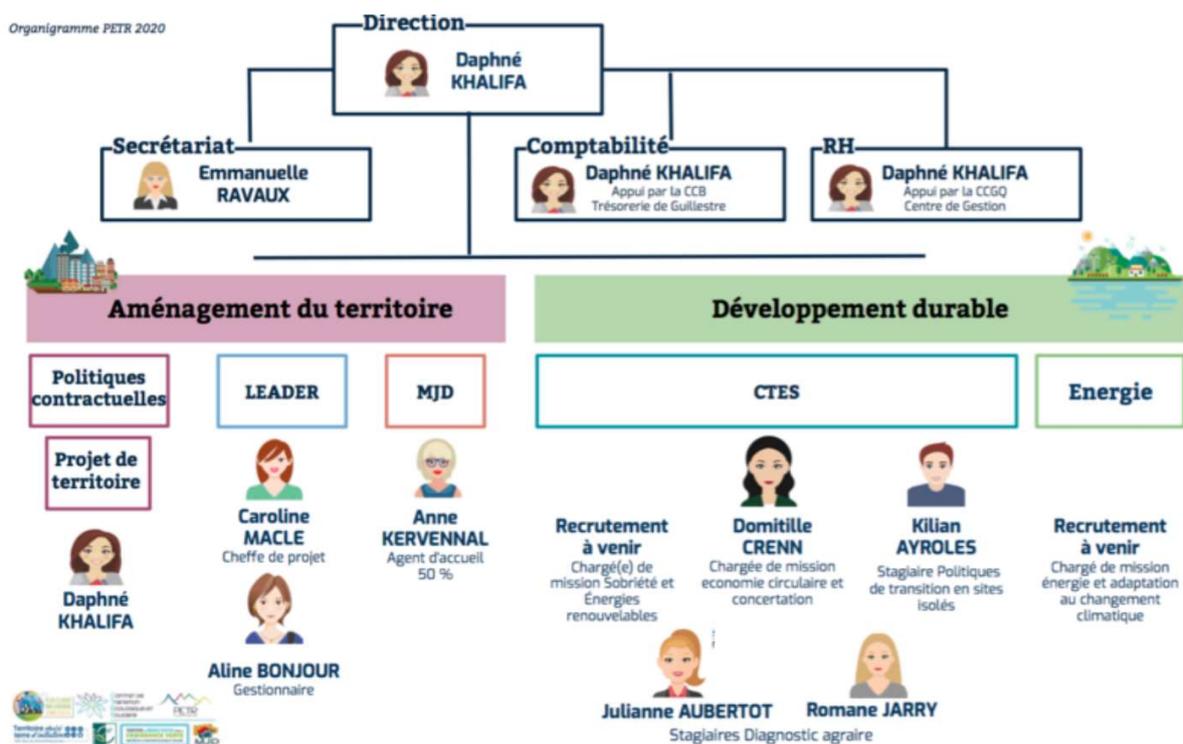
## 2. La mise en place d'un stage partenarial

Il s'inscrit dans le cadre du master 2 TITUS (Transports Intermodalité Territoires).

Le sujet du stage a été proposé au **PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras**. Il s'agit d'une approche croisée des problèmes de déplacement autour de sites d'altitude du territoire ayant pour objectif de proposer des scénarii d'aménagement adaptés aux différents contextes. Le PETR n'est le commanditaire de l'étude, il s'agit d'un partenaire ayant accepté d'héberger le stagiaire dépendant du laboratoire *Edytem*, de l'Université Savoie Mont-Blanc. Les financements ont été mobilisés via le **programme de recherche NEXT-ERA**, s'intéressant au rapport entre énergie et ressources dans les territoires de montagne s'appropriant les notions de transitions environnementale et énergétique. Ces financements ont été obtenus auprès du **l'organisme de recherche Labex Ittem** en répondant à l'axe de recherche pour la campagne 2019- 2020 intitulé « territorialités de la transition : mobilité, énergie, communications ».

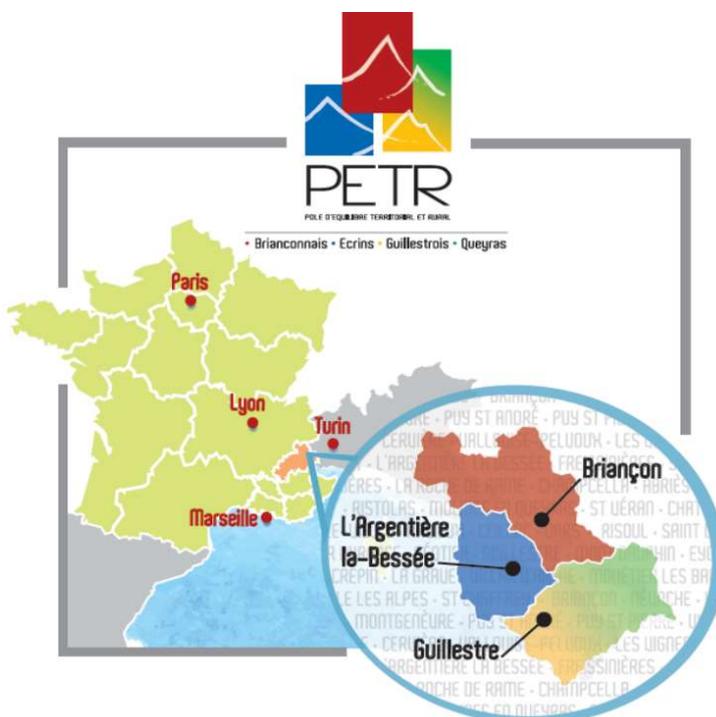
Le PETR a été choisi comme structure d'accueil car il s'agit d'un territoire de projet qui a signé en 2019 un **Contrat de Transition Ecologique et Solidaire** pour faciliter l'émergence de projet autour des thématiques suivantes : l'autonomie alimentaire, l'économie circulaire, la transition énergétique, les mobilités et le logement. Le stagiaire faisait donc partie du Service Développement Durable auprès de la Chargée de Mission Transition et Energie Renouvelables (Marie Beuzeval).

Le stage s'est déroulé du 6 avril au 6 août 2020, soit une durée de **4 mois**. Les conditions du stage ont été exceptionnelles : les deux premiers mois de stage ont été strictement réalisés en télétravail du fait du **confinement**. L'option de reporter le stage n'a pas été choisie car le stagiaire s'oriente dès septembre 2020 vers la préparation aux concours de l'enseignement. De plus, le PETR été déjà équipé pour le **télétravail et les télécommunications** entre les trois bureaux (Montdauphin, Villard-Saint-Pancrace, L'Argentière-La-Bessée). Les mois de juin et juillet ont permis de réaliser les missions de **terrain** et de travailler ponctuellement au **bureau**. La fin du stage a été tout aussi particulière parce que la tutrice du stage n'était plus présente au PETR à partir de la mi-juin, le stage s'est alors réalisé dans **une plus grande autonomie**. Le mois d'août a été notamment consacré à la **rédaction** du rapport.



Organigramme de l'équipe technique du PETR

(Source : PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras)



Situation du PETR

(Source : PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras)

## 3. Cadrage de l'objet d'étude

### 3.1 *Une approche recherche-ingénierie « mobilité »*

#### 3.1.1 Repenser le changement de paradigme transport / mobilité

L'aménagement est longtemps resté attaché à résoudre **le problème du transport de personnes**, L'ingénierie des transports tente de répondre aux questions : combien de personnes faut-il transporter ? comment peut-on les transporter de la manière la plus efficace ? Bien que le terme mobilité se substitue progressivement au terme transport, les méthodes d'ingénierie mises en œuvre concernent toujours des problèmes de transport autour de préconisations s'appuyant sur une analyse demande de mobilité / aménagement d'une offre de transport. Traiter l'aménagement de la mobilité n'aurait-il aucun sens ?

La mobilité désigne le fait de se mouvoir en tant que **choix de déplacements d'individus-acteurs**. L'intérêt des sciences humaines et sociales pour la mobilité est de comprendre pourquoi et comment les individus se déplacent. Ce « mobility turn » tournerait en partie le dos à la géographie des transports. L'émergence des notions de motilité ou de capital spatial mettent en avant la capacité des acteurs individuels à se déplacer dans l'espace, utilisant plus ou moins de services de transport, qu'il s'agisse d'infrastructures supports (voirie, chemin de fer, câble...), d'infrastructures circulatoires (véhicules), ou d'infrastructures digitales (information voyageur, inscription, réservation). Ce champ de recherche démontre que les problèmes de mobilité et d'offre de transport sont en partie découplés.

Aménager les mobilités reviendrait à **agir sur les acteurs individuels**, en ayant pour objectif de d'infléchir leur choix de déplacement, de changer leur comportement, d'agir sur le capital spatial d'individus mobiles.

D'une part, la mobilité est un **enjeu social**, qui est sous-tendue par les **inégalités d'accessibilité socio-spatiale**. Proposer des transports alternatifs à l'automobile, notamment en zone rurale, témoigne d'une volonté de réduire la fracture socio-spatiale issue de la dépendance automobile et de l'exclusion des individus non motorisés. Renforcer l'accessibilité de certains espaces est également un enjeu social et économique : par exemple la demande d'un tourisme sans ou avec peu de voiture devient un nouvel enjeu d'accessibilité touristique pour les territoires.

D'une part, la question du **changement de comportement** est liée à des politiques de « transition écologique » répondant à un **enjeu environnemental**. Il s'agit notamment

d'interroger les distances parcourues, les rythmes, les modes de transport et les motifs de déplacement. Les individus peuvent-ils se déplacer moins loin : peut-on consommer local ? peut-on se déplacer moins souvent ? en utilisant des modes de transport « propres » ? certains motifs de déplacement, comme le travail, peuvent-ils être remplacés par le télétravail ?

Répondre au changement de comportement par une politique transport n'est donc pas pleinement adéquat. Plus qu'un abandon d'une approche « transport » au profit d'une approche « mobilité », cette étude propose de penser **l'aménagement des mobilités en y intégrant les politiques transports comme des outils d'aménagement des mobilités.**

### 3.1.2 Avoir une approche territorialisée

Pour appréhender un problème d'aménagement des mobilités a été sélectionné le territoire du PETR du Briançonnais, des Ecrins, du Guillestrois et du Queyras.

Le PETR est un **territoire de projet** qui regroupe les trois Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) : la communauté de communes du Briançonnais, la communauté de communes du Pays des Ecrins, la communauté de communes du Guillestrois Queyras. Il s'agit d'un territoire de projet qui participe à l'émergence de projets dans le cadre d'un document stratégique valable pour 6 ans (2020-2026).

**Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme<sup>1</sup>** est un axe du projet de territoire. D'autres documents de planification comme le Plan Climat Air Energie Territorial, les Espaces Valléens des trois communautés de commune, la charte du Parc National des Ecrins ou la charte du Parc Naturel Régional ont ainsi inscrit la mobilité comme un enjeu d'accessibilité et de préservation de l'environnement (écomobilité, écotourisme). Le PETR a signé un Contrat de Transition Ecologique et Solidaire (CTES) avec l'Etat, le Département, l'ADEME et la Banque des Territoires, pour porter des projets de transition répartis entre cinq orientations : la transition énergétique, l'économie circulaire, la mobilité et le logement. Les 4 premiers piliers du contrat sont animés par le PETR et les deux derniers sont animés par le Département. Le CTES fonctionne comme un accélérateur de projet en rapprochant porteurs de projets et financeurs. D'autres documents contractuels comme le Contrat de Ruralité ou le Contrat Régional d'Equilibre Territorial soulignent également l'objectif de développer des modes de transports alternatifs à l'autosolisme et sont des leviers de financement auprès de la Région et de l'Etat. Le PETR est également la structure qui anime le Groupement d'Action Locale portant le

---

<sup>1</sup> Utilisation de l'automobile en tant que transport individuel

programme LEADER 2015-2022 dont un appel à projet concerne la mobilité durable (transport du quotidien) et un autre concerne le tourisme dit « endogène <sup>2</sup>».

Cette étude à l'échelle du PETR a pour objectif d'aider le territoire à **faire émerger des projets**, favoriser la coordination et la bonne gestion des fonds drainés pour l'aménagement des mobilités. L'étude concerne une thématique d'aménagement largement partagée à l'échelle du territoire, mais par rapport auxquelles les collectivités territoriales font face au défi de la connaissance, des compétences, des financements et de la gouvernance des politiques concernant la mobilité en zone rurale de montagne.

### 3.1.3 Mettre en œuvre une méthode de recherche et d'ingénierie sur le territoire

Face aux constats :

- De l'intérêt de la **RECHERCHE** en géographie pour la thématique de la transition et des mobilités, restant peu traitée en territoire de montagne ;
- D'une approche de l'**INGENIERIE** qui reste transport-centrée, quantitative et prenant peu en compte la capacité de choix d'individus mobiles ;
- D'un **TERRITOIRE** qui souhaite porter des politiques d'aménagement des mobilités dans le cadre d'une politique de transition écologique et solidaire ;

L'étude a pour objectif de mieux comprendre les ressorts de la transition et des mobilités en montagne et de développer de nouvelles méthodes d'ingénierie de la mobilité pouvant être appliquée à un territoire de montagne. Elle s'appuie sur des liens entre recherche <sup>3</sup>et ingénierie <sup>4</sup> :

- La recherche fondamentale : mieux comprendre pour mieux agir ;
- La recherche-action : agir pour mieux comprendre ;
- La recherche appliquée : rechercher de nouvelles méthodes d'aménagement.

## 3.2 *De l'isolement à la dépendance automobile en tant que problème à résoudre*

Définir des espaces de montagnes alpines marqués par l'isolement n'est pas évident : les espaces de montagnes sont marqués par des contrastes d'accessibilité.

### 3.2.1 Une bonne accessibilité du territoire, mais menacée ?

Les espaces de montagnes choisis peuvent-ils être désignés comme des sites isolés de montagne ?

---

<sup>2</sup> Loisirs pratiqués par les habitants autour de chez eux.

<sup>3</sup> Comprendre pourquoi et comment fonctionne l'espace social

<sup>4</sup> Action de résoudre un problème d'aménagement

L'archétype de l'enclavement du Département des Hautes-Alpes est à relativiser. Le territoire du Grand Briançonnais serait-il un territoire enclavé ? Vu de Paris, cet espace constitue un bout du monde, les distances à parcourir étant relativement longues : 7 heures et demi en voiture ou en TGV + TER via Valence ou 11 heures et demi en train de nuit.

Pourtant, ce territoire fait partie des territoires accessibles en TGV : la gare d'Oulx, en Italie, est située à 40 min en voiture de Briançon, est desservie en TGV en 4 heures 40 depuis Paris. Plus globalement, ce territoire alpin se situe à proximité de trois métropoles régionales : Grenoble (2 heures en voiture, 5 heures en train), Marseille (3 heures en voiture, 4 heures et demi en train), Turin (moins de 2 heures en voiture).

La perception d'un enclavement de ce territoire fait partie d'un construit socio-politique en réaction à la dégradation des infrastructures ferroviaires sur les petites lignes et la réduction des fréquences de desserte ferroviaire. Cette tendance récente questionne la capacité de ce territoire à maintenir une forte accessibilité caractéristique d'un système circulatoire proche du système des Alpes du Nord porté par le complexe touristique Briançon – Montgenèvre - Serre Chevalier, tout en percevant la menace d'un enclavement caractéristique des Alpes du Sud. Cette accessibilité reste fragile : la construction du Tunnel Euralpin Lyon-Turin contribuera à enclaver le territoire avec des arrêts TGV qui se concentreront sur la gare de Bussoleno en Italie.

### 3.2.2 Des sites de montagne très accessibles, mais isolés ?

Tous les sites étudiés bénéficient d'une ouverture routière de qualité. Le plus caractéristique est notamment le col de l'Izoard. Comment est-il possible de parler d'isolement pour un col de la Route des Grandes Alpes qui est aménagé pour favoriser l'accessibilité routière de la montagne ?

Le critère d'isolement est plus large que le seul critère de l'accessibilité routière, sachant que nombreux sites de montagne disposent de solutions de transport (navette, taxi, activité accompagnée). La notion d'isolement est plus complexe et multicritère. A partir de ces premiers critères ont pu être sélectionnés un corpus de sites qui ont été définis à partir des limites spatiales suivantes constituant des **périmètres d'étude stricts des sites isolés** :

#### Limite hivernale de fermeture des réseaux routiers

Cette limite est la première choisie pour définir le site isolé de montagne. En hiver, le service public de déneigement et d'ouverture de la route n'est pas assuré. Cet espace devient alors fréquenté différemment l'hiver : ce peut être un espace de sports nordiques au sein d'une station ou un espace davantage informel de pratiques sportives ou résidentielles.

## Limite de l'habitat dit permanent

Cette limite s'appuie sur un critère altitudinal et le maintien d'une distance historique entre les bas et les hauts où les vitesses de déplacement et les modes de fonctionnement diffèrent. La transformation de la fonction des chalets d'alpages et granges en résidences secondaires a maintenu une occupation intermittente des résidences d'altitude. Les services publics en réseaux (eau potable, assainissement, électricité, ramassage des déchets, réseaux de télécommunication...) ne sont pas toujours assurés.

## Limites des espaces protégés de montagne

Certains espaces d'altitude sont davantage ciblés par les politiques de protection de l'environnement. Ces politiques impactent l'acceptabilité des infrastructures de transports en montagne pouvant impacter les paysages ou la biodiversité. Le positionnement et le dimensionnement parkings d'altitude sont particulièrement négociés au sein des espaces protégés. De plus, ces espaces sont concernés par les pratiques et économie des loisirs et du tourisme de « pleine nature ». Pistes, sentiers, refuges font partie des infrastructures permettant de renforcer l'attractivité de ces espaces.

### 3.2.3 Résoudre un problème touristique de dépendance à l'automobile

#### Une étude centrée sur les mobilités estivales

L'ouverture routière estivale de ces espaces et la dépendance à l'automobile pour y accéder questionne la durabilité de tels espaces au sein d'un territoire de montagne qui souhaite promouvoir la diversification touristique et les transports du quotidien. Attractivité, parking d'altitude débordants, solutions de transports spécifiquement dédiés aux touristes sur le dernier kilomètre sont-ils des modèles d'aménagement exemplaires pour des espaces protégés ?

#### Un problème de dépendance à l'automobile à résoudre

L'objectif de l'étude est de proposer des solutions pour proposer des alternatives de déplacement à l'automobile pour des touristes souhaitant visiter la montagne. Les solutions proposées sont d'autant plus pertinentes si elles proposent également des alternatives à l'automobile au quotidien pour les habitants du territoire.

## 4. Méthodologie

### 4.1 Objectif

La méthodologie est mise en œuvre pour répondre à l'objectif de diminuer la dépendance automobile dans un contexte de tourisme estival. L'étude multisites a pour objectif de penser différemment un problème de mobilité en jonglant entre l'échelle du territoire et du site.

### 4.1 Périmètre

L'étude est menée à deux échelles :

- L'échelle du territoire afin d'appréhender de manière globale la dépendance à l'automobile,
- L'échelle du site afin d'adapter / de décliner localement une stratégie d'aménagement pensée à l'échelle de l'ensemble du territoire.

### 4.2 Diagnostic

Les sites sont classés par types. Trois sites font partie de la catégorie « Grand site » : L'Izoard : singulier car il est en situation de col ; La Haute Clarée ; Le Pré de Madame Carle. Trois sites font partie de la catégorie « Petit site » : Les Ayes : singulier car il est en contexte d'ouverture ; Dormillouse ; La Réserve Nationale du Viso.

Le diagnostic consiste dans un premier temps à identifier les facteurs qui favorisent la territorialisation de l'autosolisme lié aux sites isolés de montagne, et en quoi il n'existe pas de solution simple pour répondre aux objectifs de protection de l'environnement et d'attractivité touristique.

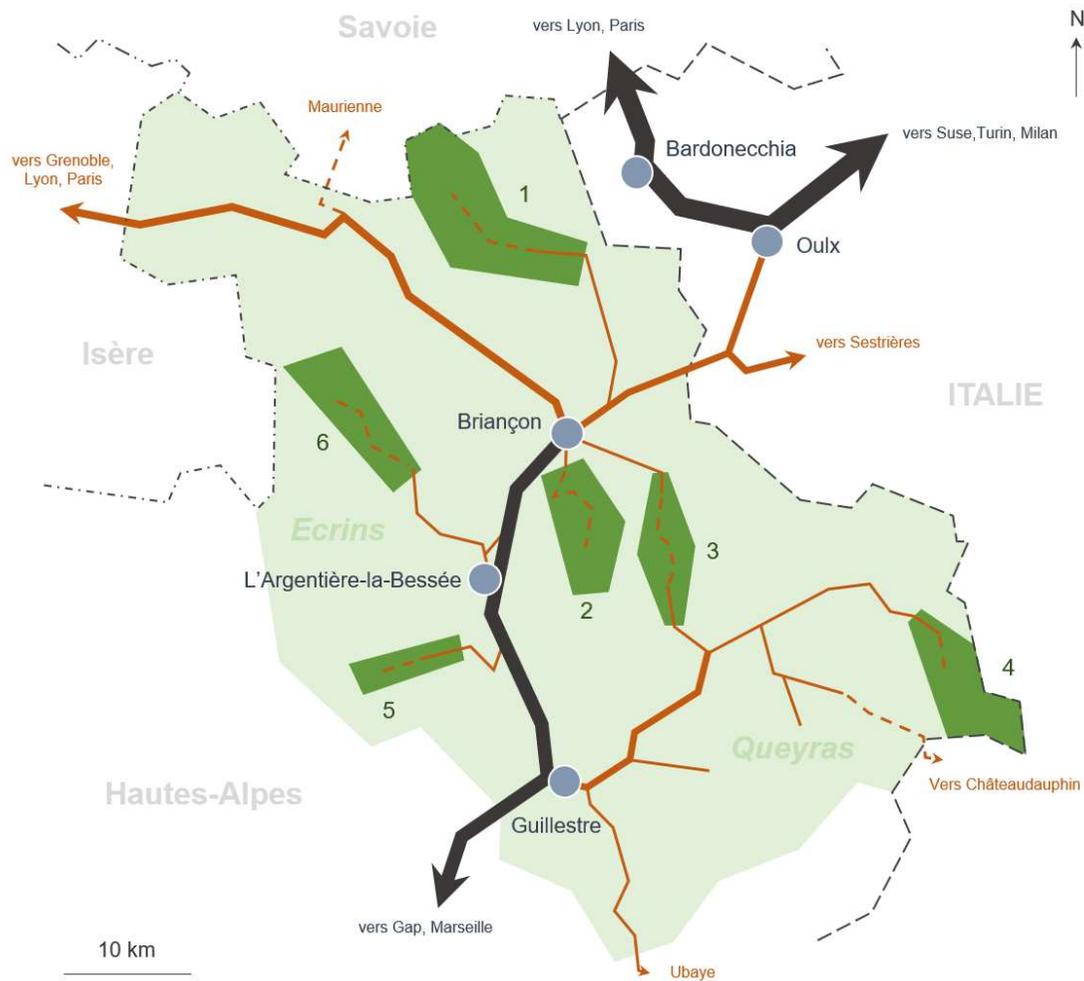
Dans un second temps, le diagnostic consiste à montrer en quoi la demande de déplacement est spécifique au contexte des différents sites et pourquoi l'offre proposée est ne permet pas de répondre au défi de la dépendance automobile.

### 4.3 Préconisations : concept d'aménagement

Le concept de déplacement est proposé à l'échelle du territoire englobant les six sites à l'étude. Il propose une stratégie selon les types de sites.

### 4.4 Préconisations : déclinaisons opérationnelles

Les six sites sont chacun choisis comme exemple d'aménagement type répondant au concept de déplacement pensé pour le territoire. Les préconisations peuvent donc être transposables selon les sites : par exemple si le territoire a pour objectif de transformer un petit site en déclin relatif en grand site dans ce cas-là il sera possible d'appliquer les préconisations adaptées au type « grand site ».



## Périmètre de l'étude

- Périmètre de l'étude à l'échelle du PETR
  - Périmètre d'étude local avec un/des site(s) isolé(s)
- 1 Haute Vallée de la Clarée (Névache)
  - 2 Les Ayes (Villard-Saint-Pancrace)
  - 3 Col de l'Izoard (Cervières, Arvieux)
  - 4 Haut Guil - Mont Viso (Abriès-Ristolas)
  - 5 Dormillouse (Freissinières)
  - 6 Pré de Mme Carle - Glacier Blanc (Vallouise-Pelvoux)
- Autoroute et chemin de fer à grand débit
  - Route et chemin de fer principaux
  - Pôle urbain principal et gare ferroviaire
  - Route secondaire
  - Route collectrice
  - Route d'altitude fermée l'hiver
  - Frontière franco-italienne
  - Limite régionale
  - Limite départementale

© Kilian Ayroles, 2020

## 5. Diagnostic : identifier des facteurs de dépendance à l'automobile

Le diagnostic présente le problème de mobilité d'abord dans sa dimension globale et ensuite décliné par site.

### 5.1 *La territorialisation de l'autosolisme*

#### Une multiplication de sites de départ de randonnée dispersés davantage accessibles en automobile

Le fait que l'automobile soit perçue comme le seul mode permettant l'approche des sites d'intérêt en montagne participe à renforcer la dépendance à l'automobile sur le territoire. Ne pas avoir l'automobile serait donc exclu et ne permettrait pas de découvrir des espaces construits comme des sites importants d'un séjour touristique au sein du territoire. Aménager des routes vers parking et construire l'image « bouts du monde » comme des départs de randonnée ou l'accès à un site d'intérêt est une politique menée souvent à l'échelle communale pour renforcer l'attractivité d'une destination

#### Une offre de tourisme sans voiture très peu territorialisée / inégale

Mettre en place une offre de tourisme (relativement) sans voiture existe sur le territoire : il s'agit notamment de séjours touristiques estivaux en station ne nécessitant pas de reprendre la voiture au cours d'un séjour (massif du Queyras notamment). Un concept à une échelle territoriale plus vaste n'est pas pensé pour proposer un concept de déplacement pour accéder à des sites de montagne en été. Certes il existe l'initiative « Changer d'Approche » de *Mountain Wilderness* mais elle sélectionne seulement un panel de randonnées accessibles sans voiture dans les Alpes notamment. Un séjour sans voiture sur le territoire d'étude n'est pas une offre constituée pour le touriste.

#### La multiplication des alternatives mais peu de lisibilité pour un touriste

Il existe pourtant de nombreux services de transports touristiques sur le territoire mais leur conception globale n'est pas effective. Il existe peu de communication, de tarifs, de chaîne de déplacement unifiée, pensée et proposée et pensée pour le touriste ou les habitants du territoire. Chacun des études de cas montrent ci-après à la fois la diversité et l'incomplétude des chaînes multimodales de déplacement, avoir accès à l'information et se déplacer aisément.

## Le dernier kilomètre : un problème symptomatique des sites isolés

Une remise en cause environnementale de l'aménagement de parkings du « bout du monde », en montagne, soulève l'intérêt d'avancer les parkings en les éloignant du centre des espaces protégés. Pour autant, reculer un parking implique augmenter la distance d'approche vers un site d'intérêt (paysage remarquable, refuge, randonnée estimée esthétique / agréable...). Les parkings d'altitude permettent souvent de gommer une distance d'approche perçue comme pénible.

Les navettes en haute vallée souvent déconnectées de solutions de transport alternatives à l'automobile ne sont pas des solutions adaptées pour l'émergence d'un tourisme sans voiture. En effet, les accès à ces navettes sont souvent dépendants de l'automobile. De plus l'exemple-type de la vallée de la Clarée répond à un contexte spécifique au site qui n'est pas directement transposable sur d'autres sites.

## Le difficile positionnement de parking entre centre-ville et étage alpin

Le positionnement des parkings relève d'intérêts contradictoires :

En « haute » montagne ou étage alpin : le parking permet d'être au plus près de paysages ou de départs de randonnée au sein d'un site estimé intéressant, dépaysant. Pourtant, il s'agit du lieu où il est le moins accepté du point de vue paysager ou environnemental. Sa déconnexion de solutions d'accès en transports en commun à fréquence élevée favorise la dépendance automobile.

En fond de vallée / à proximité d'une petite ville, d'une station : un départ de randonnée sans voiture est davantage envisageable car ce sont les villes qui sont les mieux desservies en transports en commun interurbains. Dans les stations, les parkings destinés à la saison hivernale sont disponibles, mais la distance d'approche vers les sites d'intérêt est importante et la construction d'une image attractive pour ce type de randonnée n'est pas effective.

Enfin, un entre-deux davantage acceptable mais peu fonctionnel en tant que chaîne de déplacement : un parking entre l'étage alpin et le pôle du fond de vallée. L'espace foncier est disponible et moins protégé environnementalement pour implanter un parking. Cependant, l'artificialisation des sols et la faible connexion à la ville et à l'espace d'altitude rend également cette solution peu pertinente en termes de transport.

## TYPE 1 Grands sites

### 5.2 *La Clarée – Une navette pour découvrir un sanctuaire paysager*

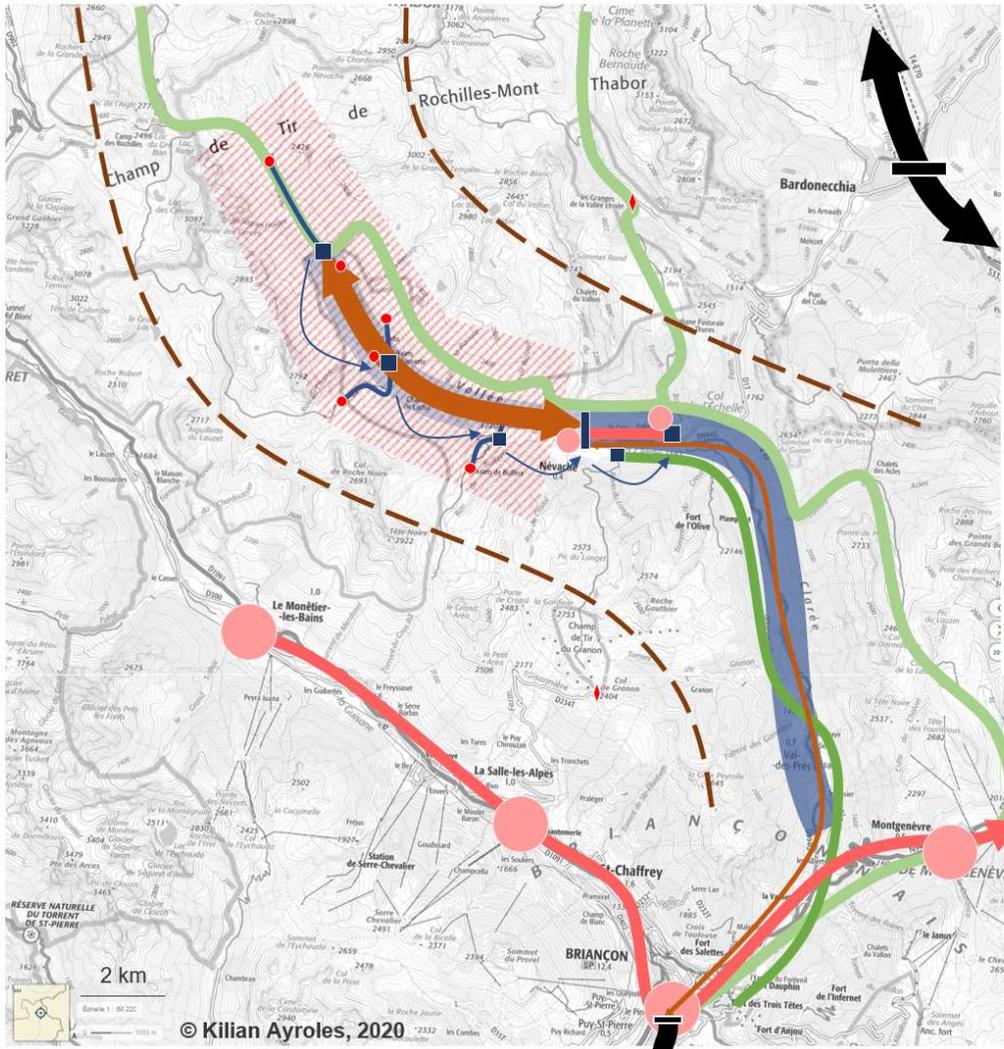
La haute vallée de la Clarée est située sur la commune de Névache. Il s'agit d'un des plus importants sites visités en été dans le Département des Hautes-Alpes. La haute vallée de la Clarée s'étend entre Ville Haute (chef-lieu communal) et le col des Rochilles, elle est située entre : au nord-est, le massif du Mont Thabor et la Vallée Etroite ; au sud-ouest, la vallée de la Guisane ; au sud-est, la basse vallée de la Clarée.

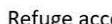
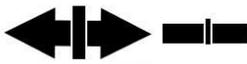
#### L'été

- De nombreuses résidences secondaires (anciens chalets)
- Cette vallée regroupe 5 refuges de montagne dont 4 sont privés et ont un fonctionnement proche d'un gîte « tout public » : ils accueillent des visiteurs souhaitant expérimenter une nuit en refuge en famille avec les enfants, des randonneurs en itinérance sur le Tour du Thabor ou faisant une randonnée sur deux jours, et également des séjours sur plusieurs jours. Il s'agit des refuges Buffère, Ricou, Chardonnet, Laval. Un refuge appartient au CAF et reste un refuge davantage spécialisé dans l'accueil de randonneurs de passage sur le Tour du Thabor : le refuge des Drayères.
- Il y a également le camping de Fontcouverte qui propose des places de stationnement automobile et camping-car. Le bivouac est également pratiqué dans la vallée, notamment sur les hauts versants.
- Il y a également une partie des visiteurs à la journée qui viennent visiter le site, éventuellement faire une randonnée sur les versants ou une promenade dans le fond de vallée, pêcher, se restaurer à la buvette de Fontcouverte ou dans un refuge.

#### L'hiver

- L'une des spécificités de la Haute Clarée, parmi les sites isolés à l'étude c'est son fonctionnement résidentiel dynamique y compris durant la période hivernale. La route n'est pas déneigée à partir de Pont Vallon, les circulations se font en raquettes, en ski de fond et en ski de randonnée pour accéder à un chalet l'hiver ou pour réaliser une boucle dans la vallée.
- Les refuges ouvrent l'hiver. Parfois à la Toussaint, deux semaines en janvier (Noël), les vacances d'hiver, les vacances d'avril.
- PPR avalanches et risques



- La Haute Clarée : une navette pour découvrir un sanctuaire paysager**  
**DIAGNOSTIC**
-  Haute vallée de la Clarée (secteur à l'étude)
- 1/ Une navette renforçant l'accessibilité piétonne en haute vallée**
-  Navette de la haute Clarée
  -  Itinérance piétonne (Tour du Thabor / GR5)
  -  Refuge accessible par piste d'accès
  -  Circulation apaisée lorsque la route est fermée
- 2/ Une dépendance à l'automobile demeurant**
-  Parking / parking terminal (fermeture de la route)
  -  Remplissage successif des parkings le matin
  -  Axe routier davantage dépendant à l'automobile
- 3/ Des solutions d'accès sans voiture fragiles**
-  Itinéraire VTT (Via Clarée)
  -  Transport à la demande touristique / navette régulière
  -  Navette station et entre les parkings
  -  Espace station
- 4/ A la marge des dessertes TGV +**
-  Chemin de fer et gare (TGV / non TGV)
  -  Station + navette vers la gare TGV d'Oulx
  -  Accès peu valorisés
  -  Autre site isolé

## Une navette renforçant l'accessibilité piétonne en haute vallée

La navette (22 places) mise en place en Clarée répond à un objectif principal : limiter la circulation automobile sur une route à voie étroite durant le pic saisonnier de fréquentation touristique (6 semaines de la mi-juillet à la fin août). Ce service est toujours organisé conjointement par la Communauté de Communes du Briançonnais et le Département des Hautes-Alpes, et confié à un opérateur de transport : *Resalp*.

La route est fermée (à la montée) aux Transports Individuels Motorisés entre 10 h et 18 h tandis que les navettes circulent en Haute Clarée entre 8 h et 19 h. La montée reste possible à toute heure pour ceux qui disposent d'un *pass* séjournant (camping par exemple). La descente reste possible à toute heure. Une tolérance est renforcée envers la fermeture de la route parce que les parkings ne sont pas payants et la navette dispose de tarifs attractifs (4 € l'aller-retour) et une fréquence de desserte toute les 15 minutes (flexible).



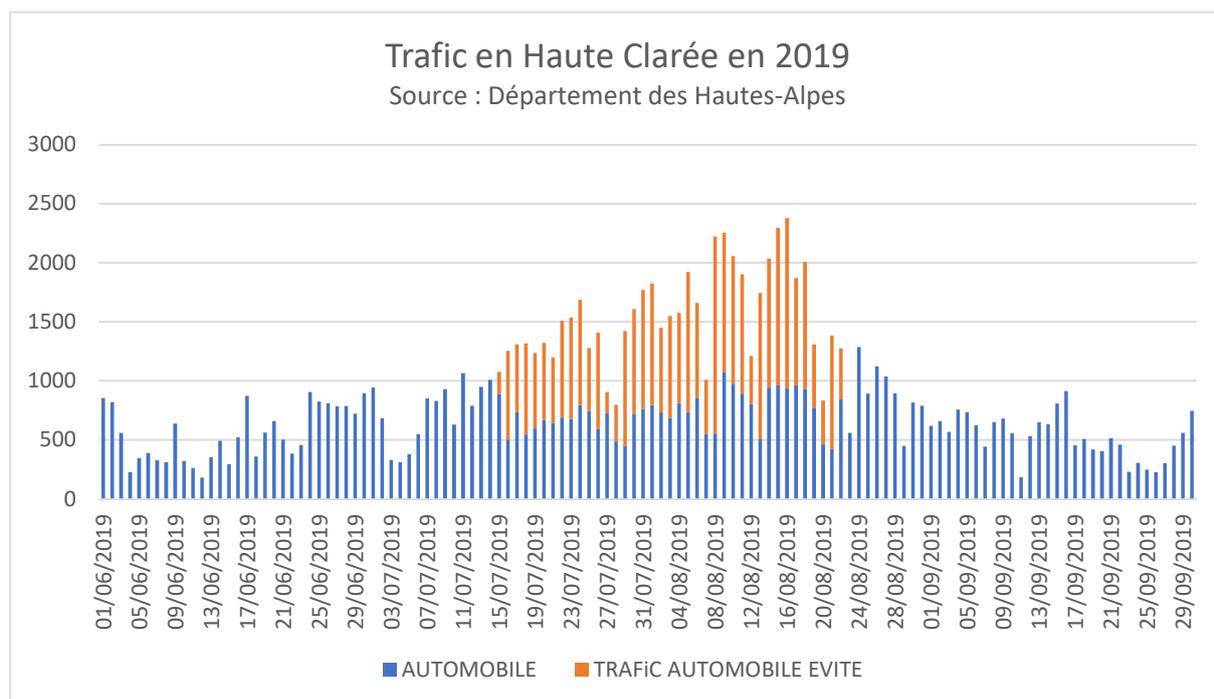
Navette de la Haute Clarée au départ du parking de Névache

(Source : Kilian Ayroles, juillet 2020)

## Une circulation automobile perdurant en haute vallée

Ce système n'amincit pas la fréquentation automobile au cours de la période, mais écrête le surplus de fréquentation sur les 6 semaines où fonctionne la navette. Le principal effet de cette navette n'est pas d'annihiler la circulation automobile mais de la répartir différemment dans le temps : au cours de la période de circulation de la navette l'espace routier est « apaisé » et disponible pour les modes actifs (piéton, cycliste). Cependant, la circulation automobile est reportée plus tôt le matin (9 h au lieu de 11 h) et plus tard le soir, en fonction des horaires de fermeture et d'ouverture de la route. Dès le matin, les parkings en haute vallée se remplissent donc !

Le parking terminal situé avant Ville Haute (120 places) est davantage investi rapidement saturé en période estivale. C'est pour cela qu'est mise en place une navette (68 places) entre le parking de Roubion (situé plus aval et Ville Haute) pour que les visiteurs et séjournant stationnant à Roubion puissent être rapprochés de Ville Haute (point d'accès à la Haute Clarée). Cependant, ce système reste peu efficace car il oblige à effectuer une rupture de charge entre le parking et la haute vallée.



### Hypothèses :

- 2 personnes par véhicule en zone touristique
- 58,6 % des passagers des navettes circulent sur le linéaire Ville-Haute – Laval (source : Resalp, 2019)

### Calcul :

- Trafic journalier navette 58,6 % / 2
- Trafic automobile estimé évité : 19 172 - (résultat estimé par Resalp 33 000)

## Des solutions d'accès sans voiture fragiles

La dépendance à l'automobile reste cependant assez marquée parce que les solutions d'accès sont moins valorisées que la navette en Haute Clarée. Il existe une liaison Briançon-Névache en transports en commun mise en place par la commune de Névache. Il s'agit d'un transport à la demande efficace car sans horaire fixe et par gestion téléphonique qui permet de rapprocher des groupes souhaitant bénéficier d'une solution de transport sur le même créneau horaire pour un tarif positionné à 11 € l'aller. Son taux de recouvrement entre 80 et 100% sur les deux dernières saisons d'été et d'hiver (source : commune de Névache). Mais la communication et la tarification n'est ni intégrée avec celle de la navette en haute vallée (même opérateur mais organisateur public différents) ni avec les transports aval (transports régionaux, nationaux, internationaux).

La création d'un itinéraire VTT (*Via Clarée*) entre Névache et Briançon valorise les accès modes doux mais cet itinéraire n'est pas connecté avec la gare de Briançon et ne dessert pas la Haute Vallée. La mise en place de la navette marginalise quelque peu la possibilité d'effectuer la haute vallée simplement à pied ou à vélo avec un départ station.

## A la marge des espaces bien connectés au TGV en transports en commun

Bien que Névache soit située à proximité de la commune de Bardonnechia (gare italienne desservie par les TGV). Elle n'est pas desservie par un transport en commun depuis à la sortie d'un TGV, alors que la Clarée soit une des premières destinations touristiques estivales des Hautes-Alpes.

Les liaisons en randonnée avec les principales stations du territoire (Serre Chevalier, Briançon, Montgenèvre) sont peu valorisées en tant que sentier d'accès vers la Clarée alternatifs à la voiture et aux navettes. Les logiques communales et limites d'Offices de Tourisme rendent plus difficiles l'émergence de telles synergies. L'espace de la Haute Clarée reste avant tout un espace périphérisé par la commune de Névache.

### *5.3 Le Pré de Madame Carle – L'automobile au pied des glaciers ?*

Le Pré de Madame Carle est situé sur la commune de Vallouise-Pelvoux, au sein de la zone cœur du Parc National des Ecrins.

L'été

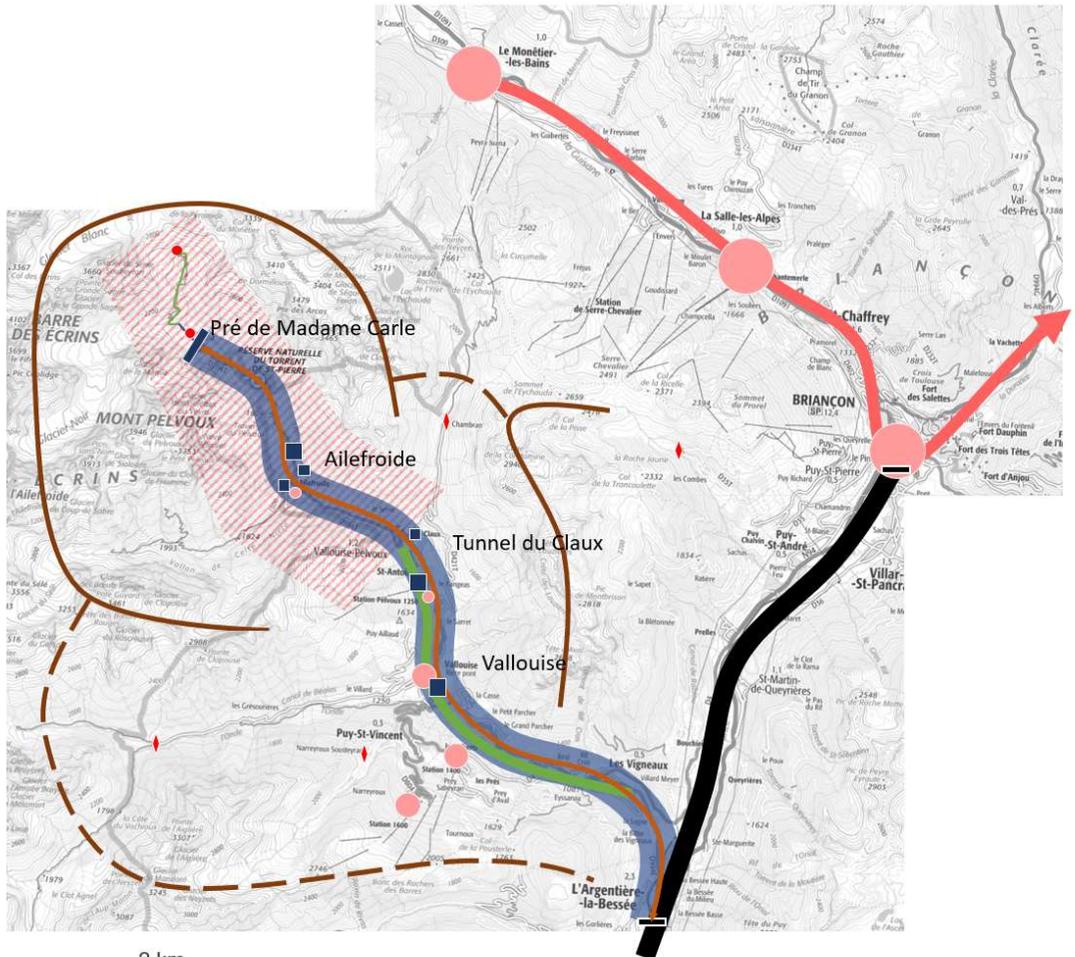
- Le secteur du Pré de Madame Carle comporte deux sites importants aux fonctionnements distincts : le hameau d'Ailefroide et le parking du Pré de Madame Carle.
- Ailefroide fonctionne comme une petite station estivale avec deux hôtels restaurants, un camping, une épicerie, des buvettes, snack et commerces vendant des articles de sport. C'est

un départ de randonnée, et d'alpinisme, ainsi qu'un site d'escalade important complétant l'offre d'escalade et de via ferrata du tunnel des Claux.

- Le Pré de Madame Carle est le site d'accès au Glacier Noir et au Glacier Blanc. Il dispose d'un parking et le refuge Cézanne qui fait notamment buvette et restauration. La plupart des visiteurs du site marchent peu et n'accèdent pas au secteur du Glacier Blanc (randonnée expérimentée) : ils réalisent la promenade jusqu'au torrent du Glacier Noir et peuvent se restaurer au refuge Cézanne. Les randonneurs expérimentés montent jusqu'au Glacier Blanc et les alpinistes réalisent leurs courses au départ du refuge du Glacier Blanc, avec parfois une nuit au refuge des Ecrins.
- La pratique de l'alpinisme / randonnée expérimentée diminue

#### L'hiver

- L'hiver la route n'est pas déneigée et est fermée à la circulation. Bien qu'il existe des risques d'avalanche en rive droite, le ski de printemps et les raquettes se développent et empruntent cet itinéraire, dont certains pratiquants méconnaissent les risques. Le passage rive gauche est plus difficile techniquement mais sans risque d'avalanche.



2 km

© Kilian Ayroles, 2020

**Le Pré de Madame Carle : l'automobile au pied des glaciers**

**DIAGNOSTIC**

 Vallée d'Ailefroide – Pré de Madame Carle

**1/ Une dépendance automobile jusqu'au bout de la vallée**

 Parking terminal attractif en cœur de Parc National

 Parking intermédiaire moins attractif

 Dépendance automobile marquée

 Navette sous-utilisée

 Accès ferroviaires (chemin de fer + gare)

**2/ Un parking terminal donnant un accès sélectif à la haute montagne**

 Sentier de montagne (difficile)

 Refuge de montagne

 Limite faiblement traversée, dédié à l'alpinisme

**3/ Un espace échappant aux mobilités douces centrées sur les stations**

 Itinéraire VTC / VTT autour des centres-stations

 Station principale en Vallouise

 Autre station

 Autre site isolé à accès routier

**4/ De faibles liaisons avec les autres vallées**

 Accès en randonnée sous-valorisé

 Station et navette vers la gare TGV d'Oulx



Entrée du parking du Pré de Madame Carle

(Cliché Kilian Ayroles, juin 2020)



Ailefroide

(Cliché Kilian Ayroles, juin 2020)

## Une dépendance automobile jusqu'au bout de la vallée

Visiter le pré de Madame Carle en voiture concerne des types variés de visiteurs depuis l'alpiniste jusqu'au simple client du refuge Cézanne situé au pied du parking, ou promeneur faisant le tour du Pré. Qu'il s'agisse de transporter du matériel de montagne ou de disposer d'une flexibilité horaire pour réaliser un simple aller-retour, la voiture apparaît comme la facilité la plus adaptée pour visiter ce lieu dans son aménagement actuel.

L'attractivité d'un tel parking du bout du monde questionne l'intérêt que portent les visiteurs et la connaissance des alternatives touristiques situées sur le trajet entre l'Argentière-la-Bessée et le Pré. Ce relatif effet tunnel (passage sans s'arrêter à Vallouise ou Ailefroide ou sur d'autres paysages de montagne peu valorisés y compris en haute montagne (section Ailefroide – Pré de Madame Carle) souvent réalisée en voiture.

## Un parking terminal donnant un accès sélectif à la haute montagne

La désertion envers la navette L'Argentière-la-Bessée – Le Pré de Madame Carle n'est pas le reflet d'un prix du ticket de transport trop élevé, souvent mis au premier plan de la critique auprès de cette offre de transport. En effet, le transport à la demande entre Briançon et Névache fonctionne mieux alors que les tarifs sont identiques (11 €). La demande touristique et l'offre de transport sont déconnectées : alors que les visiteurs passent souvent peu de temps au Pré de Madame Carle, des allers-retours à la demi-journée, l'absence de billet à la journée ou de communication sur les activités grand public pouvant être réalisée à la journée nuisent à l'attractivité de cette navette.

## Un espace échappant aux mobilités douces centrées sur les stations

Les forts niveaux de trafics, équivalents à la haute vallée de la Clarée exclue en partie d'autres usagers de la route comme les cyclistes ou les piétons. Un loueur de VTT et de VTC à assistance électrique souligne qu'Ailefroide – Madame Carle est un secteur qu'il ne recommande pas à ses clients. Les itinéraires accessibles aux VTTistes débutants se concentrent sur les pistes de ski de fond entre la Bâthie des Vigneaux et Saint Antoine (Pelvoux).

## De faibles liaisons avec les autres vallées

La vallée d'Ailefroide – Pré de Madame Carle ne dispose d'aucun accès aux vallées adjacentes.

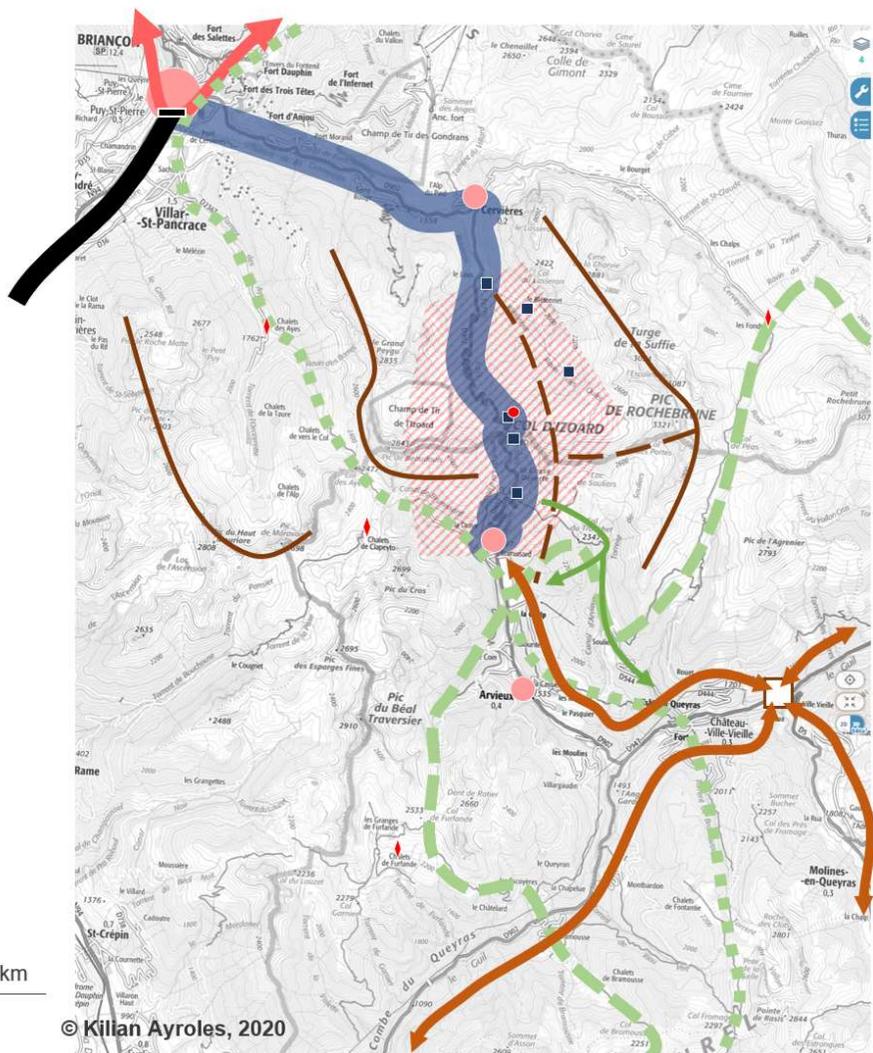
## 5.4 L'Izoard – Un col mythique de la Route des Grandes Alpes

### L'été

- Le col de l'Izoard fait partie de la Route des Grandes Alpes et est connu pour le passage du Tour de France. Il est fréquenté par de nombreux automobilistes, cyclistes et motocyclistes qui le parcourent. Cette pratique se caractérise souvent par un arrêt bref au col pour observer le paysage et éventuellement prendre une photo.
- Il s'agit concerné par un trafic de transit (dont le motif n'est pas touristique) entre le Queyras et le Briançonnais.
- C'est un secteur où il n'y a que peu de dynamisme résidentiel, notamment sur le secteur des chalets de l'Izoard.
- Il y a quelques départs de randonnée au col, mais les départs d'itinéraires de randonnée se situent davantage au départ du parking de la Casse Déserte (sous-dimensionné) ou les parkings du Lau

### L'hiver

- L'hiver la route du col est fermée
- Le Laus est la porte d'entrée de l'espace ski nordique. Il est possible de monter au refuge Napoléon durant l'hiver.
- Côté Arvieux, la neige est damnée sur la route pour permettre la liaison si les conditions le permettent
- Il y a une dissymétrie entre la commune d'Arvieux au sein du Parc Naturel Régional du Queyras et la commune d'Arvieux, située à l'extérieur du Parc, où est la circulation en motoneige est utilisée



© Kilian Ayroles, 2020

**L'Izoard : un col mythique de la Route des Grandes Alpes  
DIAGNOSTIC**

 Col de l'Izoard (secteur à l'étude)

**1/ Un lieu estival pensé assez exclusivement pour le tourisme routier**

-  Dépendance automobile marquée et (moto)cyclisme
-  Parkings successifs
-  Refuge au bord de route

**2/ Un espace peu concerné par les départs de randonnées**

-  GR 5 deux itinéraires éloignés du col
-  Tour du Thabor
-  Accès randonnée et descentes de VTT depuis le parking de la Grande Casse
-  Limite peu franchie par des piétons
-  non
-  Autre site isolé

**3/ Un espace à la marge des stations et transports en commun**

-  Système de transport des Escartons du Queyras
-  Chemin de fer et gare
-  Station principale / secondaire
-  Navette vers la gare TGV d'Oulx

## Un lieu estival pensé avant tout pour le tourisme routier

Contrairement au Pré de Madame Carle, le route fait ici davantage partie de l'image touristique promue. Circuler sur la route du col de l'izoard en automobile, moto ou vélo est un élément d'attractivité pour des touristes faisant une partie plus ou moins importante de la Route des Grandes Alpes ou venant observer le site de la Grande Casse.

Le partage de la route entre les différents usagers est un défi. Des bandes cyclables existent mais sont parfois trop étroites pour qu'elles puissent être utilisées. Des journées réservées aux vélos, appelées, Col Réservés, sont mises en place par l'ADDET et les offices de tourisme du Département. Elles consistent à réserver, les week-ends d'été, des cols à la circulation cycliste.



Le col de l'izoard

(Source : Kilian Ayroles, juin 2020)



Refuge Napoléon  
(Kilian Ayroles, 2020)

## Un espace peu concerné par les départs de randonnées / promenades

Le col d'Izoard n'est pas une porte d'entrée importante vers la haute montagne. Le col de l'Izoard est isolé en termes de départ de randonnée ou de promenades à effectuer autour du col. Trois espaces principaux sont avant tout desservis par la route et un parking : le refuge Napoléon, le Col au sens strict et la Grande Casse (côté Arvieux).

Au col, les visiteurs s'arrêtent brièvement. Le parking est peu aménagé, soumis au vent et à la poussière. La promenade pour accéder au belvédère fait moins de 100 mètres sans tracé de sentier précis. De plus, l'accès à la Casse Déserte est informel ou mal indiqué, le paysage est peu mis en valeur par des itinéraires de promenades qui permettrait de visiter le site à pied.

Le parking de la Casse Déserte (moins de 20 places) tend à devenir un espace de départ de randonnée ou de descente à VTT. L'arrêt minute pour observer le paysage devient donc plus difficile.

## Un espace à la marge des stations et transports en commun

Durant l'été, le col de l'Izoard est plus déterritorialisé vis-à-vis de ses communes. Les circulations échappent en grande partie à une logique de séjour station, le trafic de transit est majoritaire et les communes d'Arvieux ou de Cervières bénéficient d'une rente de situation touristique dû au passage. Cependant, des hébergement touristiques (camping, centres de vacances) propose des randonnées, locations de vélos pour accéder au col de l'Izoard.

Le col n'est desservi par aucun transport en commun. Seule la commune d'Arvieux est desservie par les bus de la Région (Zou !) et de l'Escarton du Queyras (ancienne communauté de communes).

### TYPE 2 Petits sites

#### *Situation d'ouverture*

#### 5.5 *Les Ayes – La montagne aux portes de Briançon*

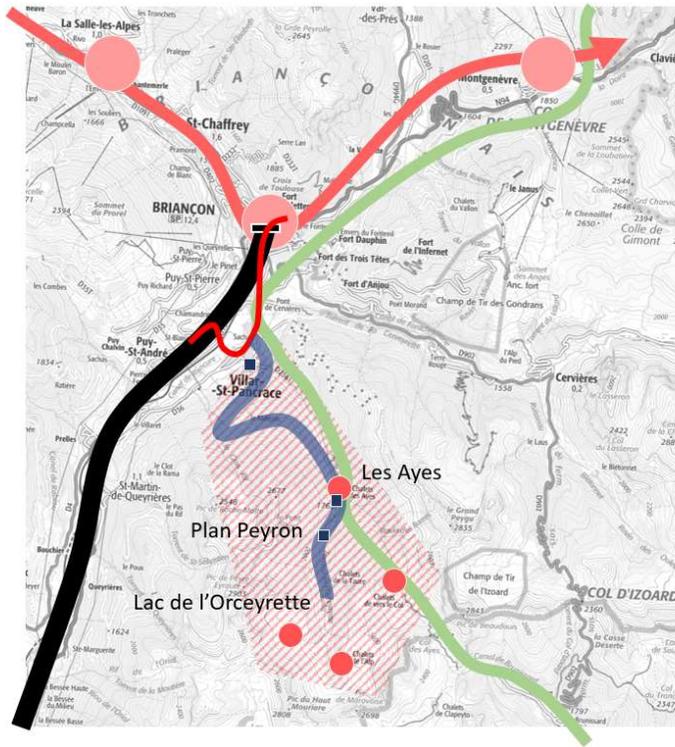
Les Ayes sont un hameau d'estive situé sur la commune de Villard-Saint-Pancrace, commune de banlieue de Briançon.

#### L'été

- Les chalets sont regroupés en 4 hameaux : le hameau principal des Ayes où arrive la route et des hameaux périphériques desservis par des pistes (l'Orceyrette, l'Alp, l'Orcière, vers le Col, la Taure). Une grande partie des chalets sont des héritages familiaux qui appartiennent à des résidents de la commune de Villard-Saint-Pancrace. Ils s'y déplacent régulièrement, en fin de semaine, durant des vacances ou en soirée : ce sont des allers-retours.
- Il n'y a pas de refuge dans le vallon des Ayes, mais un hébergement proposé en yourte et une cabane non gardée. Tous deux se situent entre les Ayes et vers le Col, sur le GR5. Quelques habitant louent leur chalet pour des touristes.
- Le secteur des Ayes tend à fonctionner comme un jardin pour les habitants de l'agglomération de Briançon pouvant monter pique-niquer au bord du lac de l'Orceyrette, randonner, se promener, pêcher.

#### L'HIVER

- L'hiver les accès au secteur des Ayes sont fermés à toute circulation : elle se justifie par la traversée de couloirs d'avalanches non sécurisés.



**Les Ayes : la montagne aux portes de Briançon  
DIAGNOSTIC**



Les Ayes (secteur à l'étude)

**1/ Un contexte d'ouverture routière dépendant à l'automobile**



Route récemment goudronnée



Parking



Chalets d'alpages transformés en résidences secondaires

**2/ Malgré la proximité du centre urbain de Briançon**



Briançon et les stations de ski périphériques



Chemin de fer et gare ferroviaire



Navette vers la gare TGV d'Oulx



Ligne des Transports Urbains de Briançon

**3/ Une attractivité piétonne en randonnée itinérante**



GR5

2 km

© Kilian Ayroles, 2020

## Un contexte d'ouverture routière dépendant à l'automobile...

Le goudronnage de la route des Ayes en 2019 a pour objectif d'ouvrir l'espace au tourisme. Cependant les infrastructures permettant de transporter ou d'accueillir davantage de touristes / habitants n'ont pas encore été aménagées. Pour l'instant, cette ouverture routière favorise la dépendance automobile à l'échelle du territoire du territoire.

Cependant, ce site fonctionne différemment de l'Izoard ou du Pré de Madame Carle. Malgré la dépendance automobile, le temps passé sur site est souvent plus important car :

- Le site dispose d'itinéraires de randonnée pour vers les hameaux d'estive,
- Le lac est un lieu de pique-nique, de détente et de bivouac,
- La pêche se pratique à la journée ou à la demi-journée...

Cette ouverture questionne également la fonction de cet espace au sein de la commune alors que cet espace a pour l'instant peu d'activité et de professionnels vivant de l'activité touristique autour des Ayes (une buvette, un hébergement en yourte). Cet aspect est à la fois paradoxal : pourquoi ouvrir une route alors que l'activité économique reste faible (peut-être se développera-t-elle ?) ? Mais aussi pertinent en termes de durabilité : développer une économie en altitude nécessite une chaîne logistique et des déplacements professionnels plus longs.



Illustration : Publicité à l'entrée de Villard-Saint-Pancrace affichant le lac de l'Orceyrette

(Source : Kilian Ayroles, juillet 2020)



Illustration : Plan Peyron entre Les Ayes et le lac de l'Orceyrette

(Source : Kilian Ayroles, juillet 2020)

### **...Malgré la proximité du centre urbain de Briançon**

Le centre urbain est bien connecté en termes de solution de transport interurbain et urbains (Transports Urbains de Briançon). Les autobus urbains desservent la commune de Villard-Saint-Pancrace. Cependant, les Ayes constituent une marge montagnarde qui n'a pas été pensée pour être intégrée à l'offre de transport en commun de Briançon.

### **Une attractivité piétonne en randonnée itinérante**

Ce site est traversé par un tronçon fréquenté du GR5 et l'aménagement de la route a permis de conserver un itinéraire spécifiquement dédié aux modes actifs (piéton, cycliste). Cependant, la randonnée périurbaine entre Briançon et ses montagnes reste encore assez peu mise en avant et aménagée en conséquence.

### 5.6 Dormillouse – Un hameau au bout du monde difficile d'accès

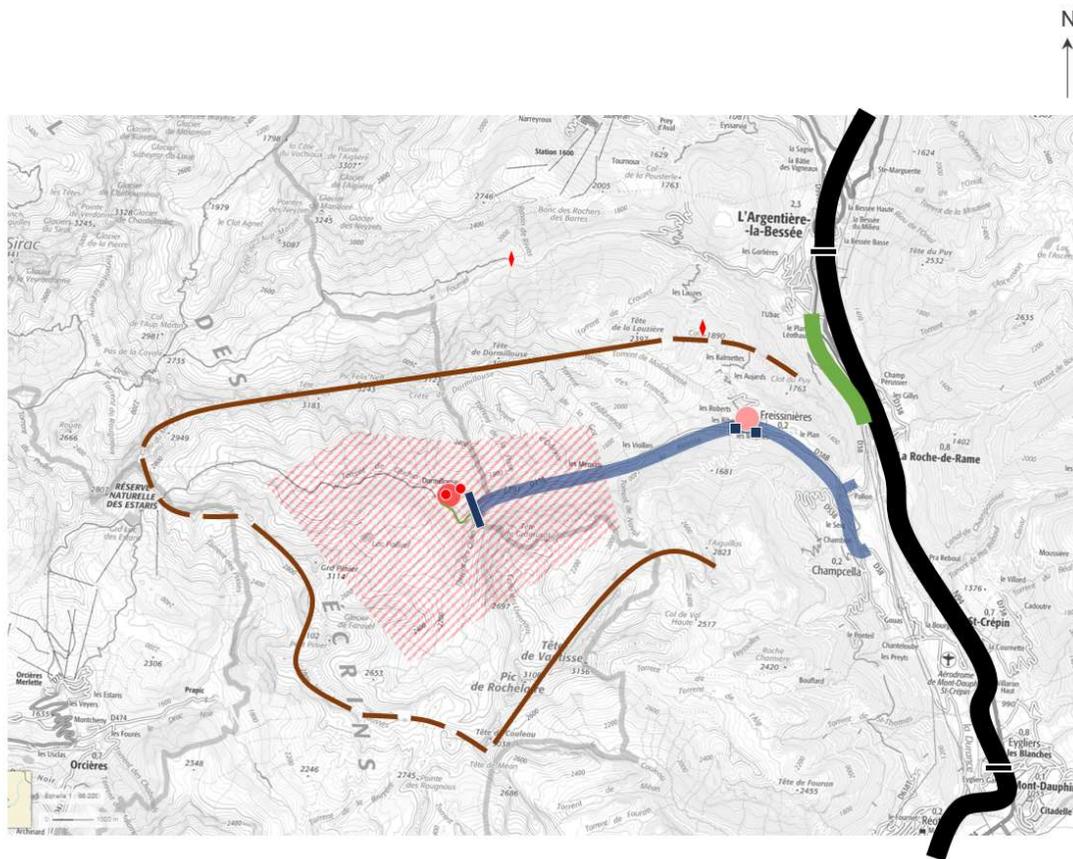
Dormillouse est une communauté villageoise de la commune de Freissinières constituée de trois hameaux : les Enflous, les Escleyers, les Romans, situés au sein du Parc National des Ecrins. Auparavant habité à l'année, c'est désormais un espace résidentiel composite, avec : des habitants ayant rénové l'héritage familial et habitant majoritairement dans les Hautes Alpes. Quelques chalets ont été acquis après l'épisode de scout par des néo-ruraux internationaux des années 1960-70, des acquéreurs plus récents de granges provenant de la région Sud-PACA ou d'Italie.

#### L'ETE

- L'occupation de l'espace varie selon les profils : certains résidents ne montent que l'été, d'autres toute l'année en fin de semaine, certains font des allers-retours entre deux espaces de résidence dont les durées sont variables (plusieurs semaines).
- Le refuge de l'Ecole propose des services d'hébergement et de restauration durant la période estivale, tandis qu'un gîte propose été et hiver d'accueillir ses hôtes. Un autre gîte est en cours d'établissement.
- Certains visiteurs partent visiter le village et éventuellement se restaurer au refuge de l'Ecole. D'autres partent en randonnée pour accéder aux lacs. Parfois certains passent le col d'Orcières.

#### L'HIVER

- L'hiver l'activité est minimale : seul le gîte L'Ecrins de Violette accueille des visiteurs. Quelques habitants montent au village.



2 km

© Kilian Ayroles, 2020

**Dormillouse : un hameau du bout du monde difficile d'accès  
DIAGNOSTIC**



Dormillouse (secteur à l'étude)

**1/ Un hameau sans accès routier**



Sentier d'accès piéton à fort dénivelé



Hameau à résidences intermittentes (anciennes granges)



Gîte refuge

**2/ Un approche routière relativement exclusive**



Axe relativement sans alternative à l'automobile



Parking terminal dit des cascades



Eloignement du chef lieu communal



Parking intermédiaire

**3/ Un commune en marge des accès ferroviaires**



Chemin de fer et gare ferroviaire



Liaison cyclable (voie centrale à chaussé balisée)

**4/ De faibles liaisons avec les autres vallées**



Liaison pédestre peu valorisée



Barre rocheuse

## Un hameau sans accès routier

Le hameau de Dormillouse ne dispose pas d'accès routier (héritage historique) bien qu'il dispose des réseaux téléphoniques, d'eau potable et disposait de l'électricité jusqu'aux années 1940. L'accès se fait exclusivement à pied. Le parking de Cascades est situé au pied de l'accès piéton (320 mètres de **dénivelée**, 30 – 45 minutes d'approche). Le parking terminal des Cascades, se retrouvent assujetti à des épisodes de crues torrentielles, affouillant la base du parking. Ce parking est donc accès exclusif et nécessite de s'engager dans une randonnée avec du dénivelée. Par exemple, les personnes âgées de Dormillouse sont au bout d'un moment contraintes de renoncer à résider à Dormillouse durant l'été.



Illustration : Parking des Cascades vu depuis le sentier d'accès de Dormillouse

(Source : Kilian Ayroles, juin 2020)

## Une approche routière relativement exclusive

Dormillouse est située à 8 km du chef-lieu communal. L'accès se fait en voiture et parfois en vélo. La rapidité du parcours permet de s'affranchir d'une marche d'approche longue. Cependant, le parcours de cette route en automobile marginalise des paysages peut valorisés (rivière, cascades) : il n'y a pas de points d'arrêts routiers où de valorisation de cet itinéraire à vélo ou à pied. En effet par exemple, le sentier des cascades est en **friche** alors qu'il s'agit d'une approche possible.



Sentier des cascades dont le tracé se perd

(Source : Kilian Ayroles, juin 2020)

## Une commune en marge des accès ferroviaires

La vallée de Freissinières ne débouche pas sur un centre urbain disposant d'une gare ferroviaire. La vallée est à la marge des deux gares de Montdauphin-Guilleville et de l'Argentière-les-Ecrins. Il est donc difficile d'envisager que des randonneurs puissent choisir d'accéder à Dormillouse à pied depuis une gare ferroviaire. Cependant, les liaisons cyclables sont possibles. Bien que la rampe de Freissinières (180 mètres de dénivellée en 2 km) soit un obstacle, une chaussée à voie centrale banalisée a été aménagée entre l'Argentière et la rampe de Freissinières

## De faibles liaisons avec les autres vallées

Les liaisons avec les autres vallées sont marginales. Deux accès sont possibles :

- Le col d'Orcières
- Le col d'Anon

## 5.7 Réserve nationale du Viso – Un contexte de déprise du tourisme automobile

### L'été

- Secteur où il n'y a pas de résidences hormis à l'Echalp dernier hameau pour lequel la route est déneigée toute l'année
- Il y a trois refuges : La Monta, L'Echalp, le refuge du Viso. Il fonctionne avant tout avec une clientèle faisant de la randonnée itinérante, utilisant le refuge pour étape sur le Tour du Queyras ou le Tour du Viso. Les randonneurs itinérants n'utilisent pas le fond de vallée pour circuler.
- Le fond de vallée est davantage pratiqué à la journée ou à la demi-journée pour faire une balade et accéder à l'ancien belvédère depuis Abriès, l'Echalp ou Roche Ecroulée.

### L'hiver

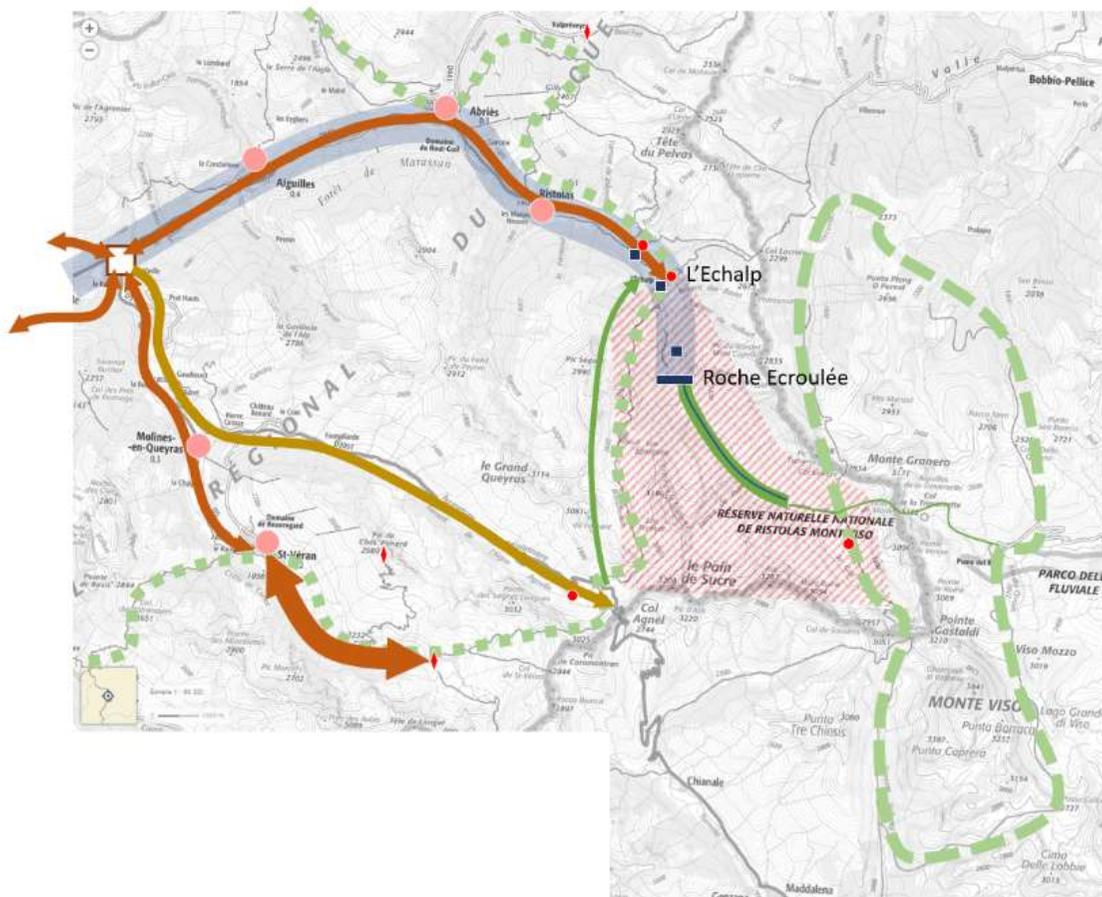
- L'hiver la fréquentation est moindre. Le site fonctionne en tant qu'espace nordique entre Ristolas et Roche Ecroulée, une liaison est possible avec Abriès.
- Le refuge du Viso est non gardé mais ouvert pour les pratiquants du ski de printemps.

## Un contexte de fermeture routière dans la Réserve Naturelle du Viso

La fermeture de la route touristique menant au Bélvédère du Viso est consécutive à la fois d'une baisse de l'entretien de la route et de la volonté de valoriser la Réserve Naturelle. L'ancien parking du Belvédère était construit dans un contexte d'ouverture touristique de la haute montagne. Désormais la route est fermée à la Roche Ecroulée où se situe le parking terminal. L'ancienne route est toujours présente et devient le support de l'approche piétonne ou cycliste du refuge du Viso.

Le parking de Roche Ecroulée était un lieu d'information et d'accueil de la Réserve Naturelle : il accueillait un panneau d'information, des WC, l'école d'escalade et un guichet de la Réserve. Ce parking terminal est rongé par les crues du Guil et a un coût d'entretien supplémentaire pour la commune. La route entre Roche Ecroulée et le hameau précédent (L'Echalp) est également peu entretenue (nids de poules, sections sans revêtement) mais l'accès est maintenu malgré la dégradation de l'infrastructure routière.

La fonction du parking de Roche Ecroulée est de réduire la distance d'approche déjà perçue comme faisant preuve de peu d'intérêt entre Roche Ecroulée et le Belvédère du Viso.



2 km

© Kilian Ayroles, 2020

**Réserve du Viso : un contexte de déprise du tourisme automobile  
DIAGNOSTIC**

 Réserve du Viso (secteur à l'étude)

**1/ Un contexte de fermeture routière au sein de la Réserve Naturelle**

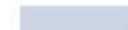
 Fermeture de la route dédiée au modes actifs / doux

 Sentier d'accès au Tour du Viso

 Refuge (France)

 Parking terminal

 Parking intermédiaire

 Accès routier principal

**2/ Un couplage transport / randonnée spécifique au Queyras**

 Réseau de transport en commun Escarton du Queyras

 Tour du Queyras  Tour du Viso

 Station de montagne

 Autre site isolé

 Navette en site isolé

**3/ Un renouvellement de l'offre de transport**

 Nouveau service de transport librement organisé

 Accès itinéraire revalorisé (descente de VTT, randonnée)



Parking de Roche Ecroulée

(Source : Kilian Ayroles, juin 2020)



Route entre L'Echalp et Roche Ecroulée

Source : Kilian Ayroles, juin 2020

## Un couplage transport / randonnée spécifique au Queyras

Dans le Queyras, le système de transport est pensé pour rendre accessible des départs / retours de randonnées en autocar. Il est notamment assuré par le système de transport en commun des Ecartons du Queyras organisé par les anciennes communes de la communauté de communes ayant fusionné au sein de la Communauté de Communes du Guillestrois Queyras. Ce système propose une navette par vallée du Queyras se rejoignant à la plateforme de correspondance de Château Ville Vieille.

Ce système de fonctionnement est double puisque deux opérateurs de transport proposent deux offres en parallèle : le transport régional *Zou !* et le transport communal *de l'Escarton du Queyras*. Bien que les tracés soient similaires et les horaires complémentaires. La communication n'est pourtant pas commune et chaque opérateur propose des fiches horaires séparées. L'ensemble de l'offre et la différenciation en termes de tarifs sont donc difficilement compréhensibles par les visiteurs et habitants de la vallée. Seule la ligne de bus *Zou !* depuis la gare SNCF de Montdauphin Guillestre permet de relier le Queyras à l'extérieur en transport en commun.



Transports Zou ! / Escarton du Queyras

(Source : Kilian Ayroles, 2020)

Le décalage d'accessibilité entre l'offre en transports en commun (jusqu'à l'Echalp) et l'offre automobile (jusqu'à Roche Ecroulée), renforce l'idée selon laquelle l'usage de la voiture est avantageux et permet de se rapprocher davantage du bout de vallée.

## Un renouvellement de l'offre de transport

Un acteur privé, les autocars *Imbert* situés à Guillestre proposent depuis l'été 2020 un service de transport librement organisé entre Château-Ville-Vieille et le col Agnel. Cette nouvelle offre estivale de transport est indiquée pour le transport de VTT. Ce sont de nouvelles perspectives d'accès inter-valléen entre le col Agnel, l'Echalp et Ristolas. Ce transport permet d'accéder aux espaces d'altitude sans voiture et de planifier un itinéraire de retour vers l'Echalp (ou Saint Vêran) pour ensuite retourner à Ville Vieille avec les navettes de *l'Escarton du Queyras*.

## 6. Préconisations : concept d'aménagement

Mettre en place des transports en commun reliant pôles urbains / gares et stations-villages.

Les principaux investissements peuvent **se concentrer sur les principaux axes de transport inter-villes et station de montagne** sur le modèle des transports hivernaux. Ce modèle permet d'éviter de financer des modes de transport uniquement utilisables par les touristes. Cette politique bénéficie davantage à la réduction de la dépendance automobile sur le territoire.

Cette préconisation nécessite la mise en place d'une **fonctionnalité multimodale intégrant les différents organisateurs et opérateurs de transports**. Cette fonctionnalité s'appuie sur la mise en place de pôles d'échanges multimodaux autour des principales gares et stations. Il ne s'agit pas seulement d'une infrastructure de génie civil ! Il s'agit avant tout d'un lieu où sont aménagées des solutions de correspondances et d'intégration tarifaire entre les différents modes de transports.

La mise en place **de billets combinés et des correspondances horaires**. Quelques exemples :

- Train (SNCF) + autopartage (collectif esCARtons)
- Train (SNCF) + bus régionaux (région Sud)
- Train (SNCF) + navette (Département, EPCI, communes ....)

La mise en place d'une **zone tarifaire** :

- Tous les opérateurs se mettent d'accord sur une coopération tarifaire afin que les usagers puissent utiliser n'importe quel service de transport lors qu'il dispose d'un *pass* (à la journée, à la semaine etc...) sur une zone plus ou moins vaste (EPCI, PETR...)
- Des centres d'informations peuvent être mis en place sur le territoire : d'abord sur internet et ensuite s'appuyant sur des relais au sein du territoire : espaces de vente des opérateurs de transport (ne vendant pas uniquement les billets respectifs à chaque entreprise), les offices de tourisme, les bornes de distribution automatique des différents opérateurs.

Cette dernière solution est pertinente pour augmenter l'attractivité d'un territoire car il permet de **coupler des offres transport et tourisme** :

- D'abord chaque touriste / habitant du territoire dispose d'une clef de lecture simplifiée et lisible des opportunités de transport avec lequel il peut organiser son séjour
- De plus, les hébergeurs peuvent mettre en place des offres de tarifs intégrés transport et tourisme proposant hébergement et solutions de transport pour accéder au logement et ensuite se déplacer durant le séjour

Ces synergies d'acteur et la **répartition des chiffres d'affaires** est une condition-clef pour la mise en œuvre d'un tel système. Les avantages pour le territoire sont un renforcement de l'attractivité d'une destination montagne « sans voiture » et de solution de transport également attractive pour les habitants du territoire.

Ces politiques nécessitent la mise en place d'une **gouvernance** entre les différentes parties prenantes. La Loi d'Orientation des Mobilités (2019) propose de nouveaux outils pour mettre en œuvre de telles politiques au sein des espaces ruraux.

- L'échelle intercommunale devient l'échelle privilégiée de l'exercice de la compétence mobilité (sinon cette compétence est exercée par subsidiarité par la région),
- La région définira des bassins de mobilité au sein desquels seront mis en place des Contrats de mobilité. C'est à cette échelle que pourra être menée la gouvernance multimodale.

## Revaloriser les itinéraires d'accès depuis les centre-stations et limiter l'attractivité des parkings des « bouts du monde »

Concentrer les départs de randonnées et les parkings autour des centre-stations touristiques permet de rendre envisageables ces départs de randonnée « sans voiture » : au départ du lieu de séjour touristique ou d'un arrêt de transport en commun. Cette conception nécessite de réaménager les

itinéraires pour qu'ils soient lisibles, visibles et que cette approche ne soit pas seulement conçue comme pénible.

La réduction d'investissement sur les infrastructures en « haute montagne » au profit d'une concentration des financements sur les transports concentrés en fond de vallée permet de coupler à la fois des offres de transport pour les habitants et les touristes. Sur ce point de vue la volonté du Parc Naturel du Queyras de généraliser les navettes en bout de vallée (source : Charte du Parc Naturel Régional du Queyras) n'est donc pas une solution optimale.

## Valoriser davantage des navettes « premiers kilomètres » et itinéraires d'accès piéton et cycliste

Afin de répondre à la diminution ou absence d'augmentation de l'offre de stationnement en altitude, des alternatives peuvent être mises en place. Elle s'appuie notamment sur la revalorisation de sentiers en tant que véritable opportunité d'accès plus ludique que l'automobile. Notamment lorsque des parkings du bout du monde offrent peu d'espaces de promenade tout public (Dormillouse, Pré de Madame Carle) et que les itinéraires d'accès bénéficient d'atouts paysagers.

Si la fermeture de la route est mise en place, l'utilisation de cette infrastructure doit peut repensée afin qu'elle ne soit pas perçue comme une verrue paysagère par les visiteurs

## Limiter des navettes « dernier kilomètre » et des itinéraires routiers remarquables à quelques grands sites

Des dispositifs de navette « dernier kilomètre » réservées aux grands sites touristiques ou des parkings situés en haute montagne peuvent être planifiés sur une sélection de quelques grands sites, notamment s'ils répondent à l'objectif de donner accès à la haute montagne pour tous. Pour autant, ouvrir l'ensemble des sites de montagne à l'automobile contribue à dévaloriser les itinéraires d'approche pour les modes actifs. De plus, installer des navettes dans des sites moins fréquentés, les rendrait moins économiquement viables.

Le type « GRANDS SITES » est donc privilégié pour penser l'aménagement d'une navette en haute montagne complémentaire des parkings automobiles du bout du monde.

Selon les objectifs des acteurs territoriaux, le curseur est à positionner entre fermeture ou ouverture des espaces de montagne à l'automobile :

- Une petite sélection de site plus largement ouvert à l'automobile en faveur de la réduction de la dépendance à l'automobile sur le territoire

- Une plus large sélection d'espaces largement ouverts à l'automobile au détriment de la réduction de la dépendance à l'automobile

Espaces préconisés pour une navette « dernier kilomètre : Haute Clarée et Pré de Madame Carle

Espaces préconisés pour un tourisme auto/moto : le col de l'Izoard

Le fait que quelques sites isolés soient ouverts à l'automobile ne signifie pas que le territoire soit davantage dépendant à l'automobile. En effet, il est possible de penser un concept touristique selon lequel un touriste peut venir sur le territoire en train et sur quelques jours de son séjour **louer une voiture ou faire de l'autopartage**.

## 7. Préconisations : déclinaisons opérationnelles

### 7.1 *La Haute Clarée – Périphérie d'une station « sans voitures »*

#### Connecter Névache aux principales gares ferroviaires

Le système de transport en commun à la demande entre Briançon et Névache et permet de proposer une offre de transport pour accéder à Névache. Cependant, il n'est pas assez valorisé pour être perçu plus largement comme attractif. Il serait davantage intéressant de proposer une **communication commune** entre la navette de la Haute Clarée et la navette Briançon Névache. Cette communication, peut être accompagnée par la mise en place de tarifs combinés ou à la journée. Actuellement portée par les trois organisateurs en Clarée (commune de Névache, Communauté de Communes du Briançonnais et Département des Hautes Alpes), il serait intéressant de prévoir une reprise des compétences par la Communauté de Communes dans le cadre de la LOM, pour **simplifier la gouvernance des transports au sein d'une même vallée**.

La mise en place d'une **navette Bardonnechia - Briançon** via le col de l'Echelle augmenterait l'accessibilité de Névache. Ainsi, Névache bénéficierait davantage de sa situation entre les gares italiennes (TGV Paris – Milan) et Briançon, sachant qu'il s'agit d'un pôle touristique estival majeur. Cette navette serait pensée en correspondance avec les TER, Trains d'Equilibre du Territoire et les TGV et serait plus fonctionnelle si les correspondances faisaient partie de la communication de la SNCF auprès de ses usagers.

#### Un espace station « sans voiture » connecté aux transports en commun

La mise en place de la navette Briançon – Névache – Bardonnechia est complémentaire de l'amélioration du système de transport interne à la station de Névache :

- La fermeture de la route à Roubion et à l’allongement du linéaire desservi par la navette de la Haute Clarée jusqu’à Roubion permettrait d’éliminer des ruptures de charge successives pour les visiteurs garés à Roubion. La desserte de Névache ne constitue plus un rebroussement sur l’itinéraire Briançon – Névache.
- La navette station gratuite (68 places) peut être maintenue pour les déplacements internes à la station (Ville Haute / Ville Basse / Roubion) en parallèle des déplacements piétons et cyclistes.
- L’élargissement des *pass* automobile pour les séjournants, actifs et habitants de la station de Névache est possible.

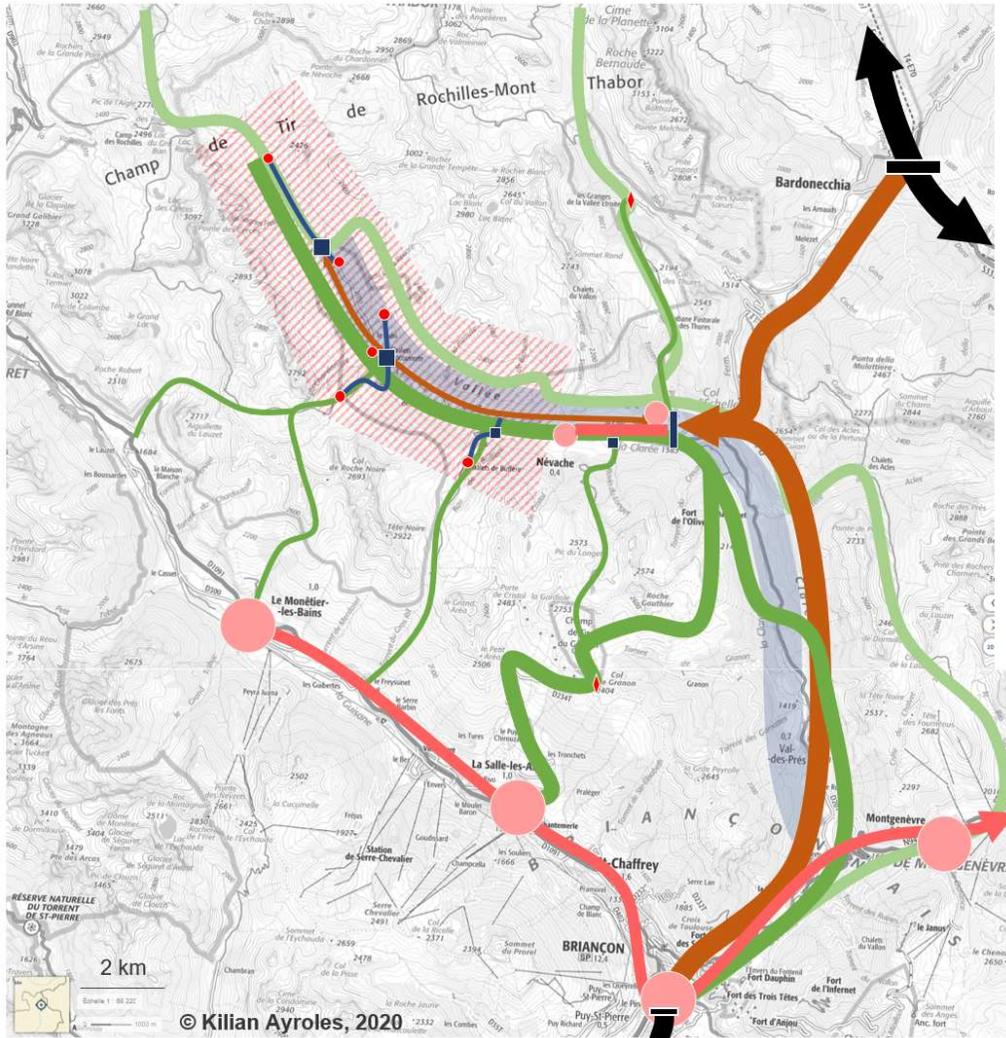
Les parkings amont peuvent rester toujours accessibles avant 10 h et après 18 h (sachant que ces parkings sont complets sur ce créneau horaire en pleine saison).

## Décloisonner les itinéraires valléens et inter-valléens

Les itinéraires d’accès avec modes de transport actifs (cyclisme, piéton, VTT) peuvent être davantage pensés comme des solutions de transport connectés aux pôles d’échanges. Par exemple, il serait intéressant de positionner le départ de la *Via Clarée* dès la gare de Briançon et ne s’arrêtant pas seulement à Ville Basse (Névache). Il est possible de penser que la *Via Clarée* puisse desservir l’ensemble de la haute vallée.

Un scénario peut consister à établir que le coût d’une navette exclusivement touristique n’est pas un investissement pertinent pour les collectivités. Associer la fermeture de la route et remplacer les navettes par des circulations piétonnes et cyclistes est un scénario intéressant. Il permettrait de plus de transférer les financements de la navette de la Haute Clarée vers des navettes d’accès à Névache utilisables à la fois par les habitants et les touristes et constituant davantage une réponse à la dépendance automobile.

De plus, décloisonner l’approche valléenne et communale au profit d’une coopération entre les stations et les vallées peut être pertinent. En effet des itinéraires cyclables via le col du Granon peuvent être mis en avant / aménagés comme solution d’accès à la Clarée. En complément, les sentiers d’accès à la Clarée depuis la Guisane et la Vallée Etroite (mis en avant par la Compagnie des Refuges Clarée Thabor) peuvent être davantage présentés comme des portes d’entrée. La haute vallée de la Clarée peut donc aussi devenir une périphérie des stations de Serre Chevalier. La scission du territoire de la Communauté de Communes du Briançonnais en différents offices de tourisme ne favorise pas l’émergence d’une communication davantage intégrée au sujet des itinéraires inter-stations et inter-vallées



**La Haute Clarée : une navette pour découvrir un sanctuaire paysager  
PRECONISATIONS**

 Haute vallée de la Clarée (secteur à l'étude)

**1/ Connecter Névache aux principales gares ferroviaires**

 Navette Bardonecchia – Briançon via le col de l'Échelle

 Chemin de fer + gare (TGV / non TGV)

 Moindre dépendance à l'automobile

**2/ Espace station « sans voiture » connecté aux transports en commun**

 Parking accessible hors créneau horaire de fermeture

 Parking terminal, porte d'entrée à avancer à Roubion

 Navette haute vallée sur une route fermée à la circulation

 Navette station sur une route fermée à la circulation

**3/ Décloisonner les itinéraires valléens et inter-valléens**

 Itinéraire VTT élargi entre centres-stations et haute vallée

 Itinéraires de randonnée à davantage valoriser

 Itinérance piétonne (Tour du Thabor / GR5)

 Valoriser les liaisons avec les autres communes-station...

 Autre site isolé sur des itinéraires « modes doux »

 Refuge accessible par piste d'accès

## 7.2 *Le Pré de Madame Carle – Adapter le modèle de la Haute Clarée*

### **Est-ce un site remarquable du tourisme routier à conserver ?**

La liaison routière vers de Pré de Madame Carle doit-elle être valorisée en tant que site à conserver pour le tourisme automobile ? Est-ce que la découverte du site s'appuie sur la visibilité de paysages remarquables depuis l'automobile ? Rien n'est moins sûr. Si le Pré de Madame Carle est structuré autour d'un parking automobile, l'itinéraire entre Vallouise et le Pré n'est pas aménagé pour mettre en scène des paysages depuis le véhicule (différence marquante avec le col de l'Izoard). Des paysages échappent à l'automobiliste, comme les gorges au niveau du tunnel du Claux. Il est difficile de s'arrêter à Ailefroide (parking souvent perçus complets). Sur la route entre Ailefroide et le Pré, il est interdit de s'arrêter en automobile. Contrairement au col de l'Izoard, l'itinéraire n'est que peu valorisé pour le tourisme automobile. Pourtant cet espace est caractérisé par un dépendance automobile marquée (cf. diagnostic). C'est pour cela que l'option développée consiste à ne pas sélectionner le Pré de Madame Carle comme site clef du tourisme automobile à conserver. Il s'agit de montrer comment il est possible (et limité !) de souhaiter transférer le modèle de la Clarée à Ailefroide / Pré de Madame Carle.

### **Favoriser l'avancée du parking terminal**

Le parking du Pré de Madame Carle est situé au sein de la zone cœur du Parc National des Ecrins et une partie du parking est impacté par les dépôts sédimentaires du torrent de Saint Pierre. Une « renaturation » partielle du parking (le parking a été aménagé réversible) peut contribuer à répondre à la réduction de l'espace dédié au stationnement en zone cœur du Parc et ne pas lutter contre les évolutions estimées naturelles du cours d'eau. Selon les trajectoires touristiques de l'espace, les solutions de transports peuvent être adaptées :

- CAS 1 - FERMETURE : Choix de marginaliser le Pré de Madame Carle. Le recul des glaciers et l'absence d'offre de promenade tout public contribue à recentrer l'attractivité de la vallée autour d'Ailefroide et de maintenir un accès au Pré de Madame Carle pour les alpinistes, randonneurs et curieux ;
- CAS 2 – OUVERTURE : le Pré de Madame Carle reste un site important. Le parking réduit est complété par une offre de transport (navette), la route fermée au public avec des *pass* pour les automobilistes (alpinistes, séjournants).

Aménager un plus gros parking est possible à Ailefroide (au niveau du parking des camping-car à la sortie nord d'Ailefroide). Cependant, reconstruire un parking contribuerait à reporter les impacts de la dépendance automobile au niveau d'Ailefroide sans pour autant résoudre le problème.

La disponibilité des parkings de la station de ski de Pelvoux Saint Antoine les rend attractifs pour mettre en place un centre d'échange entre liaison gare et navette haute vallée. Ceci favorise à la fois une bonne connexion et la réutilisation d'un parking faiblement utilisé l'été.

L'option d'aménager une liaison lourde entre Saint Antoine et Ailefroide (téléporté) est une solution de transport pour répondre à la demande de déplacement en haute vallée. Elle pourrait être complémentaire d'une ouverture hivernale du site. Cependant, l'image touristique d'Ailefroide s'est construite notamment en opposition avec l'image des stations de ski : un projet de téléporté est faiblement acceptable. Son acceptation peut être renforcée, sans pour autant calquer le modèle d'une station de ski sur Ailefroide, mais en présentant Ailefroide comme un village isolé uniquement accessible en téléporté. Cette solution peut être complémentaire, en été, d'une petite navette qui relie Ailefroide au Pré de Madame Carle.

## Valoriser la liaison gare-station

Pour mettre en place une navette en haute vallée et pour limiter la dépendance automobile : il est pertinent de coupler la navette touristique en haute vallée avec un axe de transport en commun structurant autour de Vallouise. Par exemple une liaison connectée à la gare de L'Argentière desservant les bourgs – stations de Vallouise et de Pelvoux.

L'actuel système ne répond pas à la demande touristique parce que les échanges en haute vallée nécessitent une fréquence plus importante que les échanges en basse vallée. Il peut être pertinent de proposer des **billets** à la journée au tarif variable selon la distance parcourue, plutôt que des billets aller au tarif unique quelque soit la distance parcourue.

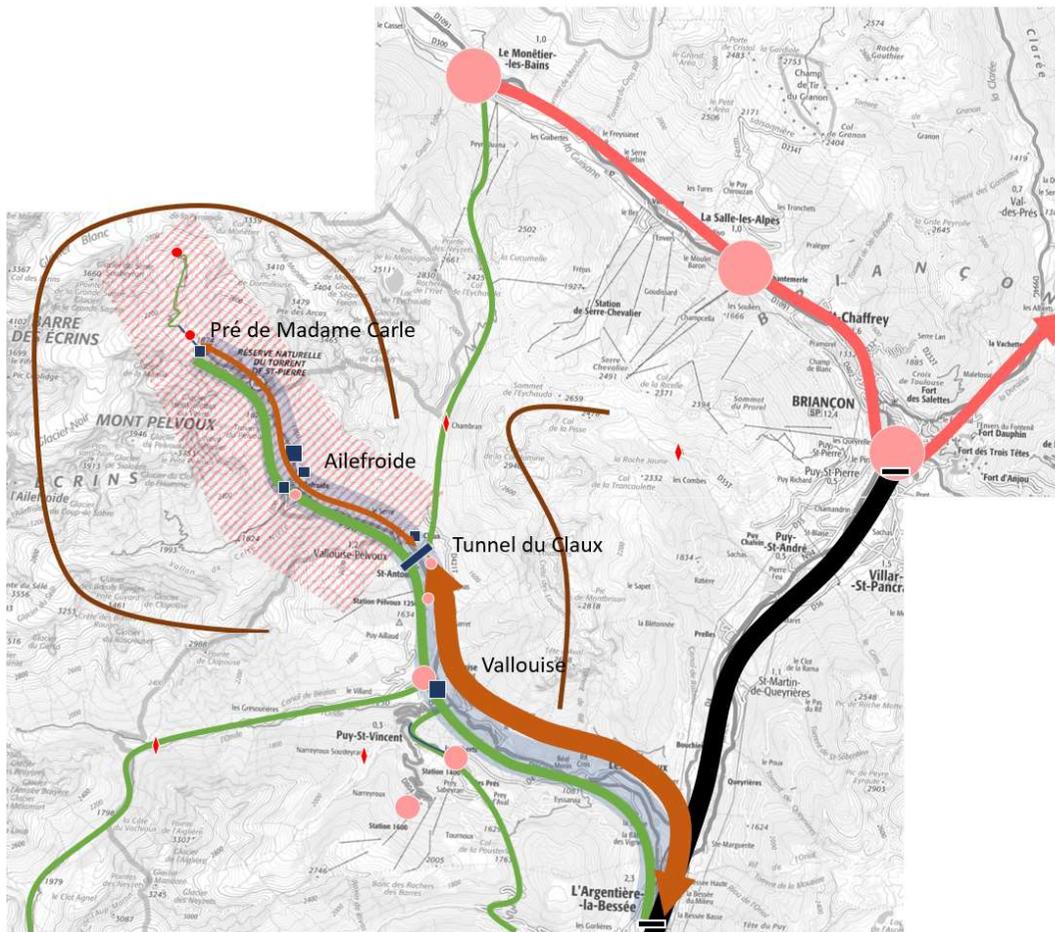
## Développer des activités de moyenne montagne à la journée

Il s'agit **d'une condition nécessaire** à la réussite d'un système de transport en commun en haute vallée. Prendre le transport en commun représente un engagement temporel pour le touriste : il s'engage à passer un temps plus important sur le site. Un tourisme en saut-de-puce (actuellement structurant dans la vallée) n'est pas compatible avec la mise en place de solution favorisant les transports en commun.

Mettre en place une navette nécessite d'abord d'aménager des itinéraires de randonnée structurants et attractifs afin qu'un touriste qui utiliserait une navette puisse passer une journée autour d'Ailefroide ou Madame Carle, sans pour autant s'engager dans des randonnées difficiles.

## Développer les liaisons avec les autres vallées

Penser des liaisons avec les autres vallées reste difficile du fait du relatif enclavement de la haute vallée d'Ailefroide. Cependant, des accès depuis la station de Serre Chevalier, via le col de l'Eychauda et Chambran peuvent davantage être mis en avant comme solution d'accès depuis la vallée de la Guisane.



2 km

© Kilian Ayroles, 2020

### Le Pré de Madame Carle : l'automobile au pied des glaciers

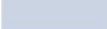
#### PRECONISATIONS

 Vallée d'Ailefroide – Pré de Madame Carle

#### 1/ Valoriser la liaison gare-station

 Navette gare-station à la sortie du train

 Accès ferroviaires (chemin de fer + gare)

 Dépendance automobile moindre

#### 2/ Favoriser l'avancée du parking terminal

 Nouveau parking terminal à rendre attractif

 Autre parking

 Navette haute vallée

#### 3/ Développer des activités de moyenne montagne à la journée

 Itinéraire « modes doux » attractif en haute vallée

 Alpinisme

 Sentier d'accès

 Refuge

 Station en Vallouise

#### 4/ Développer les liaisons avec les autres vallées

 Itinéraire de randonnée inter-vallée

 Station + navette vers la gare TGV d'Oulx

 Autres sites isolés de montagne

### 7.3 L'Izoard – Valoriser un espace dédié au tourisme routier

#### Maintenir une forte accessibilité automobile

Le col de l'Izoard fait partie de site où le maintien d'un tourisme routier est pertinent. L'état des infrastructures d'accueil peut être amélioré dans le cadre de l'opération Grands Cols du Département, travaillant sur :

- La requalification paysagère du site ;
- L'aménagement de parkings :
  - o Soit des parking arrêts minutes strictement au niveau du col.
  - o Soit des parkings de stationnement moyenne durée si sont aménagés des itinéraires de découverte du paysage entre le refuge Napoléon et le parking de la Grande Casse. Dans ce cas-là, il est possible de privilégier un aménagement de parkings autour du refuge Napoléon afin de ne pas transformer l'espace du col en vaste parking automobile.

Ouvrir quelques grands sites consacrés spécifiquement au tourisme automobile ne signifie pas pour autant que ce site ne puisse pas faire partie d'un séjour durant lequel le visiteur utilise des services d'autopartage.

#### Des circulations pédestres à aménager en parallèle à la route

Les aménagements routiers peuvent être complémentaires d'une valorisation des itinéraires depuis les stations pied-de-col (Cervières et Arvieux). Du côté de Cervières il est possible de s'appuyer sur les parkings au départ du site nordique du Laus. Un fléchage vers les parkings du site nordique l'intérêt de gare son véhicule pour découvrir l'ascension du col à pied.

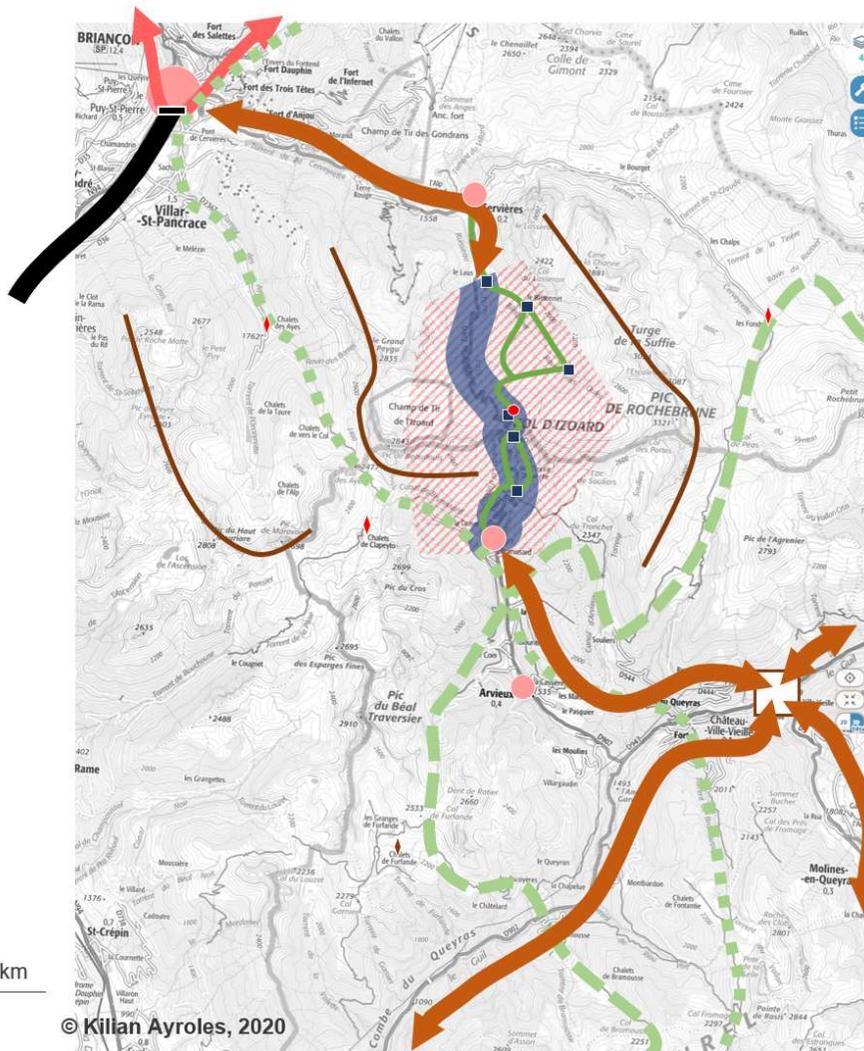
Valoriser les accès piétons depuis Brunissard et Cervières nécessite un aménagement préalable d'un sentier permettant de découvrir le col à pied entre le refuge Napoléon et la Grande Casse. Ces aménagements permettraient de valoriser d'un col rendant accessible la découverte à pied des montagnes environnantes.

Rendre des itinéraires piétons peut favoriser à terme la mise en place de navette touristiques attractives au niveau d'un col (cf. l'exemple du col Agnel).

#### Des accès en transport en commun pour les stations pied-de-col

La station de Brunissard est accessible en transports en commun (Zou ! et Escartons du Queyras) bien que les trajets depuis Guillestre fassent un détour par la plateforme de correspondance de Ville Vieille.

La station de Cervières ne bénéficie pas de liaison en transport en commun depuis Briançon, il est possible de mettre en place une liaison organisée par la Communauté de Communes du Briançonnais jusqu'au Laus (Cervières). Cette liaison desservirait les habitants de Cervières et serait une liaison « premiers kilomètres » vers les espaces touristiques des Fonts de Cervières et de l'Izoard.



**L'Izoard : un col mythique de la Route des Grandes Alpes  
PRECONISATIONS**

 Col de l'Izoard (secteur à l'étude)

**1/ Maintenir une forte accessibilité automobile**

 Un col qui se visite toujours en transports individuels

**2/ Des accès en transport en commun pour les stations pied-de-col**

 Desservir Cervières en transport en commun

 Valoriser le transport en commun Escartons du Queyras

 Chemin de fer et gare

 Station principale / secondaire

 Navette vers la gare TGV d'Oulx

**3/ Des circulations pédestres à aménager en parallèle à la route**

 Liaison pédestre à aménager entre les sites d'intérêt

 Parking

 Refuge Napoléon

 Limite non franchie par des piétons

 GR5 des sentiers d'approche en itinérance

 Tour du Thabor

 Autre site isolé

## 7.4 Les Ayes – Connecter le site à la gare et au centre de Briançon

Dans cette étude de cas de préconisation d'aménagement, les Ayes ne sont pas considérés comme un site ayant le projet de devenir un site touristique majeur du territoire.

### Fermer la route aux transports individuels motorisés

Les Ayes fait partie des petits sites dont la multiplication favorise l'émergence d'une dépendance automobile territoriale. L'ouverture touristique de ce site pourrait favoriser l'aménagement de parkings aux Ayes, à Plan Peyron et éventuellement au lac de l'Orceyrette. L'ouverture de la route à tous les véhicules consisterait à accentuer la dépendance automobile du territoire. Ce scénario propose donc de trouver des solutions alternatives à l'ouverture de la route à tous les véhicules. La route pourrait être réservée aux résidents secondaires et hôtes touristiques.

La commune est favorable à la mise en place d'une navette sur le modèle de la Clarée. Cependant, les volumes de fréquentation et un trajet entre Villard-Saint-Pancrace (chef-lieu communal) et Les Ayes apparaît comme peu pertinent parce qu'il consisterait à reproduire le modèle de la Clarée en concentrant le stationnement automobile à l'aval du site.

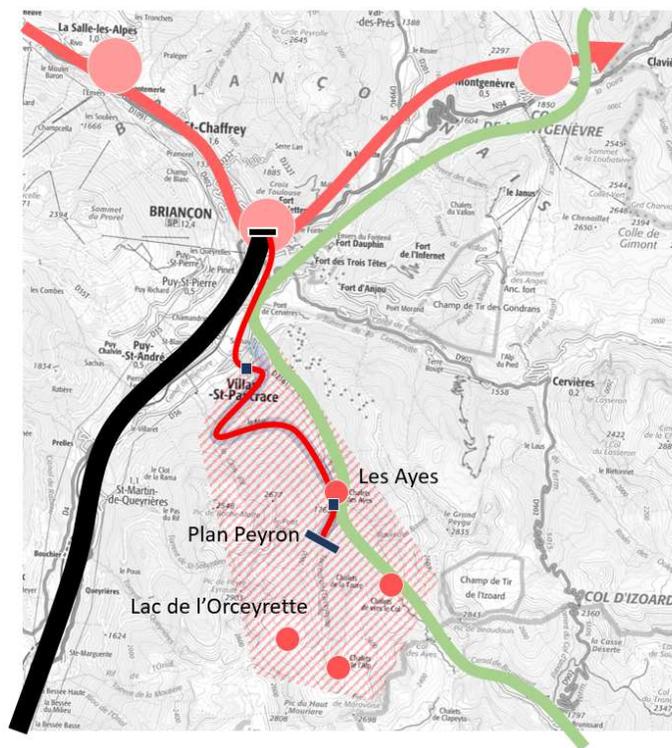
### Connecter Les Ayes à l'espace urbain de Briançon

Bien que le site des Ayes soit un petit site, sa situation urbaine peut favoriser la pertinence d'une ligne de transport en commun urbaine (*Transports Urbains de Briançon*) desservant en pleine saison touristique la montagne des Ayes. Cette solution permettrait d'intégrer une solution de desserte intégrée au réseau de transport en commun urbain, desservant la ville basse de Briançon, la gare ferroviaire et Villard-Saint-Pancrace, le hameau des Ayes, et un terminus situé au niveau du Plan Peyron. L'accès au lac de l'Orceyrette serait alors piéton.

Ce scénario est pertinent car le site des Ayes propose déjà un panel d'activité tout public.

### Renforcer l'accessibilité en randonnée depuis Briançon

Enfin, l'itinéraire du GR5 peut faire partie d'un panel d'offre de randonnée au départ du centre de Briançon. Cette préconisation vise à s'intéresser à certains points noirs où les espaces piétons ne sont pas aménagés sur la chaussée.



**Les Ayes : la montagne aux portes de Briançon**

**PRECONISATIONS**



Les Ayes (secteur à l'étude)

**1/ Fermer la route aux transports individuels motorisés**



Fermeture de la route lors du passage de la navette



Parking intermédiaire



Parking terminal à Plan Peyron (à l'aval du lac)



Résidences toujours accessibles en transport individuel

**2/ Connecter Les Ayes à l'espace urbain de Briançon**



Briançon et les stations de ski périphériques



Chemin de fer et gare ferroviaire



Navette vers la gare TGV d'Oulx



Ligne touristique des Transports Urbains de Briançon

**3/ Renforcer l'accessibilité en randonnée depuis Briançon**



GR5 et allers-retours Briançon – Les Ayes

2 km

© Kilian Ayroles, 2020

## 7.5 Dormillouse – Vers un espace attractif pour les modes actifs

### Atténuer la prédominance du parking terminal des cascades

Contrairement au cas de la Réserve Naturelle du Viso, l'entretien de la route a été davantage maintenu. Le cas de Dormillouse ne justifie pas une fermeture de la route sachant que ce hameau est habité et déjà difficile d'accès.

Le réaménagement du sentier des Cascades en rive gauche de la rivière permettrait de développer les possibilités de promenade au pied de Dormillouse. Il est possible d'installer sur une structure de meilleure qualité (largeur de sentier, platelage de franchissement de petits cours d'eaux.) Ce réaménagement permettrait d'autant plus de servir d'alternatives d'itinéraires de ballades autres que le seul accès à Dormillouse.

Il est possible également de baliser le chemin entre Dormillouse et les Violins car il permet une approche agréable près de la rivière.

### Renforcer l'accessibilité cyclable

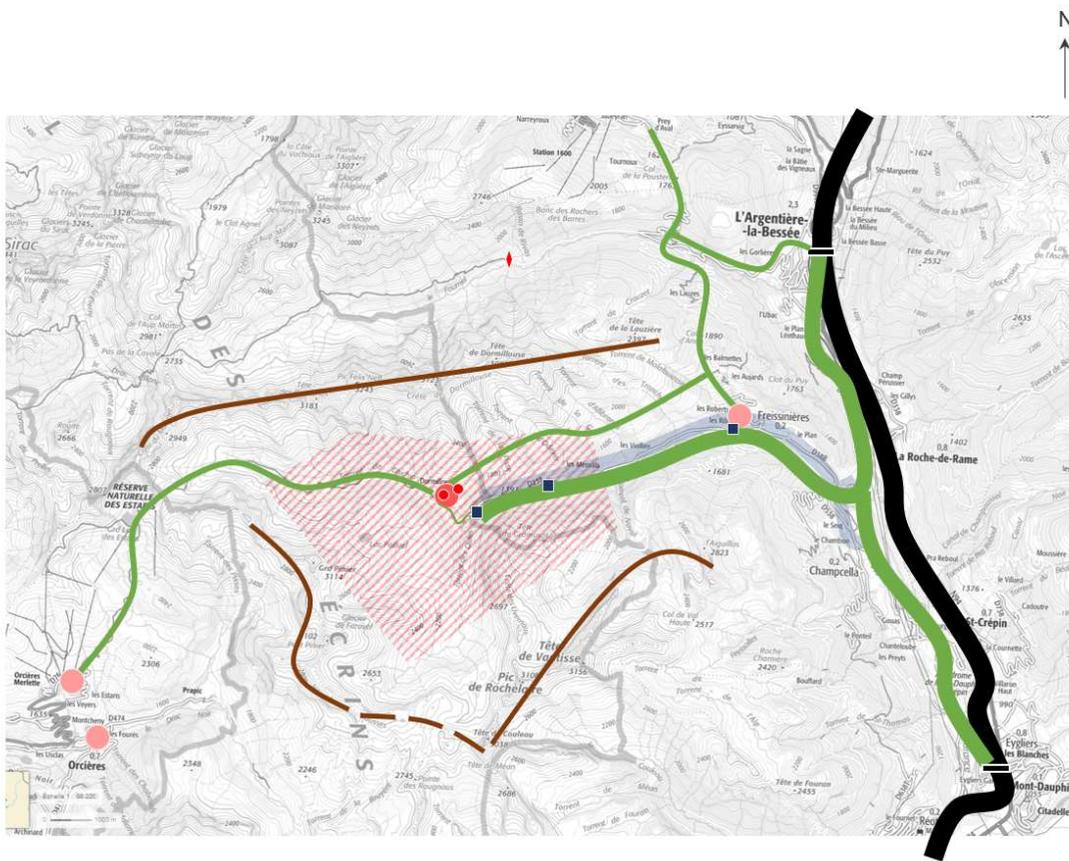
La vélo-route Val de Durance en cours d'établissement qui reliera Briançon à Avignon en passant par Gap et Manosque. Le fléchage permettrait de connecter la vallée à cet itinéraire.

Le chef-lieu de Freissinières en tant que station de sport d'été peut installer une signalétique pour accéder à Dormillouse à vélo et éventuellement y positionner des racks à vélos. La liaison de 8 km entre Freissinières et Dormillouse est à vélo permet de valoriser les paysages de la rivière.

### Valoriser des alternatives d'accès en randonnée

Ne pas penser l'accessibilité du site uniquement depuis la vallée basse, les cols peuvent également constituer des portes d'entrée :

- Col des Estaris depuis Orcières (Champsaur) ;
- Col d'Anon entre l'Argentière-la-Bessée (gare) et Freissinières par la vallée du Fournel peut notamment être un itinéraire en VTT électrique.



2 km

© Kilian Ayroles, 2020

**Dormillouse : un hameau du bout du monde difficile d'accès**

**PRECONISATIONS**

 Dormillouse (secteur à l'étude)

**1/ Atténuer la prédominance du parking terminal des cascades**

-  Route toujours accessible en automobile
-  Favoriser des parkings intermédiaires
-  Station de montagne estivale dédiée aux modes « actifs »

**2/ Renforcer l'accessibilité cyclable**

-  Chemin de fer et gare ferroviaire
-  Liaison cyclable de type véloroute

**3/ Valoriser des alternatives d'accès en randonnée**

-  Grande randonnée entre station et gare ferroviaire
-  Liaison pédestre peu valorisée
-  Barre rocheuse
-  Petite randonnée d'accès
-  Hameau à résidence intermittente (anciennes granges)
-  Gîte refuge

## 7.6 *Le Viso – L'intégrer au sein d'un espace station / modes doux*

### **L'Echalp, aménager un point de convergence des itinéraires touristiques**

Il est possible de fermer la route au niveau du parking de l'Echalp. L'Echalp peut devenir la porte d'accès à la Réserve naturelle. Constitution de la nouvelle offre d'accueil sur ce parking.

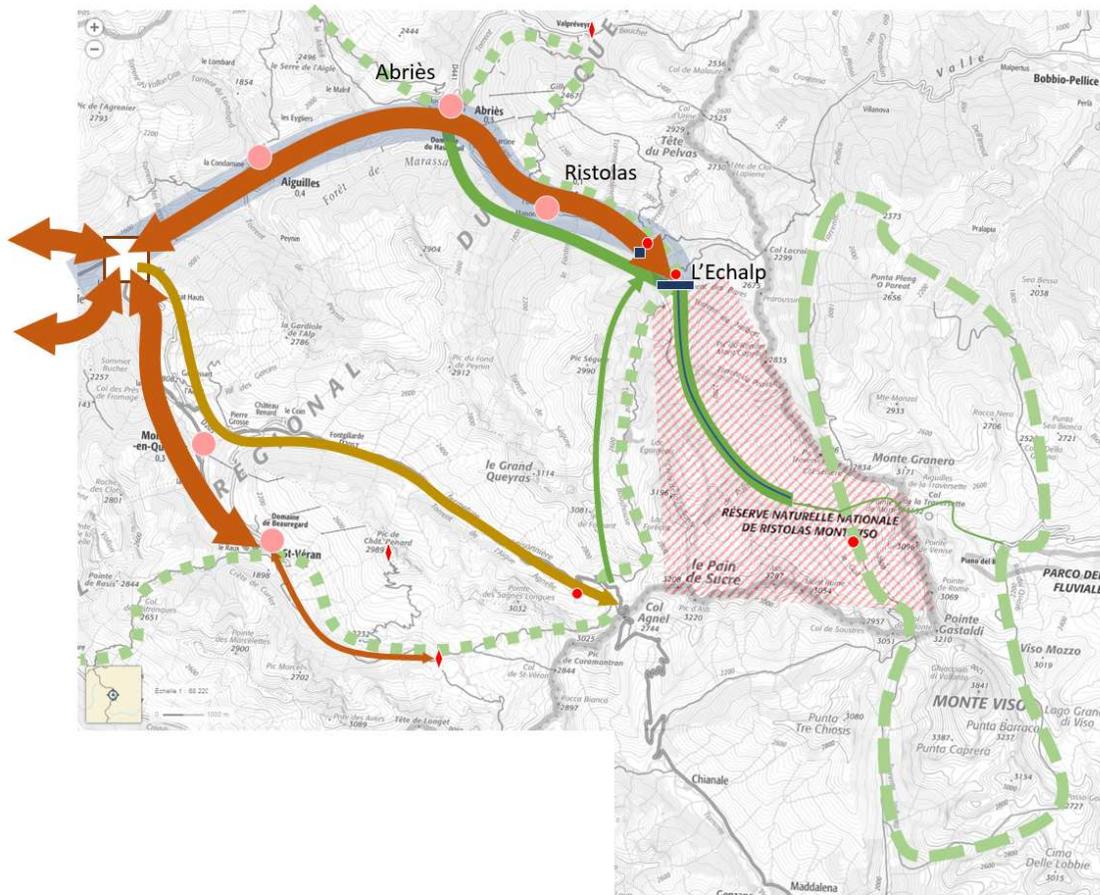
Dans le même temps, il est possible d'enlever tous les vestiges des anciens équipements du parking de Roche Ecoulée. Réfléchir et évaluer l'intérêt d'une renaturalisations partielle et/ou totale du site et des conséquences retirer les gabions et/ou retirer le goudron pour une transformation éventuelle en piste réservée à un droit d'usage spécifique (agriculteurs, secours)

### **Abriès-Ristolas, penser des départs stations pour les modes dits « actifs »**

La fermeture de la route peut s'accompagner d'une revalorisation des itinéraires dédiés aux « modes actifs » (vélo, piéton). Depuis les stations d'Abriès et de Ristolas, il existe une piste parallèle qui permet de réaliser un circuit à pied sans utiliser la route jusqu'à Roche Ecoulée. La route peut ensuite être poursuivie jusqu'au petit Belvédère du Viso.

### **Penser une communication commune pour les transports du Queyras**

Dans le cadre des futurs contrats de mobilité prévus par la Loi d'Orientation des Mobilité, il serait pertinent que les communes organisatrices des transports de l'Escarton du Queyras dialoguent avec la région pour unifier la communication auprès des utilisateurs. En effet, il est possible de présenter des tarifs communs et des fiches horaires communes pour simplifier la lisibilité de l'offre, bien qu'il y ait deux organisateurs différents.



2 km

© Kilian Ayroles, 2020

**Réserve du Viso : un contexte de déprise du tourisme automobile  
PRECONISATIONS**

 Réserve du Viso (secteur à l'étude)

**1/ L'Echalp, un point de convergence des itinéraires touristiques**

-  Fermeture de la route dédiée aux modes actifs
-  Sentier d'accès au Tour du Viso
-  Refuge (France)
-  Parking terminal
-  Parking intermédiaire
-  Accès routier principal
-  Descente à pied / en VTT

**2/ Abriès-Ristolas, penser des départs stations pour les modes « actifs »**

-  Réseau de transport en commun Escartons du Queyras
-  Tour du Queyras
-  Tour du Viso
-  Station de montagne
-  Autre site isolé

**3/ Une communication commune pour les transports du Queyras**

-  Réseau de transport en commun Escartons du Queyras
-  Navette vers le col Agnel
-  Navette de Saint Vêran

## 8. Conclusion

### 8.1 Bilan de l'étude

Cette approche croisée a permis de prendre du recul sur des problèmes d'aménagement qui sont souvent traités à une échelle très locale, alors que le traitement du problème nécessite de croiser les échelles et les acteurs.

La dimension recherche de cette étude a justement permis d'élaborer une nouvelle méthode qui permet d'avoir une approche multisite d'un problème de mobilité, la proposition d'un concept global de réaménagement plus global et enfin la réutilisation de sites diagnostiqués comme exemples d'application d'un concept global.

Cette approche a pour limite le manque de détail dans les réalisations opérationnelles. Cependant, elle permet de faire du lien entre les différentes études spécifiques à chacun des sites.

### 8.2 Bilan du stage

Le stage a permis au stagiaire de développer des compétences complémentaires à la formation initiale, en traitant un sujet innovant, avec peu d'expérience et une méthode multi-actorielle à bâtir tout en étant au sein d'un Etablissement Public.

De nouvelles compétences en cours d'acquisition :

- Monter un projet de recherche en partenariat et rechercher des financements ;
- Travailler au sein d'une équipe au sein d'un Etablissement Public ;
- Découverte des documents contractuels et les programmes portés par un PETR ;
- Récolte et analyse de données chiffrées de fréquentation ;
- Récolte des problèmes exprimés par les différents acteurs ;
- Mise en place d'une méthodologie pour répondre à un problème d'aménagement ;
- Découverte d'innovations territoriales en termes de transport ;
- Participer en tant qu'aide à la décision à des réunions d'ingénierie territoriale ;
- Réaliser des présentations orales et visuelles auprès des partenaires.

Des difficultés à surmonter au cours du stage :

- Un sentiment d'isolement qui est apparu dans les derniers mois à l'issue du départ de la tutrice de stage ;
- La synthèse d'une grande masse d'information et de travail qui n'a pas pu être restituée pleinement ;

- La prise de recul par rapport des nombreuses sollicitations, conseils involontairement contradictoires, volonté d'appropriation de l'étude ;
- La confiance en soi et l'appropriation d'un travail dont le projet a pourtant été monté par le stagiaire.

Perspectives d'amélioration :

- Il aurait été intéressant que le stagiaire accepte davantage la dimension recherche-ingénierie et de travailler sur un problème de méthode en proposant une problématique qui ne diffère pas selon les intérêts des partenaires ;
- Travail engagé de flexibilisation du master TITUS par rapport aux projets professionnels des étudiants ;
- Travail engagé pour intégrer des stages en partenariat, ce qui était une nouveauté pour le stagiaire, le PETR et le master TITUS ;

Perspectives professionnelles pour un étudiant se dirigeant vers l'enseignement / la recherche

- Intérêt porté pour la recherche-action ;
- Prestations orales.