



Le 30.11.17

Assises de la mobilité

Le Premier Ministre a lancé les « assises de la mobilité » le mardi 19 septembre.

Cette démarche, décrite dans un document de cadrage, se déroulera jusqu'à la fin de l'année 2017 en vue d'une loi au printemps 2018. Elle ouvre un espace d'expression à travers plusieurs vecteurs possibles : des contributions collectives ou individuelles en ligne, des cahiers d'acteurs, l'organisation de débats publics territoriaux à l'initiative des collectivités.



L'association Perspectives Haut-Alpines a choisi de saisir cette opportunité pour initier, faire vivre et déposer une contribution partagée avec les acteurs économiques, politiques et les citoyens des Hautes-Alpes.

Le document élaboré dans le cadre d'une large démarche participative a été enrichi, amendé au fil des débats et a recueilli un large soutien. D'importants acteurs économiques du département ont d'ailleurs choisi de concrétiser leur adhésion à cette contribution en co-signant le courrier de transmission du document à Madame la Ministre des Transports :

- Introduction
- La vision de long terme
- Les propositions visant le court terme, réalisables au cours du quinquennat, d'ici 2022.

1. Introduction

Le sujet de la mobilité dans, vers et depuis les Hautes-Alpes a rarement été abordé en termes d'objectifs fonctionnels de mobilité à atteindre et souvent en termes de grandes infrastructures de désenclavement ou de risques de déqualification de la desserte ferroviaire.

La présente contribution, portée par des acteurs économiques des Hautes-Alpes ou en lien avec les Hautes-Alpes, en s'inscrivant pleinement dans la logique des assises de la mobilité et des engagements pris lors de la campagne présidentielle d'une approche raisonnable et raisonnée de la desserte des territoires ruraux, vise à transcender les débats des années passées pour offrir des perspectives réalistes, pragmatiques et opérationnelles de court terme s'inscrivant dans une vision de long terme.

La vision de long terme

On peut penser qu'à l'horizon 2050, voire pour partie 2030, les modes de déplacement auront radicalement évolué.

Les engins roulants se déplaceront de façon quasi « décarbonnée », libérant la contrainte de la qualité de l'air autour des agglomérations ; ils le feront de façon de plus en plus autonome, sans chauffeur au moins sur des trajets courts, comme le déplacement d'un parking à un point de départ.

Si de nombreux particuliers seront encore propriétaires de leurs véhicules, ils seront encore plus nombreux à en partager l'usage, tandis qu'une part très importante de la population ne verra plus l'intérêt d'être propriétaire dès lors que par un simple clic de smartphone, il sera possible d'avoir à disposition l'usage de tout un parc d'engins variés pour se déplacer de façon individuelle ou collective, grâce au développement fulgurant des plateformes de mise en relation de l'offre avec la demande.

On peut prédire que la voiture autonome à faible vitesse et sur courte distance deviendra l'outil privilégié de déplacement de proximité des personnes âgées pour se rendre aux services des centres ville ou celui de tout un chacun pour se rendre à une gare, un arrêt de bus ou une aire multimodale. Cette transformation majeure est à encourager, à préparer dans toutes les dispositions d'urbanisme et d'aménagement urbain.

L'information et la régulation de la mobilité se fera en temps réel, ce qui permettra une optimisation des usages et en particulier une meilleure gestion globale du trafic et des bouchons, tant routiers que ferroviaires.

Dans ce contexte émergera, entre le transport collectif organisé par les pouvoirs publics et le transport individuel, un transport semi-collectif porté par les usagers eux-mêmes, dont le covoiturage et l'autopartage dans leurs différentes formes ne constituent aujourd'hui que les prémices.

Cette troisième voie est d'autant plus probable et prometteuse qu'elle repose sur un modèle économique très peu mobilisateur de deniers publics, ce qui tombe bien dans un contexte où le pays doit impérativement réduire la part des dépenses publiques dans le PIB s'il veut rester ou redevenir globalement compétitif sur la scène internationale.

La route aura vocation, surtout dans un immense département comme les Hautes-Alpes, à demeurer le principal support de mobilité des engins de toute sorte pour desservir le territoire, y compris gares et aéroports; le rail constituera toujours un moyen pertinent pour le transport de masse et de longue distance.

Il est probable que les questions de protection de l'environnement, exacerbées par les conséquences de plus en plus visibles du réchauffement climatique sur la survie des espèces, ne faciliteront pas de façon aisée la construction de nouvelles infrastructures, l'équilibre à démontrer entre les avantages attendus et les inconvénients collectifs, risque de fait de s'avérer de plus en plus contraignant.

Dans ce contexte, nous considérons que les grands projets de l'A51 et du tunnel ferroviaire du Montgenèvre ne pourront être envisagés que si les trois conditions suivantes sont réunies :

- Le remplacement effectif du parc roulant des équipements « propres »
 - Indispensable pour l'A51 au regard du trafic induit dans la cuvette grenobloise
 - Supposant l'émergence de locomotives à hydrogène ou l'électrification des voies ferrées desservant les Hautes-Alpes

- La possibilité d'un modèle de financement reposant sur une logique de grands projets européens, ce qui suppose que ces deux projets soient considérés majeurs à ce niveau là
- La démonstration d'un impact résolument positif sur l'économie des Hautes-Alpes, avec une attention particulière sur l'impact sonore d'un trafic conséquent de marchandises internationales sur l'économie touristique de la vallée de la Durance et sur l'impact de la structure des services et des commerces de l'agglomération gapençaise en ce qui concerne une liaison autoroutière mettant Gap à moins d'une heure de la métropole de Grenoble.

Nous pensons que dans l'immédiat, il est peu pertinent de mobiliser l'énergie et les moyens financiers possibles sur ces deux projets de très long terme, tant les conditions pour les envisager paraissent difficiles à plaider. Pour autant, nous pensons qu'il convient de préserver la possibilité de les réaliser un jour, par des mesures de protection en matière d'urbanisme, en interdisant toute construction ou amélioration de construction dans les fuseaux nécessaires à leurs réalisation, ou à proximité immédiate (au regard des nuisances sonores).

Nous pensons de même sur le plan routier qu'il convient de prévoir ou de préserver la possibilité de dévier, notamment pour le trafic lourd, un certain nombre de points durs ou de zones agglomérées comme Monétiers les Bains, Briançon, particulièrement La Roche de Rame, Savines Le Lac, Tallard, Lettret, Veynes, Laragne et Serres.

Nous attirons l'attention sur la très difficile problématique du contournement de Savines Le lac, liée au point dur du viaduc franchissant le lac de Serre-Ponçon, dans un état de vétusté préoccupant. Si ce viaduc venait à défaillir, tout le nord du département et ses stations seraient irrémédiablement coupés du Sud et de l'ensemble de la région PACA. Ceci créerait une situation largement plus complexe et dramatique que celle issue des problèmes rencontrés avec les effondrements du tunnel du Chambon dans la vallée de la Romanche en 2015. La nécessité de sécuriser ce point par la construction d'un nouvel ouvrage se posera tôt ou tard et il convient de s'y préparer.

Dans une logique de moyen terme, nous pensons qu'il faut achever la remise à niveau du réseau ferré et envisager sérieusement son électrification, conditions nécessaires à une circulation normale des convois ferroviaires sur le long terme.

Enfin, le développement massif d'aires multimodales à tous les nœuds importants, permettant de combiner arrêt de transport collectif, stationnement de véhicules autonomes et semi-autonomes, station de recharge de véhicules électriques, aire de covoiturage, stationnement et location de vélos et VAE, etc. est indispensable. Ceci suppose un schéma de long terme dans lequel viendront s'inscrire des actions de court et moyen terme.

1. Les propositions visant le court terme, réalisables au cours du quinquennat, d'ici 2022.

1.1. Le développement des nouvelles mobilités



Parce que le département a souffert d'un sentiment d'enclavement et de retard en termes de desserte, il nous paraît essentiel qu'il soit à la pointe du développement des nouvelles mobilités, la structure géographique et les problématiques de déplacement s'y prêtant en outre fort bien, avec la série d'actions suivantes :

- Développer les aires multimodales à tous les nœuds importants, comme cela a été initié notamment avec l'aire de covoiturage d'Embrun qui est un bel exemple de réalisation, même si elle gagnerait à être largement complétée « multimodes » + Station de recharge électrique.
- Promouvoir de façon vigoureuse le covoiturage vers et depuis les gares TGV et l'aéroport de Marseille Provence, à travers la plateforme « Blablacar », leader incontesté sur ce type de distances. C'est le mode le plus rapide, confortable, convivial, fiable et économique. Il convient de créer un réflexe covoiturage de tous les hauts-alpins qui utilisent l'avion ou le TGV, afin de doper le cycle vertueux « offre-demande ».
- Mettre en place un système de covoiturage de proximité, à travers le déploiement du concept de lignes de covoiturage pour la desserte capillaire, notamment des vallées, avec des arrêts matérialisés, les aires multimodales constituant les terminus ou des arrêts principaux.
- Développer les services d'autopartage et de location de vélo électrique.
- Favoriser l'usage du vélo (particulièrement électrique) pour les trajets du quotidien, en développant les bandes et pistes cyclables, les voies vertes et surtout les dispositifs de stationnement pour les vélos, pratiques et sécurisés, dans les centres villes, à proximité des commerces et au sein des entreprises.

1.2. Le transport collectif régional

Il appartient à la région PACA, en lien avec la Région Auvergne-Rhône Alpes, de mettre en place un service de transport collectif, alliant le TER et l'autocar, afin d'assurer une desserte convenable aux heures d'affluence et adaptée aux heures creuses, articulée avec la dynamique du covoiturage.

Nous pensons en particulier que :

- Sur la liaison Briançon-Gap-Veynes, le train a vocation à demeurer le mode de transport le plus rapide, notamment aux heures de pointe ou aux saisons d'affluence touristique et qu'une desserte ferroviaire cadencée fait sens.
- Sur les liaisons Gap-Marseille et Gap-Grenoble, le temps de parcours ferroviaire ne sera jamais compétitif par rapport à la route, alors qu'il est équivalent sur Veynes-Valence

TGV. La sinuosité des itinéraires routiers rend également peu compétitive et confortable la desserte par car. C'est donc le covoiturage qui peut à peu s'imposer comme le mode privilégié.

Pour autant, s'il s'agit d'assurer des correspondances TGV à Grenoble ou Valence TGV, le trajet ferroviaire peut s'avérer compétitif au regard des questions de rupture de charge et de stationnement dès lors que les horaires et leur fiabilité sont conçues pour assurer ces correspondances, ce qui est loin d'être systématiquement le cas aujourd'hui. Enfin le TER reste pertinent sur Gap-Grenoble et Gap –Aix- Marseille sur certaines fréquences correspondant aux besoins étudiants ou touristiques.

Nous suggérons donc aux deux régions de refonder l'offre de transport collectif sur ces liaisons au regard de ces considérations de bon sens.

Nous attirons l'attention sur le risque que la région Auvergne Rhône-Alpes se désintéresse de la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes dans l'arbitrage de ses priorités et de l'impérative nécessité que la Région PACA soit très ferme vis-à-vis de cette problématique.

Nous demandons à l'Etat, dans ses rapports contractuels avec la région AURA de peser fortement dans le même sens.

1.3. Le train de nuit

L'accès des Hautes-Alpes vers ou depuis Paris et tout le panel de correspondances vers le nord et l'est de l'Europe sera toujours compliqué au regard des distances et du temps de parcours depuis Grenoble, même si celui-là peut être amélioré par la route.

Le plus rapide exige aujourd'hui à minima et dans le meilleur des cas 5 heures de trajet pour Gap-Paris, 6 heures pour Briançon Paris.

Il est quasiment impossible de réaliser un aller-retour Hautes-Alpes- Paris dans la journée, sauf à rester moins de 3h à Paris et cela est carrément impossible dans l'autre sens.

C'est un handicap réel pour l'implantation d'entreprises dans les Hautes-Alpes et pour les courts séjours touristiques : venir passer une journée dans les hautes Alpes exige une mobilisation de 3 jours.

Ce handicap peut devenir une chance avec le train de nuit, qui, pour peu qu'il soit possible d'y dormir de façon effective et confortable, efface la distance. Le long temps de parcours devient un atout, celui d'une vraie nuit...Quitter Briançon à 20h30, Gap à 22h00 pour arriver à Paris à 7h00, quitter Paris à 20h00 pour arriver à Gap à 7h00 et à Briançon à 8h30, cela change tout !

C'est une journée inégalable de temps à Paris ou dans les Hautes-Alpes qui peut être encadrée par deux nuits...de toute façon consacrées à dormir.

Le sauvetage du train de nuit est un acquis fragile qu'il faut consolider, tant la vétusté du matériel, l'archaïsme des services offerts et l'irrégularité sont pénalisants : prendre le train de nuit relève aujourd'hui d'une aventure hasardeuse, pas du tout à la hauteur des enjeux contemporains.

Il faut donc révolutionner le concept et reprendre d'urgence l'idée du « Paris-Hautes-Alpes Hôtel » étudiée par le département avec le soutien de la région PACA...Il y a 10 ans !

A terme, il s'agit d'offrir une capacité de 300 lits dans chaque sens et chaque jour, équivalente à celle d'un airbus, avec un confort approchant celui d'une chambre d'hôtel de bon niveau, tant sur la literie que l'acoustique ou les services connexes.

L'idéal serait que cet hôtel roulant, ambiance chalet, arrive et parte de la gare du Nord en desservant Roissy, après le dernier TGV du soir et avant le premier du matin, afin d'assurer les multiples correspondances vers le monde entier.

L'investissement est évalué à 50M€ pour trois rames complètes (deux en service, une en renfort les jours d'affluence et pour assurer la maintenance).

Dans un premier temps, il s'agira de commencer par quelques voitures qui remplaceront une partie des vieux wagons couchette, pour progressivement aboutir à des trains complets et in fine l'arrivée gare du Nord via Roissy, selon un rythme adapté à la réalité du marché et du modèle économique à construire.

Pour consolider le modèle économique, nous préconisons que le trajet se fasse par Grenoble et non pas Valence, à la fois pour offrir une liaison matinale et tardive entre Grenoble et les Hautes-Alpes et pour bénéficier de la clientèle du bassin grenoblois qui pourrait être intéressée par les horaires singuliers proposés, avec le panel de correspondances possibles vers le monde entier.

Dans la mesure où la SNCF n'a pas réalisé ce projet et ne semble pas spécialement motivée pour le faire, nous proposons qu'il soit pris en mains par la création d'une société ad hoc, portée d'abord par les acteurs économiques des Hautes-Alpes et soutenue par des investisseurs institutionnels.

Cette société achèterait les voitures aménagées selon un cahier des charges précis, assurerait la commercialisation et la prestation hôtelière et contracterait avec la SNCF ou tout autre opérateur ferroviaire l'acheminement dans des conditions précises.

Elle n'aura pas pour objectif à court terme de rémunérer (autrement que de façon symbolique) les actionnaires, mais d'assurer le développement progressif du projet au service des Hautes-Alpes et de son économie.

Dans un premier temps « Perspectives Haut Alpes » va initier la création d'une association loi 1901 de préfiguration de l'entreprise afin de mobiliser tous les acteurs intéressés et de mener les études détaillées et les étapes nécessaires à la mise sur les rails du projet : consolidation du concept, aspects juridiques et techniques, choix du constructeur et des opérateurs, modèle économique, politique commerciale, mobilisation des investisseurs potentiels etc.

Si le nombre d'acteurs Hauts-Alpins ou amoureux des Hautes-Alpes soutenant le projet est suffisant, l'association de préfiguration sera créée courant 2018 dans l'objectif d'un début de réalisation opérationnelle 2 ans plus tard avec la création de la société de portage définitive en 2019 ou 2020.

Exemple du train de nuit « Milan / Vienne ».



1.4. La fluidification du réseau routier

Les principales difficultés qu'il convient de résoudre sont de trois ordres :

- L'accès vers et depuis Grenoble, dont le temps de parcours a besoins d'être fiabilisé et déduit autour du même temps que pour rejoindre Aix en Provence, soit 1h30 depuis Gap
- L'accès depuis et vers l'échangeur de La Saulce de l'A51 vers le sud, qui connaît d'in vraisemblables bouchons pendant tous les chassés croisés hivernaux et estivaux, majorant parfois de plus d'une heure le trajet pour rejoindre ou quitter les Hautes-Alpes tout en handicapant fortement les déplacements internes aux Hautes-Alpes sur les itinéraires concernés
- La formation de bouchons plus ou moins récurrents sur les axes majeurs formés par la RN 94 (Savines Le Lac), la RD 1075 (Laragne et Serres) et la traversée de la ville de Gap.

1.4.1. Sur le premier point, les accès vers et depuis Grenoble, nous préconisons de poursuivre et consolider le programme de 200M€ d'aménagements initiés sur les RN 85 (Col Bayard), RD 1075 (Col de Lus la Croix Haute) et RD 1091 (Col du Lautaret). Tout en répartissant le trafic de façon équilibrée sur les trois itinéraires, il s'agit principalement de réduire et fiabiliser le temps de parcours par l'aménagement, chaque fois que c'est techniquement aisé de zones de dépassements, de telle sorte que les véhicules lents (poids lourds, campings cars et caravanes) ne soient plus un handicap pour le temps de parcours de tous les autres (VL ou autocars). Nous préconisons de viser un créneau de dépassement d'un km environ tous les 5km.

Création de zones de dépassement.



Par ailleurs, sur la RD 1075, deux ponts « SNCF » ont un gabarit réduit ne permettant pas le passage de poids lourds dont la hauteur est importante tout en étant réglementaire. Des incidents de camions bloqués sous ces ouvrages engendrent d'importantes perturbations du trafic. La mise aux normes de transport de ces ouvrages n'engendrera pas de gros investissements, résoudra ce problème récurrent tout en participant à la fluidification du trafic et permettra d'éviter à bon nombre de transporteurs de faire des détours très longs pour leurs livraisons.

1.4.2. Sur le deuxième point, les bouchons liés à l'échangeur de la Saulce, nous préconisons le dédoublement de cet échangeur de façon à dissocier les trafics en provenance ou vers Briançon et Barcelonnette de ceux en provenance ou vers Gap et le Champsaur.

Pour cela, nous proposons de positionner un nouvel accès à l'A51 au carrefour des vallées de l'Avance et de la Durance, ce qui suppose la prolongation de l'A51 sur environ 10 km à cet effet. Techniquement, le tracé a été étudié et le projet peut être aisément financé par adossement à la concession Escota de l'A51, donc sans un centime d'argent public.

Cette opération nécessite une déclaration d'utilité publique après enquête et un certain nombre de mesures compensatoires, notamment sur l'impact concernant la déviation de fait des communes de Tallard et Lettret. Nous pensons que ce pôle

mise sur celle de La Roche de Rame, mais aussi de Savines Le lac, de Laragne et de Serres. Ces réalisations sont complexes et coûteuses pour régler des problèmes saisonniers dans un contexte de finances publiques très contraint. Si leur étude et les réserves foncières peuvent être conduites dans les années à venir, il convient de rechercher des solutions d'attente, qui amélioreront la situation comme cela a été le cas avec le récent aménagement à Chorges ou les efforts d'information routière développés par le département pour tenter de dissuader de rouler aux moments les moins propices. Ces efforts doivent être poursuivis et peuvent être facilités par l'apport du numérique et des applications embarquées dans les véhicules.

La poursuite et l'achèvement de la rocade de Gap en cours de travaux est de nature à répondre aux problématiques de la traversée de Gap, comme y contribue fortement le réseau de transport urbain dont la gratuité pour les usagers est utile. Le développement du covoiturage de proximité visé au 3.1 et celui de la politique du vélo pourraient contribuer de façon décisive à la fluidification du trafic dans la traversée de Gap, de même que la limitation à 30km/h de la vitesse pendant la journée.

Au-delà, et en l'attente de déviations, nous préconisons la mise en place de dispositifs de délestages pour véhicules légers à Serres et à Laragne. Il convient de définir les itinéraires de déstagement possibles, éventuellement de les améliorer par de petits aménagements et surtout de mettre en place le système d'information contemporain permettant d'activer à bon escient des délestages.

En ce qui concerne le cas de Savines Le Lac, les possibilités de déstagement sont minimes et complexes, même s'il serait utile de les consolider et de les moderniser comme pour Serres et Laragne. La principale difficulté réside, en période estivale dans la cohabitation du centre touristique avec le trafic de transit, au point que celui-ci traverse « au compte-goutte » dans certaines circonstances le centre du village, pouvant générer un bouchon allant quasiment jusqu'à Embrun dans le sens nord Sud et pas loin de Chorges dans le sens inverse.

Pour améliorer la situation, au-delà des dispositifs de déstagement possibles, nous préconisons que pendant ces périodes d'une part la vitesse de la traversée de Savines Le lac soit limitée à 30km/h pour limiter les effets d'accordéon et d'autre part la traversée soit équipée d'un dispositif de feux tricolores à tous les passages piétons, coordonnés et en lien avec l'ampleur des temps d'attente.

Ces feux ne seraient activés que pendant les périodes concernées, par un automatisme lié à la longueur des bouchons. Quand ceux-ci seraient trop importants, des cycles « vert » coordonnés pour les automobiles permettraient d'évacuer de façon plus satisfaisante le trafic ; Ils alterneraient avec des cycles « clignotant orange » où la vitesse réduite facilitera les cohabitations d'usage, les piétons pouvant par ailleurs déclencher des cycles « rouge » à la demande avec un temps de réaction à préciser.

Un tel dispositif nécessite un accord contractuel entre la ville de Savines Le Lac et l'Etat. Nous invitons les deux parties à se réunir sans délai pour mettre à l'étude ce chantier. Il n'est en effet pas raisonnable que la Ville de Savines, de fait, tienne quasiment en otage tout le trafic entre le nord et le sud des Hautes-Alpes pendant les périodes de pointe estivale.

Panneaux d'information et de réorganisation du trafic en temps réel ; feux tricolores intelligents.



ANNEXE

Tarifs du train de nuit Milan / Vienne :

Catégorie	Interrail
Sièges 2e classe	EUR 14
Couchettes 6 compartiment 6 couchettes 2e classe	EUR 34
Couchettes 4 compartiment 4 couchettes 2e classe	EUR 44
Wagon-lit 3 compartiment 3 lits lavabo privé 2e classe	EUR 54
Wagon-lit 3 compartiment 3 lits douche et toilettes privées 2e classe	EUR 74
Wagon-lit 2 compartiment 2 lits lavabo privé 2e classe	EUR 74
Wagon-lit 2 compartiment 2 lits douche et toilettes privées 2e classe	EUR 94
Wagon-lit 1 compartiment 1 lit lavabo privé 2e classe	EUR 114
Wagon-lit 1 compartiment 1 lit douche et toilettes privées 2e classe	EUR 134

Gamme de tarifs proposé sur le train de nuit Vienne-Milan
Départ Milan 20h50, arrivée Vienne 8h46



Perspectives Haut-Alpines - Le Serre - 05200 Puy-Sanières

www.perspectiveshautalpines.com

perspectives.hautalpines@orange.fr

Contacts : Bruno Paris 06 20 41 22 78

Marc Bourgeois 06 86 46 86 21

Robert Agnel 06 25 68 74 95