

Isère

Comment limiter le trafic automobile vers les stations de ski ?

Malgré la pollution, malgré les émissions de gaz à effet de serre, neuf Français sur dix continuent à rejoindre les stations de ski en voiture, souvent faute d'alternative. En Isère toutefois, les comportements évoluent et des solutions de transports en commun voient (peu à peu) le jour. Assez vite ?

Parkings bondés, routes saturées, pollution à tous les virages : les amateurs de ski connaissent le cocktail habituel de l'hiver. Avec 90 % de personnes qui utilisent l'automobile pour se rendre sur site, avec des stations en Isère qui culminent jusqu'à 33 000 forfaits par jour, peut-il vraiment en être autrement ? D'autant que la fréquentation des transports en commun n'a progressé "que" de 3 % entre 2019 et 2023 (105 117 titres de transport vendus l'an dernier sur les lignes de bus Skiligne et Transaltitude). Loin de suffire pour nuancer l'impact du trafic.

Certains, les jeunes souvent, utilisent toutefois ces lignes qui amènent les propriétaires de spatules jusqu'aux pistes. Mais le système reste partiel, tous les domaines n'étant pas accessibles, et imparfait. Quel ne l'a par exemple pas été la surprise de Théo lorsqu'au Bourg d'Oisans début janvier, le chauffeur a demandé à tous les passagers et vacanciers à destination de l'Alpe d'Huez de descendre du car. « À aucun moment lors de l'achat du billet [en gare de Grenoble], il ne m'avait été précisé qu'un tel changement était programmé

ou pouvait être envisagé. » Le retour fut plus agité encore : « Arrivés au Bourg-d'Oisans, rebelote : changement de bus pour les passagers vers Grenoble. Mais c'était davantage la pagaille et on s'est retrouvés tous bien entassés, entre les skieurs à la journée de retour et ceux qui n'avaient pas trouvé de place pour mettre leurs dernières affaires en soute. » Cette mésaventure n'est pas si anecdotique, elle raconte au contraire tout le chemin qu'il reste à parcourir pour que la voiture ne soit plus l'évidence et le car un repoussoir à l'heure de se rendre en montagne.

« Mettre en place de nouveaux transports en commun, c'est comme les changements d'habitude, c'est long »

Une problématique à laquelle le Grenoblois Chris Paulandré avait essayé d'apporter une réponse via une plateforme intelligente de covoiturage en 2019, Mountain go. Mais son aventure avait fait long feu : « On avait été lauréats de la Région, de l'Europe, du réseau Isère Entreprendre et on avait le soutien de plusieurs stations iséroises. Mais les banques ne nous ont jamais suivis. » Son constat : « Il y a un pas entre le discours affiché des banques pour la transition et la réalité de leur engagement. »

Pour nuancer la circulation qui impacte tant les rares routes d'accès du Vercors vite encombrées, Franck Girard, président de la communauté de communes, sait qu'il faut

d'abord... de la patience : « Mettre en place de nouveaux transports en commun, c'est comme les changements d'habitude, c'est long. Mais la Région vient de nous répondre favorablement et, pour l'hiver 2024-2025, elle mettra en place de nouvelles liaisons au départ de Valence et Grenoble en direction de plusieurs stations du Vercors. » Un mouvement que confirme Christophe Suszylo, vice-président du Département de l'Isère : « Nous sommes face à une demande de tourisme responsable qui augmente, notamment chez les plus jeunes. Et l'offre, qui se développe progressivement, a vocation à être renforcée dans les années à venir. »

De toute évidence, les changements de comportement iront plus vite que les adaptations institutionnelles. C'est en tout cas l'avis du président du parc de Chartreuse, Domini-

que Escaron : « Il y a dix ans, il n'y avait presque personne dans les bus, aujourd'hui, si. Les gens évoluent, leur pratique et leurs modes de déplacement aussi. J'ai le sentiment que l'on avance plutôt dans le bon sens désormais. » Depuis 2021, la ligne 62 relie par exemple la métropole grenobloise à la station du col de Porte. Et, de façon beaucoup moins marginale qu'on ne le pense, le "véloski" se développe, renforcé par les deux roues électriques. Dominique Escaron poursuit : « La question n'est pas vraiment de limiter les voitures mais de proposer un panel de solutions. » Parmi lesquelles, et la Suisse l'a montré de longue date, le train et le transport par câble devraient aux premières loges. À l'exception de l'Oisans (lire en page 3), l'Isère a quelques wagons de retard.

● **Jean-Benoît Vigny**
(avec Antonin Seux)



La fréquentation des transports en commun pour se rendre en stations n'a progressé "que" de 3 % entre 2019 et 2023.
Photo Le DL/Jean-Benoît Vigny

15

Le coût carbone d'un trajet Grenoble - Les Deux Alpes (sans passager) est de 15 kg équivalent CO2 en voiture thermique, 7 kg en voiture électrique, 2 kg en car.

89

En 2022, 89% des Français ont utilisé leur voiture pour se rendre sur leur lieu de vacances en hiver, contre « seulement » 71% pour des séjours dans d'autres destinations.

48,9

Le coût carbone d'une journée de ski est de 48,9 kg équivalent CO2, dont 52% issus du transport (contre une moyenne de 31% dans le total des émissions françaises)

51

51% des Français prendraient le train pour aller vers les stations si l'offre était idéale (meilleure fréquence, meilleure desserte, plus de correspondance, logistique facilitée...)

61,7

Un Londonien qui vient en station française en avion puis en taxi a un coût carbone pour le seul transport de 61,7 kg équivalent CO2.

8

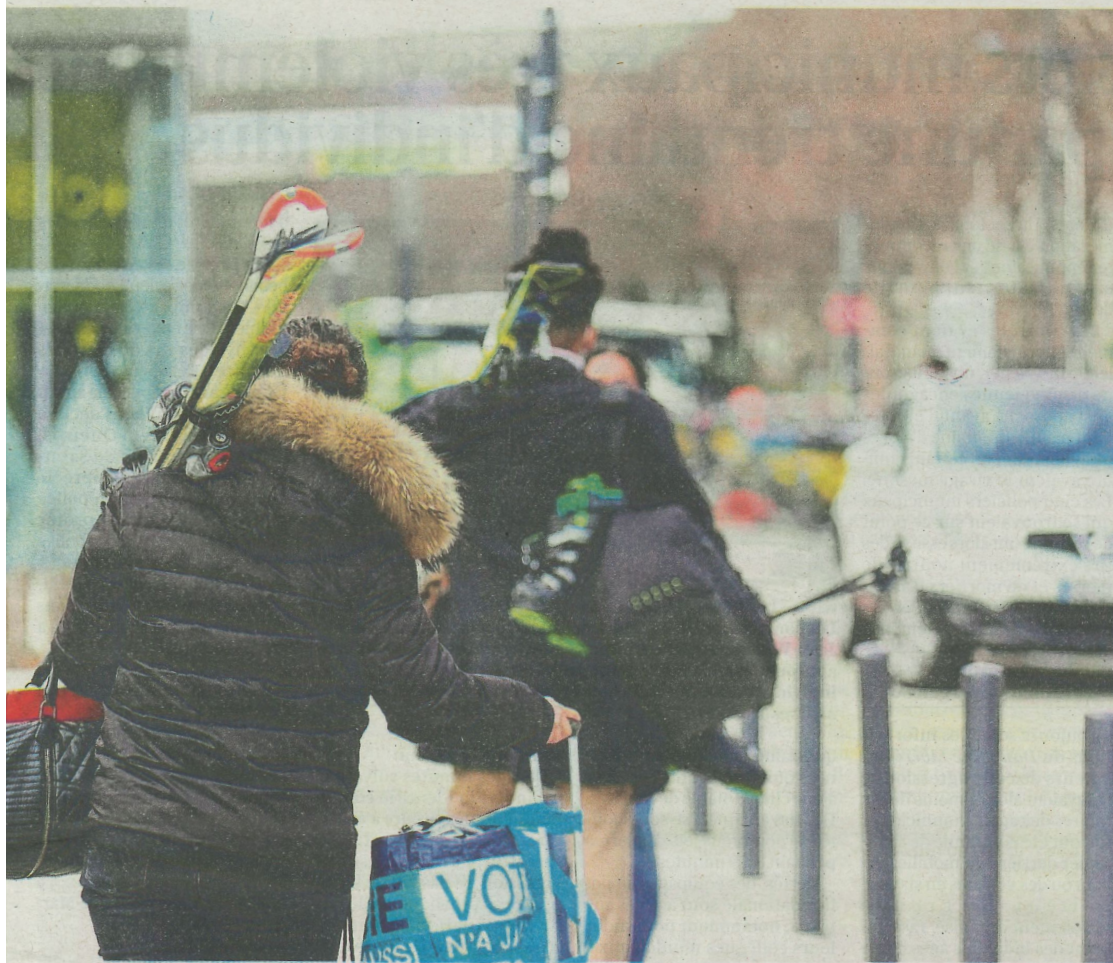
Seuls 8% des Français songeraient à changer de mode de transport pour se rendre sur leur lieu de vacances en hiver.

« Nous sommes face à une demande de tourisme responsable qui augmente, notamment chez les plus jeunes. Et l'offre, qui se développe progressivement, a vocation à être renforcée dans les années à venir. »

Christophe Suszylo,
vice-président du département de l'Isère

Sources : ANMSM, G2A Consulting, cabinet, Utopies, Ademe.

Infographie Le Dauphiné Libéré



« Les voitures sont une source de nuisances sonores et visuelles »

Pour rallier les stations, les offres de transport n'ont donc que peu augmenté depuis le Covid. « Les transports pourraient être davantage développés pour atteindre de nouveaux sites qui ne sont pas accessibles sans voiture », constate Véronique Dansereau, de l'association de préservation de la montagne Mountain Wilderness. Qui note également que la construction de parkings « contribue à endommager les espaces naturels, par l'aménagement du site mais aussi parce que dans les endroits les plus fréquentés, les voitures ont tendance à se garer en dehors des places réglementées et à abîmer les espaces naturels en roulant dessus, en laissant leurs traces ». Et d'ajouter : « Elles sont aussi une source de nuisances sonores et visuelles. Un amas de voitures stationnées, ça rompt un peu le charme d'un beau paysage. »

L'ascenseur l'Eau d'Olle fait le plein

La scène se répète souvent : un policier municipal d'Allemond aidé d'un agent de la commune court pour guider les voitures qui affluent sur le parking couvert de l'ascenseur de l'Eau d'Olle express. Mais très vite, les automobilistes sont dirigés sur les emplacements du camping municipal. « Le samedi, on a une grosse affluente, jusqu'à 1 000 voitures », confirme Alain Ginies, le maire d'Allemond. À tel point que tous les stationnements publics sont occupés. « L'Eau d'Olle est connue et reconnue », dit-il. Les atouts de cette remontée, ouverte fin 2020, sont certifiés par les utilisateurs, notamment les skieurs qui accèdent en huit minutes à Oz et ensuite au grand domaine de l'Alpe d'Huez : moins de route, moins d'empreinte carbone, un gain de temps. De l'ouverture, le 2 décembre 2023 au 4 février 2024, 104 612 utilisateurs l'ont emprunté contre

80 990 sur le même créneau en 2022-2023. Alors que la saison n'est pas finie, cela représente 29 % de passages en plus cette année. Un chiffre positif mais des points négatifs sur les week-ends essentiellement : le stationnement avec la difficulté de créer de nouvelles zones en raison de contraintes environnementales mais aussi l'attente des skieurs pour redescendre à Allemond aux heures de pointe...

« On travaille pour décarboner au maximum »

Ce n'est pas tant le forfait promotionnel à 37 euros le samedi qui explique la tendance ; il ne représente que 15 % de la fréquentation ce jour-là. Le manque de neige dans les stations de moyenne montagne éclaire davantage tout une appétence indéniable pour le ski. Sata group, avec lequel Allemond a signé un contrat d'exploitation, incite également les bus (cars



L'Eau d'Olle express qui fait la liaison Allemond-Oz a gagné en visibilité et en nombre d'usagers depuis son ouverture en 2020. Photo Le DL/Matthieu Estrangin

étudiants, des comités d'entreprise) à déposer la clientèle à l'Eau d'Olle. Les navettes de la communauté de communes et celles mises en place par Allemond, « pour éviter que les gens prennent la voiture », y acheminent aussi les usagers. Ainsi, sur un samedi, le pic est de 6 500 usagers à l'Eau d'Olle. Une

petite part au regard des plus de 30 000 skieurs recensés sur le domaine d'Huez qui compte différents accès (Oz, Vaujany, Auris, Huez...).

Alors, à quelques kilomètres de là, l'autre ascenseur valléen, à l'étude, entre le Bourg-d'Oisans et l'Alpe d'Huez ne serait pas de trop selon Guy Verney, maire du

Bourg-d'Oisans. Le dimanche soir, « il faut jusqu'à deux heures en voiture pour faire Huez - Bourg-d'Oisans ». Et l'élu d'insister sur cette liaison qui a « plusieurs vocations » : « On a 600 voitures de salariés, y compris en intersaisons, qui font les allers-retours et il y a les scolaires. » L'appareil est aussi pensé pour le petit fret « de façon à ne plus avoir des fourgons en permanence » et, évidemment, le tourisme hiver/été. Les premiers coups de pioche pour cet appareil estimé à 41 M€ pour un coût de fonctionnement de 1,4 M€, sont prévus au plus tôt en 2027. Et Guy Verney d'ajouter que cette liaison évolutive pourrait aussi servir au transport des déchets ménagers. « On travaille pour décarboner au maximum, y compris avec la Métro pour avoir une voie dédiée au transport en commun avec l'agglomération. »

● Estelle Zanardi