



AMENAGEMENT

Agir pour améliorer la desserte des vallées alpines

Rapporteur : Philippe ANTOINE
Commission Transports publics régionaux et écomobilité

Séance Plénière du 15 Décembre 2021

La mobilité dans les territoires alpins : un constat alarmant

La mobilité des personnes et des biens est au cœur des préoccupations de l'Etat. La loi d'orientation des mobilités (loi LOM) de 2019, permet aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de se saisir de la question, d'innover et de proposer, sur l'ensemble du territoire, des solutions de mobilités à tous les habitants. Cette loi a étendu la compétence mobilité de la Région à l'ensemble des outils de solutions de mobilité comme les AOM issues du bloc communal.

La Région a formalisé son intérêt pour les transports, la mobilité, les liaisons interrégionales et transfrontalières, dans une douzaine des 68 objectifs de son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité du Territoire (SRADDET) approuvé en octobre 2019.

Mais qu'en est-il dans les territoires alpins, ces territoires peu denses, identifiés par le Sénat, et sur lesquels il faut se saisir de la question de la mobilité ?

Le massif des Alpes représente 50% du territoire régional. Il est non seulement un territoire touristique attractif avec plus de 70 stations de ski alpin et nordique, des parcs naturels nationaux et régionaux, des réserves naturelles et de biosphère, mais aussi un territoire de vie et d'économie en relation avec la région AURA au Nord et à l'Ouest et l'Italie à l'Est.

Ce territoire est desservi par un réseau autoroutier imparfait et discontinu.

Il bénéficie toutefois d'un réseau routier secondaire et d'un réseau de petites lignes ferroviaires indispensables à la circulation des personnes et des biens.

Cependant, ces réseaux sont souvent mal dimensionnés, et mal adaptés à l'évolution des modes de transport, de la demande sociale et de la fréquence des échanges entre le littoral et la montagne, entre la France et l'Italie, entre la région SUD et la région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA).

Les réseaux ferrés qui desservent ces territoires comptent d'importants ouvrages d'art. Jugés moins prioritaires, ces réseaux ont souffert des nombreux reports de travaux d'entretien et de modernisation pour finalement être reconnus d'intérêt régional et nécessiter des interventions d'urgence et souhaiter un programme pluriannuel de travaux.

L'offre de service qu'elle soit routière ou ferroviaire n'est pas adaptée aux besoins de la population et des activités économiques de ces territoires. Les temps de trajets sont trop longs, avec des horaires et des temps de correspondances inappropriés, et les alternatives au transport routier de marchandises n'existent pas.

Au regard des évolutions de la réglementation en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, de préservation de l'environnement, de la demande sociale et de la reconquête des espaces ruraux et alpins par des télétravailleurs, le CESER propose à la Région de s'investir et de jouer pleinement son rôle en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale.



Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
27, place Jules -Guesde – CS 80255 13235 Marseille Cedex 02 – Téléphone. 04.91.57.53.00

ceser@maregionsud.fr – www.ceserpaca.fr

Préconisations du CESER pour agir sur l'amélioration des dessertes des vallées alpines.

Les préconisations du CESER sont développées autour de trois thèmes : le schéma régional de la mobilité, les infrastructures ferroviaires et les temps de concertation.

1) Construire un véritable schéma de la mobilité tout mode de transport :

La réalisation de ce schéma ne pourra se faire que sur les bases d'une connaissance approfondie des fréquences et des modes de déplacement des territoires alpins et préalpins. Pour cela le CESER préconise de :

- Relancer des « enquêtes-ménages », avec la prise en compte des déplacements touristiques, et leurs pendants « origine-destination » pour le fret ;
- Améliorer la connaissance des offres de transport tout mode confondu, par une analyse fine des fiches horaires (trains et cars) des différentes AOM pour optimiser les trajets et temps de parcours, éviter les doublons ; Ceci dans le cadre d'un comité de pilotage élargi aux différentes AOM et associations d'usagers, par territoire ;
- Elaborer un véritable schéma régional de la mobilité qui pourrait se dérouler en plusieurs étapes en commençant par les territoires alpins et préalpins (cf code des transports – articles L1213-1 à L1213-3 modifié par la loi de 2019 et ordonnances) ; schéma à intégrer dans le SRADDET ;
- Introduire dans ce schéma la problématique de la mobilité des fonds de vallée pour amener, en transport collectif, ces habitants vers des pôles multimodaux, conformément à l'avis du Conseil National de la Montagne (CNM), repris dans le CPIER ;
- Intégrer systématiquement dans les documents d'urbanisme l'obligation de prévoir les infrastructures pour les transports en commun ; Mesure qui peut être intégrée au SRADDET.

2) Remettre à niveau, entretenir, moderniser et étendre le réseau ferré desservant les territoires de montagne :

Le réseau ferré desservant les territoires alpins nécessite d'importants travaux pour offrir un service de qualité aux voyageurs et au transport de marchandises. Le CESER suggère de :

- Rattraper le retard en lançant la réalisation du programme pluriannuel de travaux, proposé par

SNCF Réseau, essentiel au maintien et à l'entretien de toutes les « petites lignes ferroviaires » desservant les Alpes gérées par la SNCF, sans oublier les travaux nécessaires sur la ligne des Chemins de Fer de Provence ;

- Moderniser l'ensemble des aiguilles et automatiser la signalisation de ces voies afin de faciliter et d'augmenter les points de croisement des trains pour améliorer les temps de trajet ;
- Réaliser des études d'ouverture ou de réouverture de gares ou de haltes ferroviaires dans le cadre de projets de territoire alpin notamment de type pendulaire ;
- Etudier la faisabilité d'utiliser des voies ferrées existantes pour le transport de voyageurs (ligne Pertuis-Cheval Blanc et ligne Gardanne-Carnoules) dans le cadre d'une stratégie régionale de la mobilité et permettre à la population de s'exprimer à l'occasion de réunions de concertation ;
- Etudier la faisabilité technico-économique du contournement du col de la Freissinouse afin d'améliorer la circulation du FRET sur la ligne Gap-Veynes ;
- Créer des liaisons entre les vallées alpines et le nord de l'Italie en prenant en compte l'amélioration des temps de trajets, la sécurité et l'environnement. Réactualiser l'étude du tunnel ferroviaire permettant de rejoindre la gare TGV d'Oulx en Italie, depuis la vallée du Briançonnais.

3) Recréer du lien avec les partenaires et les usagers au sein de structures de dialogue :

- Réactiver les comités de ligne qui doivent être de véritables lieux de dialogues et y associer les autres AOM sur des territoires définis ;
- Créer une instance de dialogue de la mobilité, à l'image du comité des partenaires, associant la Région, des opérateurs de transports routiers et ferroviaires, des associations d'usagers, des représentants de la société civile, des AOM pour travailler sur les temps de parcours, de correspondances, les cadencements et les doublons « fer — route ».

Pour conclure, la mobilité des personnes et des biens dans les départements alpins est un véritable enjeu de société dont la Région doit se saisir pour les décennies à venir. Ces territoires représentent un potentiel de développement et de rééquilibrage territorial.

Un véritable « plan Marshal » de la mobilité est nécessaire pour rattraper le retard tout en étudiant les possibilités de développement et d'amélioration de l'offre de service afin d'apporter les réponses appropriées pour une région attractive et exemplaire en lien avec l'Italie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les métropoles régionales.

