les sommets du tourisme

chamonix mont-blanc

Alain Boulogne
Maire des Gets
Vice-président de la Mission d'Ingénierie touristique Rhône-Alpes (MITRA), Lyon, France

Sommets du Tourisme Chamonix Mont-Blanc
2ème débat
Majectic, 7 décembre 2006
11h

La station des Gets refuse le 100 % voiture !

Alain Boulogne
Chargé de mission montagne à la Mission d'ingénierie de Rhône-Alpes Tourisme (Mitra)
Maire des Gets (Haute-Savoie)
(alain.boulogne@rhonealpes-tourisme.com)

En montagne comme ailleurs, il n'est plus possible de tolérer l'usage unique de la voiture comme moyen de transport. L'exemple de la station des Gets, au sein du domaine skiable des Portes du Soleil, permet d'apporter des éléments de réflexion sur la cohérence entre les différents modes de transport, pour une meilleure accessibilité des sites de tourisme et de loisirs.

Pour accéder au domaine skiable international des Portes du Soleil, et notamment aux stations de Morzine, d'Avoriaz et des Gets, il faut emprunter, sur plus de 8 kilomètres, une route départementale à deux voies dans des gorges étroites. Il n'existe aucune possibilité d'élargir cette voie, sauf à abattre la montagne. Le trafic y est intense (20 000 véhicules/jour) au moment des transhumances, en particulier les 17 samedis de l'hiver. Le flux se trouve totalement paralysé si les chutes de neige se produisent au moment des pics de fréquentation puisque, sur une route à deux voies, le service de déneigement est bloqué dans les files de voitures, elles-mêmes immobilisées par la neige tombant sur la route en pente (scénario se produisant trois ou quatre fois chaque hiver).

La montagne est, par définition, un territoire fragile où les contraintes géomorphologiques – la pente est présente partout – font que l'espace est le bien le plus précieux. Ne pas avoir de politique en matière de mobilité revient à laisser faire. C'est le choix du 100 % voiture, avec des véhicules qui se garent sauvagement, en particulier sur les trottoirs, au pied des remontées mécaniques…, avec des 4 x 4 partout, avec des voitures des skieurs à la journée

venant saturer les rares espaces disponibles…

L'idéal serait que les voitures, une fois arrivées dans le village, restent le temps des vacances sur l'emplacement de stationnement de leur logement. C'est loin d'être le cas, puisque la collectivité doit prévoir au moins une place devant l'épicerie et une aux remontées mécaniques, soit trois espaces de stationnement par véhicule. Rappelons que, en dessous de la ligne des 1 500 m d'altitude, le foncier communal a dû, partout en montagne, être gagné, mètre carré par mètre carré, sur la propriété privée.

La politique du 100 % voiture conduit à une impasse d'autant plus grave qu'elle est à l'opposé du rêve qui pousse les vacanciers à la montagne : faire une rupture avec le quotidien de la ville et profiter d'un paysage qui soit autre chose que l'urbanité. Aujourd'hui, de nombreux Parisiens ne possèdent plus de voiture et veulent manger biologique. Tous nos vacanciers habitent dans des milieux très urbanisés où la culture des transports en commun est très développée. Ils s'attendent à trouver les mêmes prestations en montagne. Être en profond décalage par rapport à ces attentes revient à décevoir de plus en plus ces clients.

Progressivement, depuis une trentaine d'années, des liaisons par les sommets réunissent les domaines skiables français. Nos concurrents autrichiens, suisses, italiens, allemands n'ont pu réaliser ce type de liaisons, qui sont désormais un atout pour les Alpes françaises, et l'argument principal pour attirer des skieurs étrangers vers nos domaines.

Mais cet avantage s'amenuise d'année en année. En effet, nos concurrents mènent, depuis vingt ans, une politique volontariste afin de conforter les liaisons basses, en fond de vallée. Ils possèdent en la matière une culture et un savoir-faire que ni la France, ni la région Rhône-Alpes, ni le département de la Haute-Savoie, ni les stations n'ont jugé utile pour le moment de développer. La politique du 100 % voiture est poussée jusqu'à son point de rupture. Ce n'est qu'alors qu'elle sera remise en cause.

Ces constats mettent en évidence une notion relativement nouvelle pour la montagne, celle de la capacité de charge d'un territoire. Comment calculer où se situe le point de développement à ne pas dépasser, qui viendrait compromettre la possibilité donnée à nos enfants de continuer à vivre du tourisme sur leur territoire ?

"La capacité de charge est le seuil au-delà duquel l'activité touristique "déforme" le lieu. On peut comparer celui-ci à un matériau qui subit un effort (contrainte) entraînant une déformation du matériau (impact) puis sa rupture (déclin) ou un retour à sa forme initiale. Pour intervenir à temps, le gestionnaire doit donc obtenir des informations pertinentes permettant de mesurer l'impact sur le milieu provoqué par la présence des visiteurs.[1]*"*

La commune des Gets est entrée dans une démarche globale d'Agenda 21, s'interrogeant pour savoir si l'apogée de la courbe de cette capacité de charge est d'ores et déjà dépassée en regard de ses ressources naturelles (atteinte du paysage, maîtrise des nouveaux permis de construire, ressource en eau, taille et débit du domaine skiable, station d'épuration, envahissement des voitures…). Qu'est-ce que l'Agenda 21 ? *"Il s'agit, dans la gestion environnementale d'un territoire, de mettre en œuvre une nouvelle approche économique, favorisant, dans l'esprit de Rio, un développement durable intégrant les notions de coûts écologiques. La qualité préservée ou retrouvée de l'environnement peut devenir alors l'enjeu d'une nouvelle croissance susceptible d'attirer de nouveaux investissements, activités économiques et emplois*[2]*"*.

Un autre constat porte sur la difficulté, pour des territoires de montagne, à mettre en place une intercommunalité qui fonctionne réellement. Le jour où nos enfants pourront aller jouer au foot ou aller jouer de la musique dans le village d'à côté sans mettre à

(1) Source : (??????)

(2) Ministère de l'Écologie et du Développement durable, *Les Agendas 21 locaux en France*, 1er mars 2001, (www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=1201)

contribution un parent chauffeur, l'intercommunalité (et l'intermodalité) se feront d'elles-mêmes.

Néanmoins, avant même de parler d'intermodalité, le premier objectif doit être d'optimiser le remplissage des transports collectifs existants. Pour atteindre ce but, apparemment facile, il est nécessaire de faire une véritable révolution des mentalités, d'abandonner le raisonnement producteur et de placer le piéton au cœur du débat.

Aujourd'hui, des bus circulent, partent à l'heure, arrivent à l'heure, mais sont vides. Personne ne peut critiquer puisque le cahier des charges proposé par l'autorité organisatrice est respecté. *"We fly people, not planes"* (Nous faisons voler des personnes, pas des avions), déclarait, il y a plus de quinze ans déjà, le patron de la compagnie aérienne SAS. Il faut sans arrêt le rappeler : le plus important n'est pas de faire fonctionner des remontées mécaniques ou des bus, c'est bien de satisfaire le client.

Pour atteindre l'objectif de l'intermodalité, il est fondamental d'établir, dès l'abord, un diagnostic unique sur tous les modes de transport alternatifs à la voiture, à toutes les échelles de déplacement, et pour tous les types d'usagers. La deuxième étape est de faire le comparatif chiffré entre la solution alternative et la voiture. Ainsi, dans l'exemple des Portes du Soleil, il apparaît clairement qu'il n'y a aucune coordination entre les différents maillons de la chaîne. Seule existe une adaptation en temps réel à l'arrivée des trains.

L'objectif avoué de ce diagnostic est de faire prendre conscience à toutes les parties prenantes (SNCF, autorité organisatrice, transporteurs, usagers, collectivités locales…) que des solutions sont possibles, à condition que soient réunies les pièces du puzzle que chacune d'entre elles possèdent.

Le département, qui est l'autorité organisatrice des transports par autocar, a seul le pouvoir de provoquer ces rencontres afin de construire le futur cahier des charges avec l'ensemble des acteurs concernés, même s'ils ne sont pas tous signataires. Il doit être le commanditaire officiel de la réflexion collective. Il peut être présent, absent ou excusé aux réunions. Peu importe, du moment qu'il est clair pour tout le monde (et en particulier pour lui-même) que le fruit de cette réflexion est attendu et sera pris en compte dans la rédaction du futur cahier des charges.

Il faut aussi un "régulateur" de dialogue entre les différentes parties. Ce n'est pas un enjeu de pouvoir (pas besoin de *leader*), plutôt un enjeu économique et écologique pour construire, en respectant toutes les parties du puzzle.

Le législateur, qui a conçu l'organisation des transports publics pour les zones urbaines, doit aujourd'hui s'occuper des zones rurales et de montagne qui voient des flux et reflux considérables chaque semaine (50 000 personnes chaque samedi d'hiver pour la seule vallée de Morzine et des Gets). Aujourd'hui, les zones de montagne n'entrent pas dans les critères des périmètres de transport urbain (qui sont le seul outil réglementaire permettant de faire circuler des autobus dans un mode urbain).

La région Rhône-Alpes, pour sa part, continue de sous-estimer l'intérêt d'une telle organisation territoriale. Elle n'a pas compris que l'Europe favorise ce type de démarche en partant du constat de terrain. La région doit apprendre à accompagner les projets locaux émergeants. Son rôle n'est pas exclusivement de lancer des procédures dont elle serait l'épicentre, mais aussi d'encourager les initiatives expérimentales et de les stimuler par une présence active.

En résumé, il faut d'abord abaisser des barrières d'habitude ancrées dans la coutume et dans l'absence d'analyse et d'anticipation ("on a toujours fait comme ça…) pour éviter la saturation complète de l'espace. Ensuite, il faut faire comprendre à nos grands interlocuteurs (région, département) que notre démarche ne fait pas appel au guichet (nous ne voulons pas d'argent) mais bien plus à la construction d'un projet et à son organisation.

Alors, quelles seraient les solutions possibles en matière d'intermodalité pour le domaine des Portes du Soleil ?

Une première recherche passe

par la mise à plat du planning de tous les engins qui circulent sur l'axe Thonon-Cluses et au départ (et à l'arrivée) de l'aéroport de Genève-Cointrin.

Une première idée pourrait être d'abandonner les bus dédiés à certaines clientèles (scolaires…) et de mettre à la disposition de tous les transports collectifs sur ces axes. Une fois tous les bus ouverts à tous les clients potentiels, il s'agirait de rendre lisibles et simples les horaires. Seul le cadencement régulier permet au client de s'y retrouver (le bus part à l'heure et à la demie, il n'y a plus à chercher un document illisible).

Dans ce contexte, les clientèles captives (sans voiture) sont les clientèles cœurs de cible et doivent faire l'objet de toutes les attentions. Ce sont : les scolaires ; les jeunes sans permis de conduire ; les seniors ne conduisant plus sur la neige ; les actifs sur le trajet biquotidien domicile-travail ; les touristes venant des gares de Thonon, Cluses et Lyon - Saint-Exupéry et des aéroports de Lyon - Saint-Exupéry et Genève-Cointrin ; les skieurs ayant manqué la dernière benne du soir ; les skieurs à la journée porteurs d'un forfait combiné transport-remontées mécaniques ; les touristes désireux de découvrir un itinéraire bénéficiant d'une vue panoramique ; les randonneurs qui élargissent ainsi leur périmètre de jeu…

Bref, nous faisons l'hypothèse que ce potentiel est important compte tenu de l'évolution du rapport que les populations urbaines entretiennent avec la voiture et de leur sensibilité croissante aux problèmes environnementaux. En Allemagne et en Autriche, cette proportion atteint dès aujourd'hui 20 % pour les sites qui ont commencé à s'organiser différemment il y a vingt ans. (À titre d'exemple, les quatre tour-opérateurs majeurs de Grande-Bretagne proposent, dès la première page de leur catalogue 2005, de favoriser les destinations qui prennent des mesures pour la protection de l'environnement).

Bien sûr, il ne s'agit pas de faire abandonner la voiture aux clientèles les plus attachées à ce mode de transport, mais bien de conquérir (ou de reconquérir) les clients les plus sensibles aux arguments du transport collectif.

Une autre idée consiste à promouvoir l'axe desservi (exemple "Thonon-Cluses"), plutôt que, comme c'est le cas actuellement, le nom de l'entreprise gérant la ligne d'autocar (on est dans le stéréotype du raisonnement producteur).

Le souci majeur doit rester le client, qui a besoin d'être rassuré et informé bien avant la date de son séjour : clarté du service rendu et de la destination, précision de l'itinéraire et des temps de transport. (Quand un client américain enregistre son bagage à l'aéroport Kennedy à New York, il le retrouve dans sa chambre d'hôtel en Suisse. En choisissant une station française, il a toutes les chances, s'il ne le porte pas lui-même, que son bagage soit perdu en cours de route !)

Aujourd'hui, dans bien des cas, les transports en commun existent, les correspondances entre train et autocar sont assurées, mais ne sont pas lisibles pour le client.

Un autre axe de recherche serait donc la mise en place d'une "centrale de mobilité" (site internet) vers laquelle le client pourrait se tourner pour obtenir une réponse à ses interrogations et être rassuré. Cette solution s'inspire directement du réseau Satobus qui dessert l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry (pas de chance pour la Haute-Savoie, Saint-Exupéry ne représente que 20 % du trafic aérien, 80 % s'effectuant par Genève-Cointrin).

Toutes ces idées font aujourd'hui l'objet d'un programme européen Interreg, Mobilalp, dont le chef de file est le département de la Haute-Savoie. Les premiers tours de table sont très longs à construire et sont encore incomplets.

On a vu l'action engagée au niveau départemental. Et dans le village des Gets, que peut-on faire en matière de desserte touristique et intermodalité ? Depuis 2001, la municipalité s'investit dans un mode de développement qui prend en compte tout à la fois l'équilibre social et la sécurité, le respect de l'environnement et la rentabilité à long terme. Cet objec-

MOBILITÉ TOURISTIQUE ET INTERMODALITÉ

tif a été clairement posé dans le "projet village" 2003-2013. Avec la commune voisine de Morzine, nous devenons ainsi une sorte de région pilote, laboratoire de la mobilité.

Le défi est de taille, car il s'agit bien d'inciter les habitants et les touristes à modifier leur comportement en matière de déplacements.

Les premières mesures ont été prises dès 2002, en été comme en hiver. Ce sont notamment :
– le maintien de la circulation dans le centre du village, avec limitation de la vitesse à 30 km/h ;
– le rétrécissement de la chaussée par des bacs à fleurs, sans possibilité de stationnement, sauf pour des places arrêt minute, des places handicapées et des espaces de livraison ;
– l'incitation à une meilleure utilisation du parking souterrain du centre ;
– la possibilité de fermeture à la circulation lors d'animations, avec la mise en place de personnel de contrôle et de renseignement. L'espace ainsi reconquis sur la chaussée est rendu aux piétons ;
– le renforcement de la police municipale ;
– le stationnement interdit la nuit, pour faciliter le déneigement.

C'est la première année, alors qu'apparaissaient de modestes encouragements de la part de la clientèle, que les pétitions de commerçants ont été les plus virulentes.

Les mesures 2003-2004 ont concerné :
– l'acquisition d'un terrain à l'entrée du village (350 places de stationnement) desservi par un nouveau télésiège 6 places pour inciter les clients à la journée à ne pas envahir le cœur du village. L'acquisition de ce terrain avait d'autant plus d'importance qu'il était promis, dans la plus pure logique immobilière, à 27 000 mètres carrés de plancher ;
– l'acquisition d'un terrain dans le centre pour 100 places de parking en aérien (le diagnostic posé en 2001 faisait état d'un déficit de 1 500 places de parking) ;
– la réalisation de 1 500 mètres de trottoir pour permettre un déneigement efficace et encourager le cheminement piétonnier ;
– le doublement du réseau de navettes gratuites qui propose maintenant un système cadencé, sans horaires fixes.

Les mesures 2005 sont :
– l'incitation des travailleurs saisonniers à ne pas voyager depuis leur domicile principal avec leur propre voiture qui reste inutilisée tout l'hiver, en véhicule ventouse au cœur du village (la société de remontées mécaniques leur offre désormais le billet de train) ;
– un horaire élargi des navettes pour le personnel ;
– la validation des appels d'offres pour l'aménagement piétonnier du centre (début des travaux, 2006) ;
– la validation des appels d'offres pour la création d'un deuxième parking souterrain de 350 places (début des travaux, 2007) ;
– la réalisation d'une "voie blanche", cheminement à ski pour relier les deux domaines skiables et entretenir une ambiance neige dans le cœur du village.

* *

Ainsi, avec la démarche Mobilalp, les Gets et Morzine sont entrés dans un projet de développement durable au sein du réseau européen Perles des Alpes (25 destinations en Allemagne, Autriche, Suisse, Italie, France).

Il s'agit de proposer à nos clients une offre de mobilité à caractère durable, combinée à une forte attractivité touristique. Les destinations du réseau Perles des Alpes s'engagent, en effet, à mettre en place les mesures suivantes :
– renforcement du caractère durable de l'offre touristique ;
– dispositifs de mobilité pour l'accès au village et l'accès aux ressources touristiques situées dans les environs de la station ;
– mise en place de systèmes d'information qui permettront de promouvoir l'offre de mobilité, et renforcer le positionnement de la station.

Nous engager dans un tel challenge, auprès de noms prestigieux tels que Cortina d'Ampezzo, Saint-Moritz ou les Dolomites (autres station du réseau Perles des Alpes) représente une occasion unique de rattraper le retard accumulé dans l'organisation de notre offre. ■