

Les Forums publics du CLD

Mobilité en montagne : des innovations nécessaires

Albertville
samedi 13 octobre 2007

Une rencontre organisée par
le Conseil local de développement du Bassin d'Albertville



en lien avec le Conseil local de développement du Pays Tarentaise-Vanoise



avec les contributions de la Co.RAL (Communauté de communes de la Région d'Albertville), l'Etat, la Convention internationale pour la protection des Alpes (CIPRA), la Région autonome de la Vallée d'Aoste, le Département de la Savoie, la Commune des Gets

Pour cette action, le Comité de bassin d'emploi de l'arrondissement d'Albertville est soutenu par l'Union Européenne, l'Etat, le Conseil général et la Région Rhône-Alpes.



SOMMAIRE

Forum Public Mobilité en montagne : des innovations nécessaires

Préambule et introduction	page 3
Jean-François Girard, Président du CLD du Bassin d'Albertville	
Première partie	
Les enjeux des déplacements des personnes sur la Savoie	5
Jean Pirat, Directeur des transports du Département de la Savoie	
Le réseau routier en Savoie	6
Christian Gaiottino, Direction interrégionale des routes (Etat)	
Bilan du trafic accès et retour des stations de Tarentaise sur la RN 90	8
La mobilité durable : une approche intégrée de la gestion des déplacements	11
Les enjeux européens de la mobilité en Montagne Pierre Moreau, Conseiller technique de la CIPRA	
Des expériences	
Les Gets, une station engagée dans le développement durable	13
Une station sans voiture Régis Blanc, Maire- adjoint des Gets	
Initiatives en Vallée d'Aoste	15
Elena Landi, Direction des transports de la Région autonome Vallée d'Aoste	
Un territoire développe ses transports collectifs	17
Denis Perroux, Vice-président de Co.RAL	
Deuxième Partie	
Mobilité durable : Quelques enseignements de l'analyse de bonnes pratiques	19
Pierre Moreau, Conseiller technique de la CIPRA	
Témoignages d'acteurs économiques de Tarentaise	24
Agnès Girard, Responsable de résidence de tourisme à Val Thorens Guy Mattis, Hôtelier à Val d'Isère	
Conclusion	25
Alain Machet, Président du CLD du Pays Tarentaise-Vanoise	
Documents et sites internet de référence	26

PREAMBULE

Jean-François Girard

Président du Conseil local de développement du Bassin d'Albertville

Ancrage avec le territoire

Ce colloque est organisé par Le Conseil local de développement (CLD) du Bassin d'Albertville. Depuis sa création en 2004, le CLD du Bassin d'Albertville se préoccupe de sujets touchant l'économie locale, l'environnement et le cadre de vie des habitants. Parmi ceux-ci, la question du transport et de la mobilité est sans aucun doute l'un des enjeux majeurs de l'avenir de notre territoire de montagne.

Sur ces questions il nous a semblé nécessaire d'associer le Conseil local de développement du Pays de Tarentaise- Vanoise qui regroupe les 4 cantons en amont de notre territoire, dans la vallée de la Tarentaise.

Concrètement le colloque est organisé en deux parties :



La 1^{ère} partie animée par Jean François Girard, Président du CLD du Bassin d'Albertville, dresse un état des lieux et des tendances, puis décrit des expériences à trois échelles : celle d'une commune-station, Les Gets (Haute-Savoie), celle d'un territoire avec la Communauté de communes de la Région d'Albertville, celle d'une région avec la Région Autonome de la Vallée d'Aoste (Italie).

La 2^{ème} partie animée par Alain Machet, Président du CLD du Pays Tarentaise-Vanoise nous parlera d'innovations et ouvrira la discussion.

INTRODUCTION

LA MOBILITE EN MONTAGNE

Jean-François Girard

Président du Conseil local de développement

Tentons de définir les notions dont nous voulons parler ici.

La mobilité : Ce sont les besoins de déplacements et de transports des habitants, les besoins de la vie sociale mais aussi de la vie économique.

En montagne : Notre territoire est spécifique. La géographie impose. Le contexte de vallées et de carrefour de vallées restreint l'espace utilisable, oblige à la promiscuité entre voies de communication et les autres usages notamment l'habitation, l'agriculture, l'activité économique. Le contexte de vallée augmente la pollution subie. La qualité de l'air est notamment dégradée en raison des phénomènes de couvercle, de non dispersion et de concentration sur certaines zones exposées aux courants venteux dominants.

La rareté de l'espace implique que les infrastructures de transport ne peuvent être redondantes.



Facteur aggravant : C'est le cas du Bassin d'Albertville et de la Tarentaise : la spécialisation économique de notre territoire avec son activité touristique à très forts flux saisonniers, la Tarentaise concentrant dans une même vallée 50 % du ski français, amène des pointes de saturation récurrentes.

Prendre en compte nos besoins, influencer sur les tendances...

Quels critères peut-on retenir pour concevoir la mobilité future ?

Premier critère : le local

La qualité de vie des habitants. De quoi s'agit-il ?

Les besoins des habitants sont-ils satisfaits ?

Les nuisances sont-elles supportables ?

La santé des habitants est-elle préservée ?

Or, force est de faire un constat sévère :

En premier lieu : Depuis 20 ans notre organisation économique, notamment touristique n'a pas vraiment évolué. Nous pouvons illustrer cela par l'organisation de crise des pointes de février, inacceptable comme système permanent (car amenant des restrictions d'accès à la libre circulation), et rejeté périodiquement par le bas de vallée : rappelons nous des manifestations des commerçants de La Bâthie ou des habitants de Cevins cette année.

En second lieu : L'évolution des déplacements est essentiellement automobile, en augmentation permanente d'où une pollution aggravée. Dans le même temps les projets d'aménagements de la puissance publique sont encore tout routier avec une dominante de travaux : tunnels, contournements, bretelles...

Deuxième critère : le contexte environnemental

La nouvelle donne en 2007 : la crise environnementale mondiale pour un constat reconnu :

- Réchauffement climatique et nécessité de lutter contre l'effet de serre,
- Engagement pris de réduire d'un facteur 4 l'émission des gaz à effet de serre d'ici 2050,
- Raréfaction et coût des matières premières et de l'énergie qui augmente,

Pour un monde fini le changement est nécessaire vers un « développement durable ».

Illustration par les actuelles réflexions nationales du Grenelle de l'environnement, parmi lesquelles on peut mentionner pour les travaux du groupe 1 sur les transports :

- ramener les émissions du transport à leur niveau de 1990 en 15 ans.
- changer les modes de déplacements, rationaliser l'usage de l'automobile avec le développement des transports collectifs notamment.
- report modal pour les marchandises vers le ferroviaire.

Force est de constater ces contradictions entre le besoin de mobilité de l'habitant et de son activité, et des impératifs environnementaux.

Une remise en cause des pratiques de transport doit être conduite.

Comment sortir des blocages ? Que faire ?

Les innovations sont nécessaires.

PREMIERE PARTIE - ETAT DES LIEUX ET TENDANCES

Les enjeux des déplacements des personnes sur la Savoie

Exposé de Jean Pirat

Directeur des transports du Département de la Savoie



Les enjeux sont de plusieurs ordres :

- Une problématique périurbaine sur la Cluse de Chambéry, avec ces deux agglomérations accolées.. La Cluse regroupe plus de 205 000 habitants pour une population savoyarde de 387 000. Avec des migrations alternantes conséquentes (135 000 déplacements journaliers), un habitat étalé en périphérie, un éloignement des populations de leur lieu de travail du fait du coût du foncier.
- Une deuxième grande agglomération en devenir sur la Basse Tarentaise, confrontée à un étalement urbain plus conséquent, et un fort trafic de transit saisonnier.
- Une problématique de desserte du monde rural et montagnard au quotidien. Avec une densité de population de 59,5 habitants/km², c'est deux fois moins que la moyenne nationale qui est à 104.
- **Une problématique de desserte de masse et saisonnière l'hiver**, reposant sur deux types d'infrastructures :

Un réseau routier et autoroutier performant pouvant accueillir jusqu'à 40 000 véhicules jour (RN 90 - sens montée) pour une moyenne journalière sur cet axe de 19 000, les samedis d'hyper pointes mais qui pourra aller difficilement au-delà, notamment sur la partie terminale. En Maurienne le trafic journalier moyen est plus bas de l'ordre de 8 à 10 000 véhicules /jour.

Un réseau ferré à la limite de ses capacités, avec pour la Tarentaise à partir d'Albertville une mono voie vieillissante. Ce réseau est en interconnexions avec le réseau de transport départemental par l'intermédiaire de 7 gares routières. En Tarentaise on peut comptabiliser jusqu'à 90 trains les samedis d'hyper pointes dont 18,5 % de TER, alors que dans les semaines plus classiques on compte qu'une vingtaine de train dont 2 grandes lignes. Sur ce secteur à Moûtiers à titre d'exemple la gare connaît une fréquentation journalière d'environ 1300 personnes, l'hiver un samedi d'hyper pointe, on dénombre 26 000 utilisateurs. La desserte ferrée fait appel régulièrement à des moyens nationaux. Rappelons que l'hiver l'afflux touristique représente 21 millions de nuitées, pour 9,5 millions l'été.

La Tarentaise, l'hiver, la Maurienne dans un degré moindre mais en progression sont des territoires gros consommateurs de moyens. Mais d'autres secteurs de la Savoie comme le Beaufortain, les Bauges, voir la Chartreuse ne sont pas à négliger pour autant. Cette disparité rend très complexe l'organisation générale des déplacements.

Nous sommes donc confrontés à deux logiques de desserte, l'une de masse très consommatrice de moyens mais qui trouvera ses limites, et une plus fine pour répondre à une demande plus quotidienne et moins visible.

Enfin, le rôle de l'automobile est prépondérant, demain il conviendra d'en définir la pertinence en terme d'infrastructure (route – stationnement - pollution) face à l'enjeu des transports en commun. Les transports en commun pour lutter devront résoudre l'axiome suivant : Coût - confort -sentiment de liberté - sécurité.

Le réseau routier en Savoie

Christian Gaiottino

Direction interrégionale des routes (Etat)



Les acteurs des déplacements routiers en Savoie

Le réseau autoroutier concédé -A43, A 430 et A41

Société AREA et SFTRF 143 km

Le réseau routier départemental 3150 km

Le Conseil Général et ses services techniques

Le réseau national non concédé 70 km

La Direction Interdépartementale des Routes : le SREI

Particularités des réseaux en Savoie

- Nombreux tunnels : objet d'une surveillance renforcée
- Trafic touristique important en saison hivernale
- Conditions climatiques rapidement changeantes
- Fragilité de la desserte des vallées (souvent il n'existe qu'un axe)

Installations et organisations mises en place pour gérer ces grands axes

- Plusieurs PC de surveillance des réseaux et de gestion du trafic

➤ CESAR – Nances

➤ CESAM – Sainte-Marie-de-Cuines

➤ OSIRIS – Albertville

ACTIVATION 7j/7 – 24 h/24

Modes particuliers de gestion mis en place lors des grandes migrations hivernales

Les chiffres

En moyenne pour la Tarentaise pour le sens montant : 950 000 véhicules par week-end, 450 000 le samedi

55 000 véhicules en pointe pour un samedi, soit sur 14h à 16h de trafic au-delà des 2500 véhicules / heure théorique.

L'information des automobilistes

- L'affichage sur les Panneaux à Messages Variables
- La distribution aux péages d'Albertville et d'Annecy par AREA d'un document d'information dès l'activation de la régulation RECITA
- Le site internet : www.savoie-route.com et le serveur vocal
- Les radios
 - France Bleu Pays de Savoie (103,9 Mhz) avec la présence à OSIRIS d'un journaliste pendant les week-end les plus chargés
 - Les radios locales (stations de montagne...)
 - Autoroute info (107,7 Mhz)
 - L'information diffusée par le CRICR

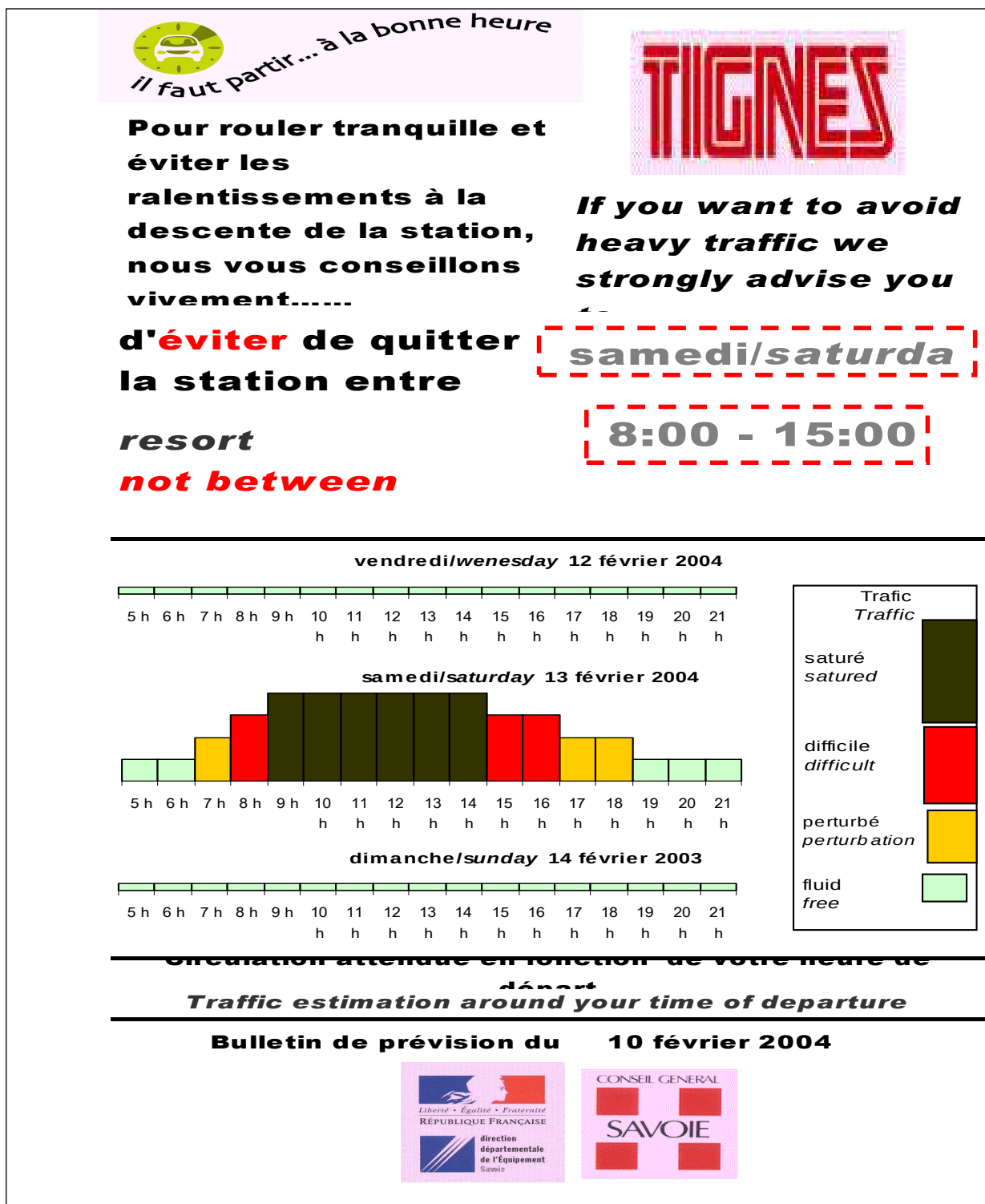
L'interlocuteur unique en station– un maillon important dans la chaîne de l'information

- Il donne des informations au PC OSIRIS sur :
 - L'état de la route, les conditions météo
 - Les difficultés d'acheminement des touristes
 - Les conditions de transferts par car jusqu'aux gares

- ✦ Tout incident pouvant avoir des conséquences sur l'accès aux stations ou le retour
- ✦ Il diffuse de l'information
 - ✦ Des prévisions de trafic et des recommandations aux usagers
 - ✦ Des annonces auprès des stations (offices de tourisme, hébergeurs,...) notamment en cas d'accueil tardif, d'activation des aires de chaînage...

Bulletin d'information calqué sur « Bison futé » Mesures RN 90 – Albertville – Bourg-st-Maurice – sens descendant

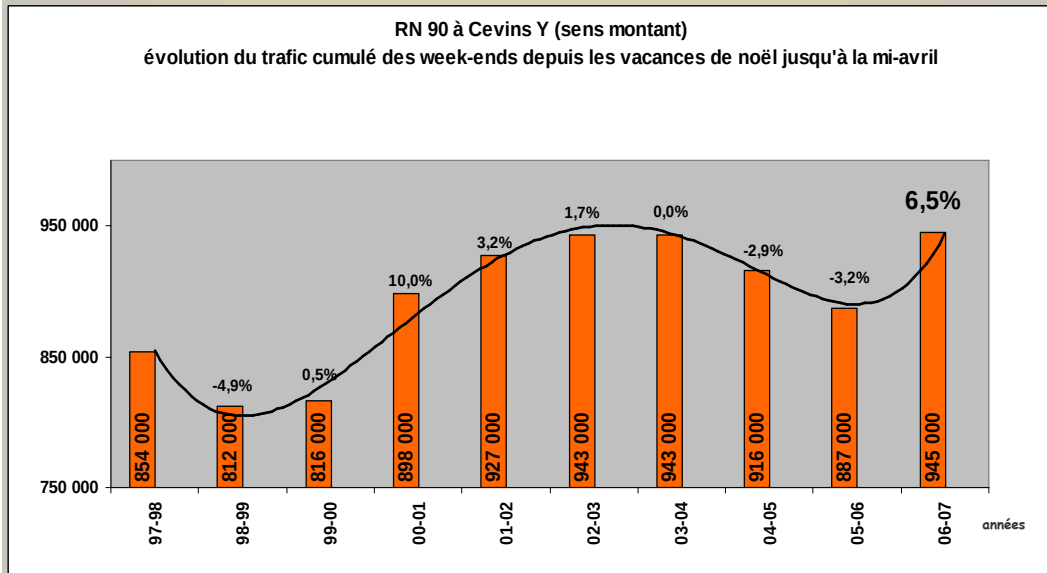
- ✦ Information préventive
 - « Il faut partir à la bonne heure »
 - un bulletin prévisionnel d'information *précisant les heures de départ à éviter et les conditions de circulation prévues le samedi*, adressé aux interlocuteurs uniques
 - des informations sur Internet (rôle de l'interlocuteur unique de stations)



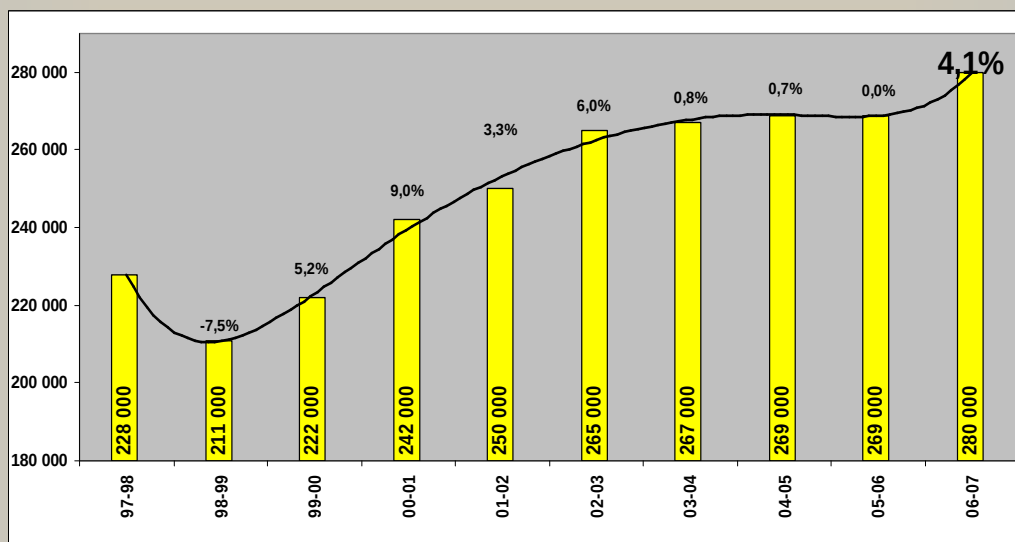
Bilan du trafic accès et retour des stations de Tarentaise sur la RN 90

HIVER 2006-2007

Dans le sens des accès aux stations, le trafic sur l'ensemble des week end a augmenté de 6,5% par rapport à la saison hivernale précédente

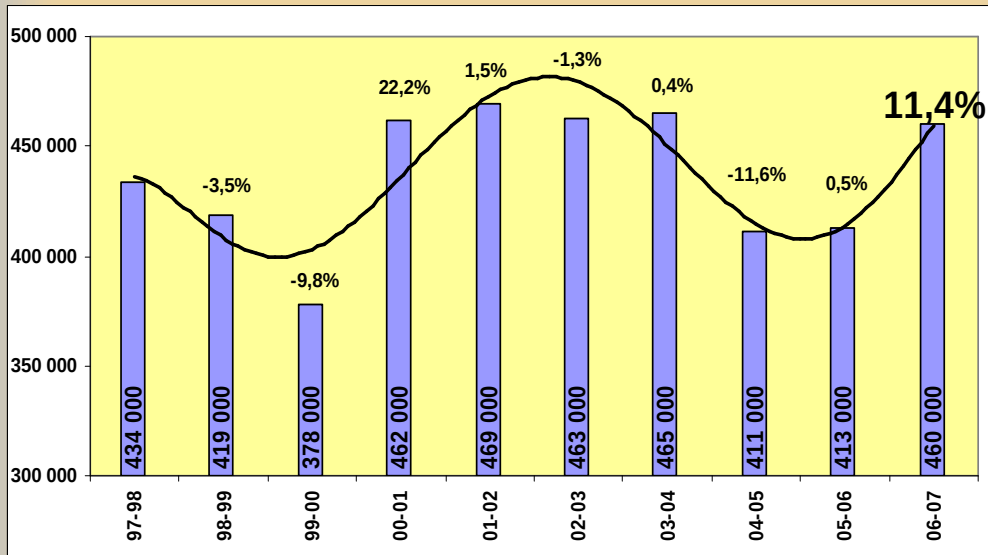


L'accès aux stations les vendredis



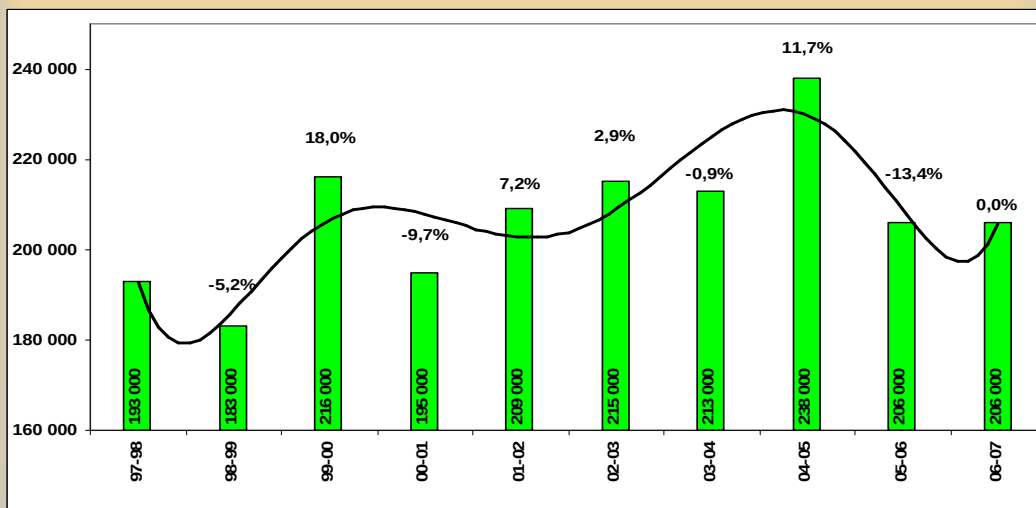
Le total du trafic vers les stations les vendredis de la saison a augmenté de 4% par rapport aux vendredis de la saison précédente

L'accès aux stations les samedis



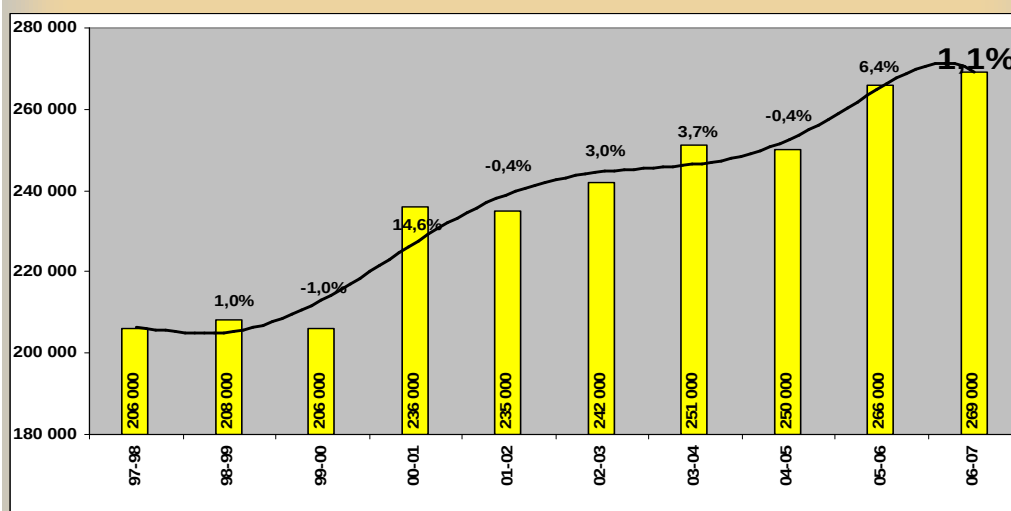
Le total du trafic vers les stations les samedis de la saison a augmenté de 11% par rapport aux samedis de la saison précédente

L'accès aux stations les dimanches



Le total du trafic vers les stations les dimanches de la saison reste stable par rapport aux dimanches de la saison précédente

Le retour des stations les vendredis



Le total des trafics de retour des stations les vendredis a augmenté (1%)

Enseignements du Forum

Le constat est fait d'une forte organisation de moyens pour traiter les flux saisonniers et les pointes et de sa relative efficacité.

Pour la question posée par le Forum d'un déplacement possible du jour d'arrivée en stations, et du jour de départ, les graphiques présentés qui concernent la Route Nationale 90 (accès à la Tarentaise), montrent certaines évolutions favorables.

Les accès en stations le vendredi augmentent de façon continue, soit + 22% en 9 ans, de même que les accès le dimanche, plus faiblement, soit + 7%. Alors que dans le même temps le trafic montant des samedi n'augmente que de 6 % sur les 9 années.

Les retours des stations le vendredi augmentent aussi de façon continue, soit + 31 % sur la même période.

La tendance du vendredi recoupe la réalité d'une demande de la clientèle qui consomme une semaine plus courte.

La tendance d'une arrivée en station le dimanche existe mais c'est une tendance fluctuante. Cependant on observe une forte corrélation avec les montées du samedi et les extrêmes de ces courbes sont opposés.

A organisation et incitation constantes des collectivités, cela peut s'expliquer par une adaptation des usagers en réaction à une difficulté précédente (forts bouchons l'année précédente).

En la matière, des actions sont donc possibles pour les collectivités et les acteurs des stations pour basculer une part des flux du samedi sur le dimanche.

La mobilité durable - une approche intégrée de la gestion des déplacements

Les enjeux européens de la mobilité en montagne

Pierre Moreau

Conseiller technique de la Convention internationale pour la protection des Alpes (CIPRA)

L'accès aux vallées alpines

Les aéroports

- 2 aéroports internationaux Lyon St-Exupéry et Genève Cointrin, 2 aéroports «charters» Grenoble et Chambéry, 1 aéroport « low-cost» St Etienne
- L'éloignement des aéroports génère du trafic automobile : formule «easy-cars»

Les routes et autoroutes

- Bonnes liaisons autoroutières avec les bassins de clientèles français et étrangers
- Ce réseau autoroutier pénètre dans les vallées alpines à partir des métropoles régionales
- Les routes d'accès aux stations sont souvent engorgées aux périodes de pointes
- L'addition du trafic touristique et du transit international des marchandises (tunnels) génère des pics de pollution

Les trains et TGV : un réseau performant mais une offre limitée

Atouts

- Connexions à l'échelle européenne
- Densité des stations desservies
- Rapidité des trajets

Points faibles

- Dessertes privilégiant l'offre touristique (longue distance)
- Dessertes irrégulières et saisonnières
- Fréquences insuffisantes
 - Liaisons nationales 1 à 4 trains par jours
 - Liaisons internationales 1 à 2 trains par semaine

La mise en place du cadencement généralisé par la région Rhône-alpes va permettre d'améliorer l'offre au quotidien.

Les limites des transports publics

- Éloignement des gares
- Inadaptation des dessertes par bus
- Dispersion des transporteurs (interconnexions)
- Processus de gestion des lignes routières rigide et inadapté
- Mauvaise information des usagers
- Prix des billets

La voiture individuelle est reine !

Pour résumer :

MOBILITÉ NON DURABLE : Être mobile, mais sans quitter ma voiture

MOBILITÉ DURABLE : Être mobile, mais sans véhicules individuel

En vélo... En bus... En voiture... mais à plusieurs... En train... A pied... En bus....

MOBILITE DOUCE : Être mobile, mais avec sa propre énergie

En vélo... A pied... En raquettes... En roller... A cheval...

Les conséquences de la « mobilité »

Sur notre santé

Nous respirons chaque jour 14 000 litres d'air avec les polluants qu'ils contiennent.

Avec des effets multiples : irritations, migraines, toux, asthme, allergies, maladies respiratoires et cardio-respiratoires, cancers ... selon notre physiologie

Et un coût social

- Près de 20 000 morts liés à la pollution de l'air générée par les déplacements en 2004 en France
- 16 millions de jours d'arrêt maladie seraient dus à la pollution par les particules émises par les véhicules (ou soulevées par leur passage)
- 17 morts par jour sur les routes et 315 blessés par jour (dont 53 graves) en 2003

Sur le climat

- Les transports, un des principaux responsables de gaz à effet de serre, et c'est le secteur qui augmente le plus !
- Une voiture (de taille moyenne) produit son poids en dioxyde de carbone (CO₂) tous les 10 000 km, à raison de 150 g/km en moyenne.
- Au niveau actuel de notre production de CO₂, nous risquons de doubler la concentration de celui-ci dans l'atmosphère au cours de ce siècle.

Deux illustrations de ces phénomènes propres à notre région :

- Les glaciers ont perdu 30% de leur volume depuis 30ans. Les scénarios les plus pessimistes prédisent que 75 % des glaciers du monde auront disparu en 2050.plus
- L'avenir de la neige en montagne : Ainsi suivant un modèle de Météo France, des cartographies peuvent être établies qui montrent la durée moyenne d'enneigement à 1500m dans les Alpes. Celle-ci diminue très significativement en relation directe avec l'augmentation de température.

Mobilité et développement durable : le contexte

- Répartition de la population (seulement 7% en montagne)
- Les grandes villes à l'écart des massifs (sauf Grenoble)
- Les grandes vallées alpines facilitent la création de routes rapides
- La population permanente est trop faible et dispersée pour justifier une offre permanente de transports collectifs
- L'activité touristique permet de renforcer l'offre mais de manière saisonnière
- L'organisation de la gestion des infrastructures est complexe (état- région- département): les transports publics des sites de montagne sont mal pris en compte
- Les populations de montagne sont dépendantes de la voiture et peu sensibles aux avantages des transports publics

Quelles solutions de mobilité?

Contraintes	Enjeux
• Attractivité des infrastructures routières	• Développer des solutions durables de transports routiers
• Pas de liaisons ferroviaires directes	• Améliorer les fréquences ferroviaires et les connexions avec les gares
• Population permanente diffuse	• Optimiser, diversifier et promouvoir les solutions de transports collectifs (transport à la demande...)
• Coût de nouvelles	• Rechercher des systèmes infrastructures de transports innovants

Des expériences

Une station sans voiture

Les Gets, une station engagée dans le développement durable

Régis Blanc

Maire adjoint des Gets (Haute Savoie)

Une situation géographique défavorable

- Les Gets, une station située en zone de col à proximité direct d'un axe routier reliant Thonon à la vallée de l'Arve,
- La RD 902, classée « voie à grande circulation », saturée en période touristique : jusqu'à 20 000 véhicules / jour aux Gets,
- Passage obligé pour les véhicules venant de l'A40 et se dirigeant vers Morzine/Avoriaz,
- Un trafic en hausse constante,
- Un réseau de transport en commun interurbain faible et peu attractif,
- Un fort taux de motorisation des ménages



Conséquence : une circulation nuisant de plus en plus à l'attrait et à l'image de la station

Interrogations

Comment diminuer les nuisances liées à l'automobile afin de préserver l'authenticité et le caractère du village ?

Comment redonner la priorité aux piétons et favoriser les modes de déplacement durables ?

Quelles alternatives proposées à la clientèle touristique et aux résidents afin de se déplacer autrement dans le village et vers les communes voisines ?

De l'état des lieux à l'action

Une problématique mesurée et analysée : diagnostic transport réalisé en juillet 2002, « Etude des circulations et du stationnement en partie centrale de la station »

Une problématique intégrée dans le Plan Village 2003-2013, cadre de référence des actions à 10 ans dont l'objectif est de redéfinir notre stratégie de développement local afin d'offrir un patrimoine touristique durable aux générations futures tout en répondant aux nouvelles attentes.

La mobilité, un des axes forts du plan village composé de 12 projets allant de l'habitat à la culture en passant par la gouvernance locale.

Objectif : redéfinition d'un nouveau plan de circulation tenant compte de la nécessité de sécuriser les déplacements en piétonnant et en limitant la circulation dans l'hyper centre afin de favoriser l'attractivité touristique.

Aperçu des aménagements réalisés

- Une rue du centre totalement repensée afin de trouver un juste équilibre entre piéton, vélo et voiture,
- Zone fermée à la circulation en saison (soirée), limitée à 30 km/h, stationnement restreint type arrêt minute,
- La place de la mairie, espace piétonnier et « carrefour » de la mobilité douce.

L'organisation des déplacements dans la station

- Un réseau de navettes gratuites composé de 3 lignes (hiver) et un petit train desservant le centre et les hameaux environnants,
- Une « voie blanche » tracée au coeur du village reliant skis aux pieds les deux domaines,
- Expérimentation de transports doux type vélo électrique durant l'été.

Actions menées en partenariat avec Morzine/Avoriaz, la Communauté de communes de la Vallée d'Aulps (CCVA) et le Département de la Haute-Savoie dans le cadre du programme européen MOBILALP.

2005-2006: étude des déplacements en Vallée d'Aulps, analyse de l'offre existante et de la demande.

Préconisation : un nécessaire renforcement des transports collectifs inter stations et intra vallée.

Été 2006 : 1^{ère} expérimentation d'une navette intercommunale baptisée *Balad'Aulps Bus*.

Une ligne desservant six communes de la vallée dont Les Gets via les principaux sites touristiques
Tarification symbolique: 1 € (*Balad'Aulps Bus* et ligne régulière)

Création de différents outils de communication dont le guide de la mobilité: annuaire des moyens de transports locaux.

Résultat : 3 400 usagers en 7 semaines

***Balad'Aulps Bus* hiver 2006-2007, même formule que l'été précédent avec des améliorations**

- ✚ Circulation durant 4 mois
- ✚ Mise en service de 2 lignes : Les Gets - Montriond via Morzine et Morzine - Saint-Jean-d'Aulps
- ✚ Communication plus accrocheuse
- ✚ Information des usagers: création de la centrale de mobilité du Haut-Chablais (www.mobilalp.fr/hautchablais/fr)

Résultat : plus de 20 000 usagers dont 15 000 entre Les Gets et Morzine

Été 2007, dernière expérimentation dans le cadre de **MOBILALP**, élargissement de l'offre *Balad'Aulps Bus* : prise en charge des vélos (jusqu'à 12) et réductions accordées dans de nombreux sites sur présentation du ticket.

L'avenir : Un service de transport qui va être pérennisé et amélioré dans le cadre de la Politique Montagne (2% Remontées mécaniques) du Conseil Général de la Haute-Savoie qui soutient les actions en faveur de la mobilité.

Initiatives en Vallée d'Aoste

Elena Landi

Direction des transports de la Région autonome Vallée d'Aoste (Italie)

La Vallée d'Aoste est une région de montagne : ses 3500 km² vont de 350 m à 4810 m, plus de 60% de son territoire dépassent les 2000 mètres d'altitude. La population se répartit sur 74 communes dont une seule, le chef lieu Aoste, dépasse les 10.000 habitants et 44 en ont moins de 1000 habitants.

79% de la population vit dans les 32 communes situées sur la vallée centrale, qui, à cause de son accessibilité, concentre 82% de la population employée.



Le nouveau réseau des transports en commun

Principales caractéristiques

- Flexibilisation des services dans les zones à faible densité habitative
- Utilisation des innovations technologiques

Flexibilisation: l'exemple d'Allô Bus

Expérimentation en 2004 d'un service de transports à la demande dans le cadre d'un projet européen Interreg III B Medocc



Les critères d'activation d'Allô Bus

- Intégratif
- Actif sur le territoire communal entier
- Flexible et actif tous les jours de 8h00 à 19h00
- Réservation téléphonique
- Ticket à acheter à bord
- Tarifs du service régulier

Le nouvel Allo Bus : Transport à la demande
Transport à la demande sur la Colline d'Aoste
Projet **MOBILALP** Interreg IIIB Espace Alpin

Evaluation d'Allô Bus, les résultats

- Usagers satisfaits
- Point de force : la flexibilité
- Point de faiblesse : réservation le jour

1^{ère} étape

La zone choisie:

- zone d'habitat diffus
- lignes régulières peu fréquentées
- villages non desservis par les transports en commun

Objectifs:

- satisfaire les exigences de déplacement
- desservir tous les villages
- éviter les courses à vide
- utiliser des minibus maniables

Le territoire concerné

- communes : 4 (environ 5 000 habitants)
- km de réseau : environ 90
- arrêts en ville : 14
- arrêts en colline: 100 (200)

Horaire du service sur rendez-vous : 9h-13h et 15h-20h (20h30)
(substitutif des courses de ligne)

Horaire central de réservation 9h-13h et 15h-17h

Pour réserver : Appeler le n° vert 800 916 411 (les jours avant, le jour même, en temps réel)

L'expérimentation **MOBILALP**

- du 16 octobre 2006 au 15 avril 2007
- 4 minibus (+1 sur la prévision initiale) (collaboration SVAP)
- augmentation usagers (+ 3/4%)
- coûts supplémentaires (+ 40% environ)

2^{ème} étape

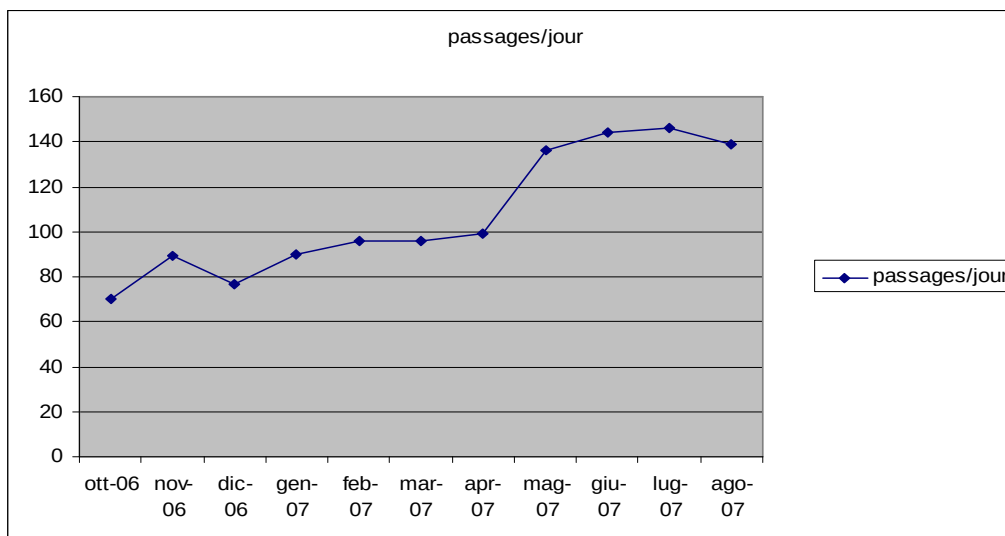
Prolongement expérimentation Transport à la demande (TAD)

- jusqu'au 31 décembre 2007
- agrandissement de l'aire intéressée
- 5 Minibus employés
- coûts supplémentaires (+ 10% environ)

Bilan actuel :

Communes :	5 (environ 10 000 habitants)
Inscrits au service :	1 940
Km de réseau :	116
Arrêts en ville :	16
Arrêts en colline :	150 (290)

Fréquentation du service (octobre 2006 à août 2007)



Points de force :

- flexibilité
- liaison des hameaux non desservis
- liaisons directes dans la colline
- arrivée directe aux lieux stratégiques de la ville

Les critiques :

- utilisation du téléphone par les personnes âgées
- utilisation par les malentendants
- confort et accès des minibus
- coûts supplémentaires

Les perspectives :

- redéfinition pour le 1er janvier 2008
- extension aux jours fériés
- convention avec le taxi pour la nuit et différents systèmes TP 24h/24h

Un territoire développe ses transports collectifs

Denis Perroux

**Vice-président de la Communauté de communes
de la Région d'Albertville (Co.RAL)**

Co.RAL est la Communauté de communes
de la Région d'Albertville et regroupe 18 communes.

Janvier 2005 : renforcement de la ligne régulière
Albertville-Ugine

2006 : étude globale sur le développement
des transports collectifs à l'échelle d'Arlysère

Janvier 2007 : lancement de deux lignes
dans Albertville intra-muros

Janvier 2007 : aménagement du Point Info Bus

2007 : naissance du réseau *Je Prends le Bus*
à l'échelle de la Co.RAL



La Co.RAL est « Autorité Organisatrice des transports urbains » depuis 2007

Depuis le 1^{er} janvier 2007, la Co.RAL est compétente pour les transports urbains et non urbains (transports publics collectifs des personnes sur le territoire de la Co.RAL), à l'exception des transports scolaires. Dans ce domaine, elle se limite à la compétence scolaire des élèves des établissements secondaires pour laquelle elle s'est substituée aux communes membres du SIRS dès sa création (1^{er} janvier 2003). La Co.RAL est aussi compétente en matière de schéma de pistes cyclables d'intérêt communautaire.

Pour permettre une gestion intégrée et optimale de l'ensemble des transports collectifs sur le Bassin d'Albertville, la Co.RAL étudie en concertation avec le SIRS d'Albertville et le Conseil général de la Savoie la faisabilité de l'intégration de la compétence transports scolaires complète (primaire et secondaire) au 1^{er} janvier 2008.

Le transfert de la compétence transport à la Co.RAL a déjà permis de mettre en œuvre :

- l'harmonisation des conditions d'accès et des prix des titres de transports sur les lignes Albertville intra-muros et sur la ligne Albertville Ugine,
- la coordination de la signalétique du réseau, pour faciliter la visibilité du service.

A terme, un véritable réseau de transports en commun pourra être développé sur l'ensemble des 18 communes de la Co.RAL.

En projet (fin 2007 – 2008) : Aménagement d'une vélostation

La gare d'Albertville accueillera bientôt une vélostation dans une perspective d'intermodalité train, car, bus et vélo. Dans un premier temps (automne) sera mise en place **une consigne sécurisée pour les vélos**, avec accès par badge ou par code délivrés par le Point InfoBus contre paiement d'un abonnement. Public visé : habitants du bassin albertvillois utilisant un des moyens de transport présents à l'espace intermodal.

Puis, suivra une expérimentation saisonnière (mai-octobre 2008) d'**un service de location d'une dizaine de vélos** (location à la journée, à l'heure, ou de plus longue durée).

Public visé : touristes, résidents temporaires en insertion professionnelle (saisonniers, intérimaires, stagiaires)

Ce projet a été élaboré par la Ville d'Albertville, en association avec la Co.RAL, qui le prendra en charge à sa mise en service.



Aujourd'hui, les vélos sont stationnés au véloparc, à la gare d'Albertville. Avec la vélostation, les cyclistes bénéficieront d'une consigne sécurisée.

Mai 2007 : Extension d'un Périmètre de Transports Urbains

Le périmètre de Transports Urbains (PTU) initialement limité à la commune d'Albertville, a fait l'objet d'un transfert puis d'une extension à l'ensemble du territoire communautaire.

Conséquences : cela ouvre la possibilité de mettre en circulation des bus accessibles aux Personnes à Mobilité réduite sur l'ensemble du territoire, et des bus dans lesquels il est possible de rester debout (même si des règles de sécurité sont à observer sur les voies rapides).

Novembre 2007 : Nouveaux services en Basse Tarentaise, bientôt, 4 lignes de transports collectifs

Afin d'étendre son réseau, la Co.RAL expérimentera sur la Basse Tarentaise, entre Albertville et Cevins, 2 nouveaux services à partir de la rentrée des vacances de la Toussaint :

1. l'ouverture de 3 lignes scolaires au public (en partenariat avec le Conseil Général de la Savoie et le SIRS d'Albertville)
2. la mise en place de la ligne D Albertville / Cevins en transports à la demande.

Ces services bénéficieront de la tarification et des conditions d'accès du réseau de transports collectifs de la Co.RAL.

Ils fonctionneront sur réservation uniquement.

Concernant les transports scolaires, les scolaires seront prioritaires : les non scolaires pourront bénéficier du service selon le nombre de places restant.

Automne 2007 : nouveau bus sur la ligne Albertville-Ugine, accessible aux personnes à mobilité réduite



DEUXIEME PARTIE - LA MOBILITE DURABLE

Animation par Alain Machet

Président du Conseil local de développement du Pays Tarentaise-Vanoise

Quelques enseignements de l'analyse de bonnes pratiques

Pierre Moreau

Conseiller technique à la Convention internationale pour la protection des Alpes (CIPRA)



QUELQUES PISTES DE REFLEXION

Les transports longue distance

1) Améliorer l'offre

- assurer la complémentarité et la continuité entre : Train + Bus (ou Télécabine) + Navette interne (temps d'attente limité, confort d'attente, respect des horaires),
- un ticket combiné (qui regroupe les prestations SNCF + bus (ou taxi) + forfait),
- des voies dédiées/réservées pour les bus lorsque la voirie le permet,
- assurer le confort et les services annexes pour les usagers des transports collectifs.

2) Communiquer sur l'offre

- argument de promotion de la destination sur le site Internet de l'office du tourisme ou de la mairie
- argument marketing pour les hébergeurs («venez respirer notre air pur et éviter les bouchons...»)

Effets induits

- *attractivité renforcée des transports collectifs,*
- *fréquentation plus forte,*
- *réduction de la circulation,*
- *simplification pour les usagers.*

Dans les villes et les villages

L'offre

Assurer (ou optimiser) un service de navettes ou de transports à la demande :

- tarifs maîtrisés,
- itinéraires pertinents et coordonnés,
- horaires fixes (cadencement) et/ou des fréquences importantes (6 à 7 mn),
- sans rupture de charge (pas d'attente aux correspondances),
- une information claire : signalisation des arrêts, fiches horaires simples...

Effets induits

- *attractivité renforcée des services*
- *fréquentation plus forte*
- *réduction de la circulation*

- simplification pour les usagers et touristes
- facteur de promotion de la station

Afficher une ambition

Structurer l'offre existante

Un service de mobilité dans les destinations

Un guichet unique pour une offre variée :

- Bus urbains et interurbains (lignes, horaires,...)
- Trains et TER
- Télécabine
- Covoiturage
- Autopartage
- StopPlus
- Vélos (itinéraires et location)
- Cheminements piétons

Un document unique pour des informations multiples :

Carte multimodale (avec les services, commerces, hôtels...) implantés à proximité des arrêts, les points d'intérêt touristique...) ... en plusieurs langues

Un lieu unique pour des services indispensables :

- Bagagerie sécurisée
- Location de vélos et accessoires

Et accessible sur Internet

Mobilité durable, le cas de la Suisse

Continuité des transports publics : pas de rupture dans la chaîne des transports « Swiss travel system »

Possibilité de relier les stations en train + bus interurbain + navette avec un même billet qui intègre le forfait de ski !!

Avec pour maîtres mots :

- planification d'itinéraires sur 20 000 km de voies ferrées, routes et voies navigables
- temps d'attente réduits et respect des horaires
- fiabilité (pas de panne intempestive)
- des horaires cadencés et mémorisables
- confort et sécurité pendant l'attente (abribus efficaces contre les intempéries, éclairés,...)
- information disponible et facile à lire

Illustration en consultant le site des chemins de fer suisse www.cff.ch

- cas pour un trajet en Suisse tel que Genève Saas-Fee

- cas pour un trajet en France tel que Lyon Bourg St Maurice

On peut remarquer en demandant les mêmes renseignements sur le site www.sncf.com que le site suisse donne l'avantage de visualiser directement tous les horaires sur une même page et une même demande...

Complémentarité des modes de transport Exemple de l'intermodalité vélo + transport collectif

La Suisse à Vélo : offre touristique née de la collaboration des professionnels du tourisme, des élus des cantons et autres partenaires

Avec pour maîtres mots :

- itinéraires nationaux et régionaux sécurisés
- signalisation homogène
- offre d'hébergements et services spécifiques sur les
- possibilité de mettre son vélo dans les trains et dans les bus

Des services connexes

- Bagages (transport et dépôt)
- Possibilité de réservation en ligne
- Information disponible et claire

Gestion du stationnement

Stationnement payant près des sites touristiques avec acheminement des touristes à partir de parkings relais gratuits

Relations publiques

La mobilité durable exige des changements de comportement qui passe par un **travail énorme de sensibilisation, d'information, d'explication et de motivation**

Préalables nécessaires

Pas de solution miracle, unique et universelle !! Demande une volonté politique et un accompagnement de l'ensemble des acteurs concernés

Le trafic de loisirs est intégré à la réflexion globale sur les déplacements, il ne commence pas à l'entrée de la station

Les solutions sont mises en oeuvre à différents niveaux : local, départemental, régional,...

Une collaboration avec l'ensemble des acteurs : partenariats public/privé

Report des investissements routiers sur les Transports en commun



Le modèle autrichien de mobilité touristique L'exemple de Werfenweng (Land de Salzburg)

Consulter sur internet le site www.werfenweng-austria.com

Objectifs du projet

- Qualité environnementale et qualité de vie accrues pour la population locale et les visiteurs
- Mobilité respectueuse de l'environnement et changements des habitudes de déplacements de la population locale et des visiteurs
- Tourisme durable ayant une valeur d'exemple en Autriche et à l'étranger
- Application à grande échelle de technologies respectueuses de l'environnement

Méthode

- Intégrer l'offre de mobilité (accès à la destination et déplacements pendant le séjour) à la prestation touristique
- Faire de la mobilité une composante de l'offre touristique (attractivité, confort, dimension ludique, ...)
- Prendre en compte les besoins de la population locale, pour obtenir son adhésion
- Valoriser les prestataires qui « jouent le jeu »

La problématique de la mobilité est mise en avant dans la communication de la station

- Les séjours à forfait liés à la mobilité,
- Les solutions pour l'accès à la station,
- Le concept de mobilité dans la station,
- Les offres spéciales liées à la mobilité,
- Les labels qui garantissent la qualité de l'offre de mobilité,

Le choix de l'hébergement est orienté vers les prestataires adhérents à la démarche de mobilité douce

L'offre de mobilité sur place est confirmée

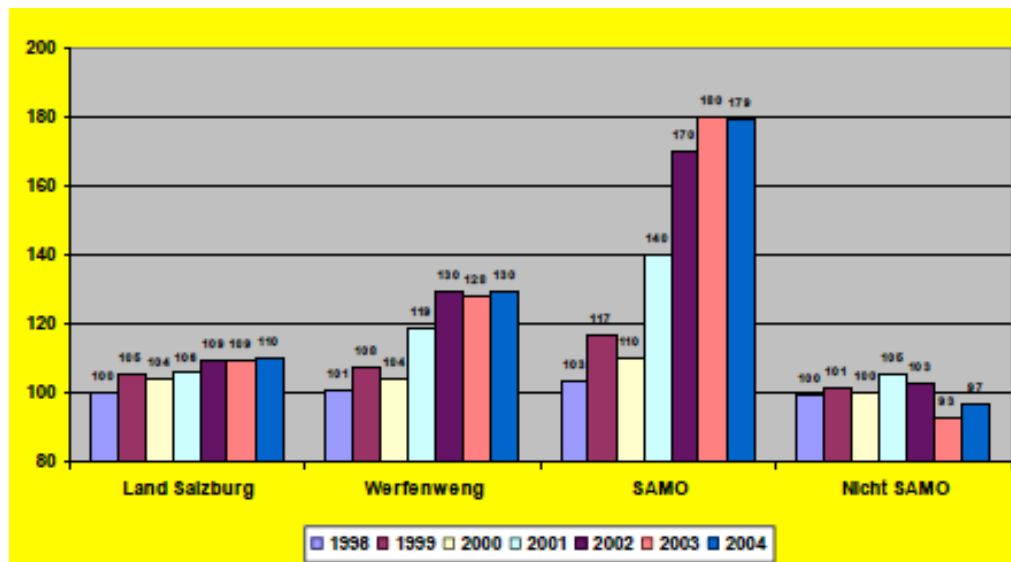
Voiture ou train, le choix est ouvert

L'organisation du voyage en train est prise en charge par une centrale de mobilité

La correspondance avec les bus n'est pas satisfaisante: il n'y a que 5 connexions possibles avec le train, avec des temps de correspondances qui excèdent parfois la 1/2 heure. La commune crée une navette avec la gare pour renforcer l'attractivité du train: une navette à chaque arrivée de train...

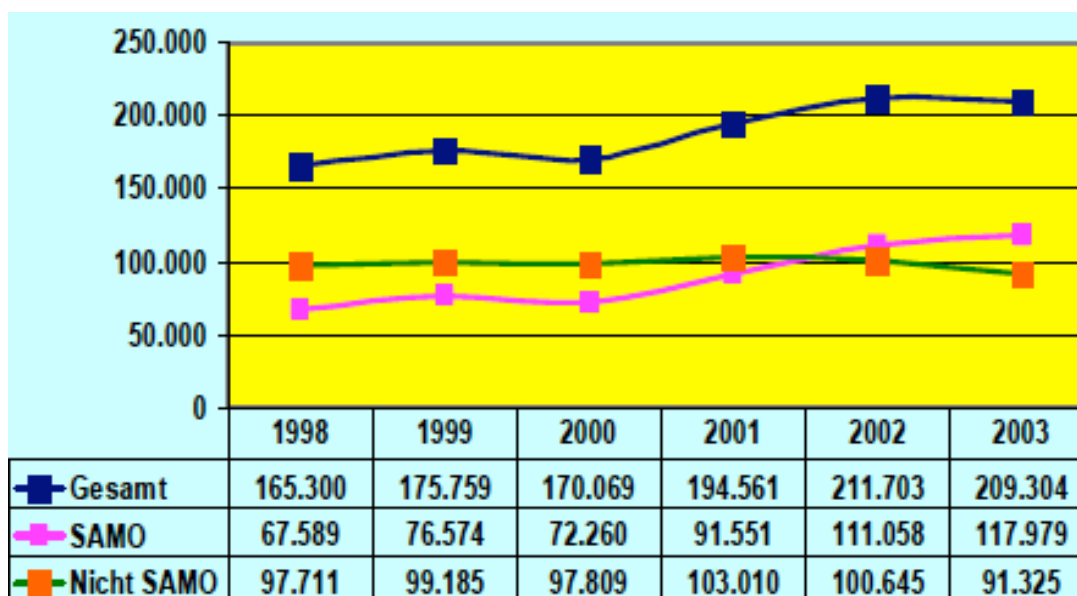
Le cadencement à l'heure des dessertes ferroviaires est généralisé en Autriche, mais aussi en Allemagne, la navette permet de proposer au moins 13 relations directes pour accéder à la station.

Evolution des nuitées (marchandes!) à Werfenweng (Base 100 en 1998)



Nuitées SAMO:

Clientèles des hébergements habilités à diffuser l'offre « softmobility »



Enseignements du Forum

L'exemple d'intégration de la mobilité durable dans l'offre commerciale de la station, et la qualité des outils, documentations commerciales, site internet d'information et de réservation, est remarquable.

Les deux derniers tableaux produits montrent aussi l'efficacité économique de ce modèle.

Dans le cadre des plans de relance et de diversification de notre tourisme, il y a là des pistes sérieuses...

Interventions des professionnels du tourisme en Tarentaise

Intervention de Agnès Girard

Responsable de résidence de tourisme à Val-Thorens

Le Constat

Au niveau de l'exploitation des hébergements, les arrivées massives concentrées principalement sur une seule journée ne facilitent pas l'accueil des vacanciers : stress, travail rapidement effectué, peu de temps à accorder à l'écoute de nos clients, importants problèmes de trafic et d'attente sur les routes....détériorient fortement la qualité de nos prestations d'accueil.

De plus, d'un point de vue opérationnel, les arrivées sur une seule journée peuvent amener les exploitants à concentrer beaucoup d'heures de travail des équipes sur cette seule journée et donc à alléger le service en semaine, au détriment des attentes et besoins de la clientèle.



Les pistes

Ce constat ayant été clairement identifié par les acteurs économiques des stations depuis plusieurs années, de nombreux hébergements ont alors mis en place des possibilités d'arrivées décalées, soit les vendredi soit les dimanche. En périodes dites « creuses » de janvier ou d'avril, les arrivées sont même possibles tout au long de la semaine. Malgré cela, on constate encore que le pourcentage de clients intéressés pour arriver un autre jour que le samedi reste très faible (environ 10%) : en effet, outre le fait que beaucoup de moyens de transports train ou avion ont des programmes calés sur les samedi, les gens travaillent les vendredi et les familles ne font pas manquer l'école pour gagner un jour de vacance. Enfin, un retour de vacance le dimanche, soit la veille de la reprise du travail, est souvent peu apprécié : la plupart de nos clients viennent de loin et le temps de trajet étant souvent supérieur à 6 ou 7 heures de route d'où une certaine fatigue, les gens souhaitent se reposer une journée avant la reprise de leurs activités. Pour des questions d'organisation, les mères de famille veulent aussi avoir du temps pour remettre en route leur maison.

Concernant l'ensemble des acteurs économiques, permettre, voire obliger, des arrivées sur plusieurs jours serait évidemment très avantageux : meilleure qualité des prestations d'accueil, baisse des coûts d'exploitation, meilleure organisation du travail dans sa globalité. Toutefois, il faut rester prudent sur cette idée et ne pas décourager nos clients ou les pousser à partir sur d'autres destinations qui correspondent à leurs attentes en terme de logistique. Attention aussi aux incidences que cela pourrait avoir sur les chiffres d'affaires : il est vrai que des arrivées décalées pourraient altérer l'optimisation du remplissage des stations.

Intervention de Guy Mattis, Hôtelier à Val d'Isère

Le constat

Au niveau de l'hôtellerie telle que pratiquée à Val d'Isère dans un établissement trois étoiles, la clientèle est plus disparate dans ses jours d'arrivée et de départ. C'est d'ailleurs une caractéristique générale de l'hôtellerie par rapport à la location de résidence. Le client exprime davantage des choix personnalisés et l'hôtelier s'adapte.

Le samedi reste un gros jour d'arrivée, mais arrivées et départs se jouent durant toute la semaine, en raison de deux tendances : celle des séjours courts, c'est-à-dire une semaine raccourcie à 6 ou même 5 jours, celle aussi des week-end allongés sur 3 voir 4 jours.

La gestion du planning de réservations de l'hôtel et le souci de remplissage sont permanents.

Les clients sont individuels. Cela explique que pour leurs déplacements de venue à la station et du retour, la voiture reste le mode de déplacement de base.

Le train est utilisé par certains clients, ce mode de transport est jugé intéressant par la clientèle qui souhaiterait l'utiliser davantage. Mais là c'est souvent impossible car l'offre n'existe pas. En effet, par exemple, il n'existe pas de TGV en semaine en dehors du week-end...

L'offre de transports est à développer pour améliorer et faire évoluer la situation.

Conclusion

Alain Machet

Président du Conseil local de développement du Pays Tarentaise-Vanoise



Il me semble qu'il faut remercier encore les différents intervenants pour la diversité et la qualité de leurs interventions. La nécessité de repenser nos modes déplacements pour répondre à la fois aux changements climatiques, à la raréfaction du pétrole et à la pollution atmosphérique croissante n'a été contestée par personne.

Il apparaît que quelques lignes de travail se dessinent à travers les différents exposés : L'exemple suisse d'une prise en compte globale du déplacement du point de départ du touriste jusqu'au point d'arrivée nous paraît devoir être médité et appliqué à nos massifs : un titre de transport unique qui intègre tous les modes de déplacement y compris le forfait de ski. Un site internet de vente dédié exclusivement au transport et très lisible.

Le développement en cours des transports collectifs dans le bassin d'Albertville doit être amplifié et étendu à la Tarentaise. Ce bon début repose sur une association entre des transports scolaires ouverts au public, l'ouverture de nouvelles lignes de bus et la mise en place de transports à la demande avec différents minibus. Le travail effectué par nos amis et voisins du Val d'Aoste semble aller dans le même sens.

En Tarentaise, les liaisons fond de vallée-stations doivent être nettement renforcées et ouvertes à tous les publics.

La demande du CLD Tarentaise Vanoise d'une étude des mouvements pendulaires entre le bassin d'Albertville et la Tarentaise semble avoir été bien accueillie par les élus du bassin Albertvillois. Il en va de même pour une navette ferroviaire cadencée entre Albertville et Bourg Saint Maurice.

Le covoiturage est une option qu'il convient de ne pas négliger. Les associations qui tentent de le promouvoir doivent être soutenues. Un site internet commun aux deux bassins pourrait contribuer à l'essor de cette pratique.

L'étalement des arrivées et des départs dans nos massifs a été abordé une fois de plus pour rappeler, les surcharges de travail (accueil, ménage, rendu des matériel loués, visites de fin de séjour...) imposées le samedi notamment dans les stations de ski. L'encombrement du réseau routier et la saturation du réseau TGV sont une évidence pour tous les acteurs. Les habitudes et les surcoûts (moindre remplissage des lits, difficultés d'organisation des cours de ski) freinent le développement des courts séjours et les déplacements des jours d'arrivée et de départ. Cependant on observe malgré tout une évolution des pratiques : arrivées ou départs le vendredi ou le dimanche. Compte tenu du fait qu'il semble difficile d'augmenter encore le nombre de TGV desservant nos massifs, la solution la plus évidente semble de développer les arrivées décalées et les séjours plus courts. Pour cela la mise en place de TGV directs pour la Tarentaise en semaine pourrait être très incitative. L'augmentation du nombre de personnes adeptes des séjours courts ou décalés permettrait de mieux organiser tout le système : transports collectifs, locations, cours de skis etc.. Des tarifs attractifs pourraient-ils être consentis ? Rien n'est moins sûr, pourtant l'évolution des pratiques touristiques permettrait certainement des économies d'infrastructures.

La question de la compétence transport a été abordée en fin de réunion. Ce point important devra être traité par les collectivités responsables. L'idée d'une « agence des transports » commune aux deux bassins a été avancée. Il paraît impensable que les deux bassins abordent ce thème des transports sans harmoniser leurs politiques et leurs pratiques.

Enfin, comme partout, la place de l'automobile dans notre région devra sans doute être repensée. Quelle place pour les « vélo-station » dans nos agglomérations ? Quel développement pour les pistes cyclables ? Quelle place également pour les systèmes de livraison des courses à domicile ? Pourquoi pas des navettes pour desservir les principaux sites de départ de randonnée à pied en été ? Cette question des déplacements renvoie bien entendu à d'autres problématiques comme l'urbanisme et la gestion de l'espace....

Les deux CLD des bassins d'Albertville et de Tarentaise Vanoise restent à disposition des élus pour poursuivre leur travail sur ce sujet difficile mais incontournable.

Documents et sites internet de référence

Document de sensibilisation à la mobilité douce (6 pages – Moutain Wilderness).

Inventaire des initiatives et des outils en matière de mobilité douce en France (165 pages - CIPRA – France Nature environnement – Moutain Wilderness – mars 2006).

Ces deux documents sont disponibles à l'adresse suivante : www.mountainwilderness.fr rubrique projets / mobilité douce.

Les perles des Alpes : programme européen « des vacances à mobilité douce dans les plus jolis sites alpins d'Europe » www.alpine-pearls.com

Les émissions de gaz à effet de serre en station : **le bilan carbone de Saint-Martin Belleville** :
www.mairie-smb.com
http://www.ecologie.gouv.fr/emeddiat/article.php3?id_article=282

Les informations locales sur la mobilité

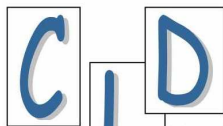
- de la Communauté de communes de la Région d'Albertville : www.coral.fr
- de la Région autonome de la Vallée d'Aoste : www.regione.vda.it
- de la Commune des Gets : www.lesgets.com (rubrique Actualités / Ecotourisme)

L'autopartage en Rhône-Alpes :

- à Grenoble : www.alpesautopartage.eilo.org
- à Lyon : www.autolib.fr

Une synthèse des S't'2006 (Les sommets du tourisme – Chamonix) est disponible en ligne à l'adresse suivante : www.sommets-tourisme.org/f/sommetsG/huitieme-sommet/synthese.html. Ce document intitulé "**Des transports pour un tourisme durable**" a été rédigé par Sylvain Allemand.

Tous ces documents ainsi que les supports d'intervention présentés lors de ce Forum sont disponibles au siège du CLD du Bassin d'Albertville – CBE – 45 avenue Jean Jaurès – 73200 Albertville – cbeat@infonie.fr - 04 79 32 89 25



Une réflexion partagée
pour un développement durable

Conseil Local de Développement
du bassin d'Albertville

**Ouvert à tous les
habitants**

Les Conseils locaux de développement ? Un outil à la disposition des citoyens

Instaurés il y a huit ans par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999, dite "loi Voynet", les conseils de développement sont des instances consultatives, créées à l'échelle des communautés d'agglomération, des communautés de communes et des pays. Leur raison d'être initiale est la préparation des Chartes de pays et des Contrats d'agglomération et de pays. Mais la loi leur donne la possibilité de s'autosaisir de toutes les questions d'aménagement ou de développement de la communauté à laquelle ils sont rattachés. Composés de bénévoles issus du mouvement associatif, du monde économique et des milieux sociaux et culturels, ils ont trouvé progressivement leur place dans les schémas institutionnels locaux.

C pour concertation, communication...

L pour lien, lieu...

D pour dialogue, décision...

Avec le soutien de la

Rhône-Alpes Région

Un Conseil local de développement à Albertville...

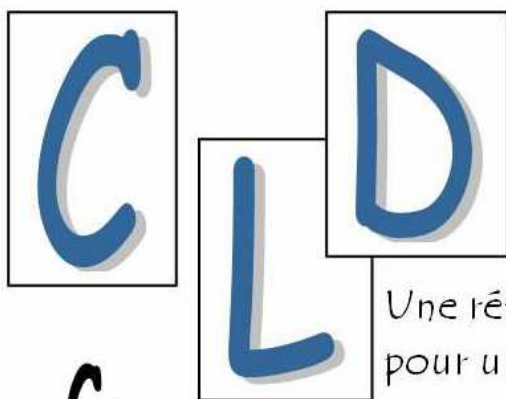
Dans le prolongement du Contrat global de développement qui avait réuni depuis 1997 les communes du territoire du Bassin d'Albertville autour de réflexions, d'actions communes, se crée le syndicat Arlysère en 2001.

En janvier 2004, Arlysère met en place un Conseil local de développement (CLD) constitué à partir des personnes impliquées dans les différents domaines de la vie sociale, économique, associative locale. Le territoire concerné par le CLD correspond à celui d'Arlysère (soit 31 communes).

En 2004, les membres du CLD jouent un rôle important au cours des phases d'élaboration du diagnostic partagé du territoire, de la Charte de Pays (orientations à 10 ans) et du programme d'actions des Contrats pour 2005-2010, en assemblée plénière et au sein des Ateliers 21 proposés par Arlysère.

Conformément à la Loi de 1999, le CLD est ensuite pérennisé, notamment pour la phase de mise en œuvre du programme d'actions.

Le CLD s'est doté d'un règlement intérieur, véritable Charte de participation citoyenne à la conduite du Projet de territoire. C'est un texte qui rend lisible les objectifs et l'action du Conseil local de développement (aussi bien auprès des habitants que de leurs représentants élus) tout en fédérant le maximum d'acteurs locaux. *Il est disponible sur demande.*



Une réflexion partagée
pour un développement durable

Conseil Local de Développement du bassin d'Albertville

C ***pour concertation, communication...***

L ***pour lien, lieu...***

D ***pour dialogue, décision...***