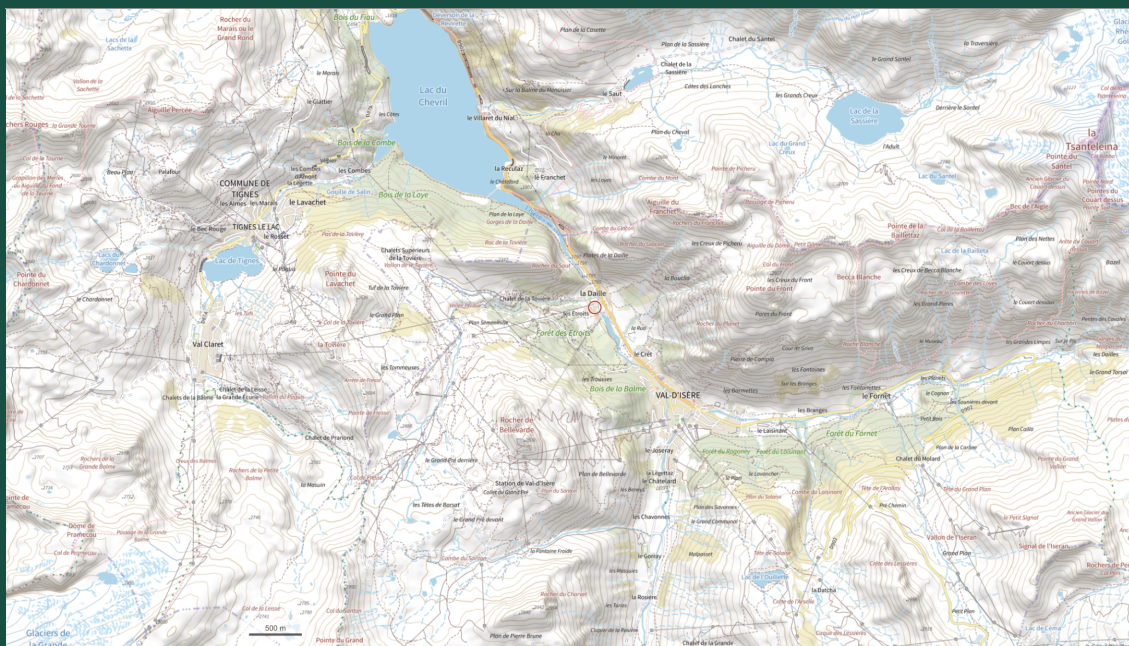


LES ÉTROITS

Mobilité et circulation

Accès, fonctionnement de l'hôtel et logistique du chantier



NOTE COMPLÉMENTAIRE AU RAPO

Organisation proposée, hypothèses de trafic et modalités de suivi.

Document du maître d'ouvrage destiné à éclairer l'examen du projet par la DREAL.

CADRE DE LA NOTE

Objet et lecture du dossier

La présente note expose les dispositions envisagées pour organiser les déplacements liés au projet. Elle distingue l'accès des clients, les déplacements pendant le séjour, le fonctionnement quotidien de l'établissement et les transports du chantier. Les calculs sont explicités afin que leurs résultats puissent être appréciés au regard des hypothèses retenues.

Trois niveaux d'information

Le programme communiqué par le maître d'ouvrage ; les orientations d'exploitation proposées ; les simulations, qui restent des tests et ne constituent ni des comptages ni une prévision de trafic validée.

Le site et les échelles de déplacement	3
Le programme de référence	4
Les capacités hôtelières voisines	5
Le contexte communal et les données routières	6
Le train et les transferts depuis la gare	7
Les déplacements à La Daille	8
La durée et le calendrier des séjours	9
Les scénarios d'accès des clients	10
Le personnel et les services sur place	11
Les livraisons et la logistique d'exploitation	12
Le stationnement et la dépose	13
Les flux complémentaires et les pointes horaires	14
Le calendrier et les accès du chantier	15
Le calcul des rotations de camions	16
Le suivi et la portée des mesures	17
Les références et les paramètres à consolider	18

Les cartes et les illustrations du dossier initial sont conservées comme documents de repérage. Elles ne se substituent pas aux plans d'accès du permis ni aux vérifications techniques de circulation.

01 / LE SITE

Une organisation à trois échelles

À l'entrée de Val d'Isère depuis la vallée, le secteur de La Daille permet d'articuler l'accueil des voyageurs, les transports collectifs et l'accès aux équipements de la station. Le projet recherche un fonctionnement dans lequel la voiture personnelle n'est pas nécessaire à chaque étape du séjour.

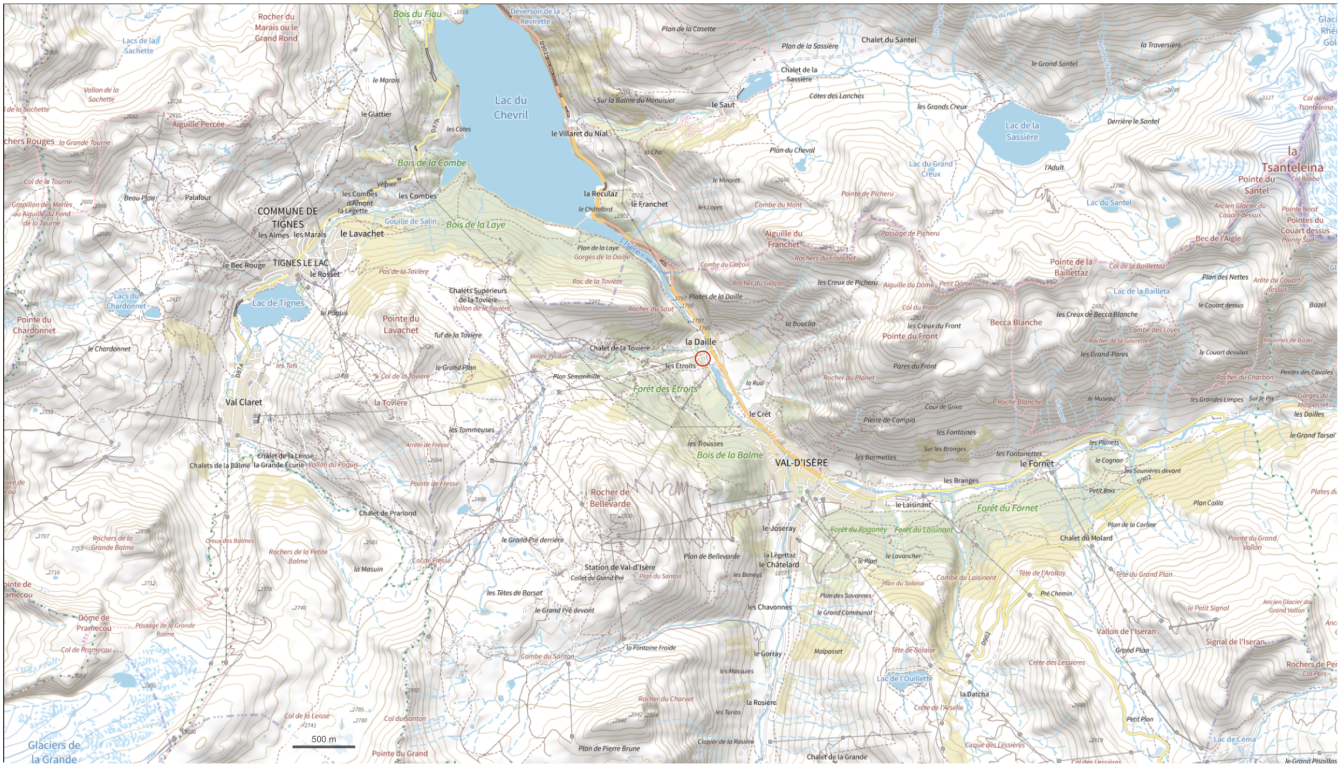


Figure 1. Situation du projet dans le secteur de La Daille. Carte de repérage reprise du dossier mobilité du maître d'ouvrage.

Échelle	Organisation envisagée	Effet recherché
Origine du séjour / gare	Arrivée en train à Bourg-Saint-Maurice.	Réduire les trajets en voiture sur la longue distance.
Gare / La Daille	Cars publics ou transferts hôteliers regroupés.	Limiter le nombre de véhicules du dernier trajet routier.
La Daille / séjour	Marche, navettes publiques et services sur place.	Limiter les déplacements motorisés quotidiens.

Le trajet depuis Bourg-Saint-Maurice reste routier, y compris pour les clients arrivés en train. La note compte donc les mini-navettes et leurs éventuels parcours à vide. À proximité du bâtiment, les déplacements des visiteurs, du personnel et des prestataires s'ajoutent aux seuls accès des clients hébergés.

02 / DONNÉES ET HYPOTHÈSES

Le programme de référence

Les calculs retiennent le programme actualisé présenté dans la note A4 : 180 lits touristiques, 130 lits pour le personnel et 63 places de stationnement. Les hypothèses d'exploitation et de terrassement sont distinguées de ces capacités afin de rendre les calculs vérifiables.

Composante	Valeur retenue	Précision
Hôtel	42 chambres / 100 lits	Programme communiqué par le maître d'ouvrage.
Unités hôtelières	15 unités / 38 chambres / 80 lits	Incluses dans le fonctionnement hôtelier présenté.
Total touristique	80 chambres / 180 lits	Base des simulations de fréquentation.
Personnel	14 logements / 76 chambres / 130 lits	Capacité d'hébergement, distincte des effectifs présents.
Stationnement	63 places	60 couvertes et 3 extérieures ; affectation à organiser.
Ouverture	200 jours par an	Hypothèse d'exploitation.
Occupation moyenne	140 clients par jour ouvert	77,8 % des 180 lits, en moyenne sur l'ouverture.
Nuitées clients	28 000 par an	140 × 200 ; exclut les nuitées du personnel.
Chantier	Environ 4 ans	Durée globale.
Déblais / remblais	25 000-35 000 / 3 000-8 000 m³	Ordres de grandeur du dossier à consolider.

Une journée moyenne et un test de pointe distincts

Le test de pointe correspond au départ de 180 clients et à l'arrivée de 180 autres le même jour : 360 déplacements individuels d'accès. Il ne signifie pas que l'hôtel dispose de 360 lits. Il ne décrit pas non plus nécessairement la pointe de stationnement, qui dépend des heures effectives de départ et d'arrivée.

Les hypothèses annuelles servent à comparer des durées de séjour. Les besoins de circulation et de stationnement se vérifient, quant à eux, aux périodes de forte occupation et aux heures de croisement des usages.

03 / CAPACITÉS LOCALES

Le contexte hôtelier de La Daille

Selon les informations communiquées par le maître d’ouvrage, les reconversions des hôtels voisins s’inscrivent dans une logique de logement du personnel. Elles font évoluer à la fois l’offre hôtelière du quartier et la nature des déplacements associés à ces bâtiments.



Figure 2. Repérage des établissements voisins, repris du dossier initial. Distances indicatives. Le Samovar est indiqué à 48 lits sur la carte et à 49 dans le tableau initial : la fourchette est conservée.

Établissement / situation	Lits	Repère communiqué
Le Samovar, environ 100 m	48 à 49	Reconversion : hiver 2025-2026
La Tovière, environ 150 m	58	Reconversion annoncée : hiver 2026-2027
Le Champs Avalin, environ 200 m	83	Reconversion : hiver 2020-2021
Total historique des trois hôtels	189 à 190	Avant les trois reconversions
Trois anciens hôtels après reconversion	Environ 150	Logement du personnel
Projet Les Étroits	180	Capacité touristique retenue

À l’issue des trois reconversions, les 180 lits du projet représenteraient 9 à 10 lits de moins que les capacités hôtelières historiques. Ce bilan reste conditionné à la réalisation de la reconversion de La Tovière, annoncée pour l’hiver 2026-2027.

Du séjour touristique au logement du personnel

Les arrivées et départs des clientèles hôtelières laissent place aux déplacements des salariés, notamment entre leur logement et leur lieu de travail. Les besoins de transfert dépendent de la localisation des emplois et des moyens de transport utilisés. Dans le projet Les Étroits, le regroupement des logements du personnel et des lieux de travail sur le même site vise à limiter ces trajets pour les salariés qui y seront logés.

Cette évolution des usages ne permet pas, à elle seule, de conclure à une baisse ou à une hausse du trafic des établissements reconvertis. Aucun trafic historique n’est retranché automatiquement des simulations du projet.

04 / CONTEXTE DE CIRCULATION

Le réseau routier et ses pointes

Le PADD communal de novembre 2025 décrit une perte d'environ 2 000 lits marchands entre 2010 et 2019. Il relève aussi l'effet des séjours du samedi au samedi sur la concentration des déplacements et met en avant les transports collectifs à l'entrée de la commune, notamment à La Daille. Ces orientations éclairent les choix de fonctionnement proposés. [1]

Un repère départemental vérifié

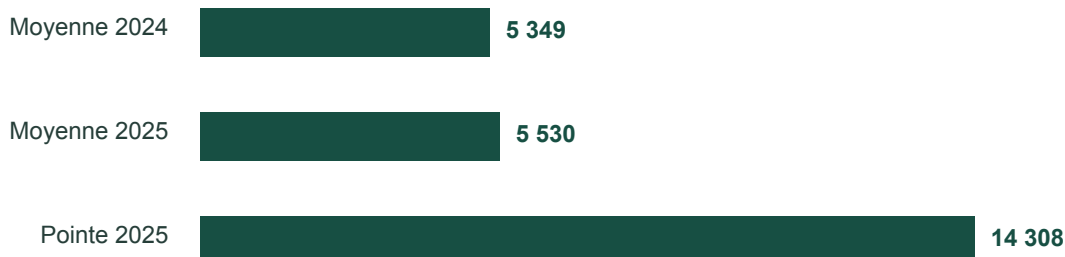


Figure 3. Véhicules par jour au poste 122, RD902, Sainte-Foy-Tarentaise. Source : Département de la Savoie, données de trafic 2025, pages PDF 3 et 18. [2]

La moyenne journalière annuelle passe de 5 349 véhicules en 2024 à 5 530 en 2025, soit +3,38 %. La pointe journalière publiée atteint 14 308 véhicules. Ces valeurs concernent le poste de Sainte-Foy-Tarentaise, et non un comptage devant le projet.

Une moyenne annuelle décrit un niveau de trafic. Elle ne donne ni la capacité maximale de la route ni les conditions de circulation à une heure précise. La pointe journalière départementale n'est pas nécessairement simultanée à celle du projet.

Les vérifications utiles à l'échelle locale

L'analyse des accès devra rapprocher les arrivées et départs de l'hôtel des flux observés sur les voies concernées, dans les deux sens et aux mêmes heures. Les manœuvres d'entrée, la dépose, les traversées piétonnes et les passages des transports publics doivent être examinés ensemble.

Les évolutions des autres opérations du quartier et les éventuels travaux simultanés sont à prendre en compte. La présente note n'applique pas un simple pourcentage du trafic départemental pour conclure à l'absence de difficulté locale.

Références [1] et [2] détaillées en page 18. Les comptages cités sont des données publiques ; les scénarios propres à l'hôtel figurent dans les pages suivantes.

05 / ACCÉDER À LA STATION

Le train et le transfert terminal

Le maître d'ouvrage prévoit de favoriser l'arrivée en train à Bourg-Saint-Maurice, puis de proposer des mini-navettes électriques de l'hôtel. Le regroupement des voyageurs doit être préparé dès la réservation, en tenant compte des bagages, des skis et des besoins d'accessibilité.

Une offre à construire saison par saison

Les correspondances depuis Paris et les autres bassins de clientèle seront proposées selon les horaires disponibles. La communication commerciale devra associer le trajet ferroviaire et son transfert terminal, avec une procédure adaptée aux retards, aux arrivées tardives et aux changements de réservation.

L'offre saisonnière Eurostar Snow vers Bourg-Saint-Maurice illustre une possibilité d'accès depuis Londres avec changement à Lille-Europe. Le calendrier annoncé pour l'hiver 2026-2027 prévoit des départs de Londres le samedi, du 19 décembre au 20 février, et des retours le dimanche ainsi que certains samedis, du 27 décembre au 28 février. Il s'agit d'un exemple actuel, non d'une garantie de desserte à l'ouverture de l'hôtel. [3]

L'arrivée ferroviaire du samedi ne peut pas être comptée comme une arrivée du dimanche. L'objectif de séjours du dimanche au dimanche doit être coordonné avec les trains et correspondances effectivement disponibles.

La liaison publique et les véhicules de l'hôtel

La ligne régionale S82 relie Bourg-Saint-Maurice à Val d'Isère. Ses horaires et conditions de réservation sont à vérifier pour chaque période. Les transferts de l'hôtel compléteraient cette desserte ; les calculs de la page 10 supposent, par prudence de méthode, que tous les clients ferroviaires simulés utilisent ces véhicules dédiés. [4]

Paramètre opérationnel	Élément à arrêter avec l'exploitant
Regroupement	Réservation des places, capacité utile après prise en compte des bagages et des skis.
Allers et retours	Association des arrivées et départs pour réduire les trajets à vide.
Moyens mobilisés	Nombre de véhicules, conducteurs, recharge, amplitude et solution de secours.
Coordination	Horaires de trains, délai de prise en charge et information des voyageurs.

Les parts de clientèle ferroviaire de 30 % et 50 % sont des hypothèses comparatives. Aucune n'est présentée comme une fréquentation acquise.

06 / LES DÉPLACEMENTS À LA DAILLE

Un séjour à pied et en navette

Le maître d'ouvrage situe le projet à environ 200 m de la gare routière de La Daille, par la liaison piétonne et la passerelle. Cette distance reste indicative : l'intérêt de la proximité dépend de la continuité réelle du cheminement, notamment en hiver.

Plan de repérage : en orange, les arrêts de bus collectifs



Figure 4. Situation du projet, des arrêts et de la gare routière. Carte et repères conservés du dossier initial ; ils ne constituent pas un plan de cheminement accessible validé.

Les navettes publiques gratuites desservent les quartiers pendant les saisons d'exploitation. Le « train rouge » est une navette routière locale, distincte du train vers Bourg-Saint-Maurice. Les périodes et fréquences seront vérifiées à chaque saison. [5]

Rendre la proximité utilisable au quotidien

L'organisation de l'accueil devra intégrer l'information sur les itinéraires, la prise en charge des bagages et la coordination du déneigement. Les cheminements vers les remontées mécaniques, les arrêts et les services devront être lisibles, éclairés et compatibles avec les besoins d'accessibilité.

Les restaurants, les équipements de bien-être et les services intégrés limitent les motifs de sortie motorisée pour les clients hébergés. Des stationnements pour vélos et des points de recharge sont prévus, avec un dimensionnement à confirmer dans les documents techniques. Les usages ouverts à une clientèle extérieure sont comptés séparément dans l'analyse des flux.

07 / RÉDUIRE LES ROTATIONS ET RÉPARTIR LES ARRIVÉES

La durée et le jour des séjours

Le maître d'ouvrage souhaite privilégier les séjours prolongés. À fréquentation annuelle identique, un séjour plus long réduit le renouvellement des occupants. Le calendrier des arrivées agit, lui, sur la concentration des déplacements dans le temps.

Le même volume de nuitées, des renouvellements différents

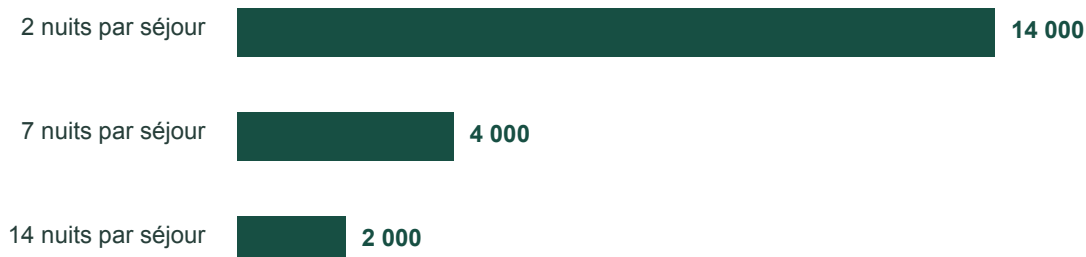


Figure 5. Arrivées individuelles annuelles pour 28 000 nuitées clients. Calcul : nuitées / durée moyenne du séjour. Chaque arrivée est associée à un départ ; ces valeurs ne sont pas des nombres de voitures.

Le passage de deux à sept nuits conduit arithmétiquement de 14 000 à 4 000 arrivées individuelles annuelles. La comparaison isole l'effet de la durée : elle ne prédit ni la durée moyenne qui sera obtenue ni la répartition réelle des modes de transport.

Encourager le dimanche au dimanche

L'exploitation recherchera des séjours hebdomadaires du dimanche au dimanche et des arrivées réparties en semaine. Cette orientation peut être soutenue par les disponibilités proposées, les conditions commerciales et la coordination des transferts. Elle vise à limiter la superposition avec les grandes pointes du samedi.

Les heures de départ et d'arrivée seront également réparties dans la journée, selon les correspondances et les contraintes de circulation. Le décalage d'une partie des séjours ne dispense pas de vérifier les conditions de circulation du dimanche ni le croisement des clients au parking et à la dépose.

À durée de séjour constante, changer le jour d'arrivée déplace les mouvements dans le temps sans en réduire le total. Le suivi distinguera la durée moyenne, le jour d'arrivée et le mode d'accès : ces trois leviers ne doivent pas être confondus.

Ces orientations de commercialisation seront à rapprocher des dispositions applicables du SCoT, traitées dans la note dédiée. Leur mise en œuvre n'est pas tenue pour acquise dans la présente simulation.

08 / CALCULS VÉRIFIABLES

Les scénarios d'accès des clients

Le test porte sur un renouvellement complet de l'hôtel le même jour : 180 départs et 180 arrivées, soit 360 déplacements individuels. Un mouvement de véhicule désigne un passage dans un seul sens ; un aller-retour représente deux mouvements.

Hypothèse	Valeur de calcul
Voiture	2,5 clients par véhicule en moyenne.
Mini-navette	6 clients par trajet chargé, hors conducteur.
Trajets à vide	Entre 0 et 1 trajet à vide par trajet chargé.
Périmètre	Accès clients sur la liaison gare / La Daille ; autres usages exclus.

Part du train	Voitures	Navettes chargées	Navettes, vide inclus	Total clients
0 %	144	0	0	144
30 %	≈ 101	18	18 à 36	≈ 119 à 137
50 %	72	30	30 à 60	102 à 132



Figure 6. Mouvements de véhicules par jour de renouvellement complet. Le segment clair représente les trajets à vide supplémentaires possibles.

Formules. Voitures = $360 \times (1 - \text{part du train}) / 2,5$.
Navettes chargées = $360 \times \text{part du train} / 6$.
Total = voitures + navettes chargées + trajets à vide.

À 50 % de train, le résultat est de 102 à 132 mouvements, contre 144 dans le test tout voiture : 12 à 42 mouvements de moins, soit environ 8 à 29 %. La borne basse suppose des trajets chargés dans les deux sens, donc des horaires compatibles.

Les valeurs sont des moyennes de simulation, arrondies après calcul. La flotte réelle devra être dimensionnée par créneau horaire. Si le remplissage est inférieur à 6 clients, le nombre de navettes augmente ; le bénéfice routier n'est donc pas automatique.

09 / LES DÉPLACEMENTS PENDANT LE SÉJOUR

Le personnel et les services sur place

Le programme prévoit 130 lits destinés au personnel, répartis dans 14 logements collectifs comprenant 76 chambres. Le maître d'ouvrage recherche ainsi un logement des équipes sur site, à proximité immédiate de leur lieu de travail.

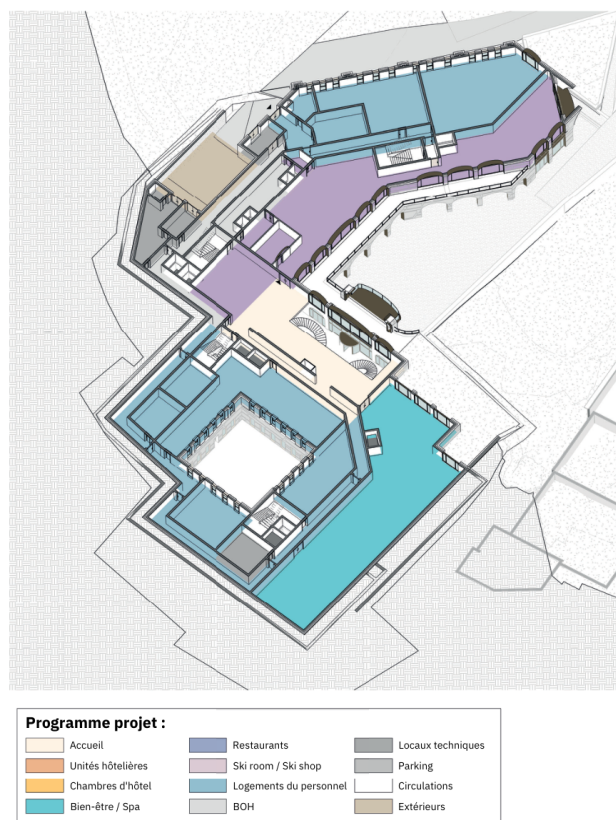


Figure 7. Organisation des fonctions au niveau R+1. Axonométrie JMV Architecture reprise du dossier mobilité initial, à lire comme illustration de principe ; les chiffres de programme actualisés figurent en page 4.

Un effet lié à l'occupation effective des logements

Pour un salarié logé et travaillant dans l'établissement, le trajet routier domicile-travail est évité. L'effet global dépend toutefois du nombre de salariés effectivement hébergés et des effectifs mobilisés selon les saisons. Les 130 lits ne démontrent pas à eux seuls que tous les besoins de logement seront couverts à chaque période.

Les déplacements personnels des salariés, les trajets des équipes non logées, les prestataires et les intervenants extérieurs subsistent. Ils doivent être distingués des accès des clients et intégrés à l'organisation du stationnement.

Des services regroupés, avec des usages à distinguer

La restauration et le bien-être sur place réduisent certains motifs de déplacement des clients hébergés. L'accueil de visiteurs extérieurs dans ces mêmes équipements génère en revanche des besoins propres : horaires, fréquentation, durée de présence et modes d'accès sont à préciser avec l'exploitant.

Les livraisons et les manœuvres

Le maître d’ouvrage prévoit des livraisons dans le bâtiment, avec une plateforme tournante destinée à faciliter les manœuvres. Ce principe reste à confronter aux dimensions des véhicules, aux hauteurs libres, aux rayons d’approche et à la capacité de l’équipement.

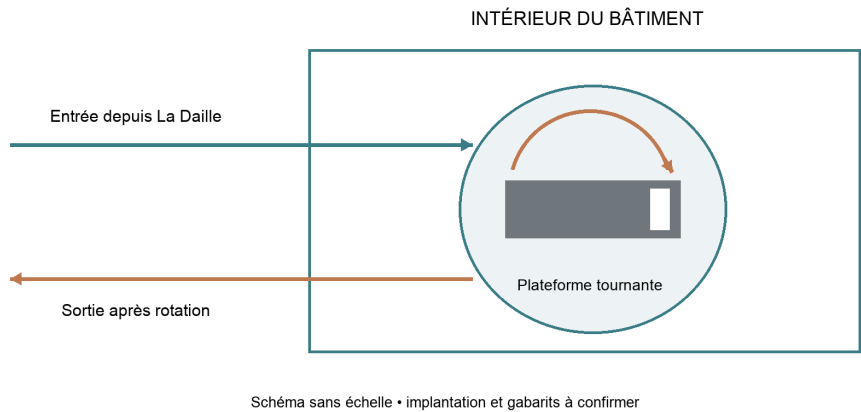


Figure 8. Principe de rotation intérieure, repris du dossier initial. Schéma sans échelle, distinct d’une vérification de giration et d’un plan d’accès validé.

L’implantation à La Daille permet d’envisager un accès depuis la vallée sans traversée du centre de Val d’Isère, sous réserve de l’itinéraire retenu et des règles de circulation. Les rendez-vous et le regroupement des commandes doivent contribuer à limiter les conflits avec les arrivées des clients.

Organisation proposée	Traduction opérationnelle
Prise de rendez-vous	Créneaux coordonnés avec l'accueil et les prestataires.
Attente et déchargement	Espaces dédiés ; ne pas faire attendre les camions sur la RD902 ni bloquer la rue des Étroits.
Sécurité des accès	Séparation des manœuvres et des piétons ; maintien de l'accès des secours.
Indisponibilité de la plateforme	Solution de repli définie avant ouverture, sans manœuvre improvisée sur la voie publique.

Une enveloppe de calcul à préciser

La simulation retient 2 à 5 visites logistiques par jour, soit 4 à 10 mouvements pour une entrée et une sortie par visite. Cette enveloppe est illustrative. Elle doit être confirmée à partir du fonctionnement de la restauration, du linge, des déchets, de la maintenance et des approvisionnements.

Le protocole précisera les prestations incluses dans ces 2 à 5 visites. Les autres interventions seront ajoutées au bilan sans compter deux fois un même passage. L'accès d'exploitation et la logistique des travaux font l'objet d'organisations distinctes.

11 / OCCUPATION SIMULTANÉE

Le stationnement et la dépose

Le programme actualisé prévoit 63 places : 60 couvertes et 3 extérieures. Le parking doit être géré avec les réservations et les horaires d'arrivée, afin de limiter la recherche de places et le report sur les espaces voisins. Sa capacité est distincte du nombre de passages sur les voies d'accès.

Voitures des clients présents, à pleine occupation

Part du train	Clients venus en voiture	Voitures présentes ¹
0 %	180	72
30 %	126	≈ 50 à 51
50 %	90	36

¹ Calcul : $180 \times (1 - \text{part du train}) / 2,5$. Il s'agit d'un stock de voitures de clients hébergés, hors visiteurs, salariés, services et véhicules de transfert. Les valeurs moyennes ne constituent pas une affectation des places.

Le test tout voiture représente 72 voitures de clients, soit 9 de plus que la capacité totale annoncée avant même les autres usages. Les scénarios avec une part ferroviaire diminuent cette demande, mais ne démontrent pas à eux seuls la suffisance du parking. Ils soulignent l'intérêt d'une réservation coordonnée du mode d'accès et de la place de stationnement.

Un tableau d'occupation par créneau

Usage	Point de vigilance
Clients hébergés	Chevauchement éventuel des départs et arrivées, y compris avant la mise à disposition des chambres.
Personnel	Voitures personnelles des résidents et des salariés venant de l'extérieur.
Visiteurs	Restaurant, spa et autres services : durée de visite et simultanéité.
Exploitation	Mini-navettes, maintenance, recharge et places nécessaires aux services.

La dépose-minute doit être distinguée des places de stationnement de longue durée. Les temps d'arrêt, les bagages et l'attente des navettes seront organisés pour préserver les circulations et les cheminements piétons.

Le respect d'un minimum réglementaire de stationnement et le bon fonctionnement aux heures de pointe répondent à deux vérifications différentes. La présente note porte sur cette seconde lecture, à compléter par l'affectation horaire des places.

12 / DE LA JOURNÉE À L'HEURE DE POINTE

Un bilan de flux à compléter

Les scénarios clients et l’enveloppe logistique peuvent être rapprochés pour une même journée. Ce rapprochement donne un sous-total et non le trafic total de l’établissement.

Flux comptés	Tout voiture	50 % de train
Accès clients hébergés	144	102 à 132
Livraisons et logistique	4 à 10	4 à 10
Sous-total journalier	148 à 154	106 à 142

Unité : mouvements de véhicules par jour, entrées et sorties cumulées. Les calculs reprennent les hypothèses de la page 10. Ils ne doivent pas être assimilés à des mouvements par heure, ni à des véhicules présents simultanément.

Les autres postes du fonctionnement

Flux à ajouter si non déjà compté	Donnée utile
Clientèle extérieure des services	Fréquentation, part motorisée, occupation des voitures, heures et durée de visite.
Sorties des clients hébergés	Excursions et déplacements en voiture pendant le séjour.
Personnel et intervenants	Effectifs présents, lieu de résidence et horaires de prise de poste.
Prestations techniques	Déchets, linge et maintenance si ces visites ne sont pas incluses dans l’enveloppe logistique.
Transferts et dépose spécifiques	Taxis, véhicules privés avec chauffeur, autres gares ou aéroports et éventuels retours à vide.

Le test binaire « voiture personnelle / train avec navette » simplifie la diversité réelle des accès. Les taxis ou transferts privés ne peuvent pas être assimilés sans vérification à une voiture qui reste stationnée pendant le séjour : leurs départs à vide et leurs nouvelles prises en charge peuvent modifier le nombre de passages.

La vérification des accès

Un tableau par créneau rapprochera les entrées du parking, la dépose et les livraisons. Il devra tenir compte des mouvements piétons, des transports publics, des secours et des autres opérations locales. Une moyenne journalière ne permet pas de dimensionner directement ces interactions.

13 / ORGANISER LES TRANSPORTS DE TRAVAUX

Le calendrier et les accès du chantier

La durée globale du chantier est estimée à environ quatre ans. Les phases de terrassement et d'évacuation ne se déroulent pas en continu sur cette durée : leur trafic doit être rapporté aux jours où les transports ont effectivement lieu.

Rechercher une fenêtre d'intersaison

Le maître d'ouvrage propose de privilégier les évacuations après la fin de la saison hivernale et avant la réouverture du col de l'Iseran. Cette fenêtre, envisagée autour de mai-juin, dépend chaque année des conditions d'enneigement, de l'état des routes et des décisions du gestionnaire ; elle ne correspond pas automatiquement à deux mois entiers disponibles.

Ce phasage vise à limiter la concomitance avec les principales pointes touristiques. Les déplacements locaux, les approvisionnements et les autres chantiers demeurent. Aucun taux de baisse du trafic n'est retenu sans comptages correspondant à la période effectivement choisie.

Point à organiser	Précision attendue
Campagnes d'évacuation	Jours effectifs, créneaux horaires et rythme réaliste des transports.
Destinations des matériaux	Filières et sites de réception adaptés, itinéraires et distances.
Coordination locale	Autres chantiers, contraintes du gestionnaire et maintien des accès riverains.
Accueil des camions	Prise de rendez-vous et solution d'attente organisée sans file sur la voie publique.
Tenue du chantier	Nettoyage des roues, maîtrise des poussières, séparation des piétons et accès des secours.

Coordonner le trafic avec les mesures environnementales

Les créneaux routiers devront être compatibles avec les prescriptions de protection de la faune, de la flore et des zones humides. Les pistes, zones d'attente et dépôts ne devront pas empiéter sur les secteurs mis en défens. Les modalités de protection et de gestion des eaux sont développées dans les dossiers dédiés et leur complément chantier relatif aux zones humides.

Si la fenêtre disponible conduit à un rythme de camions inadapté, le phasage devra être revu, éventuellement sur plusieurs campagnes. Répartir les transports sur les quatre années complètes sous-estimerait les flux pendant les périodes actives.

14 / TEST DE DIMENSIONNEMENT

Des volumes aux rotations de camions

Le test suppose l'évacuation de la totalité des 25 000 à 35 000 m³ excavés, considérés ici comme volumes en place, sans réemploi. Le foisonnement est pris à 1,20 et le volume utile transporté à 10 m³ par chargement. Ces paramètres restent à confirmer avec les études et les entreprises.

Calcul du test

25 000 à 35 000 m³ × 1,20 / 10 m³ = 3 000 à 4 200 chargements sortants.
 Une entrée et une sortie par camion = 6 000 à 8 400 passages au total.

Jours effectifs	Chargements sortants / jour	Passages / jour
40	75 à 105	150 à 210
100	30 à 42	60 à 84
150	20 à 28	40 à 56

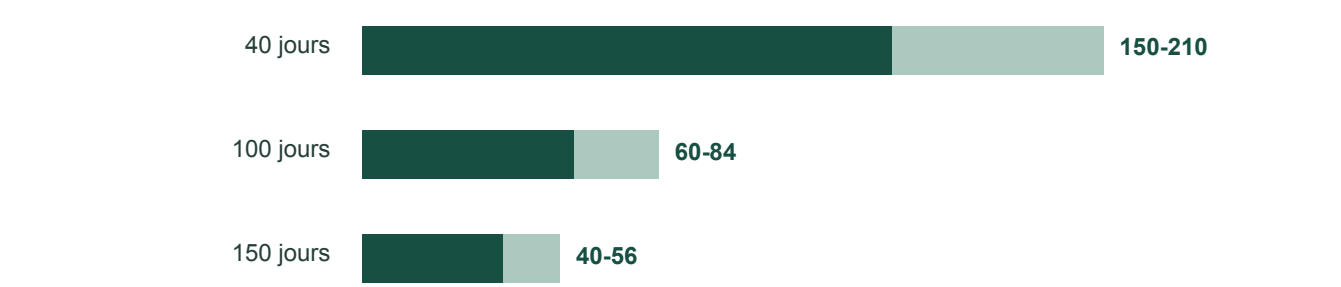


Figure 9. Sensibilité des passages de camions au nombre de jours effectifs. Le segment clair indique la différence entre les hypothèses basse et haute de volume. Aucun de ces calendriers n'est arrêté.

Le test de 40 jours illustre une campagne courte ; il ne constitue pas un calendrier confirmé. Les tests de 100 ou 150 jours peuvent supposer plusieurs campagnes. Pour N jours effectifs, la moyenne est de 6 000 / N à 8 400 / N passages par jour ; les pointes internes restent à examiner.

Les paramètres qui modifient le résultat

La charge utile et la masse volumique peuvent limiter le volume transporté avant la capacité géométrique de la benne. Le test à 10 m³ n'est donc pas une caractéristique acquise des camions. Le bilan devra aussi distinguer volumes en place, foisonnés et compactés.

Les 3 000 à 8 000 m³ de remblais annoncés ne sont pas assimilés automatiquement à des importations : leur origine et le réemploi possible sont à préciser. Les apports extérieurs, le béton, les autres matériaux et les véhicules des équipes ne sont pas inclus dans le test ci-dessus. Un aller chargé de remblai suivi d'un retour chargé de déblais devra être compté une seule fois comme aller-retour, s'il est techniquement réalisable.

15 / MISE EN ŒUVRE

Suivre les résultats et ajuster

Les effets recherchés reposent sur des choix concrets de réservation, d'affectation des places et d'organisation des accès. Le suivi proposé permet de confronter les hypothèses au fonctionnement réel et d'ajuster les moyens mobilisés.

Indicateur	Usage du suivi
Part des clients arrivés en train	Mesurer le report modal réellement obtenu.
Clients par navette et kilomètres à vide	Adapter les horaires et le regroupement.
Durée et jour des séjours	Distinguer baisse des rotations et déplacement des pointes.
Personnel effectivement logé sur place	Préciser les trajets domicile-travail restant à organiser.
Occupation du parking et de la dépose	Prévenir les débordements et les conflits d'accès.
Visites logistiques et horaires	Ajuster l'enveloppe de 2 à 5 visites et le protocole.
Camions, volumes et destinations	Suivre les rythmes des campagnes et la traçabilité.

Circulation, émissions et bruit

Le report vers le train et les transferts électriques visent également à réduire les émissions. Le nombre de mouvements ne suffit toutefois pas à calculer un bilan carbone : celui-ci dépend des origines, des distances, des taux d'occupation, de l'énergie et des trajets à vide. Aucun tonnage de CO₂ évité n'est avancé dans cette note.

Un véhicule électrique n'émet pas de gaz d'échappement à l'usage, mais sa fabrication, son alimentation et l'usure restent à considérer. Les déplacements, les émissions et le bruit sont donc appréciés séparément ; le bilan énergétique du bâtiment ne se substitue pas à celui des transports.

Portée des dispositions présentées

La proximité des équipements de La Daille, le logement du personnel, les séjours prolongés et les transferts regroupés constituent des leviers identifiés pour organiser les déplacements. Les scénarios chiffrés en précisent les effets possibles sur les accès clients, sous les hypothèses retenues.

L'appréciation du fonctionnement local suppose de compléter cette lecture par les usages extérieurs, l'occupation horaire du stationnement et les interactions aux accès. Pour le chantier, les rythmes seront établis à partir des jours effectivement disponibles et des filières de gestion des matériaux. Ces éléments sont soumis à l'appréciation de la DREAL dans le cadre du RAPO, sans préjuger des résultats des vérifications restant à réaliser.

Références et consolidation des données

Version établie le 2 octobre 2026 à partir de la note mobilité communiquée, du programme actualisé du maître d'ouvrage et des références publiques ci-dessous. Les renvois [1] à [5] correspondent aux sources externes ; les simulations sont propres à la présente note.

[1] Commune de Val d'Isère - PADD, novembre 2025
Pages 10 et 12 : évolution des lits marchands et orientations de mobilité. [Consulter la source.](#)

[2] Département de la Savoie - Données de trafic 2025
Poste 122, RD902, Sainte-Foy-Tarentaise ; pages PDF 3 et 18. [Consulter la source.](#)

[3] Eurostar - Ski train to the Alps
Calendrier saisonnier 2026-2027 ; référence illustrative à actualiser. [Consulter la source.](#)

[4] Région Auvergne-Rhône-Alpes - Ligne S82
Liaison Bourg-Saint-Maurice / Val d'Isère ; horaires saisonniers. [Consulter la source.](#)

[5] Office de tourisme de Val d'Isère - Navettes gratuites
Dessertes locales et périodes de fonctionnement. [Consulter la source.](#)

Pièces du dossier et illustrations

Note A4 « Présentation du projet » actualisée : programme de 180 lits touristiques, 130 lits de personnel et 63 places. Note mobilité initiale : cartes de situation, hôtels voisins, transports publics, axonométrie et principe de plateforme. Les capacités historiques et distances proviennent des informations du maître d'ouvrage. Les plans techniques datés du permis restent les références pour les gabarits et accès.

Dossiers « Faune et flore » et « Zones humides », rapport Soltis et complément chantier relatif aux zones humides : protection des milieux et coordination des emprises de travaux. La présente note traite les flux routiers sans remplacer ces prescriptions.

Les paramètres à consolider

Avant l'arrêt du fonctionnement	Pour les campagnes de travaux
Origine de la clientèle, part du train et durée réelle des séjours.	Bilan déblais / remblais, réemploi et caractéristiques des matériaux.
Effectifs logés, fréquentation des services et affectation horaire des places.	Véhicules, charge utile, filières, itinéraires et distances.
Flotte de transfert, horaires, livraison et vérification des accès.	Jours effectifs, créneaux, coordination locale et protections environnementales.

Ces paramètres sont identifiés pour préciser les études et les modalités d'exploitation. Leur présentation ne signifie pas que les vérifications correspondantes sont déjà réalisées.