

# Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux

*Une opportunité pour les territoires*



©NVT-Loire à Vélo



©PNR Ballons des Vosges



©Chemin R.L Stevenson

Expériences d'écomobilité touristique et de loisirs  
11 porteurs de projet, 11 territoires

Projet mené dans le cadre du **Réseau Rural Français**  
par le **Réseau des Grands Sites de France**

## En partenariat avec :

Mairie Conseils (CDC),  
la Fédération française de Randonnée Pédestre,  
l'Office National de la Forêt,  
le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions,  
la Sous-direction du tourisme,  
la Fédération nationales des Parcs naturels régionaux,  
la mission Véloroutes et Voies Vertes,  
le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement,  
le Pôle ressources des sports de nature,  
Parcs Nationaux de France.

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE



Cofinancé par l'Union Européenne



Fonds européen Agricole pour le Développement Rural  
l'Europe investit dans les zones rurales



<b>I Origine du projet, partenariat, méthode de travail, présentation du document.....</b>	<b>3</b>
<b>II - Nouvelles demandes, nouvelles offres : l'écocomobilité touristique et de loisirs, une opportunité pour les territoires ruraux.....</b>	<b>8</b>
<b>III - Ce qu'il faut savoir du cadre institutionnel en matière de déplacements pour agir en faveur de l'écocomobilité.....</b>	<b>14</b>
<b>IV- Expériences de territoires.....</b>	<b>17</b>
<b>La Navettes des crêtes des Vosges (Haut-Rhin/Vosges) .....</b>	<b>18</b>
Un moyen d'accéder et de circuler sur la grande crête des Vosges convivial et respectueux des espaces naturels.	
<b>La Navette de la vallée de la Clarée (Hautes-Alpes).....</b>	<b>22</b>
limiter l'impact de la voiture dans un paysage d'exception.	
<b>Le Baladobus de la Haute vallée de Chevreuse (Yvelines).....</b>	<b>26</b>
Permettre aux citoyens un accès facile à la nature et au patrimoine culturel.	
<b>Les Gorges de la Loire (Haute-Loire).....</b>	<b>30</b>
Allier le train et les sentiers de randonnées pédestres le long de la Loire.	
<b>Le Massif des Bauges (Savoie) .....</b>	<b>34</b>
Valoriser les réseaux de transport existants pour accéder au territoire depuis les villes portes.	
<b>Sur le chemin de R. L. Stevenson (Haute-Loire, Gard, Ardèche et Lozère).....</b>	<b>38</b>
Une destination d'itinérance conçue pour être accessible sans voiture.	
<b>La Loire à vélo (région Centre et Pays de la Loire).....</b>	<b>42</b>
Découvrir le Val de Loire à vélo.	
<b>La Baie de Somme (Picardie).....</b>	<b>46</b>
Vélo, train, covoiturage : vers une destination écomobile en Baie de Somme.	
<b>Le Marais Poitevin (Pays de la Loire et Poitou-Charentes).....</b>	<b>50</b>
Consolider une destination touristique à partir de l'offre en écomobilité.	
<b>Languedoc-Roussillon.....</b>	<b>54</b>
Développer des offres écomobiles à partir du TER.	
<b>SuisseMobile (Suisse).....</b>	<b>58</b>
Un système intégré d'itinérance et de séjours écomobiles pour tous.	
<b>V - Enseignements tirés des onze expériences.....</b>	<b>63</b>
<b>VI - Recommandations aux futurs porteurs de projets.....</b>	<b>66</b>
<b>Annexe : Recensement des expériences écomobiles.....</b>	<b>70</b>

# I - Origine du projet, partenariat, méthode de travail, présentation du document

## 1 - Origine et contexte du projet

Ce projet relatif à l'écomobilité vers et dans les espaces ruraux a été mené dans le cadre du Réseau rural Français, suite à l'appel à projet lancé par le Groupe de travail "gestion de l'espace", en décembre 2009.

Il a été porté par le Réseau des Grands Sites de France qui regroupe, à l'échelle nationale, les collectivités gestionnaires de Grands Sites, protégés pour leur valeur patrimoniale, emblématique et qui connaissent une forte attractivité touristique. S'inscrivant dans les priorités du "Grenelle de l'environnement", et tout particulièrement celles relatives à la mobilité durable, leurs gestionnaires cherchent à limiter l'impact de la voiture sur les milieux naturels en favorisant des formes de découverte grand public qui réduisent l'usage de la voiture.

Ces préoccupations sont partagées par d'autres réseaux de gestionnaires d'espaces naturels ou sites patrimoniaux comme les Parcs Nationaux ou les Parcs Naturels Régionaux etc. qui cherchent à organiser et promouvoir un tourisme durable et responsable dans leurs territoires.

Cependant, ces préoccupations ne concernent pas uniquement, loin s'en faut, les espaces remarquables, mais potentiellement tous les territoires ruraux, qui cherchent à :

- accroître leur accessibilité sans voiture pour des habitants des villes de proximité pour leurs pratiques de loisirs, de sports de nature ou de détente ;
- diversifier leur offre touristique et renforcer leur attractivité, soit en proposant une offre de séjour sans voiture, soit en développant une offre d'itinérance, dans un objectif de développement local ;
- s'inscrire dans les politiques plus vertueuses en matière environnementale.

Les projets d'écomobilité à des fins touristiques ou de loisirs ont aussi pour ambition de favoriser chez le grand public de bonnes pratiques de mobilité durable et une découverte "plus douce" des richesses des territoires ruraux. Ils peuvent être un vecteur de développement local par la valorisation des activités qu'offre le territoire de découverte, situés soit à proximité des villes moyennes ou des agglomérations (hébergements, services, ventes directes, etc.), soit dans des régions très peu denses, situées à l'écart des grands axes de circulation routière. Ils contribuent enfin à renforcer la complémentarité ville/campagne.

Des territoires ruraux se sont donc déjà mobilisés pour créer, en concertation avec les acteurs locaux privés et publics, des aménagements, des services et une organisation territoriale leur permettant d'être accessibles, sans voiture, par des modes de mobilité durable, à partir de système de transports publics, de navettes spécifiques, de réseaux cyclables et voies vertes, etc. Mais ces initiatives sont encore peu nombreuses et les efforts encore trop dispersés et mal connus du grand public

Et pourtant, il existe chez les citoyens, dont une part importante ne possède plus de voitures ou ne veulent plus affronter l'encombrement des entrées/sorties de villes, une véritable demande de pouvoir accéder facilement aux espaces ruraux, pour des courts séjours ou de l'itinérance. Par exemple, un urbain non-motorisé souhaitant partir en week-end, ou pour un séjour plus long, rencontre une offre pléthorique de "city breaks", mais pas vraiment de possibilité d'organiser des "escapades nature" sans voiture, à partir des gares SNCF ou des services de transports locaux existants.

C'est sur la base de ce constat et des enjeux que peut représenter l'écomobilité tant en termes environnementaux, qu'en termes de développement local pour les territoires, que le Réseau des Grands Sites de France a proposé de coordonner un travail spécifique et partenarial sur l'écomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux.

## 2 - Objectif du projet

Le projet s'est attaché à faire connaître et à tirer les enseignements des initiatives locales :

- permettant une découverte "plus douce" des richesses d'un territoire ;
- offrant des services de déplacement alternatifs à l'automobile individuelle ;
- répondant à des attentes sociales d'une partie du public désireux de pouvoir accéder facilement aux espaces naturels et ruraux, pour des séjours ou de l'itinérance ;
- permettant aux territoires ruraux d'exploiter leur potentiel en ce domaine.

Pour ce faire, le travail s'est déroulé en trois étapes :

- repérer et identifier des territoires ruraux, protégés ou non, remarquables ou non, s'étant organisés, en lien avec les acteurs notamment du tissu économique (transporteurs, hébergeurs, guides, associations locales et services divers), pour développer l'écomobilité ;
- capitaliser les démarches et savoir-faire mis en œuvre par ces territoires pour définir des repères méthodologiques pouvant servir de référence à d'autres territoires qui souhaitent développer un accès et des modes de déplacement doux ;
- exploiter cette capitalisation, en tirer les enseignements et dégager des recommandations pour les territoires qui souhaitent développer l'accès à la nature sans voiture.

## 3 - Partenariats mis en oeuvre

Dans l'esprit des finalités du Réseau rural Français, ce projet a été mené dans le cadre d'un large partenariat, avec :

- un comité d'orientation réunissant, outre le Réseau des Grands Sites de France, la Fédération française de randonnée pédestre et Mairie-conseils (CDC) ;
- Un comité de pilotage élargi réunissant : Parcs Nationaux de France, l'Office national des forêts, la fédération des PNR, le Pôle ressources national des sports de nature, la mission nationale Véloroutes et voies vertes, le Certu, la sous-direction du tourisme (DGCIS), le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (Meddtl).

L'Assemblée des Départements de France, le réseau des agences départementales du tourisme et le Gart, ont été sollicités. Si, pour des raisons de disponibilité, ils n'ont pas participé aux réunions, ils ont été tenus régulièrement informés de nos travaux et les ont relayés dans leurs réseaux.

L'objectif était de favoriser les regards croisés et l'approche transversale que nécessite le thème de l'écomobilité, en réunissant plusieurs organismes issus de domaines variés : le développement et l'aménagement du territoire, les déplacements, la gestion de l'espace, le tourisme, le patrimoine etc.

L'intérêt fort porté par tous ces organismes pour un thème jugé novateur et à fort potentiel nous a tout naturellement conduit à fusionner le comité d'orientation et le comité de pilotage élargi, qui ont constitué une véritable "communauté de travail", au cours de cinq journées de travail, tout au long du déroulement du projet :

- remontés d'exemples intéressants dans les différents réseaux ;
- sélection des exemples ;
- élaboration des fiches d'expériences ;
- élaboration du programme et animation du séminaire de restitution ;
- élaboration des enseignements et des recommandations.

## 4 - Productions

### 4-1/Recensement des expériences existantes

Ce recensement a été réalisé :

- dans les réseaux des partenaires : Grands Sites, Parcs nationaux, PNR, Réserves naturelles, ONF, etc.), le Pôle ressources national sports de nature, Mairie-Conseils (CDC), Rn2D, la Fédération Française de Randonnée Pédestre, le Certu, la sous-direction du tourisme, le ministère de l'écologie, le réseau vélo routes voies vertes, etc.
- au travers des documents existants et notamment le très intéressant inventaire des initiatives réalisé en 2007 par l'association Mountain Wilderness, des documents d'ETD, etc.
- par une exploration approfondie des participants au Salon de la randonnée 2010.

Au total, une cinquantaine d'expériences ont été repérées, complémentaires de celles du recensement de Mountain Wilderness mentionnées plus haut, qui par définition ne couvrent que les territoires de montagne et concernent largement des problématiques d'accès aux stations de ski.

Elles ont toutes été analysées sur la base d'une série de critères précis (voir liste dans l'encart ci-dessous).

Un tableau général, figurant en annexe de ce document, permet de les identifier, de les localiser, d'en saisir les principes, d'obtenir des sources d'informations plus précises ainsi que les coordonnées de la personne de la structure porteuse de l'opération.

### Choix des territoires

**Selon des critères :**

- Écomobilité des derniers kilomètres
- Itinérance écomobile
- Écomobilité rayonnante
- Modes de déplacement
- Lien urbain-rural
- Combinaison des modes (intermodalité)
- Multiusage des bus
- Travail avec la SNCF
- Implication des acteurs privés
- Public: touristes ET habitants
- Politiques tarifaires
- Communication
- Données d'évaluation et d'impact

de 0 à 3 étoiles

site	Typologie (cf document Typologie 2)	écomobilité des derniers kilomètres	itinérance écomobile	écomobilité rayonnante	modes de déplacements	combinaison des modes	lien urbain-rural
2	Vallée de la Clarée	1_1	***				navette minibus, à pied
6	Lac des Bouillouses	1_1	***				navette, à pied
28	Navettes en attelage au Canigou	1_1	***				attelage

### 4-2/ Onze fiches expériences de territoires

Parmi cette cinquantaine d'expériences, le comité de pilotage a sélectionné 11 projets qui ont fait l'objet d'une enquête approfondie présentée dans une fiche très complète.

Le choix de ces 11 exemples a été fait de façon à couvrir la diversité des cas de figure rencontrés, du point de vue :

- des types de territoires : remarquables ou non, protégés ou non ;
- de leur configuration : ruraux isolés ou périurbain ;
- des objectifs des porteurs de projet : objectif environnemental, de développement local, d'économie touristique ;
- des publics visés : excursionnistes de proximité, itinérants, touristes en séjour ;
- des structures porteuses : EPCI, autorité organisatrice de transports, ou initiatives d'acteurs privés ;
- des échelles géographiques : niveau local, régional ;
- de la problématique : écomobilité sur les derniers kilomètres, itinérance, etc.

1. Navettes des crêtes (Haut-Rhin/Vosges) : Un moyen d'accéder et de circuler sur la grande crête des Vosges convivial et respectueux des espaces naturels
2. Navette de la vallée de la Clarée (Hautes -Alpes) : Limiter l'impact de la voiture dans un paysage d'exception
3. Baladobus (Yvelines) : Permettre aux citoyens un accès facile à la nature et au patrimoine culturel
4. Randonnées dans les Gorges de la Loire (Haute-Loire) : Allier le train et les sentiers de randonnées pédestres le long de la Loire
5. Le massif des Bauges (Savoie) : Valoriser les réseaux de transport existants pour accéder au territoire depuis les villes portes
6. Sur le chemin de R. L. Stevenson (Haute -Loire, Gard, Ardèche et Lozère) : Une destination d'itinérance conçue pour être accessible sans voiture
7. La Loire à vélo (région Centre et Pays de la Loire) : Découvrir le Val de Loire à vélo
8. Baie de Somme (Picardie) : Vélo, train, covoiturage : vers une destination écomobile en Baie de Somme
9. Marais Poitevin (Pays de la Loire et Aquitaine) : Consolider une destination touristique à partir de l'offre en écomobilité
10. Languedoc-Roussillon : Développer des offres écomobiles à partir du TER
11. SuisseMobile (Suisse) : Un système intégré d'itinérance et de séjours écomobiles pour tous

Parmi ces 11 exemples, 10 sont situés en France, et un concerne la Suisse.

Chaque fiche a été établie avec le porteur de projet, qui l'a ensuite validée. Toutes ont été réalisées avec le même objectif :

- comprendre l'objectif de l'action pour le territoire ;
- comprendre la démarche mise en œuvre, les difficultés, les facteurs de blocage et les modes de résolution ;
- mettre en évidence les modalités de montage, de financement, de partenariats mobilisés ;
- mettre en évidence les éléments de bilan, les enseignements tirés de l'exemple et les recommandations formulées par le porteur de projet.

### **4-3/ Un séminaire de restitution et d'échanges pour les territoires**

Pour favoriser les échanges et le transfert d'expériences entre les territoires et valoriser le travail réalisé auprès des porteurs de projet choisis, un séminaire a été organisé le 9 février 2011 à Paris.

Cette journée d'échange s'adressait avant tout aux territoires, au sens large, qui souhaitent développer l'écomobilité. Le séminaire a réuni plus de 80 personnes : des territoires ruraux et périurbains de toute la France (structures intercommunales, GAL, Pays, PNR, Grands Sites), des représentants des Réseaux ruraux régionaux, des bureaux d'études spécialisés sur la mobilité, des organismes du tourisme (ADT, Offices du tourisme), une entreprise privée de transport, et des représentants des ministères de l'Ecologie, du Tourisme, du Sport et de l'Agriculture etc.

Elle a été conçue comme une occasion de mettre en relation des territoires désireux de développer l'écomobilité et les responsables des 11 exemples retenus dans le cadre de ce projet. L'objectif était l'échange d'expériences très opérationnelles et approfondies. L'ensemble des échanges très riches issus de ce séminaire a alimenté la partie d'enseignement et de recommandations du présent document.

Le nombre élevé de demandes de participation à ce séminaire, qui n'ont pas toutes été satisfaites, montre qu'il y a un véritable intérêt des territoires pour ce sujet et une demande d'échanges et de soutien technique.

Pour permettre une mise en relation des porteurs de projet, une plateforme d'échanges a été créée sur Rezotour permettant :

- la mise à disposition des présentations des intervenants à cette journée, et des documents pouvant intéresser les territoires ;
- la mise en place d'un forum de discussion  
<http://www.rezotour.com/pg/groups/810019/ecomobilite-touristique-et-de-loisirs/>.

#### **4-4/ Document de restitution du projet**

Le présent se structure de la manière suivante :

- La première partie fait le point sur les nouvelles demandes et les nouvelles offres : l'écomobilité, une opportunité pour les territoires ruraux et périurbains ;
- La seconde apporte un éclairage sur le cadre institutionnel et juridique des transports en milieu rural ;
- La troisième partie présente les 11 expériences de territoires choisies ;
- La quatrième partie fait le point sur les enseignements tirés de ces expériences ;
- La cinquième et dernière partie dégage les recommandations pour les futurs porteurs de projet qui souhaitent développer des systèmes écomobiles.

---

**Ce document à vocation à être diffusé très largement dans tous les réseaux ruraux régionaux, auprès des acteurs institutionnels du transport, de l'aménagement, de l'écologie, de l'agriculture, des gestionnaires d'espaces naturels, des acteurs du développement local, du tourisme, les élus, etc.**

---

## II - Nouvelles demandes, nouvelles offres : l'écomobilité touristique et de loisirs, une opportunité pour les territoires ruraux

### 1 - Quelques définitions de base sur la mobilité douce touristique et de loisirs

#### ECOMOBILITE, MOBILITE DOUCE...

Par mobilité douce, on entend les modes de déplacement qui ont uniquement recours à l'énergie humaine tels que la marche à pied et le vélo. Le recours tant que possible à ces modes de déplacement, qui ne causent que très peu d'émissions de dioxyde de carbone - gaz "à effet de serre" - permet d'agir contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique.

L'écomobilité regroupe la mobilité douce et les modes de transport motorisés les plus respectueux de l'environnement comme les transports collectifs, le covoiturage et l'autopartage qui, bien qu'ils soient motorisés, permettent "d'amortir" les rejets de gaz à effet de serre par rapport aux rejets qui seraient générés si ces mêmes déplacements étaient effectués individuellement en voiture.

L'écomobilité touristique et de loisirs n'est qu'un aspect de la mobilité d'un territoire. Elle doit être pensée non pas comme un système de déplacement à part, avec ses propres intermodalités, mais bien en lien avec le potentiel du territoire et les besoins des habitants permanents.

#### TOURISTE, EXCURSIONNISTE, VISITEUR, ITINERANT...

Le tourisme comprend "les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel à des fins de loisirs, pour affaires ou autres motifs" (Définition de l'Organisation Mondiale du Tourisme). Tous les voyageurs en lien avec le tourisme sont appelés **visiteurs**.

La durée du séjour permet de distinguer deux catégories de visiteurs : **les touristes** qui passent au moins une nuit (et au plus un an) hors de leur environnement habituel, et les **excursionnistes**, qui n'en passent aucune. On parle d'**itinérance** à partir du moment où le touriste ne passe pas 2 nuits de suite dans un même hébergement.

### 2 - Quelques repères sur la mobilité touristique

#### 2-1- Plus de temps libre et de mobilité

Avec l'allongement de la durée de la vie et la diminution du temps de travail, la part accordée aux loisirs est en croissance constante.

Jean Viard, Sociologue des loisirs et du tourisme, précise dans son ouvrage *Eloge de la mobilité*, qu'aujourd'hui notre vie dure 700 000 heures alors que nos grands-parents vivaient 500 000 heures. Nous aurions donc gagné 200 000 heures d'espérance de vie en un siècle en moyenne dans les pays développés. En 1900, la durée du travail était de 200 000 heures et aujourd'hui, si on travaille 42 années 35 heures par semaines, on aura travaillé 63 000 heures, ce qui laisse beaucoup de temps pour faire autre chose.

Plus de temps libre, et plus de mobilité : en 1950, le déplacement moyen d'un Français était de 5 km par jour, en 2010, il est de 45 km par jour. L'étalement urbain et l'augmentation des distances domicile/travail, la multiplication et démocratisation des moyens de transport (avion, train, voiture etc.), la mondialisation des échanges et l'essor du tourisme sont autant de nouveaux paramètres qui font que nos déplacements professionnels et personnels sont aussi en croissance constante.

C'est ce que confirme la dernière enquête nationale Transports et déplacements réalisée en 2008 par le ministère en charge de l'écologie (MEDDTL) selon laquelle les distances quotidiennes parcourues sont toujours en augmentation (+ 2,1 km de 1994 à 2008).

Pour plusieurs raisons, la voiture individuelle reste le mode privilégié de déplacement : elle permet le "porte à porte" d'un lieu à un autre, l'autonomie et le confort, évite les ruptures de charge, la recherche d'information sur l'existence des services de transport et les horaires. Dans 68% des ménages français, on compte encore autant de voitures que d'adulte<sup>2</sup>.

En France l'automobile est utilisée quotidiennement (Source : Certu) :

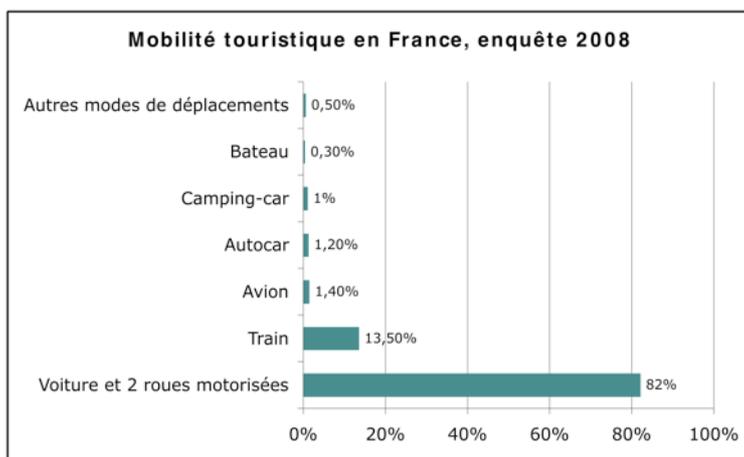
- dans 15% des déplacements à Paris ;
- 50% à 70% dans les grandes agglomérations denses ;
- 75% à 85% dans les petites et moyennes villes ;
- plus de 90% dans les territoires ruraux et périurbains, où les transports publics sont moins présents.

## 2-2 Plus de mobilité touristique ... en voiture

Entre 1964 et 2004, le taux de départ en vacances est passé de 43 % à 65 %<sup>3</sup>. De toute évidence, cette tendance génère de nouvelles demandes d'offres de séjours des visiteurs et de plus en plus de mobilité touristique sur le territoire mais aussi vers l'étranger.

Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme, les touristes privilégient les modes de transport très consommateurs d'énergie. En 2009, au niveau international, plus de la moitié des voyageurs sont arrivés à leur destination en avion (53%), et les autres par voie terrestre (43%), route (37%), train (3%) ou eau (5%)<sup>4</sup>.

En France, 85% des déplacements de plus de 100 km ont une finalité touristique<sup>5</sup>. Parmi les choix du mode de transport, la voiture reste le mode de transport presque systématiquement utilisé<sup>6</sup> (82% pour les Français et 77,2% pour les étrangers) pour se rendre sur son lieu de vacances ou pour un week-end, contre seulement 13,5% pour le train. Elle est le mode de transport majoritaire pour les distances de moins de 2.000 km. Les transports publics (train et bus) sont donc globalement peu utilisés à des fins touristiques et de loisirs.



Mark Source : "Mobilité durable, la nouvelle révolution des transports" Roland Ries, Claire Dagnogo, 2011

Mark Insee, enquête vacances, Août 2007

Mark Source : DGCIS-Insee-2008

Mark Nicolas Mercat, "Mutations des déplacements touristiques : un mouvement à accompagner" Revue Espaces n°100, mars 2009

Mark Source : DGCIS-Insee-2008

Globalement, la mobilité personnelle et professionnelle repose largement sur l'usage individuel de la voiture, y compris pour les déplacements touristiques et de loisirs.

Le tourisme rural représente 34% des séjours des Français de plus de 15 ans. L'accès aux territoires ruraux est extrêmement tributaire de la voiture. L'évolution de la couverture territoriale du réseau ferroviaire (ci-dessous entre 1930 et aujourd'hui), montre clairement que les campagnes, autrefois bien desservies par les réseaux ferroviaires, le sont beaucoup moins aujourd'hui, mouvement totalement inverse de celui du réseau routier (par exemple, la longueur du réseau autoroutier a plus que doublé entre 1980 et 2008 pour atteindre aujourd'hui plus de 11.000 km<sup>2</sup>, entraînant la hausse des parcours sur autoroute).



Source : Tec Consultants

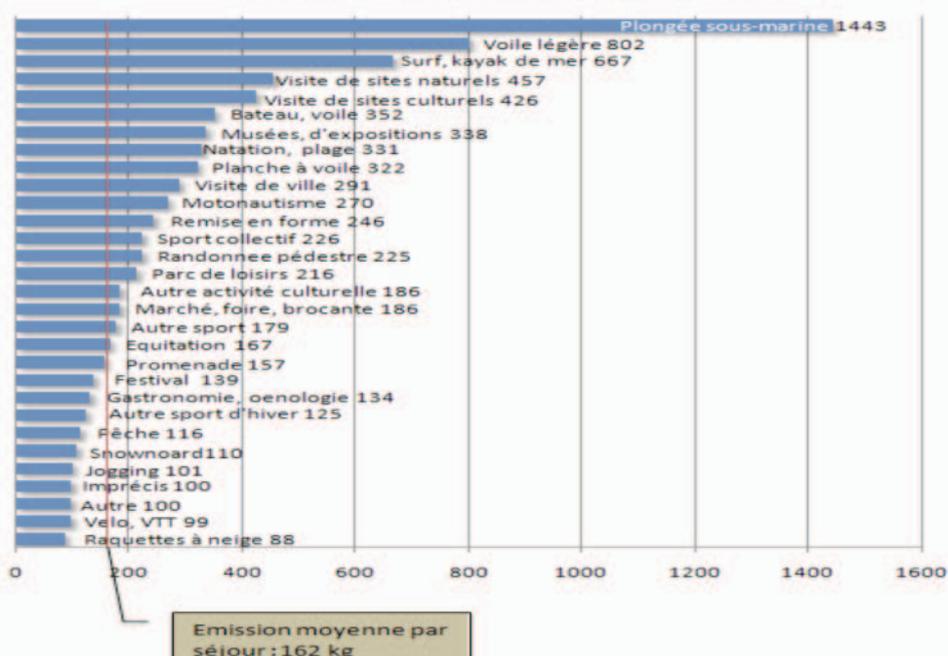
Ces éléments montrent que développer des alternatives à l'usage du "tout voiture" et diversifier les accès à l'espace rural s'inscrit dans un contexte et de fortes tendances à priori peu favorables.

Pourtant, la montée des enjeux environnementaux, ainsi que l'apparition de nouveaux comportements peuvent constituer des opportunités pour les territoires ruraux.

### 3 - La montée de nouveaux enjeux environnementaux

Les nouveaux enjeux environnementaux et de développement durable sont de nature à infléchir ces tendances lourdes. Comme le rappelle le Centre d'Analyse stratégique<sup>2</sup>, l'extension de ce système fondé sur le "tout-automobile" est totalement incompatible avec l'exigence de développement durable de nos sociétés et notamment l'objectif de réduction de 20% des gaz à effet de serre avant 2050. Selon l'association Mountain Wilderness, dans les hautes vallées de montagne, 75% des gaz à effet de serre sont liés au trafic routier (habitants et visiteurs). Une étude<sup>3</sup> sur les impacts atmosphériques des transports touristiques montre que ces rejets sont proportionnels à l'activité qu'exerce ensuite le visiteur une fois qu'il a atteint sa destination. La moyenne est de 162 kg de gaz à effet de serre par personne pour un séjour. Par exemple, les déplacements liés à la visite d'espaces naturels génèrent 457 kg de gaz à effet de serre en raison précisément de la difficulté d'y accéder sans voiture. Elle est bien sûr très inférieure pour le tourisme à vélo, et tout particulièrement dans la mesure où l'accès au point de départ est possible sans voiture, comme pour le Tour de Bourgogne où 30% des touristes itinérants à vélo utilisent le train pour partir et revenir, ou pour la Loire à Vélo où ils sont 40%.

**Classement des activités pratiquées selon l'émission moyenne de GES(en kg)  
due aux déplacements touristiques associés**



Plusieurs territoires ont pris conscience de l'impact négatif qu'une certaine forme de visite ou de tourisme génère sur un territoire rural qui n'est pas en accord avec les qualités environnementales et paysagères et les attentes des visiteurs. Ainsi, dans certains sites naturels très fréquentés, la forte affluence touristique estivale est souvent à l'origine d'encombrement et de stationnement anarchique, génératrice de nuisances, mais aussi de coûts importants pour la collectivité locale (aménagement, entretien et gestion de grands parkings en pleine nature, voie d'accès, etc...). Cette mobilité touristique reposant sur le tout-voiture a aussi des conséquences en termes de pollution sonore, visuelles et olfactives pour les habitants comme pour les visiteurs qui sont pourtant souvent à la recherche de calme, de nature, de sérénité et de beauté du paysage.

Développer une offre d'écomobilité touristique et de loisirs dans les territoires ruraux répond à ces enjeux environnementaux et socioéconomiques d'intérêt général et à une véritable demande d'un public relativement prêt à se passer de sa voiture.

## 4 - De nouvelles opportunités pour les territoires ruraux

En 2006, l'espace rural <sup>2</sup> concentre 34% des séjours des Français de plus de 15 ans et 31% de leurs nuitées. Il représente près de 56 millions de séjours et 250 millions de nuitées en 2005. Les hôtels en y concentrent 4,4 millions de séjours en 2005 sur 21,4 millions de séjours. Contrairement aux autres types d'espace, l'espace rural n'est pas globalement marqué par une véritable saisonnalité ce qui constitue un fort atout par rapport à des destinations littorales par exemple.

Les séjours y sont plus courts qu'ailleurs (4,5 nuitées par séjour). La marche et la randonnée sont la principale activité des séjournants (40%)<sup>3</sup>.

### 4-1- Des ménages urbains qui possèdent moins de voitures

Le tourisme rural attire d'abord les citadins métropolitains en quête de nature, de calme et d'espace pour un week-end ou des vacances. Les départements émetteurs de touristes "ruraux" sont extrêmement concentrés. Par exemple, à elle seule, la région francilienne émet 1/3 des touristes qui vont séjourner dans l'espace rural. Les 8 départements de la région francilienne font partie des 10 départements les plus contributeurs (départements émetteurs) du tourisme rural.

Or, les ménages urbains ont moins de voitures que ceux qui habitent des territoires moins denses. En 2008 au total, 19% des ménages ne possèdent pas de voiture. La part des ménages non-équipés augmente avec le degré d'urbanisation du domicile et la présence de transports en commun. C'est ce qu'illustrent les chiffres sur l'équipement des ménages : en 2008, 58% de ménages parisiens, 38% de ménages franciliens et 17% de ménages en province ne disposent pas de voiture<sup>4</sup>. Il est probable que ce phénomène chez les habitants de centre ville s'amplifie. En 2009, 79% des Européens et 62% des Français considéraient que posséder une voiture étaient devenu une contrainte (changement climatique, renchérissement des prix de l'énergie, équité sociale etc.)<sup>5</sup>

Ces urbains non-motorisés constituent un potentiel important pour les territoires ruraux en mesure d'offrir des accès et séjours sans voiture. Or aujourd'hui, même si l'offre existe (peu), elle est tellement mal communiquée qu'il est toujours plus facile de partir pour un week end ou un court séjour dans n'importe quelle ville d'Europe plutôt que de le passer dans l'espace rural. Il y a donc là une niche d'opportunité pour les territoires ruraux accessibles sans voitures.

### 4-2 L'existence d'infrastructures de mobilité douce de plus en plus complètes et de qualité

L'espace rural offre au tourisme durable un vaste champ de développement, à travers plusieurs réseaux de mobilités douces qui les relient aux espaces urbains. Dans la continuité des schémas de développement des activités de randonnées, les circulations douces développées sur les territoires les dotent d'un maillage qui multiplie les alternatives de découverte.

Ses réseaux reposent essentiellement sur la randonnée pédestre et le cyclotourisme. En effet, il existe près de 65 000 km de sentiers de Grande Randonnée (GR® et GR de Pays®) auxquels s'ajoutent 115 000 km d'itinéraires de Promenade et Randonnée, soit 180 000 km reconnus et entretenus par 6000 baliseurs bénévoles de la Fédération française de Randonnée Pédestre et les comités départementaux. La pratique de la randonnée concerne plus de 2 français sur 3 (69% dont 23% régulièrement). Pour le vélo, un schéma national de développement de véloroutes et voies vertes (itinéraires de loisir et de randonnée) est soutenu par l'État afin de couvrir le territoire de près de 20.000 kilomètres d'itinéraires cyclables, reliés à de grands itinéraires européens (Eurovélo). Les Français parcourent environ 90 km à vélo par personne par an, (quand la moyenne européenne est à 300 km et celle des Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Italie du Nord ou Suisse très supérieure).

<sup>Mark</sup> L'espace rural définit ici reprend la classification faite par l'INSEE et la Direction du Tourisme qui détermine 5 types de communes : de montagne, stations d'hivers, urbaine, littorale et rurale.

<sup>Mark</sup> D'après cette classification, l'espace rural comprend 67% des communes et 33,7% de la population;

<sup>Mark</sup> Données extraites de l'Étude "Perception du tourisme rural et cadrages globaux", Direction du tourisme, 2006

<sup>Mark</sup> Revue du CGDD, la mobilité des Français, 2010.

A ces réseaux d'infrastructures, s'ajoutent la quarantaine de trains touristiques ainsi que de nouveaux services locaux de transports privés et publics (Taxi, Transport à la demande, Covoiturage, autopartage, etc.).

Enfin, les éditeurs de guides et les opérateurs de transports commencent à développer des offres pour des clientèles sans voitures ou prêtes à s'en passer. Par exemple, la SnCF travaille actuellement à la création d'une carte de France interactive composée des différentes

régions qui présente une offre "Train + Vélo" ainsi que l'attrait loisir/tourisme des territoires à proximité des gares : trains accessibles aux vélos, stationnement et services en gare, loueurs de vélos, véloroutes et voies vertes, balades, sites remarquables, musées etc.

### Le potentiel du tourisme à vélo !

Le tourisme à vélo correspond bien aux exigences contradictoires de demain : proximité, simplicité, aventure partagée, convivialité, rupture avec le quotidien. En choisissant le vélo, le touriste recherche une expérience différente, il veut voir autre chose, le découvrir autrement.

La découverte plus lente engendre une attention plus grande portée aux paysages, aux terroirs, à la rencontre. Les touristes à vélos sont de grands consommateurs de patrimoine: visite de musées, d'expositions, de monuments, de sites historiques, d'espaces naturels remarquables, découverte de la gastronomie, et de l'oenologie. Par exemple, sur la Loire à vélo, plus d'un tiers des cyclistes visitent des sites touristiques, pour une moyenne de deux sites visités dans la journée, avant tout des châteaux (40%) (source région Centre). De nombreux tours opérateurs présentent leur catalogue sous l'angle patrimoine naturel et culturel. (Nicolas Mercat, Revue Espaces, 2010 et DGCS- Article du 18 mars 2010, Sébastien Baholet)



## III - Ce qu'il faut savoir du cadre institutionnel en matière de déplacements pour agir en faveur de l'écomobilité

L'analyse des exemples de territoires ruraux ayant mis en place une offre alternative à la voiture, montre la diversité des acteurs à l'origine de ces initiatives : collectivités, acteurs de l'environnement, acteurs privés, etc. Mais agir en matière de déplacement ne peut se faire sans bien connaître le cadre général d'organisation du système des transports, et les textes afférents relatifs à la répartition des compétences.

### 1 - Une compétence décentralisée : un système de transports adapté aux territoires

Jusqu'à l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative au Code des transports, le droit des transports reposait essentiellement sur la Loi d'orientation des transports intérieurs (Loti, loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs). Sa publication dans le code des transports a bouleversé le référencement en vigueur depuis plus de 30 ans. Les références législatives retenues font mention de cette nouvelle codification.

#### 1-1- Qui fait quoi dans les transports?

En plus de l'État dont le rôle est essentiellement régalien, les compétences "transport" sont réparties entre les 3 niveaux de collectivités territoriales : la région, le département et la commune ou regroupement de communes.

#### **Autorité Organisatrice de Transport**

Une compétence "transports publics de voyageurs" s'appuie sur des acteurs locaux dénommés Autorités Organisatrices de Transports (AOT) précisé à l'article L. 1221-1 du Code des transports. Elle permet d'identifier la collectivité territoriale (ou leur groupement) qui a la compétence pour l'organisation des transports publics sur son territoire. L'AOT

a pour mission d'organiser et de définir, avec les autres acteurs concernés, la politique de déplacements et la tarification. Elle peut assurer ce service soit en régie soit en ayant recours à une entreprise dans le cadre d'une convention à durée déterminée.

#### **Pour l'État : définition du cadre général des politiques de transports**

La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application relèvent de la responsabilité de l'Etat. L'Etat est l'autorité organisatrice des services de transport public d'intérêt national. Il élabore le schéma national des infrastructures de transport public (normes, recherche etc). Il a un rôle de financeur, d'évaluation et de contrôle, au travers de sa participation aux établissements publics (Réseau Ferré de France), de la tutelle des entreprises publiques (SNCF) et de sa contribution aux Contrats de Projets Etat-Régions.

#### **Pour les régions : le transport ferroviaire de voyageurs**

Les régions sont les autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux (TER) mais avec la contrainte de tenir compte du monopole de la SNCF (et de la RATP pour le réseau d'Île-de France) jusqu'à l'ouverture à la concurrence. Elles ont également en charge les services routiers effectués en remplacement de dessertes ferroviaires supprimées. Elles ont la responsabilité d'élaborer un schéma régional des infrastructures de transports (SRIT).

#### **Pour l'Île-de France : un régime spécifique**

La région Ile-de-France bénéficie d'un régime spécifique. Le Syndicat des transports d'Île-de- France (STIF), établissement public administratif, est l'autorité organisatrice pour la région Île-de-France. Les membres du STIF sont le conseil régional d'Île-de-France et les huit conseils généraux des départements de la région. Le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs d'Île-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF et les compagnies de bus privées regroupées en association.

### **Pour les départements : principalement les transports routiers de voyageurs**

Ils sont les autorités organisatrices des transports interurbains : lignes régulières et lignes de transports à la demande. Ils ont la possibilité de déléguer les transports scolaires et les transports à la demande à des autorités de second rang (ou de proximité pour Île-de-France). Mais ils ont aussi en charge les itinéraires et chemins de randonnées pédestres, cyclables et équestres et sont propriétaires du réseau routier départemental.

### **Pour les communes ou leurs groupements : le transport public à l'intérieur de leur périmètre de transports urbains**

Les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) ont pour principales missions de définir, au sein de leur périmètre de transports urbains, la nature de l'offre, la tarification et le mode d'exploitation et de mettre en œuvre leur plan de déplacements urbains (PDU). Elles peuvent réaliser le service directement mais le plus souvent elles en confient l'exécution à une entreprise exploitante. Dans la majorité des cas, elles reposent sur des structures de dimension intercommunales (SIVU, SIVOM, District, Communauté urbaine, d'agglomération voire de communes). En ce qui concerne les communautés de communes (CC), la compétence "transports" n'est pas de droit. Depuis 1973, les AOTU bénéficient d'une recette particulière le "Versement transport" (VT) perçu sur les entreprises de plus de 9 salariés localisées sur leur territoire.

### **Pour aller plus loin : les syndicats mixtes dit "loi Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU)**

Aujourd'hui, le dispositif réglementaire permet aux Autorités Organisatrices de Transport Urbains (AOTU) d'aller plus loin dans la mise en œuvre d'une politique de déplacement cohérente au-delà des frontières du Plan de Transport Urbain (PTU), par la possibilité de créer un syndicat mixte de transport pouvant inclure d'autres autorités organisatrices dont le département et la région.

### **A noter !**

La loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réformes des collectivités territoriales va sans aucun doute modifier les dispositions actuelles, notamment du fait de la disparition de la clause de compétence générale, de la répartition des compétences entre les collectivités et de la disparition des financements croisés (2015).

## **1-2 La compétence "transport public" : une compétence parmi d'autres**

Le monde du transport public n'est pas un monde à part. Il est une composante du système de déplacements sur un territoire donné. Vouloir développer le transport public sans se préoccuper de l'évolution des autres modes de transport (voiture individuelle, vélo, marche etc.) est impossible. Le problème est qu'il n'existe généralement pas d'autorité publique ayant en main tous les leviers permettant d'agir sur les différents modes et leur usage. Parmi ces leviers, on peut citer :

- La gestion du stationnement ;
- La politique de développement et de partage de la voirie ;
  - La police de la circulation ;
  - Le développement de l'urbanisation.

## **2 - Pour chaque cas : une réglementation**

### **2-1 Distinction entre transports publics et transports privés**

Dans la pratique, la distinction entre "service privé de transport" et "transport public à la demande" n'est pas toujours facile.

- **Le transport privé est organisé par une personne** (association, entreprise ou collectivité) pour son propre compte ou celui de ses membres.
- **Le transport public est organisé pour le compte d'autrui.** L'article L. 3131-1 du code des transports précise "les personnes publiques, les entreprises et les associations peuvent organiser des services privés de transport routier de personnes pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres".

Le décret n° 87-242 du 7 avril 1987, relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes, à finalité professionnelle ou de loisirs, délimite le champ des services privés et leurs conditions d'exécution.

## 2-2 Distinction entre service public et transport public

- Un **transport public est un transport ouvert à tous**, quelque soit l'organisateur (privé ou public).
- Un **service public des transports est nécessairement organisé et financé par une personne publique** (Région, département...), dans une mission d'intérêt général. Seules les autorités publiques organisatrices de transports (AOT) peuvent organiser un service public.

## 2-3 Des obligations de professionnalisme pour les opérateurs

Pour exercer leurs activités, les professionnels du transport doivent satisfaire à des obligations. Les obligations de professionnalisme peuvent concerner aussi bien le responsable de l'entreprise que ses salariés.

### - L'immatriculation au registre des transporteurs

Toute entreprise exerçant une activité de transport public, en France, doit être inscrite au registre des transporteurs de personnes. Cette inscription est subordonnée aux conditions de capacité professionnelle, de garantie financière et d'honorabilité professionnelle. Des dérogations aux obligations de capacité professionnelle ou financières sont possibles notamment pour les particuliers et les associations lorsqu'ils utilisent un seul véhicule n'excédant pas 9 places conducteur compris, etc.

### - L'immatriculation des opérateurs de voyages

Bien que ne participant pas directement au service public de transport, les activités de tourisme sont également réglementées d'autant plus que les activités "transport" sont souvent indissociables et que dans bien des cas les entreprises exercent concurremment les deux activités. L'immatriculation des opérateurs de voyages au registre tenu par l'Agence de développement touristique est également subordonnée à des obligations de garantie financière suffisante, d'assurance et d'aptitude professionnelle.

### - Les taxis

L'article L. 3121-1 du code des transports donne la définition suivante : "les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipement spéciaux et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages". Les exploitants de taxis peuvent participer au service public de transports. Dans ce cas, ils sont assujettis aux mêmes règles que les entreprises de transport : inscription au registre des transporteurs, conventions ou bons de commande avec l'autorité organisatrice de transports. La liste des véhicules est largement plus large (véhicule de petite et de grande remise, véhicule motorisé à deux ou trois roues, petits trains touristiques) mais ces modes de transports sont peu adaptés dans les zones rurales.

## 2-4 Les nouveaux services à la mobilité

La loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) n'envisageait comme alternative à la voiture que les modes "traditionnels" : transport en commun, marche ou deux-roues. Depuis, suite aux nombreuses réflexions issues du Grenelle de l'environnement et aux engagements pris par la France pour réduire l'impact des pollutions sur l'environnement ou à des innovations technologiques, la situation a largement évolué.

De multiples offres alternatives sont aujourd'hui en cours de développement : pédibus, vélobus, vélos en libre service, autopartage, covoiturage, transport à la demande, etc. Les deux lois issues du Grenelle ont mis l'accent sur ces nouveaux modes de déplacements qui peuvent largement contribuer à développer un environnement plus respectueux. L'offre de transports doit être ainsi pensée en termes de **comodalité**, c'est-à-dire en intégrant les comportements de **multimodalité** et d'**intermodalité**. Le développement de ces nouvelles formes de mobilité est souvent l'occasion d'aborder les aspects juridiques sous des formes plus souples : par exemple la labellisation pour l'autopartage ou la possibilité au syndicat mixte Scot de prendre la compétence transport, etc.

Les ministères du tourisme, des transports, de l'Intérieur interviennent en ce qui les concernent chacun pour faciliter et réglementer les activités des professionnels. Les autorités organisatrices de transports doivent avoir une connaissance suffisante pour conjuguer leurs efforts de promotion du territoire avec les nécessaires impératifs réglementaires. Ajoutons à cela que l'activité "transport" s'exerce sur le domaine public routier et qu'il faudra donc inclure les préconisations du code de la route. Parallèlement, il faut tenir compte des usagers qui sont davantage concernés par les codes de la consommation et/ou celui des assurances.

Pour en savoir plus : Les sites Internet : [www.certu.fr](http://www.certu.fr) et [www.innovations-transports.fr](http://www.innovations-transports.fr)

Expériences d'écomobilité touristique et de loisirs

*11 porteurs de projet, 11 territoires*

Fiches expériences

# La navette des crêtes des Vosges



©PNR des Ballons des Vosges

## Un moyen d'accéder et de circuler sur la grande crête des Vosges convivial et respectueux des espaces naturels

Le massif des Vosges est le plus petit massif de France, le plus densément peuplé et le plus accessible. Situées à proximité de 14 bassins de vie, les crêtes des Vosges, et notamment la Grande Crête, attirent de nombreux visiteurs dont la majeure partie (70%), soit 3 millions de personnes, résident à moins d'une heure de route. Pour ces habitants des villes de Saint-Dié-des-Vosges, Remiremont, Luxeuil-les-Bains, Lure, Belfort, Mulhouse, Colmar et Sélestat, puis plus loin, Strasbourg, Nancy, Epinal, Fribourg en Allemagne et Bâle en Suisse, la Grande Crête représente un «espace de respiration» où l'on vient randonner, souffler, admirer les paysages de la chaîne des Vosges. Mais chaque été, le flot de voitures a des effets néfastes sur la qualité des espaces naturels du massif, pouvant fragiliser à terme une activité touristique motrice de l'économie locale. Le risque est que la sur-fréquentation, notamment motorisée, nuise à terme à l'image de nature et de quiétude des Hautes-Vosges et qu'une offre touristique banalisée nuise à son attractivité. C'est pour éviter cela qu'en 2000 a été créée la navette des crêtes, empruntée par de plus en plus de visiteurs.

### Localisation

Départements du Haut-Rhin et des Vosges, régions Alsace et Lorraine

### Fonctionnement

Un réseau de 12 navettes qui circulent l'été, les dimanches et jours fériés, des vallées vers les Crêtes des Vosges.

- 19 sites touristiques
- 11 liaisons crête/vallée
- 76 arrêts
- 11 correspondances TER
- 17 jours de circulation

### Fréquentation

9 000 titres de transport en 2010

### Modes d'accès

Par les 11 gares de piémont.

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Syndicat mixte du PNR des Ballons des Vosges

### Principaux partenaires

- Europe
- État
- Région Alsace
- Conseil général du Haut-Rhin
- 12 Communautés de communes
- Communauté d'agglomération de Colmar et la Ville de Saint Dié des Vosges
- PNR du Ballon des Vosges

### Coût de fonctionnement

154 446 euros

### Contact

**Franck Bézannier**

[f.bezannier@parc-ballons-vosges.fr](mailto:f.bezannier@parc-ballons-vosges.fr)

Maison du Parc

1 cour de l'Abbaye

68140 Munster

Téléphone 03 89 77 90 20

Fax 03 89 77 90 30

### Site internet

<http://www.navettedescretes.com>

Fiche 1/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Créé en 1989 à l'initiative de trois Régions (Alsace, Lorraine et Franche-Comté), le Parc naturel régional des Ballons des Vosges couvre près d'un tiers du massif vosgien. Il est l'un des PNR le plus vaste et le plus peuplé (256 000 habitants), à la fois rural et urbain. Ce territoire de moyenne montagne, de vallées de piémonts, vit avec ses villes-portes des interactions et des complémentarités très fortes en termes de déplacements, d'équilibre de qualité de vie et d'économie. Le Syndicat mixte du PNR a pour rôle de fédérer l'ensemble des collectivités territoriales, des acteurs économiques et socioprofessionnels autour d'un projet commun de valorisation de ce massif.

### Objectifs du projet

Retrouver un juste équilibre entre la protection des milieux et des paysages dans le respect de l'intérêt écologique à long terme, en prenant en compte une forte demande sociale et touristique.

Harmoniser et compléter l'offre de transport en commun et valoriser la découverte à pied des ballons des Vosges, via le GR 5

## Initiative et mise en oeuvre

En 2000, pour contribuer à diminuer le nombre de déplacements véhiculés sur la Grande Crête et répondre à l'attente des visiteurs en leur permettant de venir randonner en se passant de leur véhicule, un système de transport en commun est mis en place les dimanches d'été. La navette contribue à assurer la pérennité des qualités environnementales et paysagères de la Grande Crête qui constitue un moteur important du développement touristique et économique du massif. Elle concrétise un voeu formulé dès 1998 dans le schéma stratégique d'accueil de la Grande Crête.

### Fonctionnement

Le Syndicat mixte du PNR bénéficie d'une délégation de compétences des Conseils généraux du Haut-Rhin et des Vosges pour organiser ce mode de transport en commun à vocation touristique. Il assure la maîtrise d'ouvrage et le fonctionnement général de la navette : enquête auprès des visiteurs, politique tarifaire du service, communication, partenariats financiers etc. Le service de navette a été confié par le PNR à une société de transport, KUNEGEL, choisie notamment pour ses performances

environnementales. Les chauffeurs des autocars bénéficient tous d'une formation sur les ressources et les richesses du territoire (Fermes auberges, sites incontournables, temps de marche entre 2 arrêts, etc.). Un partenariat qui fonctionne très bien et dont les effets positifs ont permis à la société KUNEGEL d'investir dans des autocars peu polluants, de norme Euro 5. Pour son gérant, assurer le service de la navette des crêtes permet de montrer que l'autocar est un moyen de transport moderne et écologique. Été 2010, 12 autocars ont circulé les dimanches et jours fériés du 6 juin au 26 septembre, 17 ont été mobilisés en renfort. Matin et midi, ces autocars partent des vallées vosgiennes (vallées de la Doller, de la Thur, du Florival, de Munster, de Sainte-Marie-aux-Mines, de la Meurthe, de Mosellote, du Lauch, de Fecht et de la Weiss) pour acheminer les visiteurs sur la crête des Vosges d'où partent de nombreuses randonnées. Midi et soir, ces mêmes navettes repartent dans l'autre sens et desservent l'ensemble des villages des vallées, soit une trentaine, ainsi que les gares en piémont où 11 correspondances avec les TER sont assurées. Sur la Grande Crête, soit un linéaire d'environ 65 km, le service est assuré toutes les demi-heures dans les 2 sens entre le Col des Bagenelles et le Grand Ballon, desservant ainsi 19 sites touristiques. À pied, en suivant le GR 5 (sentier des crêtes), la distance moyenne entre les lieux touristiques desservis est de 3 km, soit environ 3/4 d'heure de marche. Les visiteurs peuvent ainsi moduler facilement la durée de leur visite à pied.

1 billet = 3€ = autant de trajets souhaités dans une même journée.  
10€ pour la saison gratuit pour les mineurs



## La Navette des Crêtes et ses liaisons

Projet 2008

### Navette des Crêtes et liaisons

- Route des Crêtes
- Liaison navette vallées-crêtes
- + + Liaison en train
- + + Liaison tram-train
- Arrêts de la Navette

- Limite du Parc
- Principales villes



### Montage financier

Au lancement du projet en 2000, le PNR a bénéficié du soutien de l'Etat, à travers la convention de Massif (Fnadt), des Régions Alsace et Lorraine, du Conseil général du Haut-Rhin, de la Caisse des dépôts et de l'Ademe. Des fonds européens ont par la suite été mobilisés (Feder). Plus d'une dizaine de Communautés de communes et 2 villes ont ensuite contribué financièrement au fonctionnement de la navette. Jusqu'en 2007, ses ressources (contribution des collectivités et recettes de la vente des billets) étaient croissantes. Depuis, elles sont en baisse. En 2009, les ressources n'ont pas permis de couvrir les frais de fonctionnement de la navette des crêtes, soit 153 890€, et pour la première fois, le PNR a connu un déficit d'exploitation de 6 193€ qu'il a dû couvrir sur son budget de fonctionnement.

#### Les financements en 2010

Europe (FEDER)	37 100	€
Etat (FNADT)	17 500	
Région Alsace	33 000	
CG 68	17 000	
Com com	22 000	
Villes portes	7 300	
Recettes	20 546	
<b>TOTAL</b>	<b>154 446</b>	<b>€</b>

### Communication sur ce mode d'accès

Un site internet est dédié à la navette. D'autres supports existent : marquage des autocars, plaquettes en français et en allemand, balisage des arrêts des circuits. Mais ce qui

fonctionne le mieux est bel et bien le bouche à oreille. Dans sa communication, le parc explique que ce service de navettes contribue à l'entretien et à la préservation du site, à la réduction des pollutions sonores, visuelles et atmosphériques et à la découverte des patrimoines des Hautes-Vosges par la randonnée.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Les usagers proviennent plutôt du grand Est. C'est un public familial, excursionniste et âgé qui prend la navette dès les vallées alors que les touristes l'utilisent eux sur la crête pour aller d'un site à l'autre. Le prix d'un billet est de 3€ pour la journée et de 10€ pour la saison. Le service est gratuit pour les mineurs. Un billet permet de prendre toutes les navettes souhaitées dans une même journée. Au final, pour la saison 2010, la navette a fonctionné 17 jours, 9 000 billets ont été distribués et l'indice de satisfaction des visiteurs est de 98%. Les nouveaux visiteurs sont nombreux, soit 20% en plus par rapport à l'année précédente. Des indicateurs qui montrent la bonne santé de ce service ! Pour favoriser les solutions alternatives à la voiture, la Région Alsace a mis en place en 2010 une tarification intéressante «Alsa Plus» qui propose une formule d'accès au TER et à la navette des crêtes.

## Impact local et perspectives

À l'origine conçue pour les touristes, la navette des crêtes est en fait principalement utilisée par un public excursionniste. Le service fonctionne très bien et a aujourd'hui une fonction sociale très forte auprès de la population alsacienne, du Club Vosgien ou encore d'associations de préservation de la nature, tous très attachés à ce mode de transport. Elle serait même presque victime de son succès puisqu'il arrive que les visiteurs renoncent à l'emprunter les jours de beau temps de peur de ne pas y trouver de place. D'un point de vue économique, le dispositif est arrivé à «bout de souffle» avec une stagnation des recettes depuis 3 ans. Pour autant, les retombées locales directes en termes d'emplois sont manifestes : les navettes emploient chaque été 18 conducteurs. Ce sont

souvent les mêmes d'un été à l'autre, souvent volontaires pour travailler dans un cadre paysager exceptionnel. Après 11 années de fonctionnement, les collectivités territoriales et les usagers expriment de nouvelles demandes : l'extension du réseau dans le Territoire de Belfort et le Bas-Rhin et l'augmentation de la durée de circulation (toute la semaine été comme hivers), tout en garantissant l'accès aux habitants. La question de la pérennisation juridique et financière du système à long terme est donc posée et une expérimentation dans ce sens-là va être lancée. La question financière restant en suspens, il a été suggéré de la financer en partie par la taxe de séjour, alors revue à la hausse. À partir de là, les touristes auraient un accès particulier à la navette des crêtes.

### Recommandation du porteur de projet

✓ Pérenniser les financements très en amont pour passer des marchés de plusieurs années de sorte à permettre les investissements en matériel de transport.

©PNR des Ballons des Vosges



«La population alsacienne est très attachée à la navette, ce qui montre bien que ce système de transport répond à une véritable attente des habitants autour des Ballons des Vosges»

F.Bezannier, PNR Ballons des Vosges

## Enseignements

- ★ Un service conçu pour les touristes qui est en fait utilisé par les locaux, et qui a créé du lien entre habitants. Le dispositif mis en place a généré des conséquences inattendues : il joue un rôle de service de transport en commun.
- ★ Un service attractif pour les sociétés de transports, une belle vitrine.
- ★ Des retombées locales sociales et économiques fortes : 18 emplois chaque été une référence pour le territoire vosgien.
- ★ Un service relativement coûteux (17€ par billet distribué : 154 46€/9000 billets) et fragile financièrement avec 85% de subventions, comment l'étendre à l'ensemble de la saison touristique ?
- ★ L'effet du dispositif sur la réduction de la circulation des véhicules légers difficile à évaluer.
- ★ Fort ancrage territorial qui permet de mobiliser de multiples sources de financement et la volonté d'inscrire le système dans la durée en recherchant des ressources originales et pérennes.
- ★ Malgré la procédure annuelle relative au marché public avec le transporteur, l'importance de continuité dans le partenariat entre transporteur et maître d'ouvrage, garant d'une adaptation et d'une amélioration en continu du service et un cahier des charges précis sur l'accueil des visiteurs et l'exigence environnementale de la navette.
- ★ Un système coordonné bien en phase avec le territoire grâce à la délégation au PNR de la compétence transport touristique.

# La navette de la vallée de la Clarée



©Communauté de communes du Briançonnais

## Limitier l'impact de la voiture dans un paysage d'exception

Au cœur d'itinéraires touristiques de renom (GR 57, Tour du Mont Thabor, Grande Traversée des Alpes, ...), la vallée de la Clarée, est un Grand Site exceptionnel pour son paysage préservé, façonné par une forte histoire pastorale et sylvicole et son patrimoine naturel où sont représentés tous les milieux montagnards entre 1350 et 3200m. La vallée est à ce titre protégée et classée sur 26.000 ha environ depuis 1992. Territoire rural peu dense, la beauté de son paysage et la grandeur de ses espaces attirent un grand nombre de visiteurs. Chaque année, 600.000 personnes viennent y randonner, camper etc. Pour s'y rendre, le visiteur venu de Briançon ou de Bardonnechia en Italie doit emprunter l'unique route étroite en fond de vallée qui traverse plusieurs villages jusqu'à Névache et se termine en cul de sac. En saison estivale, l'affluence de véhicules dégrade la qualité du site et du cadre de vie des habitants : parcage désordonné, odeurs et bruits, problème de sécurité etc. Gestionnaire de ce Grand Site, la Communauté de communes du Briançonnais pilote l'Opération Grand Site dont un des objectifs est de mieux gérer cette fréquentation en incitant le visiteur à laisser son véhicule et découvrir autrement la vallée de la Clarée.

### Localisation

Départements des Hautes-Alpes

### Fonctionnement

Une navette estivale circulant chaque jour entre le bas et le haut de la vallée et qui se substitue aux véhicules dont l'accès est interdit de 8h à 19h.

### Fréquentation

55 000 visiteurs en 2009 et 46 000 en 2010.

### Modes d'accès

Depuis la gare de Briançon par un bus régulier jusqu'à Névache.

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Conseil général des Hautes-Alpes  
Assistance technique et financière par la Communautés de communes du Briançonnais et la commune de Névache.

### Principaux partenaires

Conseil général des Hautes-Alpes  
-Communautés de communes du Briançonnais  
-Commune de Névache

### Coût de fonctionnement

177 382 € en 2010

### Contact

Stéphane Barelle

s.barelle@ccbrianconnais.fr

### Sites internet

<http://www.ccbrianconnais.fr/realisations.html>

<http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Mairie-conseils/MCExperience/Experience&cid=1245645183068>

Fiche 2/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Situé à la frontière avec l'Italie, le Grand Site de la vallée de la Clarée et de la vallée Etroite couvre 4 communes rurales: Môtetier-les-Bains, la Salle-les-Alpes, Val-des-Prés et Névache. De Briançon, la ville la plus proche, il est accessible par la RD 944 qu'il faut suivre sur 20 km. Là, le visiteur a la possibilité de découvrir un paysage de montagne de toute beauté en randonnant pour une journée ou plus, et d'y exercer des activités comme l'escalade, le camping ou la pêche avec des possibilités d'hébergement en refuge et en auberge. On y trouve une centaine de résidences secondaires, 6 refuges et 1 auberge. Ces deux vallées, Clarée et Etroite, sont les sites naturels les plus visités du département des Hautes-Alpes. Les visiteurs viennent en voiture pour la plupart jusqu'à Névache, en fond de vallée, voire jusqu'à Fontcouverte, encore plus loin sur la même route. Il est arrivé que certaines journées d'été, en période de pointe, 3500 à 4000 véhicules passent par la vallée.

### Objectifs du projet

Préserver le site et ses habitants des effets néfastes d'une forte fréquentation touristique et de l'affluence des voitures.

Offrir au visiteur la possibilité de découvrir la vallée dans le calme et la sérénité, à l'abri de la circulation automobile.

## Initiative et mise en oeuvre

Pour offrir aux visiteurs des vallées préservées, favoriser un tourisme doux, durable et responsable qui respecte les conditions de vie des habitants et générer des retombées économiques, les responsables des collectivités locales du territoire se sont engagés en 1998 dans une Opération Grand Site dont un des objectifs majeurs est la gestion de la circulation routière l'été et du stationnement. En 2003, après de multiples discussions et malgré les craintes des habitants des vallées de la Clarée et Étroite, 3 partenaires se sont réunis : le Conseil général des Hautes-Alpes, la Communauté de communes du Briançonnais et la Commune de Névache, pour mettre en place un système de navettes touristiques afin de limiter au maximum le flux de véhicules sur la route et ainsi réduire les nuisances liées à la très grande fréquentation du site. La commune de Névache et la Communauté de communes du Briançonnais n'ayant pas la compétence transport, elles se sont tournées vers le Conseil général, autorité organisatrice de transport.

## Fonctionnement

Chaque été, la seule route d'accès de la Vallée de la Clarée est fermée à Névache ville haute tous les jours de 8h à 19h dans le sens montant (Voir carte ci-après). L'accès est interdit aux voitures, aux campings cars et caravanes. Les habitants et les socioprofessionnels du site bénéficient d'un laissez passer (250 au total).

Les visiteurs sont ainsi invités à laisser leur véhicule au parking gratuit au Roubion (plus bas) d'où ils peuvent prendre la navette vers la haute vallée. Il existe un autre parking plus haut, à Névache, sur l'itinéraire de la navette. Au total, entre 7 et 8 navettes de 20 places sont mobilisées chaque été pour effectuer ces rotations sur une quarantaine de journées. A titre d'exemple, elles ont effectué en moyenne 52 allers/retours pendant les 40 jours été 2008.

Le montage technique de ce service est assuré par le Conseil général avec l'appui de la Communauté de communes du Briançonnais. Ces derniers travaillent avec un groupement de transporteurs dont la coordination globale est assurée par une personne qui régule les trajets des navettes, en période de forte fréquentation ou d'orage. Sur le site, des agents d'accueil sont chargés d'orienter les visiteurs au niveau des parkings, de les informer sur le fonctionnement des navettes et d'organiser le passage des véhicules autorisés (ayants-droits de la haute-vallée et véhicules descendants).

## Montage financier

Depuis sa création, le système financier repose sur un partenariat entre la commune de Névache, la Communauté de communes du Briançonnais et le Conseil général des Hautes-Alpes. En 2010, le coût de fonctionnement s'est élevé à 177 382 €. La répartition s'est faite de la manière suivante :

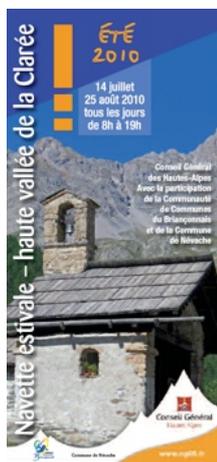
### Les financements en 2010

CG 05	45%
CC Briançonnais	18%
Névache	6%
Recettes	31%
<b>TOTAL</b>	<b>177 382€</b>

Les recettes de la vente des billets ne représentent qu'une petite partie du budget global. Le coordinateur chargé de réguler les rythmes et les rotations de l'ensemble des navettes est le volet le plus coûteux du système, mais il est indispensable. Chaque année, plusieurs rencontres sont organisées avec les transporteurs et les collectivités pour faire le bilan et auprès du grand public en début et en fin de saison pour préparer la saison à venir et faire le bilan de celle qui vient de s'achever.



### Communication sur ce mode d'accès



Dès le mois de juin, les partenaires communiquent sur la mise en place de la navette estivale auprès des Offices du tourisme, des radios et de la presse locale. Chaque année, des plaquettes précisant les horaires et expliquant le fonctionnement des navettes sont éditées en français et en italien en 16 000 exemplaires. Les porteurs du projet souhaitent rendre le service beaucoup plus lisible à partir des gares de Briançon et de Bardonecchia en Italie. Un travail en ce sens va aussi être mené en terme

de signalétique au niveau des parkings et des gares afin d'inciter le visiteur à laisser son véhicule et à prendre la navette.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Pour la huitième saison, entre le 14 juillet et le 25 août 2010, 46.000 visiteurs ont emprunté les navettes de la Haute vallée de la Clarée. Le prix pour un trajet entre Névache et Laval est de 2€. Le trajet est gratuit pour les enfants de moins de 12 ans et le carnet de 10 trajets coûte 15€. Depuis l'année de sa mise en place, la fréquentation oscille entre 43 000 et 55 000 visiteurs chaque été. Les usagers viennent de toute la France, la plupart en famille. S'il le souhaite, le visiteur peut accéder à la vallée de la Clarée entièrement sans voiture dès les gares SNCF de Briançon et de Bardonecchia en Italie. Une première navette transfrontalière (4 allers-retours quotidiens) assure la liaison entre les gares de Briançon et de Bardonecchia avec un arrêt à Névache où les correspondances sont assurées pour rejoindre la deuxième navette, celle de la Haute vallée de la

Clarée. Pour les détenteurs d'un billet A/R sur la ligne Briançon/Bardonecchia, l'accès à la navette de la Haute vallée de la Clarée est gratuit. Tous les publics peuvent accéder à la navette et les personnes à mobilité réduite bénéficient d'un laissez passer.

1 trajet = 2€  
15€ le carnet de 10 trajets  
Roubion/Névache Ville Haute gratuit



### Impact local et perspectives

La navette de la Haute Vallée de la Clarée se traduit par une baisse totale l'été de 15 300 véhicules en moyenne dans la haute vallée et une véritable amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants de la vallée. Chaque été, les visiteurs peuvent faire part leurs impressions dans un cahier mis à leur disposition. D'une manière générale, ils plébiscitent fortement la mise en place de ces transports (95% des remarques sont positives) qui pour certains leur permet de retrouver la vallée «comme ils la connaissaient avant». Au-delà de l'aspect environnemental et la meilleure diffusion des visiteurs dans le Grand Site, le système de navettes génère aussi des retombées sur le tissu local en termes d'emplois.

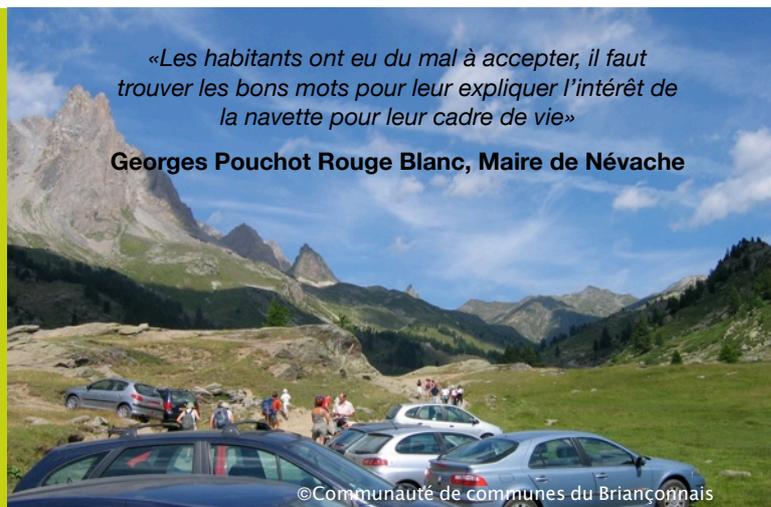
Chaque été, 5 emplois directs sont créés (4 agents d'accueil, 1 coordinateur) et 16 conducteurs sont mobilisés sur les 40 jours de fonctionnement de la navette. Autre effet de ce système, le recul du stationnement a aussi permis d'ouvrir la basse vallée, le long de l'ancienne route d'accès, à une pratique de randonnée plus douce, accessible à davantage de visiteurs. Le bilan est plus mitigé du côté des socioprofessionnels qui craignent toujours que la fermeture de la route et la navette estivale soient à l'origine d'une baisse de fréquentation touristique des refuges et des établissements d'accueil de la vallée. La Communauté de communes communique fortement sur le bien fondé de ce système.

Après 8 années de fonctionnement, le bilan est plutôt

positif bien que le portage financier reste à consolider : les recettes ne représentent que 31% des coûts de fonctionnement et le coût pour Névache, commune rurale, reste lourd. Les points à améliorer sont bien identifiés. Il s'agit avant tout de gérer les moments de forte affluence soudaine de ce service de transport en cas d'orage ou le soir, d'améliorer la lisibilité de l'offre auprès du visiteur, côté français et italien, de pérenniser le rôle du coordinateur qui fait le lien entre les transporteurs et surtout mieux communiquer sur le site lui-même en incitant les visiteurs à garer leur véhicule. Pour aller plus loin, une politique tarifaire englobant l'accès à la navette, depuis la gare de Briançon jusqu'à Névache, reste à imaginer.

### Recommandation du porteur de projet

- ✓ Associer très en amont les acteurs socioéconomiques au projet ;
- ✓ rôle du coordinateur indispensable dans le cas de groupement de transporteur ;
- ✓ former le personnel d'accueil et chauffeurs pour qu'ils connaissent bien le site sur lequel ils travaillent et qu'ils puissent orienter les visiteurs.



### Enseignements

- ★ Un service aujourd'hui indispensable car il désengorge réellement la vallée les jours de forte affluence.
- ★ Un service qui reste à développer pour en faire système global est une destination de tourisme durable, incluant la création et la gestion des parkings, des services sur place (hébergement, restauration etc.), le lien avec le train et la communication.
- ★ Atténuer la présence de l'automobile permet de nouvelles possibilités de visite du site, pour le plus grand nombre.
- ★ Pour rallier les professionnels du tourisme, peut-on faire de ce service un argument marketing vers de nouvelles clientèles touristiques, l'intégrer à la communication de l'Office du tourisme, du CDT ?

# Le Baladobus de la Haute Vallée de Chevreuse



## Permettre aux citoyens un accès facile à la nature et au patrimoine culturel

Situé au sud de l'Île-de-France, dans les Yvelines, à 40 mn de Paris, le PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse et la Forêt de Rambouillet sont des espaces de loisir et de nature franciliens. Depuis 2000, le Parc naturel régional développe son accessibilité en lien avec les acteurs touristiques du territoire. L'objectif est de renforcer l'économie touristique et d'offrir la possibilité aux citoyens ne disposant pas de voiture, ou souhaitant s'en passer le temps d'une journée, de se rendre sur place en transport en commun pour randonner et découvrir le territoire. Une navette au départ de la gare RER de Saint-Rémy les Chevreuse est ainsi proposée aux visiteurs les dimanches et jours fériés d'avril à octobre : le Baladobus. Depuis 2008, ce service de transport a été étendu à Rambouillet, au départ de la gare SNCF. Le Baladobus sillonne le Parc et dépose les visiteurs à l'entrée des sites culturels et au cœur des espaces naturels préservés. La navette n'est pas en priorité destinée aux habitants qui sont plutôt habitués à se déplacer en voiture ou en utilisant les transports en commun.

### Localisation

Yvelines, Ile-de-France

### Fonctionnement

Bus d'avril à octobre au départ des gares du réseau francilien, pour accéder à la vallée de Chevreuse, visiter les sites patrimoniaux et les musées.

2 navettes de 30 places environ pour 2 territoires : PNR vallée de Chevreuse et Ville de Rambouillet

### Fréquentation

1400 visiteurs/an

### Modes d'accès

Depuis les gares St-Rémy-lès-Chevreuse (RER B) et de Rambouillet (SNCF),

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Syndicat mixte d'aménagement et de gestion du PNR Haute vallée de Chevreuse

Le Baladobus est géré par la société de transport SAVAC.

### Principaux partenaires

-Pour le PNR : Château de la Madeleine, Château de Dampierre, Château de Breteuil, Musée national Port-Royal des Champs, Abbaye des Vaux de Cernay, l'ensemble des communes traversées par le Baladobus.

-Pour Rambouillet : PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse, Ville de Rambouillet, Office du tourisme de Rambouillet, Bergerie Nationale, Maison Elsa Triolet-Aragon, Espace Rambouillet, Communauté de communes Plaines et Forêts d'Yveline.

### Coût de fonctionnement

25 000 euros pour les deux

### Contact

Julie Tisseront

tourisme.pnr.chevreuse@wanadoo.fr

### Sites internet

<http://www.parc-naturel-chevreuse.fr>

Fiche 3/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Territoire périurbain situé à 40 km du centre de la capitale, la vallée de la Chevreuse et la forêt de Rambouillet qui la prolonge, offrent une très grande diversité d'espaces naturels et culturels comme en témoignent les nombreux sites touristiques : la Maison Elsa Triolet - Aragon, de nombreux châteaux dont le Château de la Madeleine, le Musée National des Granges de Port-Royal, la Fondation de Coubertin et de nombreux édifices religieux comme l'Abbaye des Vaux de Cernay. Ce territoire est ponctué de petites vallées, de plateaux agricoles avec de grandes fermes, où la vente directe de produits est courante, de boisements, de bourgs, villages et hameaux blottis, et de quelques ambiances plus urbaines au nord.

Ayant su se préserver des fortes pressions urbaines, le parc comprend au total 21 communes et environ 41 000 habitants. L'activité agricole y est dominante et occupe 40% de l'espace. Il offre aussi 250 km d'itinéraires de randonnée balisés, de nombreuses structures d'hébergement et de restauration. Malgré tout ces atouts, le tourisme n'est pas pourvoyeur de gros revenus pour le territoire. L'objectif était de trouver une solution pour accroître la fréquentation touristique du territoire, améliorer la qualité de l'accueil et l'accessibilité aux sites, et générer des retombées locales.

### Objectifs du projet

Accroître la fréquentation touristique des sites situés sur le territoire.

Permettre un accès facile aux citoyens sans voiture

## Initiative et mise en oeuvre

Aucun transport n'était prévu pour les visiteurs non motorisés, constituant un handicap certain pour les sites culturels concernés. Le PNR et les sites touristiques ont alors souhaité mettre en place une navette touristique l'été à partir de la gare RER de Saint-Rémy les Chevreuse pour desservir l'ensemble des sites. En 2000, le PNR, les gestionnaires de sites culturels (le Château de Dampierre, le Château de Breteuil, le Musée national Port-Royal des Champs, l'Abbaye des Vaux de Cernay) et plusieurs communes, se sont réunis pour mettre en place le Baladobus au départ de la gare de Saint-Rémy les Chevreuse (au bus de la ligne RER B).

## Fonctionnement

Le maître d'ouvrage du projet est le Syndicat mixte d'aménagement et de gestion du PNR. Le service du Baladobus est assuré par la société de transport SAVAC qui est l'opérateur ordinaire de l'ensemble du territoire.

En 2008, inspiré par les succès du Baladobus en Haute Vallée de la Chevreuse et à la demande de l'Office du tourisme de Rambouillet, le service a été étendu, avec une 2ème navette, depuis la gare SNCF de Rambouillet.

Ces deux navettes circulent tous les dimanches et jours fériés, d'avril à fin octobre, soit environ 35 jours de dessertes. Le service comprend donc au total 2 navettes de 40 places environ : l'une au départ de Saint-Rémy les Chevreuse, l'autre de Rambouillet. Les deux sillonnent le territoire desservant au total 11 sites et font environ 8 à 9 rotations par jour.

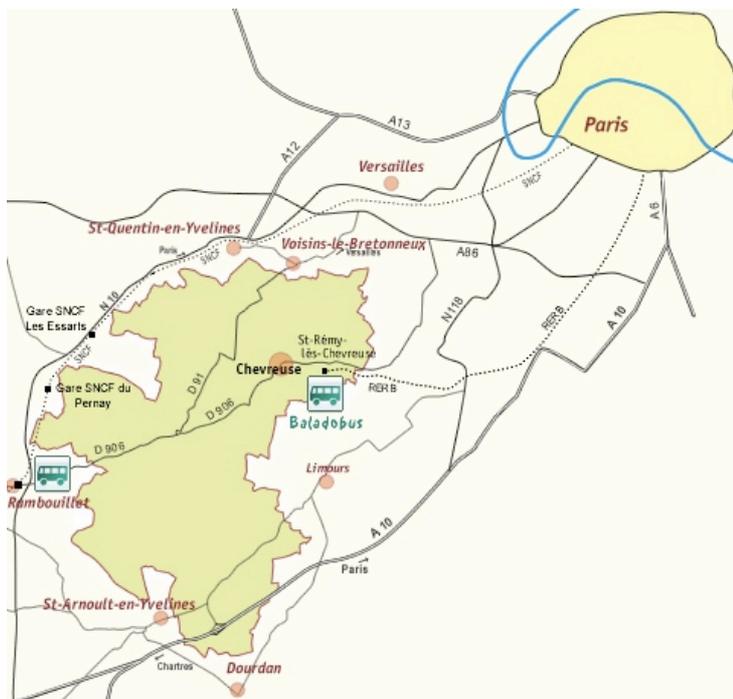
## Montage financier

Depuis sa création, le système financier repose sur un large partenariat, avec une contribution un peu plus importante du PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse pour les 2 navettes. En 2010, le coût du Baladobus s'élève au total à 25 000€.

**Haute vallée de Chevreuse** : 11 000€ et recettes 2800€

**Rambouillet** : 14 000€ et recettes 2100€

Les coûts se partagent entre les sites touristiques desservis, les communes traversées, et le PNR. L'ensemble des communes par lesquelles passe le Baladobus (de la Haute Vallée de la Chevreuse et de Rambouillet) participent symboliquement à hauteur de 150 à 700 € chacune par an. Déduction faite des recettes liées à la vente des tickets, les sites et le PNR se partagent les déficits d'exploitation avec une clé de répartition qui tient compte du nombre de passages du bus sur chaque site et du nombre de passagers descendus sur le site. En bref, un site où s'arrêtent beaucoup de visiteurs payera davantage qu'un site moins fréquenté. Une réunion bilan de l'ensemble des partenaires a lieu à la fin de chaque année pour évaluer les retombées de l'année passée et préparer la saison suivante.



navette est gratuite pour les enfants de moins de 6 ans, le ticket est de 2€ pour les mineurs et les étudiants. Les visiteurs empruntant le Baladobus bénéficient de réductions sur les prix d'entrée de la majorité des sites touristiques locaux sur présentation du ticket.

Il existe également une offre fidélité (uniquement dans la partie Baladobus en Haute Vallée de la Chevreuse) : l'envoi de son ticket de Baladobus à la Maison du parc donne droit à un ticket gratuit à la prochaine venue ainsi que des entrées gratuites dans certains sites de visite (1 entrée gratuite pour 1 entrée payante). Arrivé sur place, en plus des visites des nombreux sites culturels aux arrêts, le visiteur a la possibilité de rayonner et de rejoindre les chemins de randonnée, de louer des vélos, des rollers etc.

1 journée = 3€50  
1 journée gratuite pour ceux qui renvoient leur ticket au PNR



### Communication sur ce mode d'accès

Elle est faite sur le site internet du PNR, à travers des plaquettes, des cartes et des affiches disponibles dans les Offices du tourisme et les sites culturels du territoire. Très peu de communication a été faite la première année de fonctionnement du Baladobus à Rambouillet et la fréquentation a été relativement faible. L'année suivante, des affiches ont été créées et la fréquentation a triplé. Les outils de communication des sites touristiques partenaires font tous référence au Baladobus.

Depuis 2010, les deux lignes (Chevreuse et Rambouillet) ont une plaquette commune, disponible à l'entrée du PNR et dans les lieux de visite. Dans les gares de Denfert-Rochereau et de Montparnasse à Paris, une distribution de plaquettes a également eu lieu en 2010. La RATP communique sur le Baladobus via des affiches (ligne de RER B et certaines lignes du métro). Les deux véhicules du Baladobus sont recouverts de visuels montrant le patrimoine local et circulent le reste de la semaine et de l'année en tant que bus normaux.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

En 2010, plus de 1400 visiteurs ont utilisé les deux navettes du Baladobus : 984 visiteurs dans celui de la Haute Vallée de la Chevreuse (contre 704 en 2009 et 711 en 2008) et 487 visiteurs dans celui de Rambouillet (contre 479 en 2009 et 136 en 2008).

Le prix d'un ticket à la journée est de 3,50€. Le visiteur peut descendre du bus et y remonter autant de fois qu'il veut. La

### Impact local et perspectives

Si le coût de ce service peut être équilibré par l'augmentation du nombre d'entrées, le service fourni par le Baladobus est un gage de pérennité d'activité touristique pour les sites qu'il dessert. Beaucoup de sites qui se sont engagés dans le projet dès 2000 ont aujourd'hui trouvé ce point d'équilibre et sont satisfaits. L'impact sur les commerces et les restaurants locaux reste difficile à évaluer.

Les habitants n'utilisent pas le Baladobus (qui ne fonctionne que le dimanche et les jours fériés) et préfèrent prendre leurs voitures. De plus en plus de visiteurs utilisent le Baladobus. Leurs réactions sont majoritairement positives malgré quelques rares problèmes rencontrés notamment sur les horaires

En 2011, un des bus mis en circulation par la SAVAC sera probablement électrique et accessible pour les personnes à mobilité réduite. Il est prévu une plateforme à vélos aux arrières des 2 bus et proposé d'étendre le service de desserte du Baladobus également le samedi.

Dans le prolongement du Baladobus, pour renforcer un des axes de sa charte sur le développement des alternatives au tout voiture, le parc prévoit la création d'une maison de l'écomobilité et du tourisme, sorte de centre des écodéplacements et du tourisme de découverte du territoire. Ce centre est prévu sur un site de la RATP dans le cadre d'un partenariat.

La maison de l'écomobilité et du tourisme va s'adresser aux habitants qui cherchent à optimiser leurs déplacements

pendulaires. Elle proposera par exemple une location de vélos électriques et des informations sur les formules de covoiturage, des conseils techniques aux visiteurs en fin de semaine et périodes de vacances, pour leur offrir des propositions de découverte sans voiture du territoire. La maison doit aussi permettre de mutualiser les initiatives et moyens de promotion et développement touristique du territoire, centraliser les informations touristiques, d'accueillir les touristes « à l'arrivée du train », et ainsi donner un nouveau souffle aux Offices du tourisme locaux, tout l'enjeu étant de ne pas générer de nouveaux déplacements en voiture !

### Recommandation du porteur de projet

✓ Construire le projet avec des partenaires motivés et impliqués dans la durée qui se rendent compte de l'enjeu de faire évoluer le tourisme ;

✓ besoin d'évaluer le territoire (sa taille, ses besoins) et les moyens financiers pour ne pas se retrouver avec une desserte trop faible sur un territoire trop large ;

✓ la notoriété des sites/endroits visités est un facteur important pour le développement d'une telle navette.

«On n'aurait jamais pu monter le projet du Baladobus sans nos partenaires qui sont très impliqués, sur la durée.»

**J. Tisseront, PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse**



### Enseignements

- ★ Partir du réseau existant (ici les gares RER de St-Rémy les Chevreuse et SNCF de Rambouillet).
- ★ Prendre l'initiative pour entraîner un mouvement : ici la participation financière des communes (minime mais existante) montre l'effet d'entraînement possible.
- ★ S'inscrire dans un projet pluriannuel et distinguer des étapes.
- ★ Utiliser l'écomobilité pour mettre en réseau les acteurs.
- ★ Concerner les acteurs économiques mais aussi la population locale : information et promotion mais aussi implication.
- ★ L'importance de la communication pour développer l'usage du baladobus.
- ★ Nombre d'utilisateurs faible par rapport à la densité du territoire.
- ★ La navette atteint-elle réellement son objectif de dynamiser la fréquentation de sites ?

# Les Gorges de la Loire



## Allier le train et les sentiers de randonnées pédestres le long de la Loire

La Loire est encore une rivière préservée où la biodiversité est remarquable et où l'histoire a laissé de nombreuses traces : châteaux, jardins et vignes en terrasses, moulins et chapelles etc. Sur ces deux berges, serpentent le TER Auvergne et des itinéraires pédestres. Pour encourager une pratique de la randonnée respectueuse de l'environnement, le Comité départemental de la randonnée pédestre de Haute-Loire, avec la Fédération nationale de randonnée pédestre, a réalisé un gros travail de rapprochement de ces itinéraires pédestres avec les 8 gares qui les jalonnent entre Aurec-sur-Loire et Le Puy-en-Velay. Les itinéraires balisés et aménagés serpentent le long de la Loire, sur les coteaux et les crêtes, offrant une multitude de points de vue et d'atmosphères autour du dernier fleuve sauvage d'Europe. L'idée est d'inciter le randonneur à venir au départ de sa randonnée sans voiture, en prenant le train. En se rendant dans les Gorges de la Loire, il a un grand choix de randonnées de durées variables : demi-journée, journée, week-end, quatre jours, ou même 9 jours pour parcourir l'ensemble du trajet.

### Localisation

Département de la Haute-Loire

### Fonctionnement

Deux itinéraires en rives gauche et droite de la Loire entre Aurec-sur-Loire et Le Puy-en-Velay sur près de 200 km permet de randonner de gare à gare.

### Fréquentation

Non précisée

### Modes d'accès

-8 gares, 12 ponts pour franchir la Loire et des trains TER Auvergne tous les jours de la semaine. (10 trains par jour environ)

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Comité départemental de la randonnée pédestre de Haute-Loire.

### Principaux partenaires

- Conseil général de Haute-Loire
- 6 Communautés de communes et d'agglomération,
- l'Établissement Public Loire,
- Fédération Française de Randonnée Pédestre

### Contact

**Christian Bertholet**

président du Comité départemental de la randonnée pédestre

[randohauteloire@wanadoo.fr](mailto:randohauteloire@wanadoo.fr)

06 08 50 84 80 ou 04 71 04 15 95

### Site internet

[www.lacroiseedeschemins.com](http://www.lacroiseedeschemins.com)

Fiche 4/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Entre Aurec-sur-Loire, aux portes de Saint-Etienne (Loire), et le Puy-en-Velay en Haute Loire, cheminent parallèlement une voie ferrée et la Loire sauvage. Le paysage est remarquable et les deux versants du fleuve abritent les premiers châteaux de la Loire (dont la forteresse de Polignac), des édifices culturels (en particulier Chamalières-sur-Loire), des musées (comme la Manufacture des dentelles de Retournac), des panoramas étonnants, des villages typiques et une quarantaine de structures d'hébergements, de restauration pour les visiteurs qui viennent en grande partie d'Auvergne et de Rhône Alpes. En 2000, pour favoriser l'accès aux randonneurs en transport en commun à cet espace, l'idée a été de créer un tracé en rives gauche et droite de la Loire, couplé avec les gares du TER Auvergne.

### Objectif du projet

Favoriser l'accès à des itinéraires de randonnée sans voiture et permettre aux visiteurs et de randonner de gares en gares.

## Initiative et mise en oeuvre

L'objectif étant de permettre à la clientèle individuelle et de groupes des régions Rhône-Alpes et Auvergne (et de plus loin) de randonner d'une gare à une autre, en ligne ou en boucle, le temps d'un après-midi, d'une journée, d'un week-end et même pour un séjour de 8 à 9 jours. Soit un projet de 196 kilomètres, 86 km sur la rive droite, 84 km sur la rive gauche du fleuve, auxquels s'ajoutent les bretelles balisées pour rejoindre les différentes gares. Tout ceci, sans utiliser partiellement ou totalement la voiture. A terme, c'est aussi l'augmentation de la fréquentation et des structures d'accueil qui est recherchée, non seulement par l'apport de clientèles de proximité mais aussi de clientèles plus éloignées.

### Fonctionnement

Pour mener à bien ce projet, le Comité départemental de la randonnée pédestre s'est rapproché des cinq Communautés de communes (Loire Semène, Marches du Velay, Rochebaron à Chalençon, les Sucs, l'Emblavez), de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, du Conseil général de Haute-Loire, de l'Etablissement Public Loire. Le Conseil régional d'Auvergne n'a pas souhaité s'impliquer dans le projet. Ainsi, dès l'année 2000, un gros travail a été initié pour redessiner les itinéraires pédestres et combler les lacunes. Cela s'est traduit par une étude

cadastrale minutieuse menée par le Comité départemental de la randonnée pédestre afin d'éviter le passage de ces itinéraires sur des chemins privés, source ultérieure de conflits avec les propriétaires ou exploitants. S'en sont suivies les demandes d'homologation des itinéraires selon les critères de la Fédération Française de Randonnée Pédestre : une première pour les tracés rive gauche et droite entre Aurec-sur-Loire et Retournac, validés en GR® de Pays (balisage jaune et rouge) par la Fédération en octobre 2004. Une deuxième pour la modification du GR®3 et la création du GR®3F (balisage blanc et rouge) entre Retournac et le Puy-en-Velay, soit un itinéraire, toujours en rives droite et gauche, homologué en juin 2004. En 2005, les travaux de balisage ont été fait, en grosse partie par des bénévoles.

Au fil de l'itinéraire, certains prestataires privés, d'hébergement et de restauration en particulier, sont partenaires du Comité départemental de la randonnée pédestre. Ce partenariat annuel permet au Comité non seulement d'entretenir le balisage des GR et GR de Pays mais encore de promouvoir des itinéraires de grande randonnée. Ces prestataires, appelés «Compagnons de Route», sont identifiables par un autocollant placé bien en vue sur leur établissement et par la mention CR.

En 2008, le Comité départemental de la randonnée pédestre et la Fédération française de randonnée pédestre ont publié un topo-guide® qui met en valeur cette randonnée douce en itinérance couplée avec le train : «Gorges de la Loire sauvage, Chemins de TER® en Haute-Loire». Il propose aux randonneurs plus de 200 km de chemins balisés dans les gorges de la Loire entre Aurec-sur-Loire et Le Puy-en-Velay, en passant par les gares situées dans les gorges.



©Christian Bertholet

## Chemins de Ter'<sup>®</sup> dans les gorges de la Loire

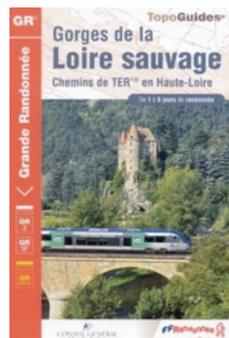


### Montage financier

Au total, 80% du financement est public. Les 20% restant sont apportés par le Comité départemental de la randonnée pédestre. Le TER Auvergne soutient l'opération en terme de communication. L'élaboration et l'édition du topoguide® FFRandonnée de 80 pages a coûté près de 35 000 euros. La micro-signalisation (panneaux d'ensemble du réseau dans les 8 gares et 58 panneaux directionnels dans les points de jonction), financée par le Conseil général de Haute-Loire et les structures intercommunales, représente un investissement de 24 000 euros. Soit un coût global d'environ 60 000 euros hors balisage. Ce dernier a été financé à 50-50 par le Conseil général de la Haute-Loire et le Comité départemental de la randonnée pédestre.

### Communication sur ces modes d'accès

Le topo-guide, imprimé en 5000 exemplaires, est disponible depuis 2008. Il contient les cartes, les descriptifs des itinéraires et des attraits culturels et paysagers et fournit au randonneur toutes les informations nécessaires à la conception de sa randonnée : possibilités d'accès jusqu'aux gares, étapes, hébergements, lieux de restauration. Chaque année, le Comité actualise un guide des services (coordonnées des hébergements et lieux de restauration etc.) qui



accompagne le topoguide et est téléchargeable sur son site internet.

Les itinéraires sont indiqués dans toutes les gares. L'information sera prochainement relayée par le TER Auvergne à travers un dépliant de promotion du réseau et du topo-guide.

Pour sensibiliser les professionnels de la randonnée et les associations d'utilisateurs à ce mode d'accès et de cheminement en transport en commun, une opération «d'éductour» a été organisée avec 50 responsables d'association de randonnée de Rhône Alpes qui sont venus découvrir l'itinéraire. Un beau succès qui en appelle d'autres, à partager entre les structures départementales du tourisme, les ALT (associations locales de tourisme), la Mission départementale de développement touristique (MDDT) le Comité départemental du tourisme et le Conseil général de Haute-Loire.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Dès son arrivée à la gare, un panneau représentant l'ensemble de l'itinéraire et des flèches directionnelles accueillent le randonneur et le guide immédiatement vers le balisage du sentier. Les itinéraires Chemins de TER'® n'offrent aucune difficulté particulière. Ils sont donc accessibles à tous et ne se limitent pas à une clientèle sportive puisque le visiteur peut aujourd'hui effectuer une randonnée en ligne entre deux gares, sur la rive de son choix et prendre un train pour revenir à son point de départ.

Ceci est valable dans un sens ou dans l'autre, pour quelques heures ou quelques jours. Au niveau du coût pour les usagers, s'il arrive en TER au Puy-en-Velay depuis Lyon, le trajet aller/retour lui revient à 20€ environ (2h30), le budget sur place dépend des choix d'hébergement en gîte, en chambre d'hôtes ou en hôtels et des lieux de restauration, mais la gamme est large (les coûts sont précisés dans le guide pratique).

### Impact local et perspectives

S'il est difficile de mesurer précisément la fréquentation, une hausse sensible de la randonnée pédestre dans les gorges de la Loire est attestée par les prestataires de services et les Offices du tourisme du secteur. Le projet

répond ainsi non seulement à un objectif d'écomobilité touristique autour des Gorges de la Loire mais il valorise également l'image de cette destination touristique. Il semble concourir à l'augmentation de la fréquentation de la ligne TER Auvergne Saint-Étienne - Le Puy-en-Velay, et apporte sa pierre au développement du tourisme haut ligérien.

Ce projet représente au total 6 années de travail dont une grosse partie a été réalisée grâce à l'implication active de bénévoles qui ont compté au total 4600 heures de travail.

La réalisation du Topoguide en 2008 est un succès, 350 exemplaires sont vendus chaque année. Il constitue un véritable produit touristique qui peut inspirer bien d'autres territoires.

### Recommandation du porteur de projet

✓ *Pour réaliser un topo-guide de ce type, passionnant à plus d'un titre, il y a certes la randonnée pédestre, mais s'il n'y a pas une histoire forte, une épopée autour du rail, il ne vaut mieux rien faire !*

«Le proverbe « l'union fait la force » illustre bien notre projet : certains ont observé les cadastres, d'autres ont débroussaillé, balisé ou pris la plume, les élus ont apporté des financements et les gestionnaires de transport de voyageurs n'ont pas été en reste techniquement».

**Christian Bertholet, président du Comité départemental de randonnée pédestre de Haute Loire**

©Christian Bertholet



### Enseignements

- ★ Lorsque l'idée est conçue, il est impératif de faire observer les cadastres par un ou des habitués de la lecture à cette échelle, bien différente du 1:25 000 de la carte IGN, pour éviter des surprises ultérieures du type passage en terrain privé lorsque le topo-guide est paru !
- ★ Associer, dès le départ du projet, les Communautés de communes et d'agglomérations, le Conseil général, les Offices du tourisme ainsi que les responsables des TER.

# Le Massif des Bauges



## Valoriser les réseaux de transport existants pour accéder au territoire depuis les villes portes

Le Massif des Bauges, à cheval sur la Savoie et la Haute-Savoie, est un espace rural de moyenne montagne à dominante agricole et forestière. Sorte de forteresse naturelle, le massif est depuis 1995 un Parc naturel régional de 85 600 ha. Il regroupe 64 communes, 60 000 habitants, et est bordé par les villes de Chambéry, d'Aix les Bains, de Rumilly, d'Annecy, d'Ugine et d'Albertville, représentant un bassin urbain d'environ 400 000 habitants en plein développement démographique et étalement urbain. Il est également bordé par les lacs du Bourget à l'ouest et d'Annecy au nord. Ces deux espaces géographiques, le massif rural d'un côté et son piémont urbain de l'autre, vivent en interrelation très étroite : 60% des résidents des Bauges travaillent dans ces villes-portes générant d'importants déplacements pendulaires. A l'inverse, le massif des Bauges constitue un lieu de ressourcement, de loisirs, de nature et d'espace exceptionnel à seulement 30 mn pour les résidents des villes portes.

### Localisation

Région Rhône Alpes  
Départements de Savoie et Haute-Savoie

### Fonctionnement

Plusieurs moyen d'accéder et de traverser le massif des Bauges depuis les villes portes : TER, TGV, bus, vélos, marche, transports à la demande.

### Fréquentation du site internet

69 000 en 2010

### Modes d'accès

Un accès des gares SNCF, des villes portes . Plusieurs lignes de bus et des locations de vélo en gares.

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

PNR du Massif des Bauges

### Principaux partenaires

- 64 communes du PNR (constituant le Syndicat mixte du Parc)
- 6 villes portes : Chambéry, Aix les Bains, Rumilly, Annecy, Ugine et Albertville
- 2 Conseils généraux : Savoie et Haute-Savoie
- Agence Ecomobilité

### Coût

Création du site internet 8000€

### Contact

**Vincent Bosc :**  
[v.bosc@pardesbauges.com](mailto:v.bosc@pardesbauges.com)

### Sites internet

<http://transports.pardesbauges.com/>  
<http://www.velo-electrique-location-savoie.com/>

Fiche 5/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Espace rural de montagne, le massif des Bauges offre des sites naturels paysagers majeurs et bénéficie d'un accès relativement facile. 5 cols routiers permettent d'y venir en voiture, 8 lignes de bus couvrent le territoire et 12 gares SNCF TER sont situées en piémont dont 4 TGV (Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy et Albertville). Entre ces villes, les connexions inter urbaines en transports publics sont très développées, ce qui est moins le cas à l'intérieur du massif où les habitants ont des difficultés pour se déplacer sans voiture. L'offre d'activités de nature est très variée : 500km de sentiers de randonnée GR et GRP connectés aux villes, 250 km de pistes de ski de fond balisés, 4 domaines skiables dont 2 renommés (Savoie Grand Revard, Aillons/Margériaz), des activités de parapente, d'escalade, de canyoning, de nombreux trails etc.

Le tourisme et les loisirs dans le massif des Bauges constituent une activité économique à part entière et génèrent d'importants flux de population entre l'intérieur et l'extérieur du massif. Ce constat s'ajoute aux migrations pendulaires des habitants qui génèrent elles aussi des engorgements aux cols routiers : les routes des Bauges supportent chaque jour 7000 déplacements ; les habitants du canton du coeur des Bauges font en moyenne 4,3 déplacements par jour et par personne, la voiture représentant 73% de ces déplacements. Pour le Syndicat mixte du PNR, l'objectif est donc de mieux gérer les déplacements des habitants et des visiteurs sur l'ensemble de massif, tout en développant et renforçant le lien urbain/rural entre le massif et ses villes portes.

### Objectif du projet

Renforcer la complémentarité ville/campagne entre le massif et ses villes portes par la valorisation des modes de transport existants.

## Initiative et mise en oeuvre

En 2008, le PNR du Massif des Bauges est retenu dans le cadre d'un appel à projet de la Région Rhône-Alpes «Terre à Clics» qui vise à développer les nouvelles technologies en milieu rural. La thématique générale retenue est de travailler sur la question de la communication sur les transports et les déplacements pour des habitants qui se sentaient relativement isolés. En lien avec un bureau d'étude spécialisé dans l'écomobilité, une concertation a été menée auprès des acteurs locaux : habitants, société de transport,

associations locales (social, transport, développement local), AOT (Chambéry, Annecy, les 2 Départements etc). L'objectif était d'aboutir à un outil concret et efficace pour connaître l'offre de transport en commun dans le massif des Bauges et en lien avec ses villes portes. La mise en place de la Plateforme Déplacement et Transports a permis au PNR de réaliser cet inventaire et de cerner les manques et les insuffisances. Ce travail s'est inscrit également dans un programme spécifique du Parc, initié en 2006, avec les villes-portes et renforcé en 2009 par un programme européen LEADER centré sur le ressourcement et le tourisme de proximité (valorisation et découverte des patrimoines aux 4 saisons, valorisation des ressources locales, dynamique des relations entre espaces urbain et rural).

## Fonctionnement

Comme il n'a pas de compétence particulière pour le transport, le rôle du PNR est vite devenu celui de médiateur technique entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) de piémont les 2 Conseils généraux de Savoie et de Haute-Savoie, la Région Rhône-Alpes pour ce qui est des TER, les Communautés de communes qui gèrent les transports à la demande et l'agence Ecomobilité qui gère les vélostations. La création de cet outil a permis de voir qu'il existe plusieurs possibilités pour se rendre dans le massif des Bauges sans voiture et rayonner sur place.

### Lignes de bus régulières.

9 lignes de bus autour et dans le massif des Bauges proposent des trajets par exemple entre Annecy et Chambéry et entre Ecole et Annecy.

### Transports à la demande

1 ligne principale de transport à la demande est proposée dans les Bauges pour acheminer les passagers vers les lignes de bus régulières. Le transport à la demande est financé par les Communautés de communes.

### Vélostations

11 stations de vélos proposent de louer des vélos depuis les villes portes ou directement dans le massif des Bauges. La plateforme Déplacements et Transports localise et répertorie ces stations et l'une d'entre elles propose des Vélos à Assistance Electrique équipés de visioguide pour accompagner la découverte des patrimoines de village en village.

**RECHERCHER SUR LA CARTE**

**RECHERCHER PAR COMMUNE**

**RECHERCHER PAR ÉVÉNEMENTS**

**AUTRES INFOS TRANSPORTS**

**LES LIGNES DE BUS**

**TRANSPORTS À LA DEMANDE**

**TRAIN TER/TVG**

**LOCATIONS VÉLOS ET VÉLOSTATIONS**

Pour plus d'informations, cliquez sur la ligne de bus correspondante ou faites une recherche par Commune.

Bienvenue sur le nouveau site d'information sur les transports dans le Massif des Bauges !

A partir de la carte ou de la liste des Communes, accédez à tous les moyens de transports à votre disposition.

Recherchez un lieu de départ, d'arrivée ou de correspondance directement sur la carte du Massif des Bauges.

### Les liaisons saisonnières en été avec Annecy et Aix

Il existe 2 liaisons estivales au départ des villes-portes : Annecy/le Semnoz et entre Aix-les-Bains/Savoie Grand Revard. Ces liaisons sont utilisées par les vététistes, parapentistes, randonneurs, et contemplatifs et sont portées par l'agglomération d'Aix-les-Bains et d'Annecy en partenariat avec les Conseils généraux de la Savoie et de la Haute-Savoie.

### Covoiturage et Autopartage

Le PNR encourage le partage des véhicules lors de grands événements culturels ou sportifs en indiquant les lieux de rendez-vous où les participants s'arrangent entre eux pour rentabiliser les trajets. Le covoiturage est aussi soutenu par le Conseil général de la Savoie sur son site de covoiturage Mobi'Savoie où il est possible pour les particuliers de s'inscrire et de partager un voyage en voiture.

### Les Bauges à pied

Un moteur de recherche permet de combiner sa randonnée en fonction du niveau de difficulté, de la durée et du point de départ, en gare ou pas. La carte fait également apparaître les points de vente directe de produits du terroir et les possibilités d'hébergements.

### Communication sur ces modes d'accès

Pour optimiser les déplacements (se rendre au travail, aller au marché ou en ville et découvrir le massif), et mieux

connaître l'offre de transport à travers le massif, l'information utile aux usagers (itinéraire et horaire) est rassemblée sur ce seul support (site internet) la plateforme de Déplacement et Transports. Elle permet à l'internaute de construire son itinéraire à partir d'une carte et des options de transports existants : lignes de bus régulières ou saisonnières, transports à la demande, location de vélos électriques, horaires de rendez-vous pour le covoiturage vers des événements sportifs et culturels. Il est également possible de rechercher un itinéraire à partir d'une commune. Ce site reprend les informations des partenaires et des organisateurs habituels de transport (Conseil général de la Savoie, Conseil général de la Haute Savoie, Région Rhône Alpes, SNCF, etc.), ce qui permet d'avoir des informations actualisées et les dernières fiches horaires disponibles. Pour l'été 2010, des spots ont été diffusés sur les radios locales pour inciter les gens à prendre les transports en commun pour se déplacer ou à partager leur véhicules avec d'autres personnes. L'information est relayée dans la presse locale, auprès des Offices du tourisme etc.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Pour le visiteur, les coûts de déplacement et de séjours varient en fonction des itinéraires et des modes de transport choisis. En partant de Chambéry, le visiteur peut louer un vélo à assistance électrique pour 15 jours à la gare pour 40€.

Il peut aussi faire des randonnées de gares en gares en 3 jours entre Chambéry et Aix les Bains, en 5 jours entre Albertville et Aix-les Bains et en 4 jours entre Aix les Bains et Annecy. L'offre en hébergement reste faible mais il existe des possibilités d'hébergement en gîte ou en hôtel (en demi-pension à deux pour 100€), et de visites guidées etc. Pour construire sa randonnée, le visiteur trouve des informations sur le site internet du PNR, différente de la Plateforme, qui permet de localiser et visualiser l'itinéraire, les hébergements, les visites, les lieux de vente de produits du terroir etc.

Été 2009, selon l'Office du tourisme du coeur des Bauges, les longs séjours ont doublé, les touristes viennent davantage sans voiture.

### **Impact local et perspective**

Le territoire des Bauges et son piémont offrent de nombreuses possibilités pour circuler sans voiture, à des fins professionnelles, de loisir ou de tourisme. La

plateforme Déplacements et Transports créée par le PNR contribue à faire connaître cette offre auprès du grand public. Le nombre de connexions est croissant et majoritairement réalisé depuis les agglomérations de Lyon, Grenoble et Genève. Apparemment, les citadins se sont davantage passés de leur voiture pour venir dans les Bauges. Mais pour rendre plus performante l'écomobilité dans les Bauges, il reste à mieux accorder les lignes de bus entre les Conseils généraux de Savoie et de Haute Savoie et à mieux faire le lien avec l'offre en hébergement et en restauration. A l'avenir, la plateforme ajoutera les bateaux comme mode de transport sur les lacs du Bourget et d'Annecy, variant les itinéraires et favorisant l'intermodalité. Fin 2010, le PNR du Massif des Bauges a été nommé aux trophées de l'Innovation et Tourisme de Rhône-Alpes pour son offre de découverte en vélo à assistance électrique. Toutes les clefs sont rassemblées pour créer et développer une destination écomobile.

### **Recommandation du porteur de projet**

✓ *Convaincre les élus d'aller vers des modes de déplacement plus doux, trouver les arguments ;*

✓ *tenir les acteurs et les partenaires informés régulièrement de l'avancement du projet ;*

✓ *ne pas penser uniquement à l'outil technique dans la mise en oeuvre du projet ;*

✓ *mobiliser des moyens financiers et humains pour la sensibilisation et la communication autour de la thématique.*



### **Enseignements**

- ★ Il est possible d'organiser une excursion ou un séjour dans les Bauges à partir des villes portes en allant directement sur le site internet du PNR des Bauges mais l'information reste encore trop scindée entre les modes de transport d'un côté (Plateforme Déplacements et Transports) et les détails sur des circuits de randonnée (durée, difficultés), les hébergements et les possibilités de restauration sur l'itinéraire.
- ★ Intérêt réel d'un site internet bien conçu qui est dédié au repérage des moyens de transport alternatifs à la voiture.

# Le chemin de R.L. Stevenson



## Une destination d'itinérance conçue pour être accessible sans voiture

R.L. Stevenson, écrivain écossais de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, auteur de nombreux ouvrages à succès, a traversé les Cévennes à pied avec un âne en 1878, du Monastier-sur-Gazeilles en Haute-Loire à Saint-Jean-du-Gard. Son récit de voyage a permis de retracer son itinéraire et de créer le GR 70 ou «Chemin de Stevenson». Une association a été créée en 1994 pour rassembler les professionnels du tourisme situés sur ou à proximité des 252 km du chemin qui traverse 28 communes rurales : restaurateurs et hébergeurs (les plus nombreux), 6 loueurs d'ânes, 5 transporteurs de bagages et taxis, 5 organisateurs de séjours, des sites ou intervenants culturels...). Avec des moyens financiers limités, elle a réussi un véritable tour de force : fédérer 117 membres, prestataires touristiques ou culturels devenus les «Relais Stevenson». Elle promeut fortement l'accès sans voiture : allongement de l'itinéraire originel de R.L. Stevenson jusqu'au Puy-en-Velay au nord et jusqu'à Alès au sud pour permettre une itinérance de gare à gare, information sur les possibilités d'acheminement en transports en commun, transport à la demande ou taxis aux différentes étapes intermédiaires, développement du service de transport de bagages entre étapes. Au-delà d'un simple chemin, c'est un véritable territoire qui s'est mobilisé pour faire de cet itinéraire un levier de développement local. L'association a reçu en 2010 les Trophées du Tourisme responsable organisés par [voyagessncf.com](http://voyagessncf.com).

### Localisation

Trois régions – Auvergne, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon et quatre départements – Haute-Loire, Ardèche, Lozère et le Gard.

### Fonctionnement

Itinéraire de 252 km du Puy-en-Velay à Alès, traversant 28 communes. Des prestataires touristiques fédérés tout le long du chemin. Une itinérance accessible et encouragée depuis des gares SNCF ou routières, pour favoriser l'écomobilité jusqu'aux points de départ de la randonnée.

Le GR 70 est entretenu et balisé par la Fédération française de randonnée pédestre (FFRandonnée).

### Fréquentation

6142 randonneurs en 2010

### Modes d'accès

5 gares sur le chemin et 5 lignes de bus entre le Puy-en-Velay, le Monastier-sur-Gazeille, Langogne, Mende, Le Bleyard, Villefort, Florac, Alès et Saint-Jean-du-Gard.

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Association «Sur le chemin de R.L. Stevenson», regroupant 117 prestataires et acteurs du territoire

### Principaux partenaires

Fédération française de randonnée pédestre et Comités départementaux de la randonnée pédestre, Comités départementaux et régionaux du tourisme, communes et Communautés de communes traversées, Conseils régionaux et généraux, Offices du tourisme, Parc national des Cévennes, Datar.

Nombreux partenaires associatifs et culturels du territoire, ou liés à la vie et l'œuvre de R.L. Stevenson dans le monde.

### Coût de fonctionnement

Budget de l'association, constitué des cotisations des prestataires et des subventions des collectivités (très variables d'une année sur l'autre).

### Contact

Félicie Louf, chargée de mission  
[asso.stevenson@gmail.com](mailto:asso.stevenson@gmail.com)  
04 66 45 86 31

### Sites internet

<http://www.chemin-stevenson.org/>

Fiche 6/11

### Contexte territorial, enjeu et objectif

Dans cette région de moyenne montagne à très forte valeur paysagère, culturelle et environnementale, le développement de l'activité de randonnée sur le Chemin de Stevenson a été porté par les habitants du territoire, pour le territoire, refusant de voir les villages se vider de toute activité.

L'objectif premier de l'association qui porte le projet s'inscrit dans le cadre du développement durable des régions traversées, à la fois au plan culturel et au plan économique. Elle contribue au développement d'une offre de tourisme basé à la fois sur des pratiques de pleine nature itinérantes, respectueuses de l'environnement et des potentialités du territoire à préserver, de façon à permettre aux habitants de rester «au pays».

#### Objectifs du projet

Faire un chemin de randonnée culturel et naturel avec une valeur humaine.

Rendre la randonnée plus facile et plus accessible.

### Initiative et mise en oeuvre

La première initiative de l'association a été de proposer à tous les hébergeurs, élus, institutionnels du tourisme, une «formation action» qui consistait à suivre l'itinéraire à pied pour connaître au moins quelques étapes et pouvoir renseigner les marcheurs. Chaque soir, une table ronde était proposée dans le village avec l'ensemble des acteurs potentiels pour leur présenter le projet et les impliquer dans l'aventure. Ensuite, les outils de communication, d'information, de valorisation du chemin ont été mis en place. Le GR est aujourd'hui connu et sert de vitrine aux territoires traversés. Il est même reconnu à l'échelle internationale et attire ainsi des marcheurs venant des pays du nord de l'Europe, aimant la randonnée.

### Fonctionnement

L'association fédère les professionnels indépendants (hébergeurs, restaurateurs, loueurs d'ânes, transporteurs, réceptifs) sur les 252 km d'itinéraire, en veillant à ce qu'il n'y ait pas de «trou» dans les services à disposition des randonneurs. Elle met à disposition gratuitement toute l'information pour que le randonneur puisse facilement construire seul son voyage (site internet, cartes, référence des prestataires, etc.). Elle a parmi ses membres quatre réceptifs locaux qui proposent l'organisation de leur voyage aux clients qui le souhaitent avec pré-réservations des étapes, ou même des randonnées accompagnées. Mais

l'association elle-même n'a pas d'activité commerciale et ne vend pas de circuits. Son rôle est :

- d'animer le réseau des professionnels (qui sont tous sur ou à proximité du G.R.70 et qui travaillent ensemble pour offrir un véritable produit de qualité) et de structurer les services ce qui, sur 252 km, est une gageure !
- de promouvoir le chemin de Stevenson et les territoires traversés : opérations de communication, de promotion du sentier, participation à des salons, brochure et site internet, accueil de presse etc ;
- d'aider les randonneurs dans l'élaboration de leur randonnée : mise à disposition de l'information, aide personnalisée à la conception du séjour, orientation des personnes à mobilité réduite vers des prestataires spécialisés (une journée «Handi-rando pour tous» a été organisée en 2008) ;
- de valoriser le patrimoine et toute la dimension culturelle du chemin : réalisation d'expositions et de publications, organisation de conférences, liens avec des chercheurs, contacts avec les associations Stevenson de par le monde, etc.

Selon les années, d'autres projets viennent s'ajouter aux missions premières de l'association comme par exemple en 2010 la réalisation d'une étude de l'impact économique des randonneurs du chemin sur le territoire.

### Montage financier

Au début, l'association a bénéficié du soutien du Département de la Lozère, de la Région Languedoc-Roussillon et de la DATAR. Au fil des années, ce soutien s'est étendu aux Départements de la Haute-Loire et du Gard, à la Région Auvergne et à l'Europe. Mais l'association est surtout financée par les cotisations de ses 117 adhérents. Le montant des cotisations s'échelonne de 135 à 600 euros suivant les types de structures : 301€ pour un loueur d'ânes et 226€ pour un gîte d'étape (tarifs 2011). L'association ne bénéficie pas de retombées directes de ses activités, qui sont gratuites pour le randonneur. Des subventions sont sollicitées chaque année auprès des collectivités, sans financements pluriannuels pérennes, d'où la fragilité financière de l'association et une grande variabilité de son budget : 95 k€ en 2007, 165k€ en 2008 (année exceptionnelle du 130ème anniversaire du voyage de R.L. Stevenson), 65 k€ en 2009, 145 k€ en 2010.



### Communication sur ces modes d'accès

L'association fournit une information très complète. Un site internet simple, très clair et efficace donne toutes les clés nécessaires à la conception de la randonnée, et aux possibilités d'accès sans voiture. Une brochure incluant la carte d'ensemble de l'itinéraire (sur laquelle figure la localisation des transports en commun, des hébergements et autres services, véritable sésame pour l'organisation du voyage et durant la randonnée), est téléchargeable gratuitement. Ces outils sont complémentaires du topoguide du GR 70 édité par la Fédération Française de Randonnée Pédestre, outil indispensable du randonneur, et ne s'y substituent aucunement. Les accès en transports en commun sont encouragés dans toute l'information donnée aux visiteurs. Cette information apporte un véritable service au randonneur itinérant, en lui permettant de se passer de sa voiture pour accéder à son lieu de vacances ou pour récupérer son véhicule à la fin de sa randonnée.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Le chemin de Stevenson a l'avantage de traverser des territoires de moyenne montagne sans technicité ou difficultés particulières. 5 gares jalonnent le chemin et 5 lignes de bus sillonnent le territoire permettant au randonneur qui le souhaite d'accéder au GR 70 sans utiliser sa voiture. Il est accessible à tout type de randonneur et ne se limite pas à une clientèle sportive. De plus, la possibilité de marcher avec un âne permet aux familles ou aux groupes intergénérationnels de goûter à l'itinérance (portage, contact avec l'animal). La fréquentation du GR est estimée entre 2010 à 6142 marcheurs.

L'association n'a pas de prestation payante pour les randonneurs. Il n'existe donc pas de surcoût particulier pour le randonneur qui règle directement au prestataire les services consommés, dans la gamme très large de confort et de prix choisie, accessible à toutes les bourses. Par exemple, un séjour pour 3 personnes de 6 jours entre Langogne et le Pont de Monvert en demi-pension, et comprenant la location d'âne, revient à 435 euros par personne (tarifs 2011 proposés par la Perline).

### Impact local et perspectives

La fréquentation est en hausse régulière, l'allongement de la saison touristique d'avril à octobre est une réalité tangible. Elle génère des retombées directes pour tous les professionnels et indirectes pour les territoires : maintien des petites structures familiales d'hébergement et création d'une quinzaine de nouvelles structures depuis 2003. Cette dynamique locale bénéficie aux habitants permanents du fait des commerces maintenus, des animations culturelles organisées non seulement en saison touristique mais aussi hors saison. Selon une récente étude menée entre avril et octobre 2010, les dépenses générées par les randonneurs sur le chemin de R.L Stevenson s'élèvent à 3 millions d'euros, représentant une dépense de 49€ par jour et par touriste, ce qui est bien plus que la moyenne nationale. Ils effectuent en moyenne un séjour de 9 jours.

Les acteurs locaux sont maintenant habitués à travailler ensemble, outrepassant les barrières géographiques et administratives. Dans le monde de l'itinérance, la renommée de ce chemin, devenu mythique en quelques années seulement, est acquise.

L'association travaille maintenant sur plusieurs volets :

- l'évaluation environnementale de la fréquentation en 2011. Cette dernière évaluation sera accompagnée d'outils de sensibilisation pour le randonneur pour une découverte des paysages et des territoires traversés, dans une optique de tourisme responsable et durable ;
- le développement du potentiel culturel du chemin pour en faire une porte d'entrée touristique sur toute la région traversée ;
- la création d'un réseau d'acteurs Stevenson européens en vue d'obtenir la mention «d'itinéraire

culturel européen» délivrée par le Conseil de l'Europe ;

- la création, à terme, de «boucles Stevenson» de 3 à 4 jours, «accrochées» à la dorsale qui constitue l'itinéraire, de façon à irriguer les territoires limitrophes ;
- le renforcement de la vie du réseau et de l'engagement des professionnels avec l'organisation de journées «réseau» à destination des adhérents pour faire connaissance des uns et des autres, des services du chemin et de l'itinéraire lui-même ;
- la mise en place d'une charte du réseau incitant les professionnels à entrer dans une démarche de

### Recommandation du porteur de projet :

✓ *Impliquer au maximum les acteurs du territoire, travailler en concertation et dans la convivialité.*

*«On voudrait éviter de voir encore des groupes de randonneurs qui se relaient quotidiennement pour conduire la voiture de l'un d'eux chargée de bagages à l'étape suivante puis qui retournent chercher les véhicules des autres marcheurs pour les conduire à l'étape où ils dorment. Cela nuit à l'environnement et à eux-mêmes qui se compliquent la vie et «dénature» leurs vacances ! C'est pourquoi nous encourageons la création de navettes et de transports de bagages»*

**Christian Brochier, loueur d'ânes, président de l'association.**



©Association Stevenson

### Enseignements

- ★ La simplicité au service de l'efficacité quant à l'information fournie au voyageur avant son départ ! un site internet simple, très complet, efficace et une bonne brochure.
- ★ Le succès est dans le maillage de services et l'interconnaissance des prestataires qui se sont structurés en association. La puissance d'un projet associatif qui tire ses partenaires vers le haut mais, en contrepartie, la difficulté à en faire reconnaître l'intérêt quand il n'émane pas des institutions classiques.
- ★ L'association regroupe des professionnels qui ont un intérêt privé dans le développement de l'itinéraire, et elle doit sans cesse se battre pour faire reconnaître l'impact public du projet pour le territoire dans son ensemble.
- ★ La construction de cette destination touristique durable est originale et osée, mêlant thématique culturelle rare (littéraire) et tourisme actif, sans être élitiste, puisqu'elle vise un public large.
- ★ Une évaluation rigoureuse qui donne des bases solides pour les porteurs de projet

# La Loire à vélo



## Découvrir le Val de Loire à vélo

Le projet est né en 1995, de l'idée que la Loire est le littoral des régions Centre et Pays de la Loire. L'axe ligérien devient fédérateur et l'objectif alors déterminé est de longer le fleuve entre Nevers et Saint-Nazaire. S'appuyant largement sur la renommée du Val de Loire, territoire d'exception inscrit depuis novembre 2000 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages culturels vivants, le projet de «La Loire à Vélo», dont aujourd'hui 660 km d'itinéraire cyclable sont aménagés sur les futurs 800 km, s'étendra plus précisément de Cuffy dans le Cher (près de Nevers) à Saint-Brévin les-Pins en Loire-Atlantique. Cet itinéraire s'inscrit dans un cadre européen et national du développement des véloroutes et voies vertes en particulier avec l'EuroVélo 6. Cette véloroute internationale reliera les trois grands fleuves européens de la Loire, du Rhin et du Danube. Elle traversera 10 pays pour atteindre la mer Noire après un trajet de 3 500 km. Facile d'accès sans voiture, «La Loire à Vélo» offre au visiteur la possibilité de prévoir un séjour clef en main et d'organiser lui-même son circuit. Les services de communication et de valorisation développés autour du fleuve permettent de trouver rapidement les hébergements spécialisés dans l'accueil des cyclistes, les petits commerces et les loueurs de vélo. Une offre touristique, à l'ancrage territorial fort, qui porte à la fois sur une destination prestigieuse, des services qualifiés et un mode de transport doux, dont le succès ne fait que se confirmer.

### Localisation

Régions Centre et Pays de la Loire

### Fonctionnement

Un itinéraire interrégional de 800 km de Nevers à l'océan Atlantique (fin en 2012). Une succession de voies cyclables et de petites routes jalonnées le long de la Loire et reliées aux gares ferroviaires.

### Fréquentation

260 000 cyclistes comptabilisés en 2009 dans la région Centre (+ 10% en 2010)

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Les Conseils régionaux du Centre et Pays de la Loire sont les initiateurs et les principaux financeurs de cette opération à hauteur de 60%.

Les Départements et les agglomérations sont les maîtres d'ouvrage de l'opération, ils assurent 40% du financement et organisent l'entretien de l'infrastructure.

### Principaux partenaires

Les CRT Centre et Pays de la Loire, les CDT, la Mission Val de Loire, les hébergeurs, les loueurs de vélo, les Offices du tourisme et les sites de visite.

### Coût

52 millions d'euros (investissement)

### Contacts

**Marion Frémont**, CRT Centre  
[m.fremont@visaloire.com](mailto:m.fremont@visaloire.com)

**Laurent Savignac**, Chef de projet circulation douce, Conseil régional Centre  
[laurent.savignac@regioncentre.fr](mailto:laurent.savignac@regioncentre.fr)

### Sites internet

[www.visaloire.com](http://www.visaloire.com)  
[www.loire-a-velo.com](http://www.loire-a-velo.com)

Fiche 7/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Le projet s'est inspiré du dispositif existant en Autriche le long du Danube que sont allés découvrir les élus des 2 Régions en 1995. L'idée a alors été de permettre au grand public de découvrir le patrimoine ligérien par un tracé destiné aux cyclistes de tous niveaux le long de la Loire. La topographie relativement douce rendait le projet réaliste avec un dénivelé de 120 m sur 640 km. En 1996, les deux Conseils régionaux lancent une mission exploratoire auprès des cyclistes pour comprendre leurs centres d'intérêt ainsi qu'auprès des acteurs locaux afin d'étudier le potentiel de développement touristique du vélo au regard des cyclistes étrangers qui pédalaient déjà sur les bords de Loire. Leur souhait est alors d'engager le dialogue, sous forme de groupe de travail avec les communes, les hébergeurs, loueurs, les tours opérateurs, les Offices du tourisme. En 2005, après l'ouverture du premier grand tronçon d'une centaine de kilomètres entre Tours et Angers, un deuxième voyage d'étude est organisé avec une vingtaine de professionnels ligériens pour découvrir l'organisation touristique du Danube. A leur retour, ils ont tous développé des activités spécialisées sur le cyclotourisme, ils constituent aujourd'hui les piliers du succès de «La Loire à Vélo».

### Objectifs du projet

Découvrir le patrimoine local et le paysage ligérien en restant proche de la Loire.

Desservir les sites touristiques majeurs en lien avec les gares

Développer l'économie touristique locale

Proposer des aménagements sécurisés pour un public familial

## Initiative et mise en oeuvre

Le projet repose sur un fort partenariat entre les 2 Régions Centre et Pays de la Loire, 6 Départements (le Cher, le Loiret, le Loir-et-Cher, l'Indre-et-Loire, le Maine-et-Loire et la Loire-Atlantique) et 6 grandes agglomérations urbaines (Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers et Nantes). Les 2 Régions définissent et coordonnent le projet et l'itinéraire et fédèrent les différents partenaires. Les Départements et agglomérations assurent la maîtrise d'ouvrage sur leur territoire, organisent la gestion de l'entretien de l'itinéraire et concourent aux financements à hauteur de 40 %. Ils définissent enfin les travaux et aménagements à entreprendre.

La mise en oeuvre du projet est aujourd'hui bien avancée avec l'ouverture de 256 km d'itinéraires cyclables en Pays

de la Loire et 414 km sur le Centre. Un jalonnement provisoire permet de lever les ruptures d'aménagement cyclable et des topoguides indiquent des itinéraires d'attente. Les travaux restants seront réalisés sur la période 2010-2012. Sur les 800 km de l'itinéraire prévu de « La Loire à Vélo », les pistes cyclables alternent avec les petites routes peu fréquentées, permettant de passer au plus près des attraits qu'offre la vallée de la Loire : 2/3 des axes longent la Loire, 27% sont en voie verte cyclable, 24% en partage de route sans transit et 37% sur des routes à faible circulation (moins de 500 véhicules/jour) ; 12 % sont des pistes et bandes cyclables. 400 aires d'arrêt sont également prévues pour l'accueil des touristes à vélo.

## Fonctionnement

L'itinéraire «La Loire à Vélo» est un itinéraire signalisé dans les deux sens, sécurisé et sans difficulté technique, hormis quelques côtes dues au relief local. Il est parfaitement adapté à une pratique familiale. Pour y accéder sans voiture, les itinéraires sont reliés aux gares ferroviaires qui longent la Loire et se situent entre 1h et 2h de Paris : Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers, Nantes, Saint-Nazaire. Chaque train dispose d'un espace dédié aux vélos (8 vélos par train).

Afin de mobiliser les professionnels autour du projet, les Régions Centre et Pays de la Loire ont créé et déposé en 1998 à l'INPI la marque « La Loire à Vélo » qui recouvre les valeurs de rayonnement, d'hospitalité, d'authenticité et de durabilité et qui concerne uniquement les prestataires situés à moins de 5 km de l'itinéraire. L'objectif est de qualifier et de valoriser une offre touristique qui porte à la fois sur une destination et sur un service. Leurs bénéficiaires doivent répondre aux besoins des cyclotouristes en termes de stationnement, de sécurité, de matériel, de confort, de conseils etc. La gestion et la diffusion de cette marque auprès du grand public et des professionnels est confiée à la Mission Val de Loire en lien étroit avec les Comités départementaux et régionaux du tourisme. En disposant de cette marque, le prestataire s'engage à respecter les critères d'un référentiel qualité correspondant à son secteur d'activité : hébergeurs ; loueurs et réparateurs de vélos ; Offices du tourisme et sites de visite. La Mission Val de Loire centralise les demandes des professionnels souhaitant utiliser la marque «La Loire à Vélo». Une convention d'utilisation de la marque est signée pour 3 ans et une contribution financière de 200€ est demandée à chacun d'entre eux au titre d'une signalétique extérieure «Bienvenue La Loire à Vélo». Plus de 200 hébergements disposent de la marque «Loire à Vélo» (hôtels, campings, chambres d'hôtes, meublés, et auberges de jeunesse) ; 12 Offices du tourisme, 16 loueurs de vélo et 20 sites de visites.





### Montage financier

Les 2 Régions assurent 60% du financement représentant au total 52 millions d'euros d'investissement. Les Départements et agglomérations concourent aux financements à hauteur de 40%.

### Communication sur ce mode d'accès

La visibilité de «La Loire à Vélo» est très grande et rayonne à travers l'ensemble des partenaires engagés dans la démarche. Il existe toute l'information concernant la promotion de cette offre et celle, plus technique, dont le visiteur a besoin pour se rendre sur place et se déplacer. De nombreux Relais d'Information Service (RIS) jalonnent l'itinéraire, des posters et sets de tables indiquant l'itinéraire sont présents dans les restaurants en saison et dans les structures d'accueil des visiteurs ainsi que des documents d'appel et plusieurs topo-guides qui détaillent les possibilités d'hébergement et de restauration, les relais vélos, et l'ensemble des prestataires qui bénéficient du label «Loire à Vélo». Des guides édités par des privés et traduits en plusieurs langues complètent cette offre. La promotion de l'itinéraire et l'animation des réseaux sont assurées par le Comité régional du tourisme et la SEM des Pays de la Loire (promotion, relations presse, éductours auprès de tours opérateurs français et étrangers, web-marketing, publication, documentation, guides etc.), qui développent et animent le site internet. Pour les visiteurs, toute l'information concernant les déplacements est disponible avant le départ sur le site internet très complet : accès, location de vélo, possibilités d'hébergements, de restauration et de visite. Il peut aussi y acheter des séjours clef en main.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Depuis le début, la fréquentation de «La Loire à Vélo» est en hausse. Les 8 compteurs installés en région Centre révèlent que plus de 260 000 cyclistes ont emprunté l'itinéraire, en région Centre, en 2009. En avril 2010, cette fréquentation a progressé de 12% en nombre de passages, par rapport à avril

2009. Les usagers sont des habitants, des touristes en séjour ou des itinérants. Les usages et les attentes sont donc diversifiées.

### D'après une enquête réalisée en 2006 :

- 1/3 des usagers sont étrangers ;
- la majorité (85 %) des cyclistes fait un aller-retour ou une boucle ;
- les cyclistes itinérants représentent 15% des usagers sur l'année mais 63% des dépenses.
- La voiture (56%) et le train (27%) sont les modes de transport les plus souvent utilisés pour accéder / revenir au point de départ.
- 25% des cyclistes font une activité pendant la randonnée (visite de château ou musée).
- En moyenne, le visiteur parcourt 40 km/jour à vélo.

Les résidents connaissent bien l'itinéraire et partent en vélo ou en voiture de leur domicile. Ils font peu d'activité, apprécient le paysage et randonnent volontiers seuls. Le coût pour l'utilisateur dépend des modes de transport et de déplacement choisis. Pour les loueurs de vélo, les tarifs ne sont pas unifiés mais varient peu (autour de 15€ par jour pour une location d'un vélo adulte classique). Ils louent des vélos ainsi que les accessoires vélo (casques, sièges enfant etc.) et apportent de l'assistance en cas de problème et de panne. Il est possible de laisser le vélo dans un autre point de location que dans celui où il a été loué moyennant un petit supplément.

En cas de retour de plusieurs vélos à la fois, une réduction est prévue (selon la taille du groupe). La dépense moyenne journalière est de 67€ pour les touristes itinérants;

### Impact local et perspectives

Pour les habitants de l'axe ligérien, cet itinéraire cyclable est un moyen de découvrir autrement le fleuve et ses châteaux depuis chez soi, espace qu'ils ne côtoyaient auparavant qu'en voiture ou ponctuellement à pied. Le projet permet aussi d'enraciner les grands châteaux dans la vallée, de s'appuyer sur ce patrimoine exceptionnel pour redécouvrir et

valoriser le patrimoine local (bocages, villages troglodytiques, ventes à la ferme, dégustation, etc.), de mobiliser le territoire et de fédérer des acteurs autour du fleuve et de son patrimoine.

La fréquentation augmente toujours et les trains (TER) accueillent de plus en plus de cyclistes et doivent augmenter leur capacité d'accueil.

Pour le maître d'ouvrage, un des défis à relever est d'adapter sans cesse l'itinéraire, de l'aménager, de configurer des boucles pour diffuser les visiteurs au-delà du Val de Loire.

### Recommandation du porteur de projet

✓ S'inspirer des projets qui fonctionnent déjà, être à l'écoute des attentes des différents segments de clientèles ciblées ;

✓ s'inscrire dans une démarche dynamique de projet ;

✓ passer d'un projet routier à un produit touristique ;

✓ décloisonner les métiers et les acteurs, rechercher une transversalité entre les spécialistes de la route, du tourisme, du patrimoine, de l'environnement, les prestataires touristiques et les usagers ;

✓ estomper les limites administratives et privilégier les territoires touristiques pertinents ;

✓ aménager une infrastructure cyclable continue, sans rupture et jalonnée, accompagnée d'une offre de services qualifiée pour l'accueil des cyclistes ;

✓ harmoniser les labels de qualité des hébergements, des loueurs de vélo ... et se projeter dans une perspective de développement national lisible pour les clientèles.



«Nous venons de passer 1 semaine dans votre région et nous avons emprunté une toute petite partie du circuit de la Loire à vélo de Blois à Beaugency. Bravo pour les circuits qui sont très agréables d'autant qu'ils peuvent être couplés avec les circuits de châteaux à vélo qui sont également particulièrement bien conçus. L'ensemble est génial». **Un usager.**



### Enseignements

- ★ Un exemple de renouvellement «durable» de l'offre de découverte inscrit dans la démarche initiée avec l'inscription au Patrimoine Mondial.
- ★ Le programme de coopération entre collectivités (Régions, Départements et villes) sur une vaste échelle et dans divers domaines - aménagement, financement, mise en place de services, gestion de marques, promotion, etc.- est indispensable à la réussite de ce projet.
- ★ Les nombreux outils progressivement construits (référentiels hébergement, location de vélos, lieux de visite, Offices du tourisme) déployés par les partenaires de l'opération dotent les territoires d'une boîte à outils à enrichir et peuvent être réutilisés par d'autres projets similaires
- ★ Entre 1995 et 2012, le projet «La Loire à vélo» a été développé pour un budget équivalent à quelques kilomètres d'autoroute. Il porte des valeurs d'exemplarité fortes en terme de tourisme durable.
- ★ La démarche participative expérimentée qui associe des élus de Régions, de Départements et de villes, des socioprofessionnels et un opérateur commercial considéré comme le «garde-fou» permanent. La démarche est volontairement toujours replacée à l'échelle européenne.
- ★ L'inscription dans la durée (près de 20 ans) oblige à prévoir des outils d'information rendant compte de l'avancement de la Loire à

# La Baie de Somme



## Vélo, train, covoiturage : vers une destination écomobile en Baie de Somme

Située à l'ouest du département de la Somme, le Grand Site de la Baie de Somme est le plus grand estuaire du nord de la France couvrant près de 7 200 ha. 20 000 habitants y vivent. Cet espace exceptionnel est protégé à plusieurs titres (site classés et inscrits, site RAMSAR, Natura 2000, Réserve Nationale). Sa très large ouverture vers la Manche, de plus de 5 kilomètres, du nord au sud, offre, suivant les marées et les saisons, des paysages très variés et une grande richesse naturelle qui attire des centaines d'espèces d'oiseaux lors de leurs migrations. Sa situation centrale, à 1h45 de Paris, 1h de Calais et 1h de Rouen et sa grande accessibilité (A16, A28, TGV et TER, tunnel sous la Manche) contribuent à faire de la Baie de Somme une destination privilégiée des visiteurs en quête le plus souvent pour un week-end, de nature et de grands espaces. Chaque année, 2 millions de visiteurs se rendent dans la Baie de Somme. Maîtriser le flux des visiteurs et les inciter à découvrir cet espace sans voiture est une des ambitions du Syndicat mixte Baie de Somme-Grand Littoral Picard. L'objectif étant de faire de la Baie de Somme une véritable destination écomobile.

### Localisation

Région Picardie, département de la Somme

### Fonctionnement

Une destination qui se structure pour devenir «écomobile» avec un accès en train, des déplacements multimodaux -44km d'itinéraires cyclables, 8 boucles dans l'arrière pays (118km), un système de voiture à partager (VAP)- 500km d'itinéraire pour les randonneurs et les cavaliers. et de nombreux services aux visiteurs.

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Syndicat mixte Baie de Somme - Grand littoral Picard

### Principaux partenaires

Comité départemental du tourisme  
Conseil général de la Somme,  
Comité régional du tourisme de Picardie, Parc du Marquenterre, Association Baie de Somme Zéro Carbone, Relais-Vélo.

### Coût de fonctionnement

Entre 130 000€ et 150 000€ par an pour le Plan vélo (financé via la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles).

### Contact

**Sébastien Desanlis**

sebastiendesanlis@baiedesomme.org

### Sites internet

<http://www.baiedesomme.fr>

<http://www.baiecyclette.com>

[baiedesomme-zero carbone.org](http://baiedesomme-zero carbone.org)

Fiche 8/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

La Baie de Somme connaît depuis 15 ans un essor touristique de grande ampleur. La volonté de plus en plus grande d'accéder en voiture à ces paysages spectaculaires en altère l'esprit des lieux et celui du cadre de vie des habitants. Saint Valéry-sur-Somme, Le Crotoy, Noyelles-sur-Mer, Cayeux-sur-mer ou encore Ault-Onival, attirent un très grand nombre de visiteurs et pâtissent chaque été d'une très forte fréquentation les saturant de voitures. Un des enjeux est d'améliorer le cadre de vie des habitants l'été par un meilleur accueil dans la baie et une plus grande diffusion des visiteurs dans l'arrière pays. Cela suppose de repenser les déplacements et la mobilité des visiteurs. Le constat fait par le gestionnaire du Grand Site est simple : le temps du «tout-automobile» paraît aujourd'hui révolu ; «la consommation d'espaces par ce mode de transport est bien trop grande pour continuer de l'associer à la valorisation de la Picardie». Pour pérenniser ce développement, la réflexion sur la maîtrise des flux touristiques est engagée et le vélo, hier encore considéré comme un loisir parmi d'autres, devient un élément «clef» d'une politique de déplacements alternatifs. L'objectif ultime ainsi déterminé est de développer une offre touristique respectueuse de l'environnement et de faire de la Baie de Somme une destination entièrement écomobile.

### Objectifs du projet

Inciter les visiteurs à découvrir la Baie de Somme sans voiture.

Les diffuser vers l'arrière pays pour générer des retombées locales.

Créer une offre touristique globale et une destination écomobile.

### Initiative et mise en oeuvre

Le développement de la mobilité douce dans la Baie de Somme est réalisé à plusieurs niveaux, tous complémentaires : le vélo, dominant, à travers le plan vélo initié en 2001, le covoiturage touristique «Voitures A Plusieurs» (VAP) le train et les multiples réseaux de randonnée et de cheminements équestres.

### Un Plan vélo

Les premiers tronçons de pistes cyclables ont été réalisés en 2000 dans le cadre d'un programme européen Interreg II (programme de l'Union Européenne visant à encourager la coopération entre les pays limitrophes au sein de la zone Europe) dont l'objectif est de promouvoir un tourisme, des modes de déplacements et un développement économique respectueux de l'environnement dans le sud de l'Angleterre

et le nord de la France. Gérées par le Syndicat mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard, les pistes actuelles s'intègrent dans le réseau national des Véloroutes et voies vertes ainsi qu'à l'échelle européenne dans l'itinéraire Eurovélo 4. Les aménagements et l'entretien se poursuivent toujours. Il existe 44km de pistes cyclables en site propre (séparées de la chaussée) et 8 circuits balisés en boucles sur route correspondant à 118km qui «irriguent» l'arrière pays.



Pour offrir un accueil complet des cyclistes en lien avec un réseau d'acteurs locaux liés au cyclisme (hébergeurs, restaurateurs, prestataires touristiques, loueurs et réparateurs de vélos), le Syndicat mixte et le Comité départemental du tourisme de la Somme ont créé le réseau la «Côte Picarde à vélo», qui repose sur une charte de qualité et vise à favoriser l'usage du vélo sur le littoral picard. Les membres du réseau répondent à un ensemble de critères parmi lesquels : l'accueil de vélos, la fourniture en dépannage d'antivols et d'un petit matériel de réparation, la modularité des repas et la diffusion d'une documentation sur les itinéraires cyclables et services liés au vélo en Baie de Somme.

L'animation de la Côte picarde à Vélo est assurée par le Comité départemental tourisme de la Somme qui organise des ateliers de formation, des sorties de découverte et qui recense toute l'offre vélo de la côte picarde. On peut louer son vélo dans les 50 Relais vélos autour de la Baie de Somme et le laisser dans un autre Relais-Vélo que celui où le vélo a été loué. Il existe des Relais-Vélo dans les gares d'Abbeville, de Noyelle sur Mer et de Rue au Nord (après réservation).

### Lien avec le Train

En chargeant son vélo, le visiteur peut aussi parcourir la baie dans une micheline qui circule sur 27 km entre Cayeux-sur-Mer au sud et Le Crotoy, en passant par Noyelles-sur-Mer où la correspondance est assurée avec le TER Picardie et le train Corail InterCités allant vers Amiens et Paris. Ce train propose 4 circuits de découverte de la baie presque toute l'année.



### Voitures à Partager (VAP)

Le Syndicat mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard encourage la découverte de la Baie de Somme par le développement de l'autopartage de véhicule : «Voitures A Partager» (VAP), sorte d'autostop encadré et convivial où les personnes s'entendent entre elles pour effectuer des trajets. Initialement mis en place pour les habitants, le système des VAP a été étendu aux visiteurs de la Baie de Somme. Pour pouvoir participer à ce mode de déplacement, les touristes s'inscrivent auprès de leur hébergeur (hôtel, camping, gîte, chambre d'hôte,...) et reçoivent une carte VAP provisoire, pour le temps de leur séjour. 15 points de rendez-vous couvrent la baie.

### Montage financier

Les partenaires du Plan Vélo en Baie de Somme sont l'Europe, l'Etat, la Région Picardie et le Conseil général de la Somme. L'entretien des pistes cyclables coûte entre 130 000€ et 150 000€ chaque année, financé sur la TDENS. Le coût de réalisation de ses pistes en Baie de Somme est de 250 à 300€/mètre linéaire.

Les partenaires du VAP en Baie de Somme sont le Conseil général de la Somme, le Syndicat mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard, l'association Baie de Somme Zéro

Carbone, le Comité régional du tourisme de Picardie, l'ADEME, le Comité du tourisme de la Somme et la Région Picardie.

### Communication sur ces modes d'accès

Les partenaires communiquant sur ces alternatives à la voiture individuelle sont nombreux et bien organisés. Il s'agit du Syndicat mixte porteur des opérations, des Offices du tourisme et de l'association Carbone Zéro qui rassemble une quarantaine de professionnels du tourisme de la baie de Somme. Il existe un site internet dédié à la «Destination Baie de Somme» (bilingue français, anglais en partie) et un autre site dédié au vélo (bilingue français, anglais), de nombreuses plaquettes etc. L'accès à la Baie de Somme sans voiture est aussi valorisé via l'organisation chaque année d'un festival de l'Oiseau et de la Nature (21 éditions depuis sa création), qui propose, en lien avec la SNCF, des tarifs très intéressants pour s'y rendre en train. Le lien est fait avec les loueurs de vélo de la Côte Picarde à vélo et avec les systèmes de VAP. Des actions de promotion sont organisées pour promouvoir l'utilisation du vélo comme lors de la Fête de la Nature. Et pour la 1ère fois, un colloque sur le lien entre tourisme et le carbone a été organisé en octobre 2010.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

De Paris, au mois de mai, si l'on se rend entièrement sans voiture en Baie de Somme, le prix d'un aller/retour Paris/ Noyelles-sur-Mer s'élève à environ 55 euros. A partir de cette gare, on peut louer un vélo (VTC et VTT) pour 2 jours pour 22€, tarif qui concerne les voyageurs qui se déplacent en train (sur présentation du billet de train) et pour 29€ pour les autres. Le public venant dans la Baie de Somme est plutôt familial. Les cyclotouristes sont évalués à 200 000 dont 100 000 l'été. La micheline transporte elle 140 000 passagers l'année. (Compter 12.30€ un aller retour Saint Valéry sur Somme/Le Crotoy pour un adulte et 9.30€ pour un enfant).

### Impact local et perspectives

Le train de la baie emploie 16 salariés à temps complet durant l'année et 23 en été. Pour le «Plan Vélo Baie de Somme», le Syndicat mixte mobilise deux personnes à

Abbeville et deux autres personnes travaillent en permanence à l'entretien des voies.

Pour le suivi de la fréquentation de la destination Baie Somme, le gestionnaire du Grand Site prévoit la mise en place d'un suivi mensuel des équipements touristiques. Des compteurs seront aussi posés sur les pistes cyclables afin de mesurer la performance de la promotion des modes de circulation douce et une étude de fréquentation de la destination est prévue en 2011.

Le développement de l'approche écomobile en Baie de Somme est très fédérateur localement comme le montrent les activités de l'association Baie de Somme Zéro carbone. Si les liens sont à renforcer au niveau des chaînes de déplacement et des supports d'information, l'ensemble des acteurs privés et publics locaux semble bien motivés pour faire du Grand Site de la Baie de Somme une destination entièrement écomobile.

### Recommandations du porteur de projet

- ✓ Penser à l'assemblage de prestations (billet unique trains+vélos) ;
- ✓ assurer une lisibilité des déplacements sans voitures sur la destination (offrir sur une même carte le panel des offres « rando, vélo, chevaux » ;
- ✓ cultiver l'image « sans voiture » de la destination au travers d'événementiels (fête de la nature, festival de l'Oiseau, semaine Zéro carbone...).



©LM/RGSF

### Enseignements

- ★ La contribution possible du maintien ou du développement de solutions d'écomobilité au développement de l'emploi local.
- ★ Le porteur de projet doit construire l'écomobilité autour de son plus grand savoir-faire (pour le Syndicat mixte de la Baie de Somme : la gestion et préservation du patrimoine naturel).
- ★ Penser dès le début du projet à l'interaction entre les infrastructures, les services et le patrimoine (motif du déplacement).
- ★ Les projets d'écomobilité peuvent être pensés comme un moyen de «réparer» les effets négatifs sur l'environnement d'aménagements anciens liés au «tout-voiture».

# Le Marais Poitevin



## Consolider une destination touristique à partir de l'offre en écomobilité

Le Marais Poitevin, sur la façade atlantique, entre Niort et La Rochelle et la Baie de l'Aiguillon, constitue la seconde zone humide de France avec de forts enjeux de protection de l'environnement et de biodiversité. Son emblème, « la Venise verte », le Grand Site de France, est un vaste territoire avec en son cœur un site classé en 2003 sur 18553 hectares. A la jonction de 3 départements : les Deux-Sèvres, la Charente-Maritime, la Vendée et de 2 régions, Poitou Charente et Pays de la Loire, le Marais Poitevin a pour particularité d'être un monument naturel aux caractéristiques paysagères issues du XIXème qui dessinent cette trame caractéristique de labyrinthe de voies d'eau, de prairies bordées de frênes têtards. Le Marais Poitevin accueille chaque année 700 000 visiteurs qui viennent y chercher le calme et la sérénité et s'y promener en barque ou à vélo. Mais c'est aussi un lieu de vie, un marais dynamique avec une économie qui ne repose pas uniquement sur le tourisme. 24000 habitants vivent sur les 24 communes du Grand Site. Territoire très bien desservi par les infrastructures routières, le Marais Poitevin est aujourd'hui une destination écomobile.

### Localisation

Régions Poitou-Charente et Pays de la Loire

Départements : Charente-Maritime, Deux-Sèvres et Vendée

### Fonctionnement

Un réseau de voies pédestres, 800kms cyclables connectées en gare de Niort et de 8500 kms de voies d'eau. Des partenariats avec les services d'accueil des visiteurs.

### Fréquentation

700 000 visiteurs sur le Grand Site

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Syndicat mixte du Parc Interrégional du Marais Poitevin

### Principaux partenaires

- 3 Conseils généraux,
- 3 Agences départementales du tourisme,
- 2 Régions,
- 10 Communautés de Communes,
- 81 communes, dont 24 dans le Grand site,
- 2 DREAL,
- 3 STAP,
- 10 Offices du tourisme ,
- Professionnels du tourisme (bateliers, loueurs de vélo, hébergeurs...)

### Coût

10 millions en 10 ans (voies d'eau et pistes cyclables)

### Contact

**Sandrine Guiheneuf**

Syndicat mixte du Parc Interrégional du Marais Poitevin

s.guiheneuf@parc-marais-poitevin.fr

### Sites internet

<http://www.parc-marais-poitevin.fr/>

<http://www.niortmaraispoitevin.com>

## Fiche 9/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Jusque dans les années 90 et dès l'après-guerre, le Marais Poitevin était vraiment un lieu de tourisme important avec comme activité essentielle la découverte du Marais en barque, idéal pour pénétrer dans le cœur du site et se détendre. Les visiteurs y viennent depuis toujours pour la recherche de la nature, du calme, du silence et de ce sentiment d'intemporalité. Pour le gestionnaire du Grand Site, Syndicat mixte du parc interrégional, l'enjeu a vite été de gérer les incidences du fort taux d'excursionnistes sur un site majeur, Coulon, qui concentrait tous les flux. Les visiteurs venaient essentiellement en voiture, se garant tous aux mêmes lieux. Pour faire de ce territoire une réelle destination avec une offre de séjour et pas simplement du tourisme de cueillette de masse aux retombées néfastes pour les territoires et ses habitants, le Syndicat mixte du parc interrégional mène depuis 2001 une Opération Grand Site. Un des axes forts de ce projet est le développement des réseaux de mobilité douce sur l'ensemble du marais. L'objectif initial est aussi de diversifier et de qualifier l'offre touristique et de loisirs sur ce territoire dont les prestations pour les visiteurs étaient assez inégales d'un prestataire privé à un autre.

### Objectif du projet

Diffuser les visiteurs dans l'ensemble du marais et privilégier les alternatives à la voiture pour la découverte du Grand Site.

## Initiative et mise en oeuvre

En 2005, un schéma des déplacements et des circulations douces a donc été établi pour mieux répartir les visiteurs dans les communes, améliorer le repérage du territoire et favoriser les alternatives à la voiture. Le rôle du Syndicat mixte du Parc du Marais poitevin était de garantir la cohérence entre les projets à l'échelle des trois départements et des deux régions, en matière d'itinéraires, de signalétique, de mise en réseau des professionnels, de documents de repérage et de communication, et d'intégration paysagère, architecturale et environnementale.

## Fonctionnement

Dans un premier temps, les aires d'accueil ont été identifiées et améliorées pour inciter les visiteurs à laisser leur véhicule aux «portes d'entrée» du site emblématique. Ensuite, pour favoriser la découverte par l'eau puisque le marais s'appréhende et s'apprécie à ce rythme là, le syndicat mixte a mené un gros travail de reconquête des voies d'eau et de lutte contre l'enfrichement avec un balisage de 300kms d'entre elles. Parallèlement, une démarche qualitative a été menée avec les bateliers dont l'activité touristique est la plus importante sur le Marais

Poitevin. En 10 ans, 2000 d'entre eux ont été formés et sur les 20 embarcadères du marais, 15 ont reçu un label, «Embarcadère Qualité», comprenant plus de 150 points de contrôle. sur la qualité du cadre, de la visite et de l'accueil, de la visite.

En 2000, le Syndicat mixte et les maîtres d'ouvrage locaux ont souhaité poursuivre en améliorant à la fois la sécurité de ce réseau et en développant la découverte à vélo du Marais Poitevin à travers l'élaboration d'un «Plan vélo».

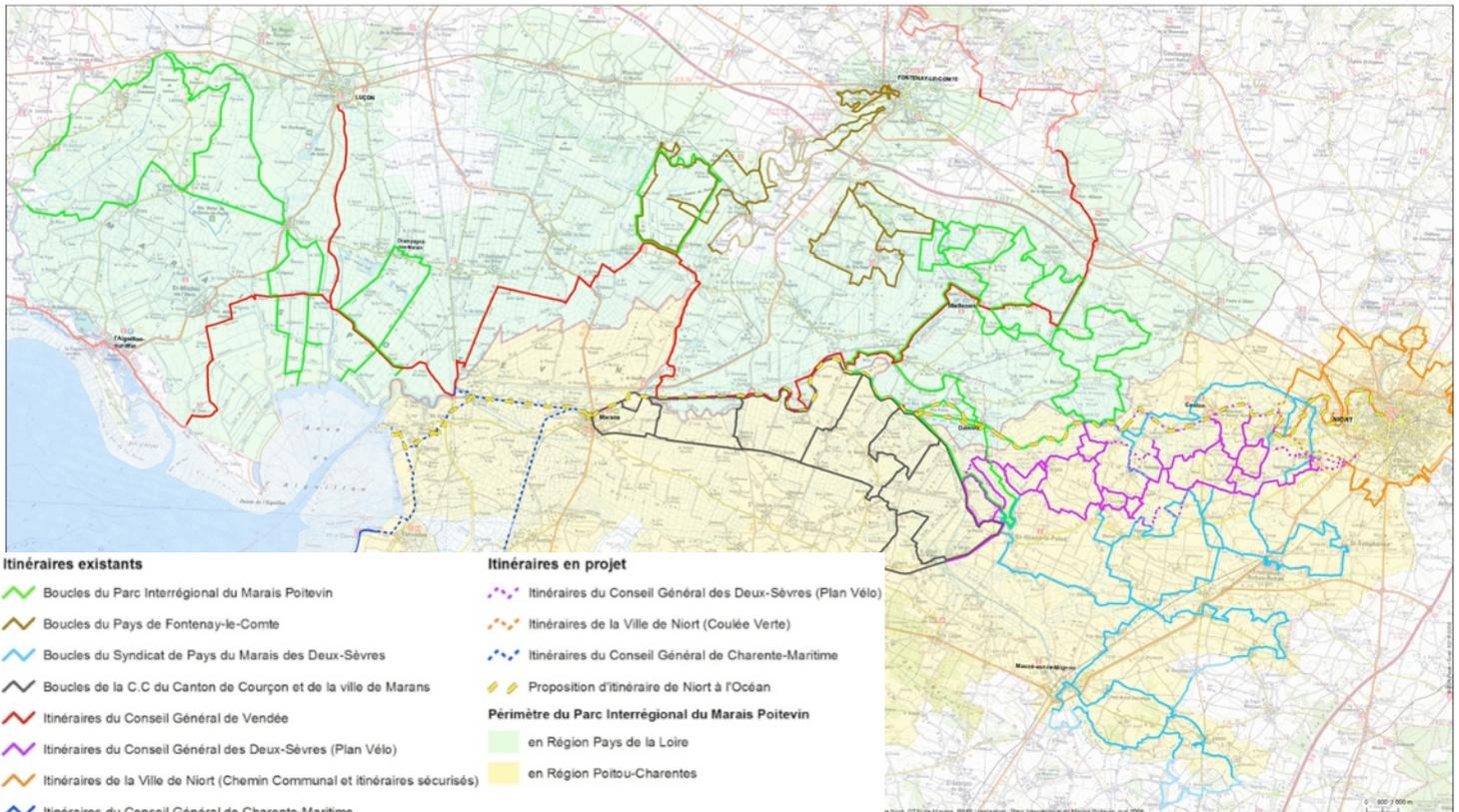
Des cheminements cyclables ont été aménagés de manière intégrée au site, en fonction de ses particularités paysagères et des fragilités de son milieu

naturel : les itinéraires, les dimensions et les matériaux utilisés ont fait l'objet de choix respectueux des lieux. Le développement de ce nouveau mode de découverte, complémentaire à la promenade en barque, contribue à inciter les visiteurs à augmenter la durée de leur séjour et permet un rayonnement d'une commune à l'autre par des modes doux de circulation.

Le Marais Poitevin est ainsi aujourd'hui couvert d'un réseau de 800Km de pistes cyclables qui s'étend de la gare de Niort jusqu'à la Baie de l'Aiguillon, dont une grande partie en site propre. Ce projet a été réalisé en lien avec les prestataires touristiques présents sur le marais. La plupart adhèrent à la charte qualité des itinéraires cyclables. Une cinquantaine d'établissements, hôtels, campings, gîtes, chambres d'hôtes ou loueurs de vélos se sont ainsi fédérés depuis 2004 autour de la démarche «Vélo découverte» mise en place avec le Comité départemental du tourisme des Deux-Sèvres. Ils s'engagent, à travers un contrat, à recevoir les touristes dans les meilleures conditions en leur proposant des services adaptés : informations sur les circuits, conseils sur la pratique du vélo, local à vélo, trousse de réparation etc.

Ce réseau sera relié au schéma national des véloroutes et voies vertes qui prévoit la mise en place d'itinéraires interrégionaux, nationaux et européens, dont une section est envisagée en 2012 entre Niort et l'Océan, à travers le Marais poitevin, sur 60kms environ.





En dehors de la promenade en barque ou à vélo, le Syndicat mixte mène aussi des actions d'accompagnement sur la promenade à pied et le cheval, dans le cadre de partenariats avec des guides nature.

### Montage financier

Sur les 24 communes du Grand Site, les travaux de reconquête du patrimoine paysager, de revalorisation des liens à l'eau, d'aménagement des aires d'accueil et des pistes cyclables, ont coûté plus de 10 millions d'euros en 10 ans. Ils ont été financés par l'Union européenne, l'Etat, les 2 Régions, les 3 Départements, les communes, parfois les Communautés de communes, le Syndicat mixte du Parc Interrégional du Marais Poitevin, en fonction des compétences et des répartitions des maîtrises d'ouvrage.

### Communication sur ces modes d'accès

Le Syndicat mixte accompagne et coordonne les structures compétentes en matière touristique, notamment les 5 Offices du tourisme intervenant sur le Grand Site, les 3 Comités départementaux et les 2 Comités régionaux du tourisme pour une promotion et un accueil touristique concertés et harmonieux. Elaborés en lien avec les structures compétentes qui assurent leur diffusion, les documents d'information, d'accueil et de découverte, sont réalisés et financés par le Syndicat mixte. Un gros travail conjoint a été mené sur une série de cartes vélo avec une même charte graphique, donnant lieu à une collection de 6 cartes à 1 € l'unité. L'idée était aussi que ce soit peu cher pour que tout le monde puisse se la procurer. L'année

dernière, les rubriques «Marais Poitevin» des sites internet des différents Offices du tourisme ont été supprimées pour n'en faire qu'une unique qui s'appelle «Emotions Marais Poitevin» sur laquelle les messages sont harmonisés et qui proposent des offres de séjour qualifiées. En lien avec les prestataires touristiques comme la Bicyclette verte et des tours opérateurs qui se sont installés dans le marais depuis une vingtaine d'années, le Syndicat mixte a bâti ces offres de séjours et sa communication.

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Territoire plat et ombragé, le Marais Poitevin est tout à fait adapté à une clientèle familiale. La fréquentation a été estimée en 2002 à 700 000 visiteurs, dont 42 % à Coulon, au coeur du site emblématique. La clientèle familiale, de proximité, vient essentiellement des Régions Pays de la Loire, Poitou-Charentes et des villes-portes comme Niort. Toujours d'après cette enquête menée en 2002, le Marais poitevin est devenu un lieu de séjour pour 46 % des visiteurs contre seulement 30 % en 1992. Depuis 2002, compte tenu du nombre croissant d'ouverture de gîtes et chambres d'hôtes de deux étoiles ou plus, les instances touristiques locales estiment qu'aujourd'hui plus de la moitié des visiteurs sont en séjour. En 2002, la durée moyenne des séjours était de 6,3 nuits. Les activités marchandes pratiquées durant le séjour sont à 52 % la promenade en barque, puis à 42 % la consommation dans un bar ou café, et à 40 % dans un restaurant. Les dépenses moyennes sont de 32€/jour pour les personnes en séjour, contre 23€/jour pour les excursionnistes.

## Impact local et perspectives

L'objectif initial de favoriser la mixité des usages et une meilleure répartition des visiteurs dans l'espace et dans le temps a été atteint. Le schéma de balisage homogène à l'image des trois départements (300 km de voies d'eau) a vraiment permis de canaliser les flux des visiteurs. L'augmentation des nuitées et des retombées locales liées aux activités touristiques sont aussi aujourd'hui manifestes. Par ailleurs, la démarche qualitative de labellisation des prestataires touristiques privés engagée par le Syndicat mixte est aussi très intéressante pour fédérer les professionnels car c'est pour eux un moyen de s'évaluer et de s'améliorer sur des critères objectifs donnés par une structure extérieure. En terme de retombées économiques, l'entretien de ces itinéraires cyclables a été confié à des agents de marais en créant un métier d'agent de marais. Grâce à un travail conjoint mené avec les inspecteur des sites, à toute cette concertation mise en place avec les services de l'Etat, les collectivités et les prestataires, les itinéraires sont vraiment intégrés aux lieux.

A l'avenir, le Syndicat mixte souhaite renforcer la découverte en barque du Marais poitevin en poursuivant la restauration paysagère des canaux et de l'ensemble du patrimoine lié à l'eau : passerelles, ports etc. Il travaille également à l'aménagement de boucles pédestre labellisés «Tourisme et handicap».

La liaison en 2012 avec la voie verte Niort-Océan confortera la destination écomobile du Marais poitevin. Avec la connexion des itinéraires cyclistes au schéma nationales des véloroutes et voies vertes, l'idée, avec le Conseil général de Charente Maritime, est de pouvoir rejoindre La Rochelle, qui est aussi une ville pionnière sur la question de l'écomobilité, et l'île de Ré, dont l'image de destination vélo aidera le Grand Site du Marais Poitevin à construire cette offre globale. Pour que le Marais Poitevin soit entièrement accessible sans voiture, le Syndicat mixte travaille avec les gares de proximité pour faire connaître les liaisons cyclables et mieux informer les visiteurs sur les possibilités qu'ils ont de rejoindre le Marais poitevin.

### Recommandation du porteur de projet

✓ Animer et faire vivre un partenariat durable fédérant les acteurs publics, privés, associatifs, autour d'objectifs communs en faveur de l'écomobilité ;

✓ traiter la question de l'écomobilité de manière transversale dans les différents domaines du tourisme, de l'aménagement, des transports, de l'environnement, du paysage, de la communication , etc.



## Enseignements

- ★ Définir une stratégie globale inscrite dans la durée avec une ouverture sur l'extérieur (lien à l'île de Ré et à la Rochelle, lien à la véloroute - intégrer la vie future du projet avec les agents de marais)
- ★ S'appuyer sur une identité forte du territoire qui fasse sens, les habitants et les visiteurs, et imaginer la nouveauté (vélo) en phase avec cette image Des paysages et une vie qui se découvrent aux rythmes lents et silencieux de la barque et des modes de découverte doux
- ★ Penser au temps nécessaire pour la construction d'un projet partagé et robuste dans la durée. Identifier et hiérarchiser les projets, faire reconnaître les avancées (label Grand Site de France en 2010), et afficher aussi le restant à réaliser : 10 ans pour la requalification de l'activité autour de la barque traditionnelle (formation, labellisation), élargissement spatial et temporel à l'aide de la découverte vélo, offre complémentaire et diversifiée d'hébergements et de services, entretien et vigilance avec la création des emplois nouveaux d'agents de marais etc.

# Le Languedoc-Roussillon



## Développer des offres écomobiles à partir du TER

Le tourisme est un enjeu majeur pour la Région Languedoc-Roussillon. 3ème région touristique de France, elle représente 11 % des nuitées enregistrées sur l'ensemble du territoire métropolitain. Été 2009, elle a accueilli 6 millions de touristes venus découvrir ses très nombreux sites patrimoniaux. Sa grande accessibilité, par voie routière et ferroviaire, entre Marseille et Perpignan, est aussi une des raisons de cette importante attractivité. Pour la Région, cet enjeu majeur se combine avec des transports qui doivent être durables pour deux choses : la lutte contre le réchauffement climatique, l'importance de préserver une qualité de vie et des lieux attractifs. Cela passe par le développement de systèmes de déplacements doux et respectueux de l'environnement. Depuis qu'elle a la compétence du transport ferroviaire régional, la Région Languedoc-Roussillon travaille à la création de modes d'accès écomobiles pour les habitants (2,5 millions) et les touristes, sensibles aux produits ou services écomobiles. Il s'agit d'offres estivales, hivernales et d'offres proposées toute l'année.

### Localisation

Région Languedoc-Roussillon

### Fonctionnement

Plusieurs services et partenariats avec des prestataires privés touristiques et culturels autour du train.

### Fréquentation

Nc

### Modes d'accès aux gares TER

Voiture, transport urbains et interurbains, à pied, vélos

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Région Languedoc-Roussillon

### Principaux partenaires

SNCF, CDT, Offices de tourisme, Conseils généraux et partenaires privés.

### Coût

Opération de relance du train jaune : 60 000€ la 1ère année.

### Contact

**Armelle Travé**  
Direction Transport de la Région,  
[trave.armelle@cr-languedocroussillon.fr](mailto:trave.armelle@cr-languedocroussillon.fr)

**Christophe Guerrinha,**  
Direction Transport de la Région,  
[guerrinha.christophe@cr-languedocroussillon.fr](mailto:guerrinha.christophe@cr-languedocroussillon.fr)

### Site internet

<http://www.laregion.fr/>

Fiche 10/11

## Contexte territorial, enjeu et objectif

Avec un linéaire côtier d'environ 350 km et de nombreux sites patrimoniaux comme la Camargue Gardoise, l'étang de Thau, le canal du midi, les plateaux de Cerdagne et du Capcir, les châteaux cathares, le Pont du Gard ou encore la Cité de Carcassonne, le Languedoc-Roussillon est un territoire très peuplé dans ces villes allant de Nîmes à Perpignan en passant par Montpellier. Elle attire chaque année un grand nombre de visiteurs. 80% des touristes se rendent sur le littoral et 20% dans l'arrière-pays. En matière d'infrastructures de transport, le territoire régional est doté d'une ligne TER longeant le littoral et desservant les principales villes et d'où partent des liaisons vers l'arrière pays.

Aujourd'hui, le TER sur la région :

- transporte chaque jour 20 000 voyageurs,
- parcourt 7 millions de kilomètres,
- représente 210 trains et 50 cars par jour,
- 146 gares et points d'arrêts et 1500 km de lignes.

Le réseau régional du Languedoc-Roussillon se caractérise par l'importance jouée par les déplacements « loisirs », qui représentent environ 1/3 des déplacements au cours de l'année scolaire et plus de 2/3 en période estivale élargie.

### Objectif du projet

Faciliter et renforcer la mobilité touristique et de loisirs des habitants et des touristes par la mise en place d'offres de transports publics.

## Initiative et mise en oeuvre

Pour accroître le développement économique touristique, faciliter le déplacement des personnes et valoriser les infrastructures de transport existantes, la Région Languedoc-Roussillon promeut fortement le TER à travers son partenariat avec la SNCF. La Région définit les orientations et la SNCF en assure la réalisation en s'engageant sur la qualité, la continuité du service et l'information du public. La Région finance l'exploitation des services, le renouvellement du matériel et la compensation des tarifs régionaux. Elle définit, dans le cadre de la loi, la politique tarifaire régionale. C'est dans ce cadre-là qu'elle développe des offres attractives pour faciliter l'accès à des sites touristiques de montagne ou littoraux par le transport public.

## Fonctionnement

Les offres développées par la Région sont multiples : il s'agit entre autres du «Train Jaune en hiver» dans les

Pyrénées Orientales, de l'offre «Entre TER et mer» sur la ligne Nîmes/Aigues-Mortes / Le Grau du Roi, de l'opération «Allez-y en Train» ou encore de l'offre d'autopartage «Train +Modulauto».

## Un service hivernal : le Train Jaune

Presque centenaire, le Train Jaune parcourt la Cerdagne et la vallée du Conflent (Pyrénées-Orientales) et dessert 20 gares entre Villefranche et Latour-de-Carol. Le constat est que ce train, très fréquenté en été, est relativement peu utilisé en hiver. Le territoire de montagne qu'il traverse est cependant parsemé de stations de ski, de bains thermaux et de chemins de randonnées, etc. L'idée a donc été de le rendre plus attractif en hiver, de promouvoir le territoire et les activités touristiques locales (Cerdagne) et de développer les trajets sans voiture pour accéder à la montagne.

Le partenariat entre la Région, le Conseil général, le Comité départemental du tourisme des Pyrénées orientales, la SNCF et les partenaires privés locaux, a permis de créer une offre combinée attractive pour les visiteurs. Ainsi, l'aller-retour au départ de Perpignan est fixé au prix promotionnel et unique de 10 € à destination de toutes les gares du Train Jaune. Pour inciter les usagers à effectuer l'intégralité de leur trajet en train, la partie entre Villefranche et Perpignan (ligne TER classique) est incluse dans les 10 €, et tous les trajets d'approche depuis les autres gares de la région sont à moitié prix.

L'opération «Train Jaune en hiver» permet la mise en place d'une véritable chaîne des déplacements écomobiles, sans la voiture : Train Jaune +navettes routières + activités aquatiques et sportives. Elle se déroule en hiver, de la mi-décembre à la fin mars depuis 2009. Ses principes :

- le Conseil général des Pyrénées-Orientales propose des navettes routières coordonnées au passage du Train Jaune en gare de Mont-Louis vers les stations de ski ;
- sur présentation des billets du Train Jaune, les stations de ski de Pyrénées 2000, de St Pierre Del Forcats et du Cambre d'Aze proposent 50% de réduction sur le forfait de ski ;
- les Bains chauds de St-Thomas proposent un tarif réduit ainsi qu'une navette routière gratuite entre la gare de Fondpédrouse et les bains.

## Entre «Ter et Mer»

Depuis l'été 2008, pour développer la découverte sans voiture de la Camargue Gardoise depuis Nîmes ou se rendre à la plage, la Région Languedoc-Roussillon a entrepris de valoriser la notoriété et l'attractivité de la ligne Nîmes/Le Grau du Roi.



La Région a d'abord communiqué sur les atouts de cette ligne puis a proposé un tarif réduit (6€) et a créé des partenariats variés avec les sites touristiques (petit train d'Aigues Mortes, péniches, parc aquatique, loueurs de vélo, de planche à voile, etc.), les restaurateurs et les Offices du tourisme, ouvrant droit à des réductions pour les visiteurs sur présentation de leur billet de transport. En 2010, les horaires ont été adaptés en soirée (jusqu'à 23h), pour lui permettre de se rendre sur place uniquement pour la soirée.

#### Un service toute l'année : «Allez-y en Train»

Créé en 2010, «Allez-y en Train» a 3 objectifs : la promotion du transport public régional et des manifestations culturelles sur l'ensemble du territoire, l'accès à la manifestation via un acheminement en train (plutôt qu'en voiture) et le développement du réflexe «transport public».

En contrepartie de la promotion de la manifestation dans les trains, la Région demande aux organisateurs de mettre en avant les modalités d'accès en train dans leur outils de promotion et dans leur programme. C'est un partenariat «gagnant-gagnant» entre la Région et l'organisateur de l'événement :

- Affichage dans les trains et dans les gares,
- Message générique «Allez-y en Train» sur les affiches et sur les programmes,
- Information pour accéder en train au festival, sur les sites internet et sur les programmes.

#### Un service toute l'année : Modulauto

Faute d'un bon enchaînement des modes de transport et de la difficulté à parcourir les derniers kilomètres qui le séparent de la gare à sa destination, l'usager a tendance à renoncer à prendre le train et choisit au final d'utiliser sa voiture. Pour pallier à ces difficultés, la Région Languedoc-Roussillon a mis en place un partenariat entre le TER et le service d'autopartage Modulauto. Ce partenariat fonctionne depuis septembre 2010 à Montpellier, Nîmes et Narbonne.

L'autopartage est un service de location de voiture à courte durée. La principale différence avec la location de voiture classique est qu'on peut emprunter, en quelques clics ou par téléphone, un véhicule pour une heure ou plus.

Ce système permet par exemple d'éviter de prendre sa voiture sur toute la longueur d'un trajet quand la plus grande partie peut être faite en train. Un parc de voiture en libre service est présent en gare de Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan et Sète. Il est ouvert 7J/7 et 24H/24. Les abonnés du transport régional bénéficient d'un accès privilégié à Modulauto.

#### Communication sur ces modes d'accès

La Région communique sur ces offres de manière très lisible et à chaque fois différentes. Pour le train jaune, les partenaires privés de l'opération valorisent ces offres sur leurs sites internet, comme celui des Bains de Saint-Thomas. 150 000 dépliant sur ces offres ont été diffusées. Il en est de même pour l'opération entre «Ter et Mer» sur laquelle les villes desservies communiquent (Aigues-mortes, Grau du Roi etc.). La communication sur l'offre «Allez-y en Train» est faite sous forme d'affiches dans les TER et sur le site internet de la Région.

#### Fréquentation et usages pour les visiteurs

Ces offres sont accessibles à tous les publics. Les tarifs varient selon le service choisi par l'usager. Pour le Train Jaune : le ticket est à 10 € Aller/Retour (de Perpignan à toutes les gares, comprenant les réductions auprès des prestataires locaux.). Pour l'offre «Entre TER et Mer» le prix est de 6€ par trajet avec des réductions allant de 10% à 20% sur des locations de planches à voiles, des circuits touristiques ou encore des restaurants. Pour «Allez-y en Train» il n'y a actuellement pas de réductions offertes aux personnes se rendant au festival en train. Il s'agit d'un partenariat entre la Région et la manifestation.

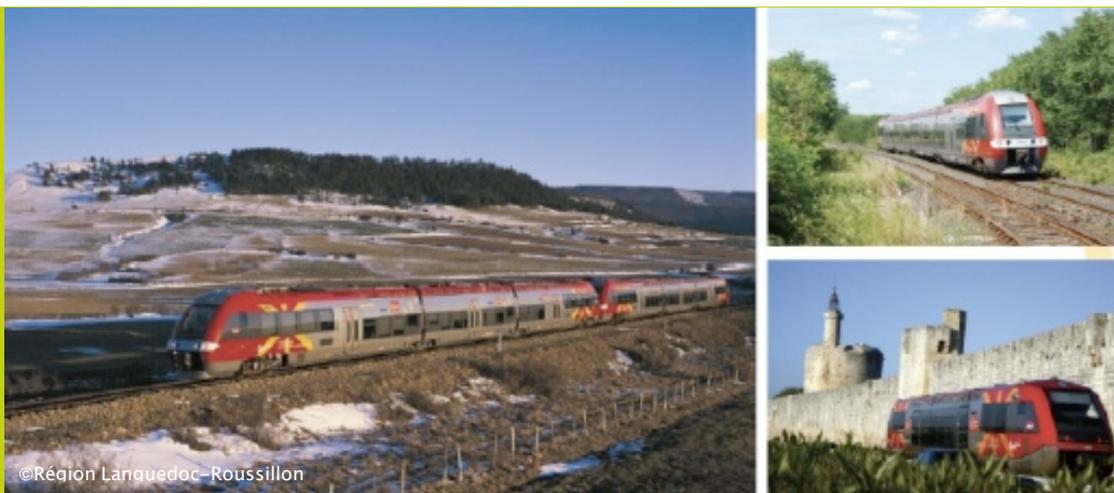
Pour Modulauto, l'accès au service est un tarif préférentiel pour les abonnés du TER : inscription gratuite pour les abonnés annuels et à 15€ au lieu de 45€ pour les autres. L'abonné peut ensuite utiliser la voiture selon un forfait à l'heure et au kilomètre, au même prix qu'un autre utilisateur de ce service.

Pour le Train Jaune, l'opération lancée en décembre 2010 a permis une augmentation de 12% des usagers pendant la période hivernale. Pour l'offre « Entre TER et Mer » lancée à l'été 2008, l'opération a permis une augmentation de 30% des usagers entre 2007 et 2009. L'année 2010 a en revanche connu une baisse de fréquentation suite à la concurrence tarifaire des cars interurbains sur la même liaison : 3 usagers sur 10 entre 2009 et 2010 se sont reportés sur les cars.

### Impact local et perspectives

Les services «écomobiles» et des offres incitatives développés par la Région permettent aux habitants comme aux touristes de se déplacer plus facilement en transport

public pour les loisirs et de faire fortement progresser le «réflexe transport public» des usagers, ce qui est le but recherché. Ils contribuent à la notoriété du réseau régional dans son ensemble mais renforcent aussi certaines petites lignes de transports publics (Train Jaune, Nîmes-Le Grau du Roi). Ces offres permettent par ailleurs de contribuer au développement économique et touristique de l'ensemble des territoires, en particulier des secteurs ruraux, de renforcer l'attractivité des sites touristiques régionaux, comme pour les sites des Pyrénées orientales, ou encore de faciliter l'accès aux grandes manifestations culturelles. Les enquêtes réalisées par la Région montrent que les usagers sont satisfaits et que l'augmentation de la fréquentation est progressive. Pour le service Modulauto, on compte 40 000 abonnés et sûrement plus à l'avenir quand ces stations seront reliées au réseau national «Modulauto». Pour la Région Languedoc-Roussillon, l'ensemble des actions qualifiées de « train + tourisme », s'ancre dans la volonté de faire de ce territoire un lieu d'innovation fondé sur la valorisation de l'écomobilité.



©Région Languedoc-Roussillon

### Recommandation du porteur de projet

- ✓ Une communication simple et sur plusieurs années ;
- ✓ des opérations facilement compréhensibles pour l'utilisateur ;
- ✓ un produit facile à se procurer ;
- ✓ des partenariats avec les privés gagnant-gagnant et simples à mettre en place ;
- ✓ une intermodalité réelle et simple entre les différents modes de transports publics .



### Enseignements

- ★ Un succès ne peut être assuré que dans la continuité de l'action dans le temps (notoriété du produit).
- ★ Un travail partenarial exigeant et qui demande du temps.
- ★ Des bilans et évaluations indispensables, ne pas hésiter à remettre en cause des fonctionnements établis.

# La Suisse



©Fondation SuisseMobile

## Un système intégré d'itinérance et de séjours écomobiles pour tous

Pays de montagnes, la Suisse est aujourd'hui couverte d'un réseau extraordinaire d'itinéraires écomobiles développés et gérés par un groupement d'organisations. Dénommé SuisseMobile, ce réseau national est destiné à la mobilité douce, en particulier pour les loisirs et le tourisme. Son objectif est de tout faire pour que la Suisse soit le «paradis des loisirs actifs» par la mobilité douce. Tout est pensé pour que le visiteur puisse se déplacer sans voiture : à pied, à vélo, en VTT, en roller, en canoë, en lien avec les transports publics. Au total, il existe 22 itinéraires nationaux et de nombreux itinéraires régionaux, tous balisés de manière uniforme. Accueillant un nombre croissant de visiteurs sur ces itinéraires, les partenaires de SuisseMobile sont allés plus loin en offrant au touriste ou à l'excursionniste, la possibilité d'organiser complètement son séjour ou bien de l'acheter directement. Projet très avancé et précurseur dans ce domaine, la SuisseMobile est l'exemple même d'un système performant où toute l'information sur les chaînes de déplacement, et les services qui les entourent, est facilement accessible et lisible. Une expérience unique et exemplaire pour ce qui est des partenariats avec les prestataires privés du secteur touristique et du lien très fort qui est fait avec les transports publics.

### Localisation

Ensemble du territoire Suisse

### Fonctionnement

Un réseau national de 24 000 km combinant les itinéraires de randonnées, cyclables et de roller avec les transports, hébergements, restaurateurs, patrimoine et loueurs.

### Fréquentation du site internet

2 300 000

### Porteur de projet et maître d'ouvrage

Fondation Suisse Mobile

### Principaux partenaires

Fondation SuisseMobile  
-Hébergeurs  
-Editeurs  
-Loueurs de vélo  
-Transports publics  
-Cantons et principauté du Liechtenstein  
-Office fédéral des routes

### Membres de la Fondation Suisse Mobile

-Bureau suisse de prévention des accidents  
-Groupement d'intérêtSuisseMobile  
-Pro Vélo Suisse  
-Suisse Tourisme  
-Club Alpin Suisse  
-Fédération suisse du tourisme  
-Suisse Rando  
-Chemins de fer fédéraux  
-Fédération Suisse de Canoë  
-Swiss Cycling  
-Touring Club Suisse  
-Association transports et environnement  
-ViaStoria  
-VeloSuisse

### Coût de fonctionnement

1,5 millions d'euros par an

### Contact

Lukas Stadtherr, Veloburo

lukas.stadtherr@suissemobile.ch

### Site internet

<http://www.suissemobile.ch>

[www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org)

## Fiche 11/11

### Contexte territorial, enjeu et objectif

Le relief suisse est formé de deux chaînes montagneuses (Alpes au sud et Jura au nord-ouest), séparées par un plateau de collines, de plaines et de lacs. La Suisse se divise à peu près également entre un quart de régions incultes, un quart de pâturages en moyenne altitude, un quart de forêts, un quart de terres cultivables, offrant des paysages naturels variés. Toutes les zones habitables sont très densément peuplées. Au coeur de l'Europe, la Suisse attire de nombreux visiteurs des pays limitrophes. Le tourisme y est une des branches principales de l'économie et une source importante d'emplois.

#### Objectif du projet

Développer, pour le loisir et le tourisme, un ensemble d'itinéraires de mobilité douce (marche, vélo, VTT, roller et canoë)

### Initiative et mise en oeuvre

En 1993, quelques passionnés de vélos ont l'idée de réaliser un ensemble d'itinéraires nationaux cyclables en Suisse. Ils ont contacté la Fédération Suisse de Tourisme qui a soutenu cette idée. De là née «La Suisse à vélo» dans laquelle sont représentées des organisations s'occupant de transport, de sport et de tourisme. 9 itinéraires, soit plus de 3000 km, ont été définis et balisés par les cantons. Cette idée s'est étendue en 1999 à Suisse Rando pour la marche. Suisse à vélo et Suisse Rando se sont alors rapprochées conduisant, en 2000, à l'idée d'un réseau multiple autour de la mobilité douce. 8 ans plus tard, l'ensemble des partenaires créent SuisseMobile qui a d'emblée marqué un grand pas en avant pour le tourisme de nature en Suisse.

#### Fonctionnement

SuisseMobile repose sur la Fondation SuisseMobile qui rassemble un grand nombre de partenaires. C'est elle qui organise la collaboration entre les pouvoirs publics et les prestataires privés de ce réseau (hébergeurs, éditeurs, loueurs etc.). Il existe au total 24 000 km d'itinéraires de niveau international, national, régional et local.

- 9000 km de sentiers de randonnée ;
- 9000 km de pistes adaptées au vélo ;
- 4500 km de sentiers et chemins pour VTT ;
- 1100 kilomètres d'itinéraires en rollers ;
- 350 km de rivières ou de lacs canotables.

Les itinéraires sont définis et confortés avec les services fédéraux, les Offices cantonaux et les communes, en concertation avec les services de l'environnement fédéraux

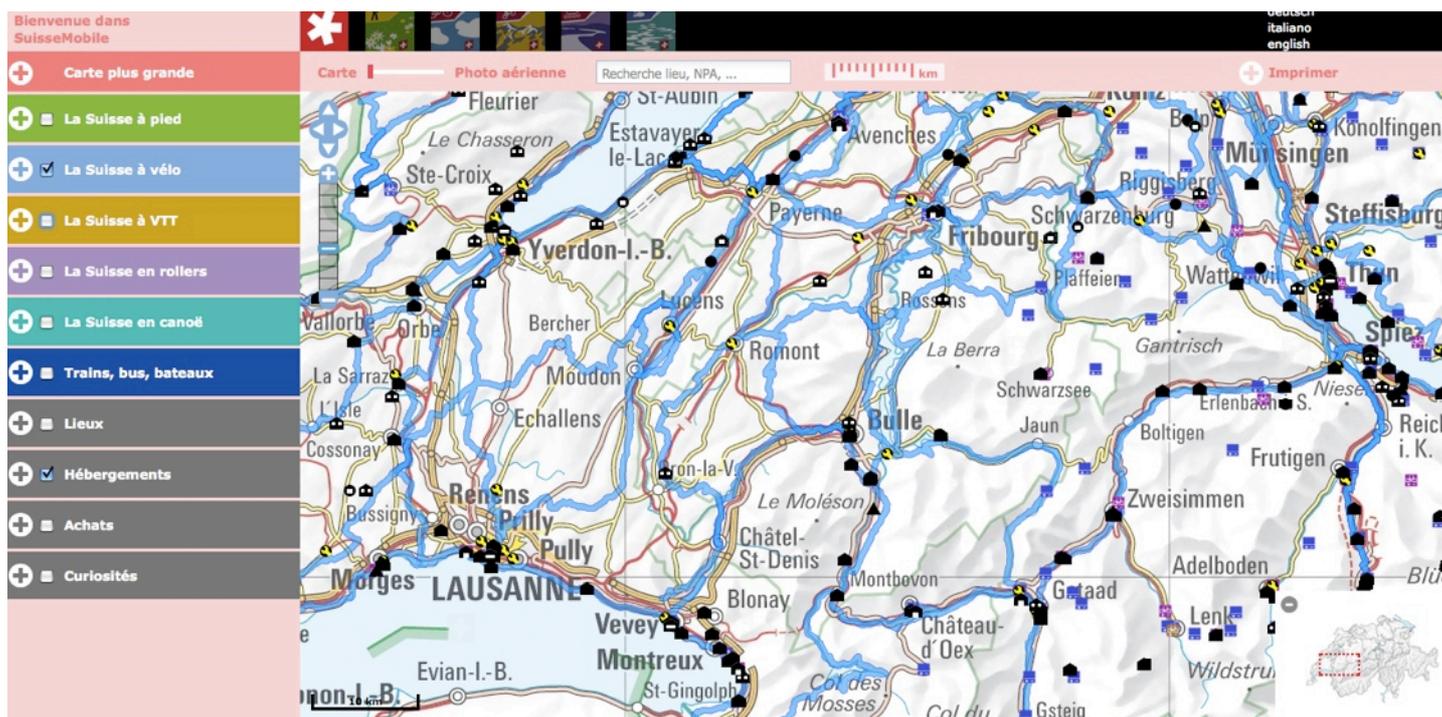
et cantonaux. 550 étapes sont coordonnées avec les transports publics (bus et train) pour offrir des conditions confortables de voyage au visiteur qui peut ainsi combiner ses modes de déplacements. Tous les arrêts de transports sont représentés sur la carte interactive du site internet avec les horaires. Le balisage, géré par les cantons, est uniforme dans toute la Suisse (jaunes pour la randonnée, rouges pour le vélo, VTT et roller etc). Un numéro à un chiffre correspond à un itinéraire national, à 2 chiffres à un itinéraire régional, à 3 chiffres, à un itinéraire local. Ce balisage se base sur la norme suisse pour la signalisation du «trafic lent», seule norme au monde pour la signalisation de la mobilité douce.



SuisseMobile associe ces itinéraires à une offre diversifiée de prestations : hébergements, loueurs de vélos, transports de bagages. La valorisation de cette offre touristique est assurée en lien avec SwissTrails qui prépare et commercialise des offres à réserver pour des itinéraires nationaux et régionaux. Ces offres comprennent le déplacement en train ou en bus, la réservation des hébergements, le transport des bagages, la location de vélo, la documentation et les guides, une assistance téléphonique, des conseils, etc.

Autre partenaire de SuisseMobile, Rent a bike s'occupe des stations de locations de vélo (une centaine) qui se trouvent en général aux gares. Pour l'utilisateur, il est possible de rendre le vélo loué dans n'importe quelle autre station.

SuisseMobile possède aussi un label de qualité pour les hôtels, campings, chambres d'hôtes, auberges de jeunesse etc. Ils sont 1200 à en être bénéficiaires et à s'être engagés à travers ce label à subvenir aux besoins particuliers des voyageurs : local fermé, possibilité de laver ses vêtements, informations sur les offres touristiques locales etc.



### Montage financier

La mise en oeuvre de ce projet multipartenarial repose sur le soutien financier de la Confédération Suisse et aux 26 cantons qui ont tous collaboré et qui sont chargés du choix des itinéraires et de leurs balisages. Les cantons participent à hauteur de 35% au budget, soit 500 000€ chaque année.

### Communication sur ce mode d'accès

Le site internet de SuisseMobile est l'outil de communication privilégié pour préparer son voyage écomobile en Suisse (Extrait ci-dessus). Toute l'information technique est disponible sur une carte interactive présentant l'ensemble des itinéraires. Le visiteur peut établir lui-même son itinéraire complet cycliste, à pied et en prenant les transports en commun (bus et train). Les parcours de tous les itinéraires de SuisseMobile et de l'ensemble des chemins de randonnées pédestres de la Suisse peuvent être gratuitement imprimés à partir d'une carte interactive jusqu'à l'échelle du 1:25000. Cette plateforme existe en français, allemand, italien et anglais. En 2010, le site internet a enregistré 2,3 millions de connexion d'une durée moyenne de 4,5mn. Les itinéraires nationaux et régionaux sont décrits dans des guides spécifiques. Dans sa communication, SuisseMobile invite le visiteur à respecter l'environnement et la nature qu'il traverse et le sensibilise aussi aux bénéfices de la mobilité douce. Par ailleurs, avec d'autres partenaires, SuisseMobile organise des journées découvertes régionales sans voitures, slowUp, dont la dernière a rassemblé en tout 450 000 participants, et qui connaissent un franc succès ! (Ils étaient 25 000 au lancement). Le principe

est de parcourir un itinéraire à vélo, VTT etc. Pour cela l'organisateur choisit une route qu'il ferme pour une journée au trafic motorisé, et organise un programme d'activités diverses le long du parcours (animation culturelle, dégustations etc.)

### Fréquentation et usages pour les visiteurs

On ne peut chiffrer le nombre de visiteurs qui explorent les itinéraires de SuisseMobile par leurs propres moyens. Indicateur parlant, SwissTrails, le service d'offre de Suisse Mobile, a augmenté en 2009 son chiffre d'affaires de 18% par rapport 2008, sur les itinéraires nationaux de SuisseMobile. 5 500 touristes actifs (4 500 l'année précédente) ont réservé chez SwissTrails et généré 30 000 nuitées (24 000 l'année d'avant). Au niveau des coûts pour le visiteur, ils varient en fonction de ses choix et de la gamme des hébergements qu'il choisit. Par exemple, une offre pour 4 jours et 3 nuits le long de la route du Rhône, soit 309 km entre Genève et Andermatt, s'élève à 648€ (hébergement, petit-déjeuner, transport des bagages, guide et documentations, assistance téléphonique, location vélo). Ce tourisme actif de nature attire beaucoup de visiteurs de pays frontaliers : français, italiens, allemands etc.

## Impact local et perspectives

Seul pays où le visiteur peut trouver une offre de mobilité douce variée et aussi développée, la Suisse tire beaucoup de bénéfices de la Suisse Mobile, ne serait-ce qu'en terme d'image de modernité dans le domaine de la mobilité, des loisirs et du tourisme. En termes économiques, les retombées sont plus difficiles à estimer tant les flux sont diffus sur le territoire et disparates. Mais d'après la fréquentation du site internet et les réservations faites auprès de SwissTrail, il semblerait bien que cette offre soit de plus en plus attractive et génère un engouement de ses habitants pour ces formes de déplacements (à des fins touristiques et de loisirs) comme le montre le succès de SlowUp. «Toute cette euphorie ne doit pas nous faire oublier qu'il faut encore investir à bien des endroits des itinéraires et chemins» comme le rappellent si justement les partenaires du projet dans le film de présentation de la

SuisseMobile. Cela concerne tout particulièrement «La Suisse à vélo» où des améliorations sont attendues au niveau du guidage des itinéraires, de la sécurité et du confort.

Depuis le printemps 2010, SuisseMobile communique davantage sur les itinéraires locaux, complétant au mieux les itinéraires nationaux et régionaux de SuisseMobile dans 19 cantons et la principauté du Liechtenstein. Les organisations touristiques, les cantons et les organisations spécialisées en mobilité douce manifestent toujours un grand intérêt pour le projet qui s'étend de plus en plus aux itinéraires locaux. Enfin, un des projets à venir est de mieux coordonner et mieux communiquer sur les itinéraires internationaux, en commençant par la véloroute du Rhin, qui fait l'objet d'un projet Interreg entre les Pays-Bas, l'Allemagne, la France et la Suisse. Le projet sera réalisé d'ici au printemps 2013.

### Recommandation du porteur de projet

✓ Mettre place un réseau large, solide et bien coordonné qui lie des partenaires publics et privés, issus des domaines de l'infrastructure, de l'information, de la promotion et des services ;

✓ avoir l'engagement stratégique et financier des plus importantes organisations ;

✓ définir une stratégie du projet clairement compréhensible, simplement formulable et présentable de manière convaincante (éléments-clé bien réfléchis, brefs et précis) ;

✓ le cœur de l'opération doit être rapide, flexible et capable de s'adapter. Bonne intégration avec en même temps une certaine indépendance, de la combativité, une approche sans bureaucratie et de la diplomatie.

© www.slowUp.ch



«Ce projet contribue à la qualité de l'image de la Suisse (...) invite à visiter la Suisse autrement (...) toutes les régions touristiques sont convaincues que la Suisse mobile va donner une impulsion au tourisme helvétique»  
Charles André Ramseier, Directeur Office du tourisme du Canton de Vaud



### Enseignements

- ★ La cohérence de l'offre d'activités, des services proposés et de la communication sur l'ensemble de l'offre, couplée à une organisation performante des transports publics font de Suisse Mobile l'exemple le plus abouti au niveau mondial en matière d'accès écomobile aux loisirs actifs.
- ★ La facilité d'accès à l'offre pour le client/utilisateur étant une préoccupation permanente, la communication est au cœur du projet, un système homogène est appliqué de la signalisation routière aux topoguides, en passant par le site Internet et les hébergements.

Expériences d'écomobilité touristique et de loisirs

*11 porteurs de projet, 11 territoires*

Enseignements et recommandations

## IV-Enseignements tirés des onze expériences

### 1 - Les initiatives et leur portage...

**De l'analyse approfondie de ces onze expériences concrètes, et en prenant en compte la cinquantaine d'expériences repérées, nous retiendrons tout d'abord la diversité des initiatives et la diversité des porteurs de projet.**

Pour identifier les expériences en matière d'écomobilité dans les territoires ruraux, le comité de pilotage du projet a volontairement choisi de diversifier les sources auxquelles il a demandé d'interroger leurs réseaux et de faire remonter des expériences. Ainsi, nous ne nous sommes pas limités à des sources spécifiques, comme les organismes spécialisés en matière de transport (et tout particulièrement les AOT), ni à des organismes de tourisme, ni à des acteurs de la protection de l'environnement.

De même, nous n'avons pas pré-défini la notion d'écomobilité de façon stricte, laissant le champ relativement ouvert aux porteurs de projet qui ont répondu en fonction de ce qu'eux-mêmes considéraient comme relevant de ce champ.

⟨ Concernant l'objectif des projets, on peut proposer la typologie suivante :

- **l'écomobilité comme réponse à des problèmes de grande fréquentation**, comme la Vallée de la Clarée ou les Crêtes des Vosges, dont les systèmes de navette visent à l'origine à réduire l'impact sur l'environnement et les paysages ;
- **l'écomobilité comme réponse au besoin de développement touristique d'un territoire et comme produit touristique à part entière**, créée dans une perspective de dynamisation ou de diversification de l'économie d'un territoire, comme pour le Chemin de Stevenson (itinérance de longue durée), la Loire à Vélo ou le Marais poitevin ;
- **l'écomobilité comme réponse à un besoin (exprimé ou pressenti) des usagers** : la création des sentiers de randonnée dans les Gorges de la Loire par la Fédération Française de Randonnée Pédestre pour permettre aux randonneurs de cheminer de gares en gares, ou le baladobus pensé surtout pour les Parisiens (habitants ou touristes) sans voitures.

Cependant, en y regardant de plus près, il apparaît que chaque projet ne se limite pas à un seul objectif, ou même que l'objectif de départ évolue au fil du temps : c'est le cas pour la navette des Crêtes qui, pensée d'abord pour les urbains ou touristes, finit par être appropriée par les habitants permanents. De même pour le Marais poitevin, dont le réseau de chemins est créé dans la perspective de diversifier le produit touristique et allonger les séjours, et qui est devenu aussi un service très utilisé par les habitants dans les liaisons entre villages.

Chaque projet correspond à une histoire singulière, qui évolue au cours du temps.

Les porteurs ou maîtres d'ouvrage de ces onze projets ne sont pas toujours - loin s'en faut - des autorités organisatrices de transports. On trouve des communautés de communes ou établissements intercommunaux ou syndicats mixtes, ou même des associations. Les structures dont la mission relève du champ de l'environnement (PNR, Grands Sites, mais c'est aussi dans des cas non approfondis ici, des Parcs nationaux) sont souvent à l'initiative de la mise en place de solutions alternatives à la voiture.

À l'origine des projets d'écomobilité, on trouve des approches de porteurs peu spécialistes des questions relatives au transport qui sont très spécifiques. Les AOT sont ainsi mobilisées plus tard dans la vie du projet, et sont parfois plus difficiles à convaincre de l'intérêt ou de la faisabilité des projets émanant des territoires. On retrouve d'ailleurs dans plusieurs de ces cas, l'idée "du pari", du projet qui paraît incertain, parfois utopique ou en avance sur les habitudes (la Loire à Vélo) difficile à mettre en place, qui suscite parfois l'incrédulité. Et des projets qui évoluent au cours du temps dans leurs usages et leurs impacts qui n'étaient pas prévus au départ. Le point commun à ces porteurs de projet est leur capacité à fédérer et à travailler ensemble.

## 2 - Les freins ou les difficultés rencontrés par les porteurs de projet

- < La **fragmentation des responsabilités** en matière de transport, entre les différentes AOT (Régions, départements, agglomérations), la difficulté à faire prendre en compte les besoins des territoires ruraux et la difficulté dans la coordination entre les services assurés par chacun. Or, l'intermodalité est d'abord une affaire de coordination entre offreurs de services de transports. Et l'écomobilité ou la mobilité douce est d'abord une affaire de coordination entre acteurs d'une chaîne de services allant bien au delà des transports (hébergement, collectivités, portages, sites de visite, etc....).
- < **Le cloisonnement** entre les acteurs du tourisme et des transports, peu habitués à travailler ensemble, parfois même au sein d'une même institution (les Régions compétentes dans les deux secteurs). Et difficultés à penser un système dans une double vocation : les déplacements des habitants et des touristes.
- < La **fragilité financière** même après plusieurs années de fonctionnement, des services de transport (Crêtes des Vosges, Vallée de la Clarée, etc.). Il est clair que dans aucun des cas approchés, les recettes des ventes de billets ne peuvent couvrir le coût du service, alors même que s'agissant d'un service touristique, la tentation pourrait être grande de considérer qu'il doit être financé par l'usager. La question de la tarification est d'ailleurs sensible et traduit une hésitation de la part du maître d'ouvrage quant au sens du service fourni : la navette est-elle un service "positif" au visiteur ? ou bien la contrepartie d'une contrainte pour l'usager obligé d'abandonner sa voiture, et qu'en conséquence, on hésite à faire payer ?
- < Le besoin unanimement évoqué de développer un ou des **système(s) d'information intégrateur(s)**, à différentes échelles, alliant l'ensemble des offres de transport qui manque cruellement : le "Mappy" de l'écomobilité, par comparaison avec ce qui existe pour se déplacer en voiture (qui précise l'itinéraire, la durée et le coût du trajet, la consommation d'essence, et localise l'ensemble des services dans les villes et même les radars !), mais qui est totalement déficient en matière de déplacement sans voiture.

## 3 - Les leviers d'action et les facteurs favorables à la mise en œuvre des projets

- < **La durée, la continuité, la ténacité dans l'action au niveau politique comme au niveau technique.** Ce sont des conditions indispensables pour monter des projets d'écomobilité touristique et de loisirs car les partenaires sont multiples, et qu'il faut du temps pour que le public connaisse et s'approprie ces nouveaux services : de nouvelles habitudes, des publics nouveaux aussi, et de nouveaux réflexes. 20 ans pour la Loire à Vélo, 10 ans pour le Marais Poitevin.
- < **Une structure référente** qui porte le projet dans la durée, qui est reconnue comme telle et qui sait faire travailler ensemble des acteurs et des institutions différentes : fédération des acteurs en Baie de Somme et dans le Marais Poitevin et qui les positionne pour poursuivre leur action commune et aller plus loin.
- < **L'intégration des approches** dans la conception et la conduite des projets. La coordination entre des secteurs différents : transports ET tourisme, infrastructures ET services, technique ET communication, penser visiteurs ET habitants.
- < **Le partenariat entre acteurs publics (collectivités) et acteurs privés** : l'écomobilité repose sur le chaînage de services de nature différente, qui relèvent de la collectivité locale et/ou des professionnels, ce qui demande de se connaître, de travailler ensemble (Loire à Vélo, Languedoc-Roussillon, Chemin de R.L Stevenson...)
- < **Le financement de l'animation et de la coordination** est un point clé de réussite dans tous les projets (Loire à Vélo, Chemin de Stevenson, Marais Poitevin, etc.). Mais c'est aussi un point de fragilité car ce besoin n'est pas toujours identifié à sa juste mesure. Ces démarches reposent largement sur la capacité à relier les maillons d'une chaîne, à fédérer les acteurs touristiques pour les tirer vers l'excellence et qualifier leur prestation.
- < **Des équipes ouvertes, curieuses et créatives** qui ont vu ce qui se fait ailleurs, parfois à l'étranger.
- < **Une approche pragmatique**, des projets qui évoluent pas à pas, qui s'adaptent, et qui n'attendent pas que tout soit parfait pour s'engager et communiquer vers le public.
- < **La nécessité de se mettre en permanence à la place de l'usager/client/visiteur**, à toutes les étapes du projet.

## 4 - Impacts : les projets relatifs à l'écomobilité...

- ⟨ **Contribuent au développement local des territoires traversés** : les projets d'écomobilité touristique et de loisirs ne sont qu'une partie d'un projet de territoire, un angle particulier. On ne reste pas uniquement au niveau du système de déplacement ou de l'infrastructure de transport, mais on lie aussi les services d'accueil : hébergement, restauration, visites, la valorisation du patrimoine etc. Des itinéraires cyclables qui cherchent à diffuser les visiteurs dans l'arrière-pays (Loire à Vélo, Marais Poitevin, Baie de Somme), sont par exemple des vecteurs de développement territorial.
- ⟨ Peuvent contribuer à **renforcer des systèmes de transports publics fragiles** : train jaune et Entre TER et mer (Languedoc-Roussillon), Ter Auvergne Saint Etienne-Le Puy en Velay (Gorges de La Loire).
- ⟨ **Répondent aussi aux besoins des habitants** : l'écomobilité touristique et de loisirs n'est pas indépendante de la question globale de la mobilité d'un territoire. C'est le cas de la plateforme de déplacement multi-modale dans le Massif des Bauges qui est un véritable outil pour les habitants et les touristes ; ou encore des itinéraires vélo qui sont aussi finalement utilisés par les habitants (Baie de Somme, Marais Poitevin, Loire à Vélo).
- ⟨ **Dynamisent l'économie touristique** : le Marais Poitevin est passé d'un tourisme de visite de quelques heures (visite en barque) à une destination de séjour (6,3 nuits en moyenne). En 2010, les dépenses des touristes itinérants du Chemin de Stevenson qui traversent des zones de revitalisation rurale sont de 49€/jour/touriste (plus que la moyenne nationale), pour une durée de séjour de 9 nuits en moyenne.
- ⟨ **Qualifient les prestataires** via la création des labels de qualité pour les entreprises dans le Marais Poitevin, la Baie de Somme ou les Gorges de la Loire.
- ⟨ **Contribuent au renouvellement de l'image des territoires et ainsi de leur attractivité** : c'est le cas du Marais poitevin, de la Loire à Vélo, des Gorges de La Loire, du Chemin de R. L Stevenson. Ils peuvent aussi servir à contrecarrer une image négative de départements périurbains peu touristiques (Baladobus dans les Yvelines).

## V- Recommandations aux futurs porteurs de projets

Par rapport à l'approche d'un projet classique, un projet d'écomobilité appelle des méthodes et des points de vigilance particuliers :

**A - ETAT DES LIEUX - Le diagnostic en amont doit s'appuyer sur l'analyse de la situation sur le territoire concerné et lui confronter des scénarios de consommation touristique correspondant à de nouvelles pratiques. L'utilisateur doit être en permanence au centre de la réflexion.**

- 🍏 **Porter une attention particulière à la problématique de l'articulation avec les gares et transports publics existants.** Ce sont souvent les derniers kilomètres qui sont à l'origine de ruptures et donc de remises en question de dispositifs. Il faut toujours avoir l'objectif de sécuriser l'utilisateur, susceptible de se replier sur la voiture au moindre doute.
- 🍏 **Identifier et connaître les pratiques des visiteurs** en consultant des associations d'usagers et le monde du voyage qui analysent l'évolution des pratiques. Mener un travail d'enquête pour établir la nature des besoins et des services à développer. L'écomobilité peut être le révélateur des besoins des visiteurs et des territoires.
- 🍏 **Penser «accessibilité» et «chaîne de déplacement» pour tous** les publics y compris les dont la mobilité est réduite (personnes âgées, poussettes etc.)
- 🍏 **Revisiter son territoire**, renouveler son regard en se mettant à la place de l'usager pour révéler l'existant. Il s'agit de mettre en scène ce qui existe d'une autre façon et créer du lien entre les différents éléments mais aussi d'identifier les manques et les besoins des visiteurs.
- 🍏 **Se référer sans hésitation à des expériences** qui existent déjà en France et à l'étranger.

**B - FINANCEMENT - Il importe de mettre l'accent dès le départ sur la question de la pérennité, le financement dans la durée des projets d'écomobilité étant le point de fragilité.**

- 🍏 **Savoir que le temps de la réalisation est souvent long** et intégrer les décalages : le temps des collectivités territoriales est rythmé par le budget qui est annuel alors que celui des acteurs touristiques de terrain est plutôt lié aux saisons.
- 🍏 **S'interroger sur le coût d'usage pour les visiteurs** d'un transport public. Les recettes de la vente de billets aux visiteurs peuvent rarement financer des services de transport. L'équilibre le plus souvent rencontré dans les transports en commun correspond à 80% de financement public et 20 % de financement par les usagers.
- 🍏 **Inventer de nouveaux modes de financement.** Il s'agit de voir comment impliquer plus fortement les collectivités dans le financement des systèmes de transport utilisés par les touristes ou excursionnistes. Imaginer d'élargir l'affectation de la Taxe de Séjour aux transports collectifs ?

🍏 **Solliciter des financements européens.** Les projets d'écomobilité touristiques et de loisirs peuvent bénéficier de co-financements communautaires du Feader (Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural):

- la mesure "341b" du Feader, relative à l'acquisition de compétences et la mise en œuvre de stratégies locales de développement, est susceptible de co-financer ce genre de projet de développement ;

- la mesure "313" vise à valoriser ou faire connaître les activités ou ressources qui servent de support au tourisme. Elle peut financer des actions comme la communication, la promotion, la signalisation ou les équipements liés à la mise en réseau des acteurs du tourisme avec en priorité les opérations qui s'inscrivent dans un schéma global sur le tourisme et les opérations de modernisation d'hébergement de petite capacité. Elle vise aussi des opérations d'équipement de circuit de randonnée, de voies vertes, des routes thématiques (randonnées équestres et pédestres).

🍏 **Manifester l'intérêt des territoires ruraux** pour la question de l'écomobilité touristique en le portant à connaissance des réseaux ruraux régionaux.

## **C - ORGANISATION-COORDINATION - les différentes étapes de la stratégie et du plan d'actions doivent être bâties et déclinées en lien permanent avec un réseau d'acteurs.**

🍏 **Déterminer une structure, privée ou publique,** qui sera l'animateur, le coordinateur et le pivot du projet. Ce coordinateur donnera l'esprit du projet et en sera le garant pendant toutes ses étapes : conception, suivi, mise en œuvre, évaluation et amélioration. Le dispositif "LEADER" (méthode de Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale) du FEADER, peut contribuer financièrement à l'émergence d'une gouvernance locale (Groupe d'Action Locale), en favorisant la mobilisation d'acteurs publics et privés autour de la définition d'une stratégie locale.

🍏 **S'appuyer sur les acteurs locaux** pour en faire des relais et être à l'écoute des opportunités qui s'offrent localement. Associations et habitants doivent être au cœur et être les acteurs des systèmes mis en place. Les projets se montent avec eux, à leur demande et avec leur participation sous forme de groupes de travail spécifiques par exemple.

🍏 **Réunir et mettre en réseau les différents acteurs et les partenaires** du projet pour définir avec eux tous les aspects du projet. Rassembler des familles d'acteurs tout au long du projet : des services de transport et des aménagements qui sont liés (AOT des transports publics et opérateurs privés) ; des prestataires : restaurateurs, hébergeurs, loueurs, guides, des usagers etc. Cette mise en réseau peut être déclenchée, par exemple, en organisant un voyage d'étude.

🍏 **Décloisonner les métiers et les acteurs** pour passer d'un simple projet d'organisation des transports à un projet de territoire et un produit touristique. Faire avancer en parallèle la réalisation, l'aménagement et la mise en service (mise en tourisme) au risque de faire un projet "stérile". Il est important d'associer l'ensemble des partenaires pour être certain de bien couvrir l'ensemble des besoins des visiteurs (sécurité des aménagements, localisation des hébergements et des restaurateurs, loueurs, besoins des visiteurs sur place). Pour cela, estomper les limites administratives et privilégier les territoires touristiques pertinents.

🍏 **Associer les partenaires identifiés dès l'élaboration du plan de financement.** Dans le cas d'un partenariat avec un transporteur privé (mise en place de navettes, calèches etc.) cela lui permettra, d'intégrer les éventuels investissements à programmer pour adapter, voire améliorer son service.

🍏 **Répondre à la problématique des derniers km à partir des gares SNCF** ou routière des transports publics, en développant des partenariats avec les opérateurs privés (hébergeurs, loueurs de vélos) afin qu'ils participent d'une manière ou d'une autre à ce projet collectif tout en répondant aux besoins des visiteurs.

## D- COMMUNICATION - Les actions d'information et de communication ne doivent pas venir en accompagnement mais elles doivent avoir une place de première importance.

- 🍏 **Prévoir un portail complet d'information** pour les habitants et les visiteurs. Il faut que l'utilisateur puisse envisager son cheminement d'un point A à un point B avec tous les services dont il a besoin : horaires transports publics et privés, cartes et coordonnées, restauration, hébergement, commerces, visites culturelles, activités sportives, etc.
- 🍏 **Identifier ses cibles de communication et de commercialisation de l'offre.** Touristes, excursionnistes, population locale : ces publics ont des attentes différentes. On peut tenter de communiquer à destination de plusieurs cibles en même temps mais attention, ils ne consultent pas les mêmes sites, ils ne fréquentent pas les mêmes endroits, ils n'ont pas besoin des mêmes informations. Les cibles évoluent parfois à mesure que le projet avance.
- 🍏 **Concevoir dès le démarrage un plan de communication institutionnelle** visant à susciter et à garder l'adhésion des partenaires. On se rend compte que les actions de communication en amont entraînent une émulation entre acteurs territoriaux et facilitent les actions d'amélioration des infrastructures, l'appropriation des projets et l'adhésion de nouveaux partenaires.
- 🍏 **Développer une politique événementielle.** Au près du public, l'événementiel permet d'accroître la notoriété du dispositif mis en oeuvre, via la presse notamment, et déclenche le bouche à oreille. Du point de vue institutionnel, il est utile d'organiser des réunions chez les prestataires. Penser que l'image d'une destination écomobile peut être promue à travers les manifestations préexistantes dans le territoire.
- 🍏 **Se rattacher aux systèmes d'information les plus englobants** (multimodaux) et les plus visibles et travailler à la bonne échelle. La communication sur l'écomobilité des habitants s'inscrit généralement dans les outils d'information internes au territoire (site Internet consulté par les habitants, brochures disponibles sur place) ou internes aux systèmes de transport (affichage dans les trains ou les gares, sites spécialisés sur le vélo ou la randonnée) que les visiteurs du territoire ignorent souvent alors ces services leur sont destinés au moment où ils pourraient faire le choix de se passer de voiture. Se dire que le visiteur a besoin à son domicile de disposer des informations qui lui montreront qu'à tout moment, une solution écomobile lui est proposée. Intégrer des principes pour une communication efficace :
  - la simplicité du message : les offres d'écomobilité doivent être facilement compréhensibles pour l'utilisateur. L'information doit s'obtenir en un clic, à l'instar des informations disponibles pour les automobilistes ;
  - la répartition des rôles : il faut veiller au chaînage et à la cohérence entre les outils de communication (Sites Internet, signalétiques, guides, dépliant, campagne radio) : un site Internet peut renvoyer vers un dépliant qui peut renvoyer vers de la signalétique sur le terrain etc. Pour ne pas connaître de rupture, les acteurs doivent se coordonner ;
  - la personnalisation des messages, en cohérence avec le ciblage retenu ;
  - la déclinaison de l'information : gratuite si elle est succincte, payante lorsqu'elle est plus complète ; différente pour le visiteur avant et pendant son voyage, le choix de l'écomobilité pouvant être fait dès son domicile, à condition d'être informé des services offerts pour se rendre à destination et sur les lieux de séjour ;
  - la recherche d'une concentration de l'information sur un minimum d'outils (site internet) ;
  - la bonne lisibilité de l'information est capitale pour toucher les publics (choix des polices de caractère, etc.)

- 🍏 **Chiffrer dès le départ les actions de communication.** Les moyens financiers seront d'autant plus disponibles que les actions auront été décidées tôt. En effet, un paradoxe existe : les actions de communication sont rarement les plus coûteuses et pourtant elles sont souvent supprimées en fin de parcours faute de crédits.
- 🍏 **La communication doit faire partie de l'évaluation du projet,** il faut lui consacrer aussi des indicateurs de suivi.
- 🍏 **Faciliter la promotion du projet en rassemblant les informations techniques sur l'ensemble des services du territoire** touristique du projet et les mettre à la disposition d'éditeurs de guides. Il s'agit d'informations sur les horaires des transports publics et privés, les connexions aux gares et les intermodalités possibles, les hébergements, restauration, loueurs, transport de bagages, bornes Internet, guides, commerce, numéros en cas d'urgence, les cartes, les chartes ou labels qualité etc. Faire en sorte que les rédacteurs professionnels de guides puissent se saisir de ces éléments pour produire une diversité de guides adaptés aux différents publics (étrangers, familial, âgé etc). Idem pour les agences réceptives et les T.O qui vont pouvoir bâtir des offres diverses pour des publics variés.

## **E - INNOVATION - Au-delà des actions classiques, l'introduction d'une approche créative et d'une démarche de progrès est à rechercher. L'écomobilité appelle l'innovation.**

- 🍏 **Identifier les leviers permettant de démultiplier les actions d'écomobilité.** Ce levier peut être de tout ordre : une personnalité locale (élus ou non) un nouveau dispositif d'aide ou un appel à projet. L'identification de ce levier peut être favorisée par une étude.
- 🍏 **Etre à l'écoute et imaginer des possibilités de développement de l'existant.** En aménageant, on crée une demande de services supplémentaire et on génère des initiatives privées et publiques supplémentaires.
- 🍏 **Innover pour inciter les visiteurs** à venir et à se déplacer sans leur propre voiture. On peut proposer un "pack" facile à se procurer couvrant le déplacement, les services et une offre de loisirs et communiquer de façon incitative et mémorable. Exemple des billets transport + visite, "Allez-y en TER", les offres Train+ vélo ou les bus à tarification unique.

## **F - QUALITE - Faire de l'écomobilité une opportunité pour dynamiser les services et qualifier l'offre**

- 🍏 **Former et impliquer le personnel d'accueil,** les prestataires privés mais aussi les chauffeurs, lorsqu'il s'agit de navettes ou autres transports en commun, pour qu'ils puissent orienter les visiteurs et répondre à leurs besoins sur place.
- 🍏 **Qualifier un réseau de prestataires privés** pour garantir la qualité de l'accueil des visiteurs en s'appuyant sur des labels de qualité existants. On crée une autre relation entre le prestataire et le client venu sans voiture et le rythme est différent : il va peut-être rester plus longtemps, consommer plus ou autrement. L'idée est que le visiteur ait derrière ces labels la garantie de services personnalisés. Ces labels ont fait l'objet de cahier des charges et de référentiels très précis. S'appuyer sur des référentiels nationaux.
- 🍏 **Favoriser la diversité des offres adaptées** à des publics différents car l'écomobilité ne correspond pas à un profil unique de visiteurs (itinérants, excursionnistes, famille, sportifs etc.)

Expériences d'écomobilité touristique et de loisirs

*11 porteurs de projet, 11 territoires*

Annexe : recensement des expériences écomobiles.











# Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux

*Une opportunité pour les territoires*

Projet mené dans le cadre du **Réseau Rural Français**  
par le **Réseau des Grands Sites de France**

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

## Réseau des Grands Sites de France

9 rue Moncey 75009 PARIS

T : 01 48 74 39 29

F : 01 49 95 01 87

Contact : [lauremaraval@grandsitedefrance.com](mailto:lauremaraval@grandsitedefrance.com)

[www.grandsitedefrance.com](http://www.grandsitedefrance.com)



©NVT-Loire à Vélo



©PNR Ballons des Vosges



©Chemin R.L.Stevenson