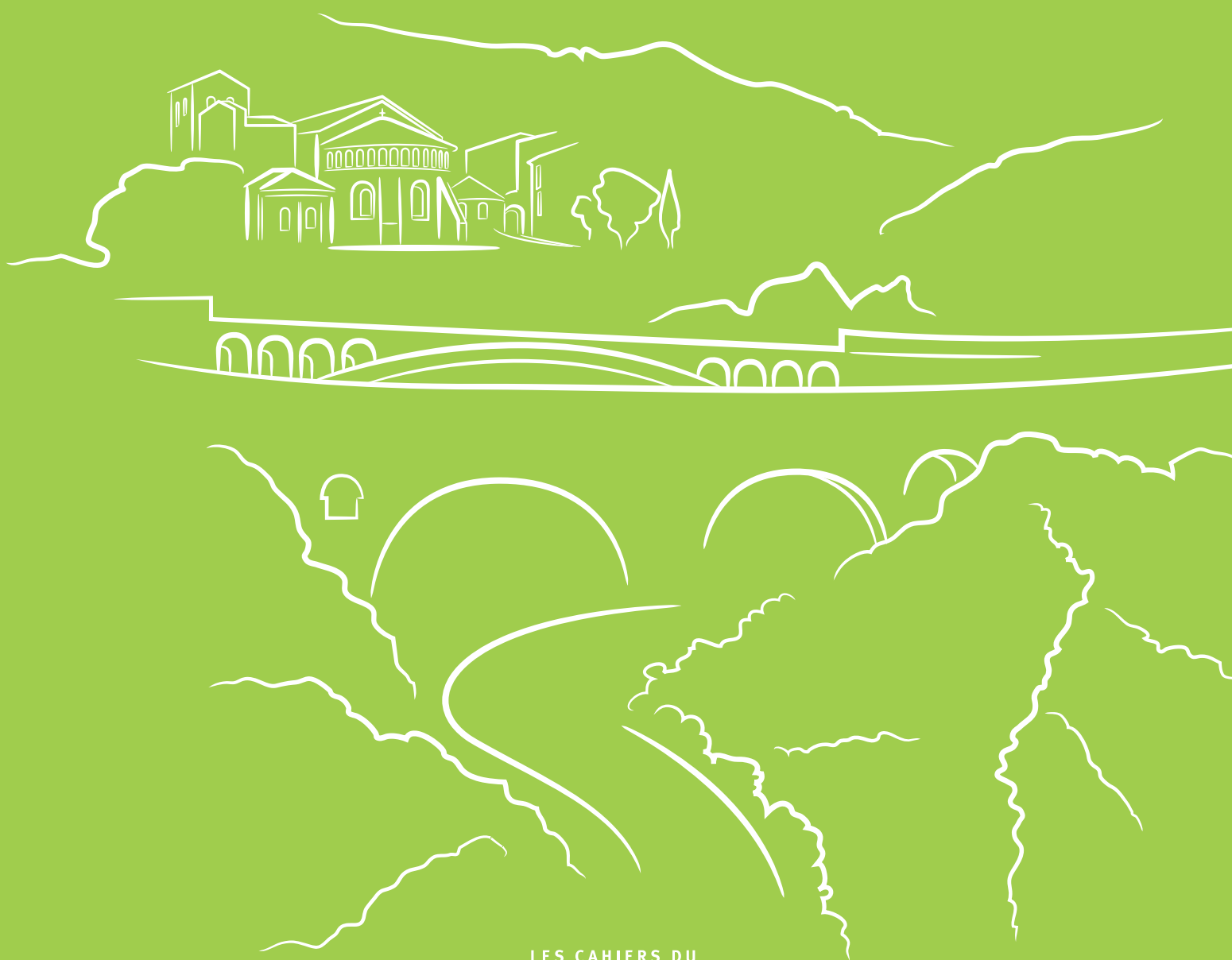


L'écomobilité dans les Grands Sites

Actes des Douzièmes
Rencontres des Grands Sites

Saint-Guilhem-le-Désert - Gorges de l'Hérault • 2010



LES CAHIERS DU

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

L'écomobilité dans les Grands Sites

Actes des douzièmes Rencontres des Grands Sites

Saint-Guilhem-le-Désert

Rencontres des 21 et 22 octobre 2010

Ces rencontres ont été organisées par

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE



Avec le soutien de



Édité par le

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

9 rue Moncey - 75009 Paris
Tél. : 01 48 74 39 29 - Fax : 01 49 95 01 87
Siège : Syndicat mixte du Grand Site de Solutré - Le Grand Pré - 71960 Solutré-Pouilly
Tél. : 03 85 35 82 81 - Fax : 03 85 35 87 63
contact@grandsitedefrance.com - www.grandsitedefrance.com

2

Responsable éditoriale
Anne Vourc'h
directrice du Réseau des Grands Sites de France

Direction artistique, réalisation et fabrication

MédiaTerra 

Route Royale - 20600 Bastia
www.mediaterra.fr

Couverture
Agence Panama
10 rue de l'Héritan - 71000 Mâcon
www.agence-panama.com

© Réseau des Grands Sites de France, Solutré-Pouilly, 2009

ISBN : 978-2-9527328-4-0
ISSN : 1961-9316
Dépôt légal juin 2009
Première édition

Participants

Ils ont participé à ces rencontres

Soline ARCHAMBAULT, Réseau des Grands Sites de France

François AUREAU, Office National des Forêts

Sébastien BAHOLET, Ministère de l'économie et des finances, Sous-direction du tourisme

Stéphane BARELLE, Grand Site de la Vallée de la Clarée et de la Vallée étroite

Hervé BEGUIN, Grand Site Sainte-Victoire

Laure BENE, Grand Site Saint-Guilhem-le-Désert - Gorges de l'Hérault

Catherine BERGEAL, Sous-directrice de la Qualité du Cadre de vie, Meddtl

Mélanie BETZ, Conseil Régional Rhône-Alpes

Vincent BIAGGIONI, Massif des Ogres, PNR du Luberon

Hervé BIERJON, OT Rochefort Océan

Laurent-Xavier BLELLY, Grand Site du Puy de Dôme

Julie BOIVEAU, Indiggo

Marie BONATO, Mairie de Montpeyroux

André BONHOMME, Massif des Ogres, PNR du Luberon

Elsa BONNAFOUX, Grand Site de la Vallée du Salagou

Pascal BOURGOGNE, Mairie de Minerve

Murielle BOUSQUET, Consultante en Tourisme

Catherine BOUTRY, DRAC Languedoc-Roussillon

Jean-Pierre BOUVIER, Conseiller Municipal d'Aniane

Christian BROCHIER, Association sur le chemin de R. L de Stevenson

Joseph BROUSSET, Grand Site Saint-Guilhem-le-Désert - Gorges de l'Hérault

Jean-Claude BUISINE, Grand Site de la Baie de Somme

Claude CARCELLER, Maire de Montpeyroux

Jean CARMILLE, Grand Site des Gorges du Verdon

Jean-Marcel CASTET, Vice-Président d'Hérault Transport

Christophe CAVARD, Grand Site des Gorges du Gardon

Christelle CHABALIER, Invest LR

Laurence CHABANIS, Parcs Nationaux de France

Olivier CHAMBON, Conseil Général de la Drôme

Jean-Marie CHANABE, Grand Site des Gorges du Gardon

Didier CHOLET, Grand Site des Caps Erquy Fréhel

Patrick COHEN, Massif des Ogres, PNR du Luberon

Joël COMBES, Parc National des Pyrénées

Agnès CONSTANT, Maire de Saint-Pargoire

Yves CONSTANTIN, Grand Site des Caps Erquy Fréhel

Catherine COTTONIAN MOIROUX, Association des Potiers de Saint-Jean-de-Fos

Michel COUSTOL, Maire de St-Bauzille-de-la-Sylve

Florent CRAIPEAU, Conseil Général Alpes de Haute-Provence

Annick CUELHES, DREAL Auvergne

Arnaud CURVELIER, Grand Site des Gorges du Tarn et de la Jonte

Régine DAUTREY, Hérault Transport

Michel DAVERAT, Grand Site de la Dune du Pilat

Maria DE VOS, Grand Site de la Dune du Pilat

Jean-Pierre, DECOMBAS, Gergovie

Remi DECOSTER, Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais, Estuaire de la Charente

Michèle DELAIGUE, DREAL Auvergne

Gilles DELERUE, Hérault Tourisme

Clotilde DELFORGE, Grand Site de la Vallée du Salagou

Jean DELMAS, Conseil Général des Pyrénées-Orientales

Manuel DIAZ, Conseiller Général du Canton d'Aniane

Nicole DUBOIS, Grotte de Clamouse

Laurent DUMAS, Syndicat Mixte du Pays Rochefortais, Estuaire de la Charente

William DUMAS, Grand Site du Pont du Gard

Blandine ESSERTEL, Grand Site des Gorges de l'Ardèche

Marc ESTEBEN, DREAL Languedoc-Roussillon

Jean-Baptiste EYNAUDI, Grand Site de Sixt Fer à Cheval

Geneviève FABRE, Grand Site du Puy Mary

Noémie FIOCRE, Grand Site du Puy Mary

Elodie FONTENEAU, Hérault Tourisme

Cyril FOUQUET, Syndicat Mixte du Mont Saint-Michel

Thibault FOURNIER-MONTGIEUX, Pays d'Oc Mobilités

Antoine FRANCES, Conseil Général des Pyrénées-Orientales

Hassan FRASNI, Pays d'Oc Mobilités

Marion FREMONT, CRT Centre, la « Loire à Vélo »

Roland GALLINA, Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Lac des Bouillouses

François GAUDRY, Grand Site des Gorges du Tarn et de la Jonte

Bertrand GAUVRIT, Grand Site du Puy Mary

Christian GINESTE, Communauté de communes Avène Orb

Nicolas GOGUE-MEUNIER, Conseil Général de la Drôme

Françoise GONNET-TABARDEL, Grand Site des Gorges de l'Ardèche

Joëlle GOUDAL, Grand Site de la Vallée du Salagou

Anne-Marie GRANET, Office National des Forêts

Michaël GRENOUILLOUX, Gergovie

- Sandrine GUIHENEUF, *Grand Site du Marais Poitevin*
 Paulette GUIRAUD, *Mairie de Puéchabon*
 Christian GUYOT, *Communauté de Communes du Vézélien*
 Isabelle HACQUARD, *Hérault Tourisme*
 Yann HELARY, *Grand Site du Marais Poitevin*
 Catherine HERNANDEZ-JOSIEN, *Mairie de Puéchabon*
 Philippe JACQUET, *Conseil Général des Pyrénées-Orientales, Lac des Bouillouses*
 Elise JEHL, *MOBILIDEE*
 Frédéric KERVERN, *Grand Site de la Baie du Mont Saint-Michel*
 Fabien KLINGELSCHMIDT, *Grand Site du Cirque de Navacelles*
 Denis LACAILLE, *Agence Paysages*
 Richard LAURAIRE, *Conseil Général de l'Hérault Mission Tourisme*
 Robert LECOUCO, *Député de l'Hérault*
 Josiane LIGONNIERE, *Conseil de développement du SYDEL Pays Cœur d'Hérault*
 Pierre LISSOT, *Grand Site du Massif du Canigou*
 Philippe MACHETEL, *Maire de Saint-Guilhem-le-Désert*
 Philippe MAIGNE, *Grand Site Sainte-Victoire*
 Alexandra MALGAT, *Grand Site du Puy de Dôme*
 Joël MANCEL, *Grand Site Sainte-Victoire*
 Laure MARAVAL, *Réseau des Grands Sites de France*
 Marion MEFFRE, *Syndicat Mixte des Caps Erquy Fréhel*
 Freidi MEIGNAN, *Mountain Wilderness*
 Philippe MESLAY, *Grand Site des Caps Erquy Fréhel*
 Jean-Marc MICHEL, *Directeur Général de l'aménagement, du logement et de la nature, Meddtl*
 Mathilde MILOT, *Citémômes*
 Jean-Pierre MONTEILS, *Itec Tourisme*
 Stéphanie NASSOY, *Gergovie*
 Christophe NURY, *ADT Ardèche*
 Sylvie PALPANT, *Vélo Loisir en Luberon*
 Lucile PANTEL, *Association sur le chemin de R. L. de Stevenson*
 Lucie PARA, *Pôle international francophone de formation et d'échanges des gestionnaires de sites patrimoniaux, Réseau des Grands Sites de France*
 Guillaume PERDEREAU, *Massif des Ogres, PNR du Luberon*
 Arthur PEROL, *Grand Site des Gorges du Tarn et de la Jonte*
 Joffrey PERRUSSEL, *Fédération Française de la Randonnée Pédestre*
 Benoît PIQUART, *Grand Site Saint-Guilhem-le-Désert-Gorges de l'Hérault*
 Sophie PIRKIN, *Grand Site du Cirque de Navacelles*
 Raymond PLA, *Midi libre*
 Pascale PLAZA, *Grand Site de Bibracte Mont-Breuway*
 Laurent PONS, *Grand Site du Cirque de Navacelles*
 Georges POUCHOT ROUGE BLANC, *Grand Site de la Vallée de la Clarée et de la Vallée étroite*
 Louise POUPIN, *Grand Site de la Dune du Pilat*
 Catherine PY, *Grand Site du Pont du Gard*
 Guilhem REBOUL, *Conseil Général de l'Hérault, Mission Tourisme*
 Jacques REYMONDON, *Grand Site du Cirque Navacelles*
 Ken REYNA, *Grand Site du Mont Ventoux*
 Christian RICARDO, *Sous-Préfet de Lodève*
 Edmée RICHARD, *CERTU*
 Jean-Claude RICHARD, *ICOMOS France*
 Marie-Gilberte RICHARD, *Les terrasses de Gellone*
 Gilles RIPPET, *Massif des Ogres, PNR du Luberon*
 Vinciane RIVET, *Grand Site du Puy de Dôme*
 Catherine ROBIN-LEVY, *Grand Site des Gorges Gardon*
 Christian ROCHE, *Conseil Général de l'Hérault*
 Sophie ROUDIL, *Pays Rouergue Occidental*
 Jean-François RUIZ, *Maire de Saint Jean de Fos*
 Yamna SAHLI, *Pays d'Oc Mobilités*
 Muriel SAINT SARDOS, *DREAL Languedoc-Roussillon*
 Jean-Pascal SALAMBEHERE, *DREAL Languedoc-Roussillon*
 Caroline SALAUN, *Grand Site du Cirque Navacelles*
 Paul SAVATIER, *Conseil Régional Rhône-Alpes et Conseil Général de l'Ardèche (Grotte Chauvet)*
 Jessica SAVREUX, *Vallée de la Vézère, OT Terre de Cromagnon*
 Albert SAYAG, *Grand Site Saint-Guilhem-le-Désert-Gorges de l'Hérault*
 Pascal SCHMID, *Hérault Tourisme*
 René SIESTRUNCK, *Grand Site Vallée de la Clarée et Vallée étroite*
 Mauricette STEINFELDER, *DREAL Languedoc-Roussillon*
 Jacques TAURINYA, *Grand Site du Massif du Canigou*
 Jean-Pierre THIBAUT, *DREAL Aquitaine*
 Isabelle THILLAYE DU BOULLAY, *OTI Saint-Guilhem Vallée Hérault*
 Armelle TRAVE, *Conseil Régional du Languedoc-Roussillon*
 Paolo TOESCHI, *Grand Site du Pont du Gard*
 Jean TRINQUIER, *Grand Site du Cirque Navacelles*
 Monique TURLIN, *Bureau des Sites, Meddtl*
 Josette VAREILHES, *Adjoint au Maire Saint-Guilhem-le-Désert*
 Mireille VELAY, *Grand Site de la Camargue Gardoise*
 Yves VERILHAC, *GIP Atelier technique des Espaces naturels*
 Jean VIARD, *Sociologue*
 Nathalie VICQ-THEPOT, *Chargée de mission Grands Sites, Meddtl*
 Louis VILLARET, *Grand Site Saint-Guilhem-le-Désert - Gorges de l'Hérault*
 Jean-Paul VILMER, *Grand Site du Mont Ventoux*
 Bernard VIVIEN, *Midi libre*
 Gérard VOISIN, *Réseau des Grands Sites de France*
 Didier VORDY, *Mairie de Minerve*
 Anne VOURC'H, *Réseau des Grands Sites de France*
 Estelle WATEAU, *Conseil Général du Gard*

Sommaire

Sommaire

Séance plénière

Ouverture <i>Gérard Voisin</i>	7
Accueil <i>Louis Villaret</i>	8
Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault : un système de navettes gratuites au service du site et de ses usagers Encadré	10
Introduction <i>Anne Vourc'h</i>	11
Enjeux et perspectives de la mobilité touristique <i>Jean Viard</i>	13
Le service public de transport : compétences et organisation en matière de déplacements <i>Edmée Richard</i>	20
Le Schéma national des véloroutes et voies vertes et la valorisation touristique des itinéraires cyclables <i>Sébastien Baholet</i>	22
Vélo en site protégé : des pistes cyclables bien intégrées dans le paysage <i>Nathalie Vicq-Thépot</i>	23
Consolider une destination touristique à partir de l'offre en écomobilité <i>Sandrine Guiheneuf</i>	26
Trouver des alternatives aux déplacements "tout voiture" et sensibiliser les visiteurs dans les espaces naturels fragiles <i>Frédi Meignan</i>	29
Visite du site de Saint-Guilhem-le-Désert	33
L'articulation des politiques de mobilité autour du Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault. Table ronde animée par <i>Anne Vourc'h</i> <i>Jean Marcel Castet, Régine Dautrey, Pascal Schmid, Armelle Travé, Joseph Brousset</i>	29
2000-2010 : le Réseau des Grands Sites de France a 10 ans	42

Atelier 1

Les navettes dans le Grand Site de la Vallée de la Clarée et de la Vallée Étroite <i>Stéphane Barelle, Georges Pouchot</i>	44
La "Loire à vélo" <i>Marion Frémont</i>	48
Les sites patrimoniaux de Bourgogne s'organisent autour de l'écomobilité <i>Pascale Plaza</i>	51
Structurer les partenariats autour de l'itinérance : l'expérience de "Sur le chemin de R.L. Stevenson" <i>Christian Brochier</i>	54
Synthèse <i>Sébastien Baholet</i>	59

Atelier 2

Les navettes du lac des Bouillouses dans les Pyrénées-Orientales <i>Philippe Jacquet, Antoine Frances</i>	62
Les navettes en attelage dans le Grand Site du Massif du Canigou <i>Pierre Lissot, Jean Delmas, Jacques Taurinya</i>	65
Train et randonnées dans les gorges de la Loire <i>Joffrey Perrussel</i>	69
Le Luberon à vélo <i>Sylvie Palpant</i>	72
Synthèse <i>Jean-Pierre Thibault</i>	79
Conclusion <i>Louis Villaret</i>	81
Discours de clôture <i>Jean-Marc Michel</i>	83

Ouverture

Gérard Voisin

Président du Réseau
des Grands Sites de France



Organiser des rencontres sur l'écomobilité un jour de grève nationale des transports témoigne d'un sens aigu de l'à-propos, à moins qu'il ne s'agisse d'un sérieux sens de l'humour ! Nous ne pouvions en effet prévoir pire contexte pour promouvoir les transports en commun, mais la voiture individuelle ne s'en sort pas mieux, puisque les pompes à essence sont à sec.

Plus sérieusement, réussir à réunir, malgré ces difficultés, près de 140 personnes, ici, à Gignac, sur le Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault, témoigne surtout de la force de rassemblement de notre Réseau et de l'attachement des gestionnaires de Grands Sites à ce rendez-vous annuel.

Les Grands Sites cherchent à organiser et promouvoir un tourisme durable et responsable et à offrir aux 27 millions de visiteurs qui viennent les découvrir des conditions d'accès compatibles avec les objectifs de préservation des paysages et de bonne gestion de l'environnement.

S'inscrivant dans les priorités du « Grenelle de l'environnement », et tout particulièrement celles relatives à la mobilité durable, les gestionnaires souhaitent favoriser des formes de découverte grand public minimisant l'usage de la voiture individuelle.

L'objectif est de réduire les nuisances liées à la voiture individuelle et aux aménagements qu'elle suppose dans les espaces naturels. Il est aussi de contribuer à limiter la pollution atmosphérique liée à l'usage de la voiture dans les déplacements de loisirs. Selon l'Ademe, les transports en France sont responsables de 35% des émissions de CO₂. Le recul des stationnements et la mise en place, en haute saison, de navettes au cœur des sites, constituent une première réponse proposée par de nombreux gestionnaires de Grands Sites. Aujourd'hui, ne peut-on imaginer aller plus

loin et proposer des systèmes permettant de se passer partiellement ou totalement de la voiture pour accéder ou séjourner dans les Grands Sites ?

Il est clair que ces mesures ne réussiront pas (ou mal) dans la contrainte. Auteur de plusieurs rapports parlementaires pour la Commission des affaires européennes sur les transports intelligents et la voiture électrique, je ne saurais oublier que la voiture est aussi symbole de liberté, de confort et d'autonomie.

Mais il y a certainement des marges de progrès et d'innovation importantes dans le développement de services qui apportent un « plus » au visiteur et permettent de découvrir des sites autrement.

Ces douzièmes Rencontres feront le point sur des expériences concrètes de Grands Sites ou d'autres types d'espaces qui veulent contribuer à relever le défi de l'écomobilité.

Elles seront aussi l'occasion de fêter les dix ans de notre Réseau. Permettez-moi de saluer le chemin parcouru grâce à l'engagement de tous, élus et techniciens, gestionnaires de nos Grands Sites ! Je remercie pour leur soutien, ceux qui nous témoignent leur confiance renouvelée d'année en année : le ministère de l'écologie et du développement durable, le secrétariat d'état en charge du tourisme, le ministère de l'agriculture et de l'aménagement du territoire, la Caisse des dépôts et les mécènes qui nous accompagnent dans notre mission en faveur du rayonnement des Grands Sites préservés, vivants, source d'innovation et de développement durable. Une mission qui s'étend depuis cette année à l'international avec la création du Pôle international francophone de formation et d'échanges des gestionnaires de sites patrimoniaux. ■

Accueil



Louis Villaret

Président de la Communauté
de communes de la Vallée de l'Hérault

En tant que Président de la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault et responsable, avec les vingt-huit maires, de ce Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault, j'ai l'honneur de vous accueillir et de vous souhaiter la bienvenue dans cette Vallée de l'Hérault, à laquelle nous sommes très attachés. Nous vous invitons à entrer dans une vallée de légende et vous aurez l'occasion pendant ces journées, de découvrir un peu plus notre Grand Site.

On ne naît pas Grand Site, on n'est pas Grand Site naturellement, on le devient, c'est une démarche continue. Même le jour où nous obtenons le label Grand Site de France, ce n'est pas une fin mais une continuité. C'est toujours se remettre en cause pour faire en sorte qu'en termes d'environnement, d'accueil, d'aménagement, on essaie d'améliorer le site dans lequel on a la chance de vivre et en même temps on essaie aussi d'évaluer les politiques que l'on a pu mettre en place. Nous sommes dans une région, le Languedoc-Roussillon, qui compte le plus grand nombre de Grands Sites, il y en a neuf, et un département, l'Hérault, qui a de nombreuses potentialités et des sites qui pourraient devenir Grand Site: Ensérune, le Malpas, Fontseranes à Béziers avec les écluses, Minerve, les Gorges d'Éric et du Caroux, le Pic Saint Loup et le Ravin des Arcs.

Vous êtes ici dans le pays Cœur d'Hérault qui regroupe le Lodévois, le Clermontois et le Gignacois. Dans ce pays, il y a trois Grands Sites très proches: le Cirque de Navacelle, la Vallée du Salagou et enfin Saint-Guilhem-le-Désert

Gorges de l'Hérault. Ce Grand Site couvre cinq communes: Aniane avec son abbaye qui remonte à l'époque des Capétiens, Saint-Benoît d'Aniane, Montpeyroux sur le chemin appelé le « chemin de l'histoire », entre le plateau du Larzac et la plaine, Puéchabon, village circulaire, lui aussi sur le « chemin de l'histoire », Saint-Jean-de-Fos, le village des potiers; et enfin, l'écrin, Saint-Guilhem-le-Désert avec l'Abbaye de Gellone et le cirque de l'Infernet. Deux monuments sont inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco: l'Abbaye de Gellone et le Pont du Diable. Le Grand Site est une mosaïque de paysages et de richesses: 800 hectares de sites naturels, la Grotte de Clamouse, de nombreux monuments historiques et un important peuplement protégé de pins laricio de Salzmann. La labellisation Grand Site de France que nous venons d'obtenir est le fruit d'une longue marche. En 1991, les acteurs locaux se mobilisent sous l'impulsion de la Dreal et des services de l'État et le Conseil municipal de Saint-Guilhem décide de lancer une Opération Grand Site. Quelque temps après, le périmètre est défini avec les cinq communes déjà citées. Entre-temps, la Communauté de communes se construit avec le canton d'Aniane et le canton de Gignac soit vingt-huit communes, 32 000 habitants. Les cinq communes demandent à la communauté de prendre en charge la gestion du Grand Site pour des raisons de moyens. La volonté politique des vingt-huit maires et des vingt-huit conseils municipaux est alors de répondre aux enjeux du Grand Site: maîtriser la fréquentation touristique, protéger et valoriser le patrimoine, accueillir tous les publics et fa-

voriser le développement économique. L'objectif est de préserver l'esprit des lieux, comme dans vos Grands Sites, pour un cheminement que nous voulons initiatique, sensoriel et spirituel pour entrer dans une vallée de légende.

D'où la mise en œuvre d'un plan d'action d'envergure avec la création d'un point d'accueil au Pont du Diable, la restauration et la valorisation des cœurs de villages, la restauration du Pont du Diable, l'étude et la mise en œuvre d'un schéma de gestion des activités de pleine nature, d'un plan de massif des monts de Saint-Guilhem avec la restauration des terrasses et des olivettes, l'étude pour le redéploiement pastoral et enfin la mise en place d'un système de navettes avec Hérault Transport pour desservir le village de Saint-Guilhem.

Avec l'attribution du label Grand Site de France le 14 juin 2010 par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, nous devenons le 8^e Grand Site de France et nous en sommes très heureux. 19 ans, c'est une longue marche, beaucoup de persévérance, des maires et des conseils municipaux qui se sont succédés, mais toujours une même volonté avec l'appui de tous nos partenaires.

La labellisation est une énergie nouvelle pour la mise en œuvre de nouveaux projets : un schéma de gestion pour les 10 ans à venir, la création d'équipements d'activités de pleine nature, d'Argileum à Saint-Jean-de-Fos, l'acquisition de l'Abbaye Saint-Benoît d'Aniane qui tombait en ruine, l'étude de restauration et de valorisation de ce site et la mise en place d'outils de suivi et d'évaluation des politiques que nous avons développées.

Le label, finalement, c'est la reconnaissance, d'un travail partenarial. Je voudrais remercier les cinq maires et leurs conseillers municipaux, les vingt-huit maires qui ont joué la solidarité, les entreprises pour la qualité des travaux qu'elles ont réalisés et puis l'équipe de la communauté de communes sous l'autorité de son directeur général qui fait preuve de beaucoup de compétences. Je voudrais remercier les financeurs, le Conseil Général de l'Hérault, le Conseil Régional, l'État. Un petit mot pour la Dreal qui depuis le début nous accompagne et nous conseille et en particulier, un grand merci à Marc Esteben qui nous a quittés pour un département voisin, remercier aussi le Ministère dans les personnes de Catherine Bergeal, Monique Turlin, Nathalie Vicq-Thépot, un grand merci à monsieur le Sous-préfet qui depuis le début nous accompagne pour tous ces dossiers et en particulier sur le pôle d'excellence rurale que nous avons pu obtenir. Je garderais bien sûr pour la fin mes remerciements et nos remerciements au Réseau Grands Sites de France, à son président Gérard Voisin, qui a donné une nouvelle dynamique à ce réseau et puis à sa directrice, Anne Vour'h. Merci Monsieur le Président d'avoir fait voter l'amendement intégrant dans le cadre du Grenelle 2 le label dans le code de l'environnement afin de le protéger par la loi. C'est une avancée très importante puisque certains utilisent le mot de Grand Site un petit peu dans tous les sens. Oui, il nous faut un label à protéger, garant du travail réalisé et de la démarche adoptée par les gestionnaires des Grands Sites, un gage de qualité qu'il faut défendre et porter pour que perdure et s'étende sa reconnaissance. Merci aussi pour le rôle primordial du Réseau qui porte la voix des gestionnaires des Grands Sites auprès des services de l'État, merci aussi pour ces 12^{es} ren-



© O. Arsamdaux/CC Vallée de l'Hérault

■ L'EMBLÉMATIQUE VILLAGE DE SAINT-GUILHEM-LE-DÉSERT.

contres. L'écomobilité est la question primordiale qui se pose à chacun de nos sites. Je conclurai en disant encore merci au Réseau qui devient une grande famille. Nous avons tous intérêt à être solidaires pour faire de ce Réseau des Grands Sites de France un véritable outil d'échange pour développer nos Grands Sites car le tourisme pour notre pays est capital et nous avons besoin de créer de l'emploi et en même temps de protéger notre environnement. Je conclurai en disant qu'il s'agit d'une année particulière pour le Réseau des Grands Sites de France qui fête ses 10 ans. Bon anniversaire. ■



■ LA NAVETTE AU DÉPART DE LA MAISON DU GRAND SITE.

Un système de navettes gratuites au service du site et de ses usagers

Le Grand Site de France® Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault accueille chaque année près de 700 000 visiteurs. Depuis plusieurs années, le site était devenu victime de sa notoriété et les impacts néfastes de la fréquentation touristique se ressentaient sur les conditions de visite, le cadre de vie des habitants et les paysages. La principale problématique concernant le Grand Site était donc, et demeure, la maîtrise des flux touristiques et des flux de circulation et de stationnement. L'enjeu étant de réduire les nuisances liées aux voitures et aux aménagements qu'elles supposent.

Dans le cadre de l'Opération Grand Site, une série d'études a donc été menée pour mettre en œuvre un plan de circulation et de stationnement. Ainsi, depuis 2009, une navette gratuite permet, en été, aux touristes comme aux locaux, de se déplacer du pont du Diable jusqu'au village de Saint-Guilhem-le-Désert (soit 4 km) en passant par la grotte de Clamouse.

Le visiteur peut l'emprunter depuis la maison du Grand Site où une aire de stationnement de 400 places a été aménagée. Les places sont payantes : 9 € en abonnement annuel ou 3 € par jour en pleine saison.

Pour la période test en 2009, deux cars à planchers bas permettant une visite découverte, d'une capacité de 45 places assises et 22 debout, ont été mis en place en juillet, août et les week-ends de septembre par la Communauté de communes Vallée de l'Hérault. Le coût global de ce système a coûté 130 000 €. Cet essai a très bien fonctionné et depuis 2010, le service est confié à un syndicat mixte, Hérault Transport, qui pérennise l'opération en mettant en place les navettes durant tout l'été ainsi que les week-ends en avant et après saison.

L'évaluation conduite par la Communauté de communes et Hérault Transport a permis de dresser un bilan encourageant :

- satisfaction des usagers (90% des passagers interrogés ont déclaré être "globalement satisfaits du service");
- fréquentation du parc-relais et des navettes satisfaisante en augmentation : 27 000 passagers (20 juillet au 30 août 2009); 66 700 en 2010 (tous les jours en juillet et août et week-ends mai, juin et septembre);
- une circulation plus fluide au niveau du pont du Diable, le long des gorges de l'Hérault et à l'entrée du village de Saint-Guilhem-le-Désert.

Le Conseil Général et la Communauté de communes travaillent également à la création d'un cheminement piéton continu dans les gorges entre le pont du Diable et le village de Saint-Guilhem-le-Désert. Des actions qui vont dans le sens d'une circulation plus douce au cœur du Grand Site de France. À partir de l'été 2011, une nouvelle liaison navette (minicar) desservira également Argileum, la maison de la poterie à Saint-Jean-de-Fos et par la suite, d'autres lieux remarquables du Grand Site... ■

Hérault Transport **SAINT-GUILHEM LE DÉSERT GORGES DE L'HERAULT**

Navette gratuite

Circule les week-ends et jours fériés de mai, juin et septembre

01-02 mai	09-09 mai	13-14-15-16 mai	22-23-24 mai
28-30 mai	05-06-07 juin	12-13 juin	19-20 juin
26-27 juin	04-05 septembre	11-12 septembre	18-19 septembre
25-26 septembre			

Départ toutes les 30 minutes de 11 h à 19 h

ALLER

Parking Grand Site	Pont du Diable	Clamouse	St Guilhem
11:00	11:00	11:35	11:10
11:30	11:33	11:35	11:40
12:00	12:03	12:05	12:10
12:30	12:33	12:35	12:40
13:00	13:03	13:05	13:10
13:30	13:33	13:35	13:40
14:00	14:03	14:05	14:10
14:30	14:33	14:35	14:40
15:00	15:03	15:05	15:10

Introduction

Anne Vourc'h

Directrice du Réseau
des Grands Sites de France



Qu'entend-on par « écomobilité », « mobilité douce » et en quoi ce thème intéresse les Grands Sites ? Par mobilité douce, on entend « les modes de déplacements qui ont uniquement recours à l'énergie humaine, tels que la marche à pied, le vélo. Le recours tant que possible à ces modes de déplacements qui ne causent que très peu d'émission de dioxyde de carbone, gaz à effet de serre, permet d'agir contre le réchauffement climatique »¹. L'écomobilité telle que nous l'aborderons durant ces Rencontres, regroupe à la fois ces modes de déplacements doux et les modes de transports motorisés les plus respectueux de l'environnement, tels que les transports collectifs, le covoiturage et l'auto-partage.

Agir pour préserver les paysages et donner envie de les découvrir autrement

Le premier enjeu de l'écomobilité pour les Grands Sites, sites classés protégés pour leur valeur paysagère, sites emblématiques, de forte notoriété et très fréquentés, est de limiter au maximum les aménagements au cœur des sites et leurs abords.

Parce qu'ils sont souvent isolés, mal desservis ou non reliés aux systèmes de transports en commun, on constate que l'accès aux Grands Sites se fait quasi exclusivement en voiture individuelle, ou en autocar. Cela signifie « voirie », « parking », « aire de retournement ». Même si des précautions importantes sont prises en matière d'insertion paysagère, de conception, de matériaux, etc., ces aménagements ont un impact fort en termes paysagers, en-

vironnementaux, d'ambiance des lieux, de bruit, de pollution et d'engorgement : des nuisances antinomiques avec les valeurs du site et les valeurs que le visiteur vient y rechercher. Cela signifie aussi, pour les gestionnaires, des coûts importants investis pour ces aménagements et leur gestion.

Le deuxième enjeu est d'offrir aux visiteurs des Grands Sites une opportunité de découvrir le site autrement. Les débuts du tourisme en France, et singulièrement la « découverte » des Grands Sites à partir de la fin du XIX^e siècle, sont très liés aux débuts de l'automobile et à l'accessibilité routière aux hauts lieux.

Aujourd'hui où nos modes de déplacement sont questionnés et devront évoluer au cours de ce nouveau siècle, ne doit-on pas réinterroger aussi les modes d'accès aux Grands Sites et faire évoluer nos façons de les découvrir et de les savourer différemment, peut-être plus lentement, à pied, à vélo par exemple, pour ceux qui le peuvent et là où cela s'y prête ? Le dernier enjeu est de pouvoir offrir aux citadins vivant à proximité des Grands Sites, d'autres moyens d'accès que la voiture. On sait que, dans les grandes agglomérations, un ménage sur quatre n'a plus de voiture. Une famille non motorisée qui souhaite s'évader un week-end a, à portée d'un clic sur internet, pléthore d'offres pour un week-end dans les grandes villes de France ou d'Europe. Mais elle ne trouvera nulle part les informations lui permettant de s'évader à la campagne, ou en pleine nature, sans recours à la voiture. Il n'y a pas d'équivalent de « city break » pour la campagne. Or certains Grands Sites sont à proximité immédiate de grandes villes, ou de gares, parfois même de

gares TGV situées en rase campagne (Mâcon Loché TGV pour Solutré, ou Calais Fréthun TGV pour les Deux Caps Blanc-Nez Gris-Nez, par exemple), sans que ces atouts soient encore exploités.

Accéder, découvrir, savourer, séjourner

Plusieurs exemples d'écomobilité seront présentés pendant ces deux jours, correspondant à des contextes et des objectifs différents.

Le premier type d'exemples est celui des navettes mises en place dans les Grands Sites, de façon à éviter que les voitures aillent trop loin dans le cœur des sites. Ces navettes ont leurs avantages et leurs contraintes, notamment en termes financiers, mais l'expérience montre que ces systèmes sont assez bien acceptés par le public lorsque les objectifs lui sont expliqués. C'est le cas dans la Vallée de la Clarée ou le Lac des Bouillouses, mais aussi de la navette du Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault, créée en partenariat avec Hérault Transport, ou des

offres de transport développées par la région Languedoc-Roussillon pour rendre des lieux de détente, de loisirs et de tourisme accessibles autrement que par la voiture.

Le deuxième type d'exemple, relève de l'itinérance, dont on notera qu'elle devient écomobile quand elle est reliée dès le départ au réseau de transports en commun : comment accéder de chez soi en transports en commun au point de départ de son itinérance ? Cette question a été traitée avec les Chemins de Stevenson, les Gorges de la Loire, la Loire à vélo et Vélo Loisirs en Lubéron.

Le troisième cas de figure est celui de Grands sites qui s'attachent à devenir des destinations de séjour écomobiles, comme le Grand Site du Marais Poitevin qui permet des séjours sans voiture.

Autant d'exemples de réalisations et de témoignages de gestionnaires qui ponctueront ces deux jours de réflexion. ■

1. Définition du Ministère du Développement durable et des infrastructures du Grand Duché du Luxembourg.

Mél : annevourch@grandsitedefrance.com

LES PARTICIPANTS DES DOUZIÈMES RENCONTRES.



© LP/RCSF

Enjeux et perspectives de la mobilité touristique

Jean Viard

Sociologue



Des vies plus longues

Au XX^e siècle, l'espérance de vie a augmenté de 40 %. Dans le même temps, la richesse de nos sociétés développées a été multipliée par cinq, les distances parcourues dans une vie par neuf. Il en résulte qu'on multiplie les choses que nous faisons, les déplacements, les spectacles, les changements de partenaires amoureux, etc., Course de vitesse sans cesse accélérée, avec un sentiment permanent de manque de temps car, si le PIB, donc l'offre, a été multiplié par plus de cinq, la durée de vie elle n'a augmenté « que » de 40 %. Et voilà comment un succès extraordinaire du travail des hommes sur eux-mêmes est masqué par la production de biens et de services. Nous n'avons pas conscience de cette augmentation de l'espérance de vie parce que nous sommes captés par la multiplication de ce que l'on pourrait faire. Cette évolution va continuer puisque nous continuons à gagner trois heures d'espérance de vie par jour dans les pays européens. Bien sûr, il y a d'importants écarts entre groupes sociaux mais tout le monde en profite. L'ouvrier vit six ans de moins que l'instituteur, mais tous deux ont augmenté leur espérance de vie. Donc, le sentiment de manque de temps est largement subjectif, en partie dû au fait que l'on fait de plus en plus de choses en moins de temps. Dans le domaine du travail on parle de productivité, mais dans celui de l'amour ou de la culture que dire ? Le pouvoir sur son temps et son emploi du temps, et une culture de la gestion de ce bien en hausse mais toujours rare, va devoir se développer. Car il est un peu absurde de tant investir pour l'allongement de la vie et de si peu nous faire réfléchir sur ses usages.

Notre vie dure en moyenne en Europe 700 000 heures, alors que nos grands-parents vivaient 500 000 heures ; nous avons ainsi gagné 200 000 heures d'espérance de vie en un siècle en moyenne dans les pays développés. La durée légale du travail, elle, était en 1900 de 200 000 heures. D'où l'enjeu d'être rentier et oisif ! Aujourd'hui, en travaillant 42 années à raison de 35 heures hebdomadaires, on n'aura travaillé que 63 000 heures. Ainsi, la durée légale du travail pour atteindre la retraite représente environ 10 % de l'existence (avec les études), contre 40 % au début du siècle. Donc, non seulement on a gagné 200 000 heures d'espérance de vie, mais en même temps on a divisé la durée du travail quasiment par trois. Aujourd'hui, quand vous avez fini de dormir et de travailler, il nous reste 400 000 heures pour faire autre chose. Pour nos enfants, il restera 450 000 à 500 000 heures. Au début du XX^e siècle, quand vous aviez fini de dormir et de travailler, il vous restait 100 000 heures. Mémorisons ces chiffres. Ils signent un changement de monde. Avant, il y avait des aristocrates et des rentiers qui ne travaillaient pas car ceux qui travaillaient « perdaient leur vie à la gagner ». Aujourd'hui, même les dames s'expriment dans leur travail !

La deuxième appréciation que l'on peut porter sur le changement de notre société, c'est que, dans cette culture-là, on se déplace de plus en plus puisqu'on a de plus en plus de temps. Donc, l'ensemble de la société a été pris par un phénomène de mobilité extraordinaire : aujourd'hui nous faisons 45 kilomètres par jour et par Français, alors que dans toute l'histoire de l'humanité jusque dans les années 1950 nous en faisons cinq, que l'on fût paysan en Inde ou en Afrique noire, paysan dans son village, ouvrier habitant

à côté de son usine, femme allant chercher son bois pour faire son feu, etc. Donc on a une explosion des mobilités. C'est bien pour cela que les fréquentations de sites explosent, c'est bien pour cela qu'elles posent des problèmes de gestion écologique. Parallèlement, il faut rester conscient que seulement 65 % des gens partent en vacances et au niveau mondial, on peut regarder les choses dans les deux sens : 10 % des hommes franchissent une frontière tous les ans, ce qui dans l'histoire de l'humanité est absolument gigantesque. Cela implique, évidemment, qu'il y en a 90 % qui ne la franchissent pas encore. Et cela signifie que, très vite, 30 ou 40 % des hommes franchiront une frontière. Actuellement, il y a 500 000 Chinois qui visitent la France. Nous serons très vite à 5 millions, 10 millions... En Inde, par exemple, à peu près 70 millions de gens ont le même niveau que nos classes moyennes. Il y a aussi beaucoup de pauvres, bien entendu, qui n'arriveront pas tout de suite dans les Grands Sites, les Indiens certainement beaucoup plus vite. Donc quand nous aurons 30 % de gens sur le marché mondial de la circulation, nous serons dans des phénomènes d'augmentation exponentiels !

Dans nos propres sociétés, la démocratisation de la mobilité n'est pas terminée. Nous parviendrons à un niveau de 80, 90 % de départs en vacances, pas plus, car il y a ceux qui n'aiment pas partir, les malades, etc. Les pays les plus performants en départs en vacances atteignent 80 % de leur population. Tout cela dépend de politiques, notamment vis-à-vis des jeunes, où l'on voit déjà que le taux de départ des étudiants a baissé, *a fortiori* de ceux qui ne sont pas étudiants. La question de l'initiation de ces processus aux nouvelles générations est essentielle parce que le monde virtuel est en train de télescoper le monde réel d'une telle manière que tout cela change.

Une société du changement bouleversant

Ce sont là les premiers éléments de mon propos : comprendre que nous sommes dans une société de changement puissant, notamment du fait de l'allongement des durées de vies et de la réduction des durées du travail, ce qui nous procurent des modes d'occupation nouveaux. *A contrario*, demandons-nous ce que vaudrait un salarié qui ne serait pas parti en vacances depuis dix ans, qui n'aurait pas regardé la télévision. Il n'aurait plus aucune productivité parce que c'est majoritairement dans les temps libres que le travailleur peut se régénérer et s'adapter aux évolutions de nos sociétés hypertechnologiques. Il ne faut pas penser temps libre et inaction mais temps libre et autres actions. Où est-ce que vous avez appris à vous servir d'un portable, d'internet ? Où avez-vous vu une femme en boubou, médité au bord de la mer ?... Donc, comprenons que le temps libre est la grande école d'apprentissage du changement et du renouvellement de nos imaginaires.

Jamais, dans l'histoire de l'homme, la société et les cultures n'ont changé aussi vite – je rappelle que les brevets scientifiques sont multipliés par deux tous les dix ans. Il faut donc considérer cette dimension y compris à travers les immenses angoisses que ce changement induit en permanence. La difficulté des gens à apprendre, la difficulté des gens à suivre, l'inégalité dans la capacité à comprendre ces changements fulgurants... Il est évident que nous n'avons pas tous le même niveau de compréhension et d'études ni

la même capacité à s'adapter à ces changements, à les comprendre, etc. Et cela est particulièrement vrai pour ceux qui ne partent pas en vacances. Mais chaque événement, et partir en vacances en est un d'important, doit porter du sens, dire ce mouvement, marquer une appartenance au récit commun qui nous fait appartenir.

Il nous faut comprendre que cette toile de fond du changement social, qui construit le monde dans lequel nous vivons, a été la toile de fond de l'invention du tourisme au XIX^e, puis de sa généralisation au XX^e siècle. La France et la plupart des pays développés touristiques ont été davantage réaménagés depuis un demi-siècle par le tourisme, ses désirs, ses valeurs et ses destinations que par bien des politiques publiques d'aménagement du territoire.

Il va en être demain de même avec le monde de la retraite. Car le grand changement qui est devant nous, c'est l'occupation par les retraités de ce qui a été le monde du tourisme. Nous entrons dans une société de quatre générations où 48 % des retraités rêvent de déménager quand ils prennent leur retraite, 50 000 personnes quittent Paris tous les ans pour aller s'installer dans les grandes régions touristiques. Au niveau européen, nos politiques comprendront-ils que, quand on attire deux ou trois millions de retraités nord-européens, on crée un million d'emplois – puisqu'en moyenne on crée un emploi pour deux ou trois retraités ? La migration des retraités est un enjeu d'aménagement central pour chaque territoire, chaque commune. Car si les retraités sont une charge pour la communauté, ils sont une ressource pour le territoire.

Le temps libre
est la grande école
d'apprentissage
du changement
et du renouvellement
de nos imaginaires.

Nous sommes donc entrés dans l'ère de la mobilité des retraités suivant les mêmes schémas qu'hier les touristes. Il y a aujourd'hui co-production des lieux entre touristes et retraités. Les retraités rêvent de se retirer dans les régions dont ils se disent « originaires ». En réalité, il s'agit souvent de l'origine d'un seul des membres du couple. Et plus souvent encore, les retraités se retirent dans des lieux où ils sont allés en vacances. Aussi les territoires touristiques doivent-ils être pensés comme territoires d'arrivée des populations âgées d'environ 60 ans, surtout les classes dominantes qui ont des stratégies de mobilité beaucoup plus autonomes. Mais, à terme, les milieux plus populaires vont entrer dans ce processus quand on se décidera à mener des politiques publiques de mobilité des retraités modestes.

Il faut en outre comprendre que, derrière les mesures de flux, de kilomètres, de migrations estivales rituelles de millions de passagers, etc., ce sont les traces d'une culture que l'on mesure sur l'espace, les traces qui constituent la nouvelle « culture de la mobilité ». Nous ne sommes plus dans

l'opposition entre cultures sédentaires et cultures nomades. Nous sommes tous mobiles dans le réel ou le virtuel, avec d'immenses inégalités. Y compris vis-à-vis de certains peuples que nous visitons mais qui ne peuvent venir chez nous. Mais la mobilité est au-delà du spatial, dans les modes de vie, les systèmes d'appartenances, la consommation télévisuelle. 53 % des bébés par exemple naissent hors mariage. Situation inimaginable il y a encore à peine trente ans, imprévisible même en 1968. Jamais on n'aurait pu penser à une telle remise en cause du modèle familial. Ne s'agit-il pas là d'un indicateur d'une société qui change à une vitesse extrême ? Je n'en fais pas du tout l'éloge, je ne sors pas un drapeau, je dis regardons les réalités sociales. En moyenne, 10 % des Français déménagent tous les ans, la durée moyenne des couples est de huit ans (je précise pas des mariages, de la vie à deux dans les enquêtes), celle de l'emploi salarié, onze ans. Etc. Tous ces processus nous renseignent sur cette nouvelle culture mobile dans laquelle nous sommes, qui est une culture de la mobilité, du changement, de la discontinuité, de l'aléatoire. N'essayons pas de la faire passer dans des rêves rigides. Car plus la vie est longue, plus nous innovons pour ne pas seulement faire plus souvent la même chose.

Ce qu'il faut retenir de cette réflexion, c'est qu'on a lié individu, mobilité et liberté. Le XX^e siècle a créé le lien entre ces trois mondes. À présent, il faut protéger ce lien contre les tentations de régimes autoritaires, que ce soit des fascismes, des intégrismes, des communismes..., de bloquer la mobilité. Le blocage de la mobilité est le premier acte anti-démocratique, il importe donc de protéger celle-ci, même lorsque nous sommes à des niveaux micro.

Des Grands Sites datés

Or, il faut avoir en mémoire que « vos » Grands Sites ont été inventés au XIX^e siècle par la part oisive de la société, par des gens qui n'avaient jamais travaillé et dans une société sédentaire où la révolution industrielle ne faisait que commencer son œuvre bouleversante. C'est un groupe social de rentiers, souvent aristocrates, qui ont construit l'imaginaire touristique, les lieux du tourisme. Cette « classe rentière » chère à Théodore Veblen incarnait les valeurs de l'Ancien Régime mâtinées de romantisme. Sans cesse, ils cherchaient à se confronter à la finitude du monde face au temps ou à l'espace. Confrontation au passé le plus ancien, au paysage le plus lointain, à la corniche la plus haute, la roche la plus dominante... L'exceptionnalité, l'unicité la plus absolue étaient au cœur de leur quête. Disciples de Max Stirner donc plus que de Karl Marx. Les hauts lieux du tourisme en porteront toujours la marque, sans doute définitivement. Si la Première Guerre mondiale et l'effondrement du franc-or ont détruit ce groupe social, il faut se souvenir que l'idéologie qui a « fait » ces lieux est l'idéologie de ce groupe social même. Nous sommes là face à un « archaïsme modernisateur » porteur de modernité et lieu de transmission extrêmement intéressant.

Mais, en dehors des Grands Sites existant du fait de cet héritage, quels sont les Grands Sites à inventer pour aujourd'hui et demain ? Où sont les Grands Sites du patrimoine industriel ? Où sont les Grands Sites de la mémoire de la Shoah ? Etc. C'est-à-dire comment élargir le champ de la construction mémoriale et patrimoniale ? En



On a lié individu,
mobilité et liberté.
Le XX^e siècle
a créé le lien entre
ces trois mondes.

particulier, qu'est-ce qui constitue l'imaginaire en France d'un jeune musulman qui part en vacances ? Quelle est la part faite à son imaginaire du désert, du jardin et du mouton ? Réfléchissez à cela, il peut être passionnant de travailler ces questions-là. Et plus largement, comprenons que la démocratisation du tourisme est aussi mélange culturel, mise en partage de valeurs traditionnelles comme outils de modernisation sociale, mais que les lieux du tourisme doivent rester vivants et engranger au fur et à mesure de nouveaux porte-rêves et porte-symboles.

On pourrait se poser la même question à propos de la télévision qui me semble être le deuxième grand lieu d'innovation socioculturelle du dernier demi-siècle. C'est souvent là que se sont inventés des nouveaux codes de comportements, de logement, de vêtements, de relations sociales souples et éphémères... Ce sont également deux mondes où l'on cache l'effort, le travail. Monde du temps libre où le travail se masque, mise en scène du non-travail comme repos et jeu, primat de l'imaginaire et du ludique. Et la culture de l'effort se perd, ce qui pose d'autres types de problèmes à nos sociétés où certaines forces politiques en sont tout angoissées.

En outre, comment intégrer dans notre culture de masse les problèmes de pollution qu'induit le tourisme dans le pays le plus touristique du monde et comment rester ouverts à la mobilité lorsqu'on a des problèmes de gestion des densités ? C'est toute la question de l'équilibre des écosystèmes et des sites. On connaît nos problèmes d'empreinte écologique et nos problèmes de surfréquentation. On sait que l'engagement de Copenhague vise à diviser par quatre l'empreinte écologique de nos pratiques, notamment en matière touristique. En cette matière, il est clair que c'est la réduction de la vitesse des automobiles qui est l'enjeu central de ce secteur. Qu'est-ce que cela entraîne sur le rapport entre les lieux et le tourisme ? Et comment la surfréquentation ne détruit-elle pas l'objet même du désir ou ne remet-elle pas en cause le libre accès des sites les plus valorisés...

Ce que j'appelle le rapport entre l'agora et le paysage

En chaque lieu, il y a une culture locale héritée, celle qu'ont les enfants du village qui grandissent sur place, qui rentrent dans la vie politique, qui ont dragué la copine à l'école, etc. C'est la culture de l'agora, de toute la mémoire vécue du lieu : on se connaît depuis qu'on est là, ou on se raconte qu'on est là depuis toujours parce que le dernier arrivé, en général, croit que tous ceux qui sont là quand il arrive sont là depuis toujours.

À côté, il y a la culture du paysage, celle de passants tou-

ristes légitimes à dire le beau. Ces gens sont venus et ont dit « ceci est beau ». Et parce que ces gens avaient le pouvoir social de le dire, c'est devenu la vérité. Un travail de la peinture, du cinéma, des historiens, un travail sur la mémoire, a induit la norme de la beauté sur le paysage. Processus d'artialisé pensé par Alain Roger où l'habitant est peu à peu tenu d'entrer, car cette norme, cet « équipement collectif », aurait dit Guattari, devient au fil des ans le nouveau costume du pays et ce qui attire les consommateurs créateurs de richesse. Regardez par exemple l'histoire des cheminées, comment les paysans les ont supprimées, puis les résidents secondaires les ont revalorisées, et finalement les paysans ont mis des inserts, parce qu'ils ne sont pas plus bêtes que les autres, évidemment, ils ont aussi appris la norme du paysage.

Mais l'enjeu, dans chaque territoire, c'est la dialectique entre l'agora et le paysage. Comprendons et respectons ces deux logiques. Si le paysage écrase l'agora, si on ne peut plus s'y produire, si on ne peut plus y draguer la boulangère, si on ne peut plus y avoir de la vie normale, à un moment on va tuer la vie du lieu lui-même. Il y a des paysages qui tuent les agoras. De l'autre côté, bien évidemment, ne laissons pas l'agora et ses intérêts économiques à courte vue détruire le paysage. Il y a des Grands Sites qui sont quasiment vendus aux marchands, nous le savons tous et je ne parle pas de lieux qui ne seraient pas des Grands Sites... Prions un instant pour le mont Saint-Michel!

L'équilibre entre ces deux logiques pose des droits différenciés, un rapport social inégal entre ces deux dimensions avec la difficulté que l'agora a le pouvoir politique et que le paysage, sauf dans les zones de résidences modernes, n'a pas directement de pouvoir politique mais souvent l'appui de la culture d'État. Donc comment se posent ces questions? Je laisse cela ouvert, mais sachons que c'est une dimension tout à fait importante.

Fermer ? Ouvrir ?

Comprendons que le voyage fait partie de la destination. Vous ne vendez pas des destinations, vous ne gérez pas des destinations, vous gérez des voyages. Un voyage, c'est un imaginaire, c'est une histoire qu'on se raconte et dans cette histoire il y a le trajet. La façon dont le trajet est géré, le sentiment de liberté qu'il induit, la beauté du moyen de déplacement, le fait de ne pas le réguler par l'interdit mais par la proposition positive, sont des éléments essentiels. Nous sommes des gestionnaires d'imaginaire, nous sommes des gestionnaires de culture. Les flux n'en sont que la conséquence.

Certes, il faut envisager les problèmes de régulation des flux, des empreintes écologiques, des systèmes d'appartenances... Il faut continuer la démocratisation des pratiques de voyages et initier les jeunes. Autrement dit, du succès des actions anciennes découlent de nouveaux problèmes. Nous avons vécu depuis un siècle et demi le temps des régulations sociales de nos sociétés. Aujourd'hui, le modèle social inventé et construit depuis 1848 en Europe progresse sur la planète, il progresse aux États-Unis, au Japon, en Amérique latine. C'est grâce à ce modèle social et à son développement que nous vivons 700 000 heures, que nous allons être 9 milliards, et que nous faisons 45 kilomètres par jour. Donc acte.

Dans 2000 ans, on dira sans doute de nous « le XX^e siècle a réunifié l'humanité »... Absolument tous les jours, devant un média quelconque, nous vivons le monde unifié. On fait humanité commune et c'est absolument définitif. Christophe Colomb nous a ouverts à l'Amérique, là où Youri Gagarine nous a fermés à l'espace ! Car il n'y a aucune perspective de transport de masse dans l'intersidéral du moins avant des générations et des générations. Donc, nous sommes une humanité réunifiée sur la petite planète bleue. Nous voyons tous les jours par le monde virtuel cette humanité de plus en plus nombreuse parce qu'elle vit plus longtemps. Nous sommes devenus un monde de quatre générations contemporaines. Dans l'histoire de l'homme, cette notion de quatre générations vivantes contemporaines est entièrement neuve.

Le tourisme a inventé peu à peu, en parallèle avec la dernière période de conquête coloniale et militaire, une autre manière de parcourir le monde. Protégeant des lieux, inventant des imaginaires du voyage, des moyens de transport, des codes culturels et sociaux, le tourisme semble avoir anticipé la fin du temps des conquêtes et des conflits des agoras. Partout, le tourisme est mise en paysage, marquage identitaire des lieux, mise en réseau des unicités extrêmes. Vos Grands Sites en sont une illustration claire et de qualité. Le tourisme, c'est l'art de vivre de manière mobile dans un monde clos.

Dans ce monde devenu complexe, et aux besoins de régulation multiples, nous allons devoir être attentifs à de nouveaux enjeux de régulation, en particulier régulation écologique et régulation des identités qui sont des champs largement neufs. Les Grands Sites sont aux confins des deux avec des risques que la puissance du paysage ne muséifie aussi l'Agora.

 Le tourisme,
c'est l'art de vivre
de manière mobile
dans un monde clos.

La régulation écologique s'est construite essentiellement après 1968, elle vise à réguler la prédation de l'homme sur la nature. Mais, au départ, ce sont les protestants qui ont les premiers sacralisé la nature dans nos cultures – comme ce fut le cas ici en Cévennes. Or, le protestantisme s'est construit contre le catholicisme avec l'objectif de faire porter par la nature les marques de l'existence de Dieu, alors que le catholicisme avait investi dans les œuvres humaines, les églises, les monuments, les tableaux... C'est d'ailleurs la construction de Saint-Pierre de Rome qui a été le prétexte de la rupture. Alors les protestants ont érigé la nature en signe de Dieu: une belle source, un arbre majestueux, une montagne sublime. Ensuite, cette pensée protectrice à fondement religieux s'est transportée aux États-Unis où les inventions des signes de Dieu à protéger ont été à la taille du continent neuf, en particulier avec le parc de Yellowstone en 1872. La culture de la protection

est donc fortement liée à cette pensée d'origine religieuse, dont découle parfois un extrémisme écologique, ce que j'appelle les « Khmers verts », qui incite à quelque prudence. On pourrait aussi parfois parler de « Khmers patrimoniaux », là aussi il faut rester prudent et ouvert.

Car la difficile régulation des identités collectives est en train d'envahir nos sociétés. Elle résulte notamment de notre réunification planétaire et de la disparition d'un extérieur territorial à conquérir. Or, comme nous sommes parvenus à un stade de l'humanité où il n'y a plus de territoire à conquérir, nos identités se télescopent à l'intérieur des territoires finis. Comment pourrions-nous à la fois protéger les diversités identitaires et favoriser l'unité de l'homme ? Ces deux logiques se confrontent en permanence et en tous lieux et il ne s'agit pas ici de donner la solution. Mais nous devons être attentifs car nous sommes dans une période de montée des peurs identitaires. Comment constituer des grands lieux symboliques des cultures émergentes et pas seulement d'une « culture blanche » qui défendrait seulement ses valeurs ? Bien sûr, celles-ci ne sont pas plus archaïques que les autres, mais elles ne peuvent prétendre à représenter la culture unique de tous. Quels seront en France et en Europe les grands lieux symboliques des cultures islamiques, des cultures néo-industrielles, des cultures jeunes ? Protégeons nos vieux totems mais inventons-en aussi de nouveaux – et si possible pas uniquement des parcs à thème.

Permettez-moi de conclure sur une anecdote. J'habite le parc du Luberon. Quand j'étais gamin, avant le parc, on circulait librement dans la montagne. Maintenant tout est réglementé. Et heureusement car les paysages ont été préservés. Mais il n'y a presque plus personne dans la montagne sauf des chasseurs et des « pratiquants de GR ». Il faut être en bonne santé, il faut pouvoir marcher, il faut y aller le matin parce que c'est interdit à partir de midi... Les personnes âgées ne peuvent plus monter au Moure Nègre, on ne peut plus y pique-niquer. J'y vais quand même avec mes parents, qui ont 92 ans, parce que je connais un chemin discret, et parce qu'ils l'ont toujours fait. Mais c'est interdit, parce qu'on n'a pas su assez comprendre que protéger une montagne c'est aussi l'habiter. Il ne suffit pas de publiciser les espaces, il faut aussi en rendre l'usage public, quitte à modifier les droits sur le foncier. Faudrait-il des transports électriques, des charrettes à chevaux ? Ce que l'on veut. Mais la protection doit favoriser des usages, des services, des emplois. Pourquoi ne pas garder les voitures des touristes en bas, monter les personnes âgées en haut, installer l'eau, des toilettes, etc. ? Ce cela se fait très bien à Saint-Véran. Le modèle du jeune marcheur sportif doté d'un sac à dos bien muni de tout suivi d'une jeune femme qui marche toujours derrière n'est pas forcément le modèle universel de la promenade ! Je cite le Luberon parce que j'y habite, mais je pourrais citer le mont Saint-Michel. Là, l'imaginaire de la destination est cassé par l'arrivée sur une mer de voitures, immense parking d'hypermarché. C'est un non-sens en termes de mise en désir du lieu. Clairement les marchands occupent le Temple ! Il faudra bien un jour qu'on y retourne en bateau avec des départs tout autour de la baie pour dé-densifier l'accueil.

Le tourisme doit être mise en désir d'une mémoire, de la beauté, d'une ambiance. C'est cela qu'on doit protéger. No-

tre société cherche tout à la fois du sens, du beau, de la liberté, de la démocratisation, tout cela dans des processus de masse. Difficile mais jouable. Il était facile, quand on était peu nombreux, de protéger le beau. Mais comment faire pour articuler le beau et la masse sans tomber dans des systèmes autoritaires ? Comment donner de la souplesse ? Comment donner de l'information pour que les gens qui veulent être tout seuls sachent qu'ils ne doivent pas venir maintenant, et qu'il faut qu'ils viennent en décembre ? Ils auront froid mais ils seront tout seuls, ce sera un autre « produit », un autre plaisir. Je rappelle que le tourisme a d'abord été une pratique d'hiver avant d'être une pratique d'été.

Nous devons travailler à maintenir un équilibre entre l'agora et le paysage, c'est-à-dire un équilibre entre le rapport social de l'habitant à son territoire avec un droit à l'intimité, à une vie hors saison, entre soi, et le droit des sociétés à construire et contempler du beau patrimonialisé et de l'éphémère nourris sans cesse par les gens de culture. Le travail de la culture est de chercher sans cesse le beau et de légitimer les héritages. C'est par exemple largement la peinture qui a « dit » la beauté des sites. Cézanne en ce sens a « inventé » la Sainte-Victoire. Et cette artialisation des lieux était relayée par les bourgeois qui achetaient les tableaux, les pendaient dans leurs salons, puis allaient voir les lieux eux-mêmes. Il en est de même depuis avec la photo, le cinéma, la publicité... Le rôle de la culture est de mettre en scène la beauté et le sens. Mais, pour ce faire, il faut en permanence intégrer dans vos lieux de mémoire les créateurs d'aujourd'hui, les artistes, à l'instar de Murakami à Versailles, qui réveille le lieu comme lieu de création qu'il était à son époque. Faisons, des lieux du patrimoine, des lieux d'expression de la création d'aujourd'hui. Restons du côté du vivant et ne nous enfermons pas dans l'esthétisme de la mort. ■

Mél : jean.viard@wanadoo.fr



... échanges

Faire vivre le Grand Site de l'intérieur

Didier Vordy, maire de Minerve - Pour qu'un Grand Site vive, il ne faut pas attendre que les touristes viennent, il faut que l'on puisse le faire vivre de l'intérieur, c'est-à-dire que nos jeunes puissent s'installer sur notre territoire. Minerve est surtout viticole, nous traversons une période difficile car, comme tout le monde le sait, on arrache la vigne que l'on plante maintenant dans des secteurs qui étaient à l'époque nos greniers à blé, comme Coursan, Cuxac où c'est plus facile à cultiver. Nous nous retrouvons donc avec des garrigues, des forêts où on ne peut plus rien faire. Je pense que par l'intermédiaire des Grands Sites ou des plus beaux villages de France, il est possible de faire rester la population autochtone, que nos jeunes puissent se réinstaller, reprendre le territoire, le retravailler, parce que le paysage ne peut vivre que s'il y a les paysans qui y vivent et des gens du pays. J'ai proposé de faire sur Minerve un cru, qui s'appellera le cru du Grand Site de Minerve. Est-ce qu'on pourrait par ce biais promouvoir la viticulture, l'oléiculture et le pastoralisme de ce territoire ?

Jean Viard - Pour une grande partie je suis d'accord avec vous : par exemple, le vin du Luberon, pourquoi se vend-il mieux que le vin du Ventoux ? Ce n'est pas qu'il est meilleur, bien qu'il ait fait de grands progrès, mais c'est parce qu'on boit du Luberon. Quand dans les supermarchés à Bruxelles vous avez du vin du Luberon, les gens, ils boivent des vacances. C'est comme le mouton de Manosque qui se mange mieux en Allemagne qu'à Manosque. En Allemagne, ils sont prêts à le payer plus cher parce que quand ils mangent un mouton de Manosque, ils mangent le soleil en même temps que le mouton. Cela montre bien que tout est mis en désir. On ne mange pas pour se nourrir, on ne fait pas l'amour pour se reproduire, etc. La vie est un imaginaire. Après le gros problème est que, grâce à la notoriété des lieux, dans une société de marques comme la nôtre, à un moment ça devient une marque. Les marques permettent effectivement de gagner des parts de marché et donc de construire des entreprises derrière. Donc tout cela est légitime, à condition d'utiliser les valeurs que porte le site dans des produits et de ne pas user de la marque du site pour en pervertir les valeurs.

Gérer le risque incendie en limitant l'accès...

Joël Mancel, Grand Site Sainte-Victoire - Un point qui m'a interpellé pour le Luberon et qui est valable aussi pour le Grand Site Sainte-Victoire, c'est la question des limitations et des interdictions de circulation dans les massifs, dues à de bonnes raisons, notamment les incendies de forêts. Chaque année, des arrêtés sont pris et certains maires vont au-delà parce qu'ils estiment que c'est dans leur droit et c'est mieux de bien protéger. Cela nous interpelle beaucoup et c'est difficile à vivre pour le tourisme parce que si vous avez un camping dans le coin, que font les gens l'été s'ils ne peuvent pas aller visiter la montagne Sainte-Victoire ? C'est un gros problème de mobilité et d'accès. Je voudrais qu'on y réfléchisse parce que nous sommes interpellés sans arrêt sur ces questions-là.

Jean Viard - C'est pour cela que j'ai insisté sur le fait que la mobilité est une culture et qu'après il faut en trouver les objets techniques. Pour moi c'est devenu une culture et je la défends comme telle et je dis que quand on lutte contre la mobilité, d'une certaine façon on agresse les valeurs qu'elle porte, qui sont ces valeurs de liberté et de mobilité. Bien sûr, les problèmes de sécurité sont réels, mais il y a des moments où on met des pompiers avec des camions et il y a des moments où on interdit la promenade. Il y a différentes façons de gérer la sécurité mais notons quand même que le discours anti-touristes reste un discours qui se porte bien. Ce que je dis à propos de la retraite : quand vous proposez à un homme politique de favoriser la localisation des retraités nord-européens en France pour créer 1 million d'emplois – alors qu'on met des milliards dans l'automobile qui n'a pas beaucoup d'avenir – il vous regarde médusé... Or, ce sont des vrais métiers ! À Marseille, où je suis élu, je sais que le tourisme apparaît comme

une activité qui a une légitimité un peu moins forte que d'autres et on a du mal à faire comprendre que la mobilité, le temps libre sont de véritables enrichissements des sociétés et de la rencontre entre les hommes. C'est pour cela qu'il faut en permanence revenir sur les valeurs démocratiques... On parle d'industrie touristique, de marchands, pour tout cela il faut des professionnels, etc. Il y a de l'économie mais d'abord il y a du sens et si on perd le sens, d'une certaine façon, on est attaqué par l'idéologie productiviste qui prétend être la finalité unique.

Jean-Pierre Thibault, ICOMOS France - Les Grands Sites ont été inventés peut-être fin XIX^e, début XX^e par les rentiers anglais qui ont inventé le tourisme. Je ne suis pas certain que l'on ne soit pas aujourd'hui encore sur des inventions de Grands Sites qui renouvellent ce « fond de sauce » largement XIX^e siècle. C'est vrai que la Baie de Somme existait sur le plan balnéaire et simplement sur le plan balnéaire. Aujourd'hui ces Grands Sites sont là aussi parce qu'ils réinventent une écologie, on est donc sur un renouvellement. Si on fait de l'écomobilité, me semble-t-il, c'est pour permettre de continuer la mobilité malgré les contraintes à la fois écologiques et aussi parce que c'est une réponse à la congestion. La réponse à l'embouteillage du centre-ville ou de la ville c'est le tramway ou le vélo urbain et ça n'y répond pas si mal. On recrée de la mobilité sur les quais de Bordeaux en même temps que la découverte du patrimoine bordelais parce qu'on a une grande esplanade avec un tram qui passe au milieu et quelques voitures. Dans les Grands Sites, l'équivalent c'est que, ici même, on avait auparavant un gros embouteillage tous les étés pour arriver à Saint-Guilhem et qu'aujourd'hui on est peut-être arrivé à quelque chose d'un peu plus fluide, donc on recrée de la fluidité par ce biais-là : on n'est pas du tout sur un système d'interdit de la mobilité.

Jean Viard - Non, bien sûr, nous sommes en grande partie d'accord. Je ferai deux remarques : on a su transformer nos villes sur un modèle tramway-vélo et low-cost pour les week-ends. On sait le faire, en gros on a un modèle bobo/qualité de vie de la ville qui triomphe en France et qui marche très bien ; généralement de centre gauche, parfois de centre droit. Mais on est nuls pour la ville populaire, on est nuls pour le périurbain. Le problème est de ne pas faire en matière touristique ce qu'on a fait pour la ville, c'est-à-dire un modèle qui marche bien mais qui exclut en gros des deux tiers de la société ! C'est quand même une question relativement importante. Donc je ne suis pas en désaccord avec vous parce que cette ville des modes de vie est aussi mon modèle, donc je l'utilise.

Ma deuxième remarque, à propos des rentiers, était un peu provocatrice pour ouvrir le sujet. Il y a deux niveaux : il y a les lieux et la structure du regard. Les travaux du sémiologue Jules Gritti montraient qu'au fond le propre du Grand Site c'est le rapport entre le haut et le bas, le proche et le lointain. Il joue sur ces deux axes. Alors, je peux être en bas et je m'écrase à la hauteur du site, je peux être en haut et dominer, je peux voir quelque chose de très, très loin, cela peut être loin dans le temps ou une vision, par exemple la mer à l'horizon, la mer du haut du Canigou... On est là dans une structure du discours où l'homme se mesure à des rapports de pouvoir et de distance donc il y a à réfléchir à cette structure de la façon dont se pose l'individu dans la communauté. C'est cela la pensée du XIX^e, elle mérite débat.

Je m'arrête sur une chose et ce sera ma conclusion : regardez la question du son, du bruit, déplacez-vous avec des jeunes de banlieue dans un Grand Site. Ils sont perdus à cause du son. J'avais travaillé un peu avec Vacances ouvertes qui travaillait sur des choses comme ça... Ils ont un tel niveau sonore et une telle culture du bruit qu'ils sont perdus si vous les amenez dans un monde où leur culture du bruit est absente. En gros, ils voudraient visiter le Grand Site avec la musique à fond et oui peut-être que du coup ils le verraient. C'est à tout cela qu'il faut faire attention c'est-à-dire comment on est attentif à ces mutations, comment on comprend ces questions. Tout à l'heure je parlais du mouton : Vacances ouvertes disait « quand on emmène nos jeunes en Turquie, d'un coup ils se détendent complètement, ils ont tous les codes ». Personne ne les regarde en disant « tiens un Arabe ! » parce que là-bas il y en a beaucoup... Pour nous, par exemple, le silence est une valeur ; le site n'est pas un silence parce que écouter un site ce n'est pas silencieux mais il y a le bruit du silence. C'est déjà un niveau culturel extrêmement élevé de s'interroger sur le bruit du silence. Je trouve que le son est un bon exemple de la réflexion.

Et vous, vous êtes dans des lieux hors du temps, bâtis sur la permanence, vous êtes des gardiens merveilleux des traces d'un passé puissant. Gardez-vous bien du risque de devenir les fossoyeurs du désir d'avenir. ■

Le service public de transport : compétences et organisation en matière de déplacements



Edmée Richard

Centre d'étude sur les réseaux
et transport et l'urbanisme (Certu)

L'activité de transport est souvent décrite comme le fait de se déplacer d'un point A vers un point B. Derrière cette définition simpliste, il faut voir deux caractéristiques du droit des transports publics. D'une part, le transport est toujours réalisé dans un but qui lui est étranger (aller au travail, à l'école, visiter des sites remarquables, etc.) et, d'autre part, il emprunte quasi exclusivement le domaine public routier ou ferroviaire.

Transports : une compétence à partager ?

La loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions* met en place un processus de décentralisation de l'État vers les collectivités territoriales dont une grande partie s'applique aux transports. Les principes les plus importants sont les suivants :

- Le « droit au transport » est reconnu. Il va au-delà du simple droit d'aller et venir reconnu dans la déclaration des droits de l'homme : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».
- En France, le transport de personnes est considéré comme un service public au même titre que l'école ou la santé, ce qui n'est pas le cas dans tous les pays de l'Union européenne.
- La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des chances et la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit la notion de continuité de la chaîne des déplacements.
- Pour chaque territoire, il existe une autorité compétente en « transports publics » dénommée « autorité organisatrice de transports ».
- En plus de l'État dont le rôle est essentiellement régalién, la compétence « transports » est répartie entre trois niveaux de collectivités territoriales : la région (ferroviaire), le département (lignes régulières routières et transport à

la demande), les communes ou leurs groupements disposant d'un périmètre de transports urbains (PTU). À noter que les communautés d'agglomération ont une compétence « transports » de droit alors que pour les communautés de communes, il s'agit d'une compétence facultative.

- La situation est spécifique pour la région Île-de-France car le STIF est l'autorité organisatrice compétente.

■ De cette réflexion, le Grenelle de l'environnement est venu préciser :

- La priorité des transports collectifs qui parallèlement ont fait l'objet d'un soutien financier de l'État pour les transport en site propre (TCSP),
- L'encouragement pour les modes doux ou alternatifs à la voiture solo,
- La possibilité de lancer des expérimentations (péages urbains...)
- L'introduction d'une labellisation pour l'autopartage,
- L'amélioration de la gouvernance entre autorités (par exemple les syndicats mixtes Scot pourront prendre la compétence « transports »). ■

■ Un label pour l'autopartage

« L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret. »

(Extraits : article 54 de la loi du 12 juillet 2010-Grenelle 2) ■

* Le code des transports en a repris les principales dispositions.

- Des syndicats mixtes prévus par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) peuvent exercer la compétence « transports » soit pour ce qui concerne leurs compétences obligatoires (coordination, information et tarification) soit pour des compétences facultatives en matière, d'une part, d'organisation de services publics réguliers ou de services à la demande et, d'autre part, de réalisation et de gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

- Les départements ont la possibilité de déléguer leur compétence « scolaire » ou de « transport à la demande » à des autorités organisatrices de second rang (AO2) pour la province. Pour la région parisienne, ces autorités sont dites « de proximité ».

- Pour assurer l'exploitation du service de transport public, les autorités organisatrices de transport peuvent choisir de le faire elles-mêmes directement, c'est-à-dire en régie, ou de confier ce service à une entreprise de statut privé. Cette seconde solution est de loin la plus fréquemment retenue pour l'urbain (89 % des cas en urbain).

Non seulement la compétence « transport » est répartie entre plusieurs centaines d'autorités organisatrices de transports (AOT) mais elle n'est qu'une compétence parmi d'autres. Par exemple, vous pouvez avoir la compétence « transport » mais pas la compétence voirie ou stationnement. Pour aboutir à des réalisations sur le terrain, il faut donc des collaborations, des partenariats d'autant que le transport (public comme individuel d'ailleurs) joue un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire. Il interagit fortement avec l'urbanisme et conditionne les activités économiques et le développement des territoires.

De nouveaux enjeux de mobilité à combiner

Parmi les nombreux enjeux à mettre en avant, essayons d'en identifier quelques-uns :

L'écomobilité pour renforcer l'attractivité des territoires.

On peut, certes, penser à l'attractivité pour l'implantation de nouveaux habitants ou de nouvelles entreprises, mais aussi et surtout à l'attractivité sous l'angle du tourisme. Face à ce phénomène, les territoires peuvent offrir des produits d'accueil élaborés, y compris en terme de transport à destination des touristes et des travailleurs saisonniers. Dans ces deux approches, les transports publics ont un rôle à jouer, tant en termes de maillage intra-territorial, que de desserte des territoires depuis l'extérieur. En territoires peu denses, les transports publics sont confrontés à la difficulté de concilier rentabilité et faible densité de population,

ce qui les contraint à effectuer de grandes distances. Dans cette recherche de l'optimisation des moyens, la mutualisation des services de transports apparaît très vite pour assurer soit un report modal soit une alternative à la voiture particulière et les solutions ne manquent pas : vélos, autopartage, covoiturage, transports réguliers, trains, lignes régulières de cars ou de bus, taxis, transports à la demande, location de véhicules pour l'itinérance ou pour la journée, etc.

Une approche globale.

Toute réflexion sur la mobilité des territoires doit avoir recours à une approche globale ou « systémique » afin d'appréhender toute la complexité des leviers et des outils à mettre en œuvre. Il n'y a pas de solution unique valable pour tous les espaces et tous les usages. Chaque mode peut avoir sa place ou sa pertinence à condition que les gains collectifs (paysage, air, bruit...) soient bien pris en compte.

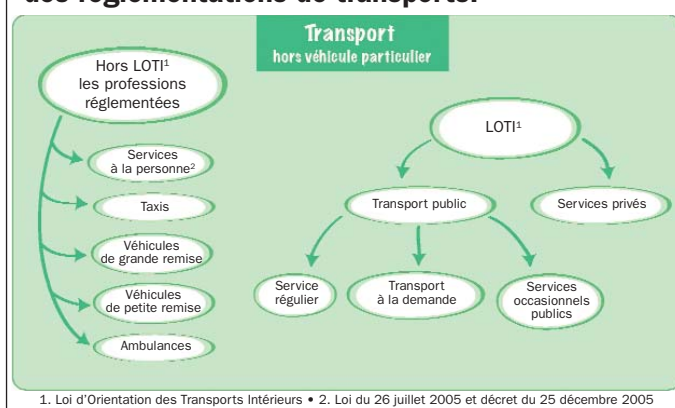
Cette approche globale est la seule qui permette d'assurer au voyageur un déplacement de bout en bout. Elle repose en grande partie sur une information multimodale à développer en parallèle. C'est ainsi que les plateformes ou agences de mobilité se développent grâce à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information.

Une prise de conscience environnementale.

Le Grenelle de l'environnement lancé en juillet 2007 avait permis de constater qu'atteindre une diminution de 20 % des gaz à effet de serre n'était pas possible par les seules technologies. Pour aller plus loin il faut agir sur les comportements. ■

Mél : edmee.richard@developpement-durable.gov.fr

Mobiliser tous les aspects des réglementations de transports.



Implications des différents niveaux institutionnels pour trois types de déplacements : la voiture, le vélo et la marche.

	STATIONNEMENT	VÉLOS	PIÉTONS
ÉTAT	Subventions parc relais	Subventions accessibilité transport collectif (TC), réseau cyclable structurant	Réglementation (code de la route, loi Accessibilité) franchissement RN
RÉGION	Gares		
DÉPARTEMENT	Parking, covoiturage	Voies vertes	Franchissement RD et RN
COMMUNE	Pouvoir de police du maire	Aménagements cyclables	Voirie, cheminements
AOTU	Parcs relais	Intermodalité TC/vélo	Accessibilité
CU, CA, CC	Parcs de stationnement	Aménagements cyclables	Voirie, cheminements

Le Schéma national des véloroutes et voies vertes et la valorisation touristique des itinéraires cyclables



Sébastien Baholet

DGCIS, Sous-direction du Tourisme

Le programme « France Vélo Tourisme » vise à développer l'itinérance et la découverte des territoires à vélo. Le potentiel de développement est important : les Français parcourent environ 90 km à vélo par personne par an, quand la moyenne européenne est de 300 km et celle des Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Italie du Nord ou Suisse est très supérieure. Ce sont nos principaux clients pour le tourisme itinérant. Le tourisme à vélo représente 3 % des séjours touristiques en France aujourd'hui. Les premières régions programmées par les tour-opérateurs spécialisés sont

la Provence, le Val de Loire, le Médoc/Périgord, l'Alsace, des régions de vignobles ou de gastronomie, signe que ce tourisme est avant tout culturel avant d'être sportif.

Plusieurs arguments incitent à développer ce tourisme itinérant à vélo. Ses retombées économiques sont importantes : les études locales montrent que le touriste itinérant dépense environ deux fois plus que la moyenne des touristes dans la région qu'il fréquente (environ 75 € par personne par jour, contre environ 40 € en moyenne). C'est un tourisme socialement accessible, le vélo étant une activité peu onéreuse, il est aussi un levier pour l'aménagement du territoire, la santé etc.

Pour développer le tourisme à vélo, le Schéma national des véloroutes et voies vertes a été révisé en 2010. Il totalise 20 000 km de projets d'itinéraires. Afin d'accroître sa mise en valeur touristique, les actions suivantes sont engagées au niveau national :

- donner une visibilité nationale et internationale à cette offre qui est l'objectif du site francevelotourisme.com qui ouvrira progressivement en 2011-2012 ;
- cadrer la signalisation et la numérotation des itinéraires, en 2011 ;
- « nationaliser » les référentiels de services « Accueil vélo » (hébergement, accueil...) développés par la Région Centre, courant 2011 ;
- aider de nouveaux itinéraires à se réaliser, par un appui ciblé de l'État ;
- publier une étude d'Atout France sur les marchés étrangers importants et des chiffres clés du tourisme à vélo produits par la DGCIS.

Pour conclure, la carte montre que s'esquisse un réseau structurant : de nombreux itinéraires sont déjà identifiés. Certains sont ouverts : la Loire à Vélo, le Tour de Bourgogne, d'autres programmés : EuroVélo 1/Véلودyssée, Paris - le Mont-Saint-Michel, etc. ■

Destination France : esquisse du réseau structurant pour le tourisme à vélo.



Mél : sebastien.baholet@finances.gouv.fr

Vélo en site protégé

Des pistes cyclables bien intégrées dans le paysage

Nathalie Vicq-Thépot

Ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement



La réunion de l'association Départements et Régions Cyclables en septembre 2009 à Annecy sur le thème « Vélo, usages et environnement préservé » est à l'origine de la réflexion. Les organisateurs avaient demandé à notre ministère de participer à la table ronde. Je le représentais. J'ai été surprise de l'importance accordée aux relations avec les services de l'État, pas toujours satisfaisantes. Le dialogue entre les services de l'État et les conseils généraux ou les pilotes des schémas régionaux sur la question de l'aménagement des voies cyclables dans les sites protégés était inadapté : absent ou en tout cas insuffisant, pas au bon moment, pas assez en amont des projets, etc. Un groupe de travail a été lancé pour tenter d'améliorer les choses, pour que les projets élaborés soient compatibles avec la fragilité des lieux, et qu'ils puissent, dans les espaces réglementés, recevoir les avis ou autorisations nécessaires. Le groupe réuni au sein du ministère de l'écologie a choisi de prendre les réglementations des sites classés et inscrits (au titre des monuments naturels et des sites), des zones Natura 2000 et de la loi Littoral, en se disant que si on examinait ces questions, on devait pouvoir éclairer les autres. Notre objectif était de trouver des exemples consensuels, en France, de voies cyclables réalisées dans des sites classés, des zones Natura 2000 ou en bordure de littoral, qui donnent satisfaction aux administrations qui ont instruit les dossiers (inspecteurs des sites, architectes des bâtiments de France...), aux élus et aux collectivités qui ont été les maîtres d'ouvrage, aux financeurs et enfin aux usagers qui utilisent ces voies.

Nous avons organisé une journée de concertation avec des représentants de tous les types d'acteurs : les conseils régionaux, conseils généraux et autres maîtres d'ouvrages, mais aussi les coordonnateurs territoriaux et les chefs de projets de territoires que vous représentez ici, ainsi que les services de l'État qui instruisent les dossiers. La journée a permis de soulever les diverses questions, posant ainsi les bases d'un « Cahier de recommandations pour la réalisa-

tion de voies cyclables dans les espaces protégés ». Ce cahier récapitule les différentes réglementations concernées, sans toutefois être un guide de procédure ni un guide du maître d'ouvrage. Il évoque ce qu'il est envisageable de réaliser dans un site protégé ou dans un site remarquable sous l'angle technique. Enfin, il propose une démarche par étapes pour que le projet prenne bien en compte les contraintes de protection des sites et puisse bénéficier d'une instruction satisfaisante en termes de réussite et de délai. Des fiches réglementaires détaillées et la présentation de cinq exemples répondant au cahier des charges complètent l'outil : le réseau cyclable du Marais poitevin, la Loire à vélo en région Centre, la voie verte Ornaise, la voie cyclable du canal d'Ille et Rance et de deux tronçons de la voie cyclable littorale vendéenne.

Parmi ces cas étudiés, la « Loire à Vélo » est un des aménagements phares français auxquels ont fortement contribué les régions Centre et Pays de Loire, aux côtés de six départements et de plusieurs agglomérations, C'est un projet de 800 km, en grande partie réalisé, intégré dans l'itinéraire de l'Eurovéloroute 6 qui rejoindra à terme l'océan Atlantique à la mer Noire via la France, l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Croatie, la Bulgarie. Un magnifique projet européen déjà bien avancé. Ce projet s'est lui-même beaucoup inspiré de la partie déjà réalisée le long du Danube. En France, la voie cyclable passe au travers de plusieurs sites inscrits ou classés (par exemple le parc de Chambord), des zones Natura 2000 (comme celle de la vallée de la Loire) et dans le périmètre du site Val de Loire Patrimoine mondial. Nous avons choisi pour exemple le tronçon réalisé dans le département du Loiret, conçu de manière globale et bien concerté, sur 135 km.

Ce cahier de recommandations, dont la réalisation devrait être achevée à l'automne 2011, s'adresse à la fois aux maîtres d'ouvrage, aux territoires et aux administrations. ■

Mél : nathalie-vicq-thepot@developpement-durable.gouv.fr

... échanges

Coûts des aménagements

Gérard Voisin, Président du Réseau des Grands Sites de France - Les Départements, les Régions, les Communes et l'État mettent beaucoup d'argent dans les aménagements, en segmentant les publics et les usages entre le piéton, le cycliste, le roller etc. Le coût de ces aménagements m'inquiète. Dans les pays nordiques ou les pays asiatiques, comme le Japon ou la Corée, on mixe beaucoup plus les usages des voies, les vélos roulent même sur les trottoirs des villes, sans que cela pose problème ni ne crée d'accidents. En France on a tendance à créer un type de voie pour chaque usage. Pourquoi ne s'inspire-t-on pas davantage de ce qui se passe aux Pays-Bas, dans les pays nordiques en général, ou dans les pays asiatiques ?

Nathalie Vicq-Thépot - Beaucoup de voies sont réalisées sur un mode modeste et peu coûteux, pas trop larges, en sablé stabilisé ou calcaire tassé, comme dans le Marais Poitevin. Ce sont des chemins qui s'entretiennent bien et qui manifestement satisfont tout le monde. Certes, ce n'est pas la voie verte au sens du Schéma national des véloroutes et voies vertes, car s'y côtoient rollers, poussettes, vélos, piétons etc., mais ce sont des réalisations qui fonctionnent bien et qui de notre point de vue sont à promouvoir.

Dans les milieux naturels, on a déjà de nombreux exemples achevés en France, et aussi beaucoup de projets en cours. Afin de ne pas altérer les milieux, on aménage le plus souvent des chemins ruraux existants et on essaye de développer des réseaux maillés. Dans certains cas,

■ AMÉNAGEMENT CYCLABLE DANS LE MARAIS POITEVIN.



© Syndicat mixte du parc interrégionale du Marais Poitevin

il faut créer des tronçons qui manquent : ce sont ceux-là qui posent problème parce qu'ils vont passer dans des zones qui jusqu'alors étaient agricoles ou naturelles. Ils sont importants parce qu'ils permettent de boucler des itinéraires continus. Parfois, il peut être nécessaire de procéder à des expropriations et faire une déclaration d'utilité publique. Ailleurs, dans certains milieux fragiles, il faut se poser la question de l'opportunité de l'itinéraire, et envisager de contourner le milieu concerné.

Sébastien Baholet - Sur les coûts d'aménagement, on peut répondre à deux niveaux. Tout d'abord ces aménagements coûtent, mais ils rapportent aussi. Les études de retombées économiques en Luberon, en Bourgogne ou sur la Loire à Vélo montrent d'excellents retours sur investissement. Par exemple dans le Luberon, les aménagements cyclables ont coûté environ 8 millions d'euros sur 10 ans et chaque année les dépenses touristiques engendrent environ 8 à 9 millions d'euros dans l'économie touristique. Les itinéraires qui ont un bon niveau de service sont de bons stimulants pour l'économie touristique.

On n'est pas obligé de créer de nouvelles voies : par exemple, la Loire à vélo a seulement un tiers de son linéaire en site propre, elle est pourtant très attractive. C'est vrai qu'il y a eu beaucoup de créations de voies vertes sur d'anciennes voies ferrées, peut-être par effet de mode. Certaines ont été assez coûteuses, entre 150 000 et 200 000 € du km, mais beaucoup d'itinéraires très intéressants ont été réalisés à des coûts nettement inférieurs.

Les clés de la réussite ne sont pas seulement dans l'infrastructure mais aussi beaucoup dans l'immatériel : l'animation, les services autour des itinéraires, leur promotion. Ces actions permettent réellement de rentabiliser les aménagements.

Le cas des territoires au relief important

Nicolas Gogue-Meunier, Département de la Drôme - Nous devrions davantage aborder la question du relief car c'est un facteur extrêmement limitatif. Aujourd'hui, il existe des vélos à assistance électrique, qui, dans des régions un peu montagneuses seraient sans doute intéressants car la pratique du vélo y est sinon dissuasive et perd de son potentiel d'attractivité. On le voit aussi dans les villes avec du relief, comme à Lyon par exemple, où il faut en venir à un système de navette pour la remontée des vélos. Cette question du relief me paraît extrêmement importante.

Sébastien Baholet - Le schéma national des véloroutes et voies vertes, c'est à la fois une carte et un cahier des charges. Celui-ci vise le public le plus large possible et préconise d'aménager des itinéraires peu dénivelés. Les premiers aménagements sont fortement liés aux emprises foncières qui présentent des opportunités pour des itinéraires faciles à parcourir : chemins de halage, anciennes voies ferrées. Tous les territoires ne sont pas concernés par ce schéma. Cependant, le relief n'est pas toujours dissuasif : dans le Luberon, les itinéraires sont aménagés sur des petites routes relativement dénivelées et fonctionnent bien. Les territoires bien mis en valeur attirent les visiteurs. Des territoires compensent le relief par des produits innovants. Par exemple, le Parc Naturel des Bauges, si je me souviens bien, expérimente une découverte de son territoire en vélo électrique.

Gilles Ripert, Vice-président de la Communauté de communes du Pays d'Apt, Vallée Nord du Luberon - Quand on cite 8 millions d'€ de retombées c'est 8 millions globalement, ce n'est pas que la véloroute. Dans cette région-là, on a du mal à faire admettre à la population la véloroute car on a un gros problème de transport en tout genre et cette véloroute est sur une ancienne voie ferrée. Mais je suis pour le vélo ! ■

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



Sandrine Guiheneuf

Responsable du service aménagement et développement économique, Grand Site du Marais Poitevin

Le Marais Poitevin, sur la façade atlantique, entre Niort et La Rochelle, constitue la seconde zone humide de France (plus de 150 000 ha) avec de forts enjeux de protection de l'environnement. Son emblème, à l'est, « la Venise verte », a été classé en 2003 sur 18 553 hectares, vingt-quatre communes, trois départements (Deux-Sèvres, Charente-Maritime, Vendée) et deux régions (Poitou-Charentes, Pays de la Loire).

Il a été labellisé Grand Site de France en mai 2010, et est géré par le Syndicat mixte du Parc interrégional du Marais poitevin. Sa mission est de concilier développement et préservation du patrimoine, en fédérant une multitude d'acteurs.

La particularité de ce marais est d'être un monument naturel aux caractéristiques paysagères du XIX^e préservées : labyrinthe de voies d'eau, de prairies bordées de frênes têtards, « cathédrale de verdure » aux milliers de kilomètres de canaux.

C'est aussi un lieu de vie, un marais dynamique avec une économie pas seulement touristique. 24 000 habitants vivent sur les vingt-quatre communes du Grand Site, le territoire est également couvert par une infrastructure routière importante.

Jusque dans les années 1990 et dès l'après-guerre, le marais a été vraiment un lieu de tourisme important (700 000 visiteurs) avec comme activité essentielle la découverte du marais en barque, idéale pour pénétrer dans le cœur du site. Les visiteurs y recherchent nature, calme et ce sentiment d'intemporalité qui est souvent une valeur commune à nos Grands Sites.

L'enjeu a vite été de gérer les incidences du fort taux d'excursionnistes sur un site majeur, Coulon, qui concentrait tous les flux, générant ainsi l'insatisfaction de visiteurs, de faibles retombées économiques locales et des nuisances pour les habitants et le site lui-même.

Pour y remédier, le syndicat mixte, créé dès les années 1980, a mis en place une Opération Grand Site dans les années 2000, visant à reconquérir le paysage emblématique et à créer une « éco-destination » avec une offre de séjour. Aujourd'hui, avec des nuitées plus importantes, des hébergements qui se sont développés, en particulier en chambre d'hôtes ou dans les hôtels éco-labellisés, et des activités multiples, cet objectif est atteint, bien qu'en perpétuelle recherche d'amélioration.

L'écocomobilité pour mieux répartir les visiteurs

En diversifiant l'offre, et en la qualifiant, le gestionnaire a contribué à mieux répartir les visiteurs dans l'espace et dans le temps. L'écocomobilité y a fortement participé. Plusieurs actions ont été mises en place pour favoriser des modes de déplacements et découvertes alternatifs à la voiture :

- un schéma des déplacements des circulations douces pour identifier les points à améliorer (stationnements, signalétique, liaisons douces...), en concertation avec les acteurs compétents, publics, privés et associatifs ;
- des travaux de requalification d'aires de stationnement et de connexions par des modes doux avec le cœur du marais, et les espaces sensibles. Le parti pris a été de privilégier l'intégration de parkings existants ;

- la reconquête et la revalorisation des points d'embarquement et du patrimoine lié à l'eau -ports, quais, cales- pour les visiteurs et les habitants,
- le curage des voies d'eau et la réalisation d'un schéma de balisage homogène à l'échelle des trois départements de 300 km de voies d'eau pour mieux gérer les flux.

Qualifier l'offre des bateliers

En 20 ans, 2 000 bateliers ont été formés pour favoriser une découverte qualitative du territoire. En 2004, une démarche qualité avec les embarcadères a été mise en place. Un bureau d'étude a élaboré un référentiel de 150 points de contrôle, basé sur les critères « Qualité tourisme ». Il porte sur l'ensemble de la promenade en barque (de la prise de contact à la fin de la visite en passant par le discours des guides). Aujourd'hui quinze embarcadères sont labellisés sur une vingtaine, c'est une première au niveau national.

Valoriser des réseaux cyclables

En complément de la promenade en barque, une politique en faveur du vélo a été mise en place. Le marais s'y prête en effet particulièrement bien : plat, ombragé, adapté à une clientèle familiale, avec un réseau de chemins préexistant avec des usages agricoles. De nouvelles jonctions ont été créées pour offrir un réseau de 400 km d'itinéraires cyclables dans le Grand Site et 800 km à l'échelle de tout le marais, dont une grande partie est en site propre, intégré au site classé et à Natura 2000. Ces chemins sont entretenus par des agents de marais, en insertion, également chargés des opérations de reconquête du paysage.

Grâce au partenariat mis en place avec les Inspecteurs des sites, les collectivités, on a abouti à des itinéraires intégrés aux lieux, donnant l'impression d'avoir toujours existé. Ce travail a également été conduit avec les professionnels du tourisme à travers une charte de qualité, des formations, etc. Enfin, sur la promenade à pied et à cheval, le but a été d'accompagner les initiatives locales pour en faire des vecteurs de découverte, avec des guides nature par exemple.

Ces actions génèrent des retombées économiques et permettent un tourisme durable. La barque, dont la prestation s'est améliorée, n'est plus la seule activité pratiquée à la demi-journée. Les visiteurs rayonnent davantage et restent plus longtemps sur le territoire qu'il y a une dizaine d'années.

Les perspectives sont désormais de maintenir nos opérations de restauration du paysage et des voies d'eau, des ports, lieux de vie et de visite. De petites boucles pédestres labellisées « Tourisme et handicap » sont aussi en cours de réalisation. Concernant le vélo, le Grand Site est inscrit dans le Schéma national européen des véloroutes voies vertes et une dizaine de kilomètres reste à achever. Avec le Conseil Général de Charente Maritime, l'idée est de rejoindre La Rochelle qui est aussi une ville pionnière sur la question de l'écomobilité, en lien avec l'île de Ré et son image de destination vélo qui aidera le Grand Site à construire cette offre globale.

Il reste également un travail important à mener avec les gares, notamment à Niort – car le pourcentage de clients qui viennent sans voiture dans le marais reste faible –, et au sein des agglomérations pour renforcer la place du vélo.

Enfin, nous projetons d'améliorer nos outils de repérage, et de communication avec une collection de six cartes communes aux dix OTSI, création d'un site internet unique commun aux trois Comités départementaux du tourisme et aux deux Comités régionaux du tourisme. Le partenariat, notamment public/privé, le plus en amont possible, a été l'une des clés majeures de ce travail en faveur de l'écomobilité et du développement durable. ■

Mél: s.guiheneuf@parc-marais-poitevin.fr

De petites boucles pédestres labellisées « Tourisme et handicap » sont aussi en cours de réalisation.

■ EN COMPLÉMENT DE LA PROMENADE EN BARQUE, UNE POLITIQUE EN FAVEUR DU VÉLO A ÉTÉ MISE EN PLACE.



© LM/RGSF

... échanges

François Aureau, Office National des Forêts - Vous avez abordé le problème de la liaison train et vélo et le Marais Poitevin a justement l'intérêt d'être entouré de plusieurs gares variées (TGV ou plus petites beaucoup plus discrètes.) Pour beaucoup d'espaces naturels c'est un point central est-ce que vous avez déjà de l'expérience là-dessus ?

Sandrine Guiheneuf - Nous ne sommes pas en avance sur ce point-là. Il y a la question de l'infrastructure une fois arrivé à la gare SNCF et de l'offre pour l'accueil des vélos. Nous travaillons en ce moment avec la ville de Niort, pour qu'arrivé à la gare, on ait une information, un balisage, des circuits sécurisés qui connectent avec le Grand Site.

Un interlocuteur - Il y a du progrès du côté de la SNCF car il y a 10 ans, on ne pouvait pas mettre son vélo dans le train, il fallait les envoyer par transporteur.

Edmée Richard, Certu - Il est capital que les sites internet soient compatibles en ce qui concerne l'information multimodale sur l'écomobilité. On se heurte souvent à des sortes de « prés carés » où chaque opérateur de site a mis son propre réseau de données. De ce fait, le visiteur n'arrive pas à les mutualiser. Vous avez vraiment intérêt lorsque vous faites de l'information multimodale à considérer que vous êtes dans un système global.

Marc Esteben, Inspecteur de site en Languedoc-Roussillon - Le thème de l'écomobilité implique de réfléchir en termes de réseau et de mettre l'accent sur un des éléments importants des Opérations Grand Site : le partenariat public/privé. Il faut le plus possible inscrire les opérations Grand Site dans les actions locales. ■

■ EN 2004, UNE DÉMARCHE QUALITÉ AVEC LES EMBARCADÈRES A ÉTÉ MISE EN PLACE. AUJOURD'HUI, QUINZE EMBARCADÈRES SUR UNE VINGTAINES SONT LABELLISÉS.



© G. Barbot/Syndicat mixte du parc interrégional du Marais Poitevin

Trouver des alternatives aux déplacements "tout voiture" et sensibiliser les visiteurs dans les espaces naturels fragiles

Frédi Meignan

Référent « Mobilité douce »
de Mountain Wilderness, gardien
de refuge, Parc National des Écrins



Mountain Wilderness est une association de protection de la montagne créée il y a 20 ans par des alpinistes du monde entier. Elle a étendu sa problématique à toutes les questions de la montagne et est reconnue d'utilité publique. Depuis presque 6 ans, nous travaillons sur la mobilité douce.

En montagne, et plus particulièrement dans les hautes vallées, les conséquences du tout voiture de ces dernières décennies sont lourdes. L'engorgement amène souvent les collectivités à beaucoup investir, avec des aménagements coûteux aux impacts paysagers dommageables et qui, eux-mêmes, génèrent un accroissement de la concentration et une sur-fréquentation. Dans les hautes vallées de montagne, on estime qu'à peu près 75 % des gaz à effet de serre sont liés au trafic routier.

Une demande sociale liée à la nature et au calme

Tout ce qui est pollution sonore, visuelle et le stress que la mobilité peut générer, a un impact assez important pour la vie des hommes. Mountain Wilderness a travaillé pour connaître les attentes des visiteurs qui fréquentent la montagne. D'après plusieurs études en Europe, ce qui ressort est que quand on va en montagne (on pourrait peut-être par extension parler de toutes les zones naturelles), les premières attentes sont le ressourcement et la tranquillité. La montagne est vécue comme un moment de respiration dans une vie parfois marquée par le stress ou les pressions. Il y a une vraie demande sociale liée à la nature et au calme.

Les réponses des visiteurs font correspondre la tranquillité au fait d'écouter, de voir, et/ou ressentir différents aspects de la nature et du paysage. Ces liens avec la nature relèvent d'aspects auditifs : des sons naturels, doux ; et visuels : la campagne, l'environnement, le naturel, la beauté des éléments. Elles font fortement ressortir certains éléments qui contribuent à la tranquillité : l'eau, la verdure, le panorama, l'espace, la faune, la flore, le beau temps etc. L'étude montre aussi que la tranquillité renvoie aussi au monde intérieur, au besoin d'être en paix. La tranquillité est bonne pour les esprits, l'équilibre mental, elle renvoie aussi au bonheur, à une harmonie avec soi et l'environnement au sens large. La tranquillité est vécue comme quelque chose de fondamentalement positif. Quand on regarde ce qui contrarie la tranquillité, ce qui vient en premier ce sont les agressions liées au bruit et notamment ce qu'on va appeler les engins motorisés dont les voitures.

La voiture comme élément perturbant

On arrive à une question importante pour nous : les visiteurs qui viennent en voiture dans les zones naturelles, en fin de compte, souhaitent qu'il n'y en ait pas. C'est important de se le dire car cela peut paraître une contradiction. Cela peut signifier que des limitations d'accès à la voiture peuvent amener une gêne, incontestable parfois, mais qu'en même temps quand c'est mis en place, c'est souvent très apprécié. L'absence ou la limitation des engins motorisés apparaît comme essentielle dans le bien-

être des visiteurs dans les zones naturelles. Du côté des collectivités ou des gestionnaires, la demande en aménagement est énorme. Mountain Wilderness a beaucoup été sollicitée dans les régions de montagne où il y a des souhaits d'expérimentations alternatives. Il y a 5 ans, on a réalisé un inventaire des initiatives et des outils de sensibilisation aux mobilités douces. En efficacité, ce qui ressort sont les vallées avec des navettes : gratuites, saisonnières, touristiques, obligatoires ou avec contrôle du stationnement. Après il y a différentes formes de navettes, bus, mini bus, calèches, tractions animales, télécabines, trains à crémaillère, etc. On pourrait citer notamment le Grand Site du Massif du Canigou où nous avons trouvé une initiative très intéressante avec un vrai recul de la pénétration automobile, de façon progressive, où la piste a été fermée assez haut, puis de plus en plus bas, dans un lieu où pourtant la population avait l'habitude de pénétrer en voiture sur le site.

Mountain Wilderness accompagne et conseille les collectivités sur la mobilité douce dans une certaine mesure. Nous intervenons aussi en tant que médiateur. Par exemple, on a été sollicité par le PNR de Chartreuse sur la sur-fréquentation automobile. À travers notre travail, nous nous sommes aperçus, on le savait un peu, qu'un certain nombre d'élus de la Chartreuse ne voulaient pas entendre parler de quelque chose qui limiterait la voiture.

Des lieux préservés de la voiture : un atout pour les sites

Le travail d'inventaire a permis de faire évoluer les choses en prenant des exemples. Que ce soit avec les décideurs, les collectivités ou les visiteurs, la question du travail d'élaboration collective me paraît extrêmement important. Je dirais pareil sur les socio professionnels et je suis bien placé pour le savoir car je suis gardien de refuge dans le Parc Na-

tional des Écrins. Il est vrai que quand on le vit de l'intérieur, c'est d'abord souvent une contrainte. Mais souvent, on ne voit pas comment on peut renverser les choses, faire de cette limitation de l'accès en voiture un atout et un attrait : c'est attractif d'être dans des zones préservées de la voiture car cela correspond à des attentes des visiteurs, y compris pour l'activité économique.

Il nous semble que si on doit continuer et amplifier ces mesures, on doit l'accompagner d'un travail de sensibilisation, de dynamisation du changement d'habitude en montrant où est le possible.

On a ciblé quatre obstacles :

- cela fait des décennies qu'on fonctionne en voiture et c'est très difficile de changer d'habitude ;
- même quand les transports existent, on a le sentiment que ça va être compliqué, alors que parfois ce n'est pas le cas, mais le ressenti est celui-là ;
- pour accéder à l'information, il y a une inégalité flagrante entre ceux qui cherchent un trajet en voiture et ceux qui cherchent un trajet autrement. En voiture, tout le monde sait qu'en un clic on a les renseignements et quand on recherche un trajet autrement, ce n'est pas en un clic mais une heure ;
- des endroits ont une vraie faiblesse sur les transports.

Changer l'approche des visiteurs

L'atout que nous avons pointé est que ceux qui fréquentent la montagne viennent souvent en voiture mais qu'en même temps, ils manifestent des inquiétudes sur la pollution et l'effet du changement climatique. Ce n'est pas que virtuel, on le vit tous les jours. Il y a donc à la fois une disponibilité pour changer d'habitude et à la fois ils ne changent pas encore vraiment d'habitude. Pour cela, nous avons lancé depuis quelques années le concours « Changer

■ CHANGERDAPPROCHE.ORG EST LE PORTAIL DE L'ÉCOTOURISME ET DE L'ÉCOMOBILITÉ.



d'approche » qui valorise les meilleures sorties en mobilité douce avec des photos, des films et des écrits. Globalement, ça marche bien et cette initiative reçoit un bel écho. Mais, l'incidence sur le mouvement réel des choses n'est pas encore très significatif.

L'idée est de faciliter l'accès à l'information : comment, à partir d'un village ou d'une vallée aller au départ d'un itinéraire de randonnée, sur un site d'escalade ou une station de ski en transport ? Le but du concours était de montrer l'étendue du possible et de le rendre accessible et visible sur Internet. Ainsi, dans l'arc alpin, on a recensé 800 points accès dans les vallées de montagnes accessibles en transports en communs, qui permettent d'accéder à 7000 itinéraires en ligne, de randonnée, de ski, d'escalade ou d'alpinisme. On a été un peu surpris nous-mêmes ! Sur ce portail collaboratif, tous ceux qui vivent des choses peuvent le faire partager, en expliquant leur sortie, ce qu'ils ont fait, comment ils y sont allés, comment ils l'ont vécue, et en complétant l'information.

Il ne faut pas se faire d'illusions, ce n'est pas parce qu'on veut changer que tout change, mais on sent qu'il y a des frémissements, d'abord chez ceux qui pratiquaient déjà, même de façon marginale, la mobilité douce. Ils se sentent moins isolés et plus dans une dynamique collective. On commence aussi à avoir des indices quantitatifs dans certaines vallées de montagne où la fréquentation des navettes augmente. Dans mon refuge de haute montagne, je dis que je collectionne les tickets de bus de ceux qui viennent et j'offre un coup à boire à ceux qui ont un ticket de bus. Et de façon significative, je donne plus à boire gratuitement d'année en année. Alors, est-ce que c'est la boisson qui attire ? (sachant qu'il y a 5 h de marche pour monter chez moi !) Dernier petit indice, de plus en plus de jeunes de la région Grenobloise s'impliquent dans des réalisations de films militants sur cette question et pas avec une démarche cul-

Être dans des zones préservées de la voiture est attractif car cela correspond aux attentes des visiteurs.

pabilisante, mais plutôt pour donner envie de commencer à faire autrement. C'est l'envie qui doit nous guider plus que la culpabilisation. Et c'est un peu le sens de ce que l'on essaie de faire.

Nous allons étendre le portail « changerdapproche » à l'éco tourisme pour valoriser tous les savoir-faire locaux dans une vallée de façon à ce que, plutôt que d'aller faire les courses à Carrefour dans les grandes villes, on fasse vivre les commerçants locaux. Il nous semble que la démarche qui ne peut se suffire à elle-même, peut nourrir et se nourrir des initiatives des collectivités ou des gestionnaires et vraiment accompagner positivement des mesures d'aménagement. Pour finir, s'il y avait une recommandation : je crois qu'il y a un certain nombre d'endroits où il y a besoin de mesures un peu coercitives mais plus c'est construit, plus c'est accompagné, plus c'est compris, plus c'est partagé par les acteurs comme par les habitants, mieux, ça peut générer une dynamique. ■

Mél: fredi.meignan@orange.fr

... échanges

La voiture moins chère que les transports en commun ?

Vincent Bajoni, Massif des Ogres - Je n'ai pas entendu de question de prix. Aujourd'hui, le touriste, quand il se déplace d'un endroit à un autre, regarde cet aspect et c'est vrai que quand le transport en commun coûte plus cher que la voiture, voire beaucoup plus cher que la voiture pour une famille de quatre personnes, il prend sa voiture.

Frédi Meignan - C'est très différent d'un endroit à l'autre. Il y a un certain nombre d'endroits où les transports sont gratuits, un certain nombre d'endroits où c'est symbolique et d'autres endroits où c'est très cher. C'est compliqué d'avoir un avis d'ensemble. Il faut faire le rapport avec ce que coûte réellement la voiture. Par exemple, les familles qui sont passées de deux voitures à une dégagent une marge énorme, ce sont des milliers et des milliers d'€ chaque année. En termes de changement d'habitudes sur le moyen terme, cette question-là doit intervenir. Si à un moment donné on a deux ou trois voitures, ce n'est pas évident si en plus il faut payer le transport. Si les transports peuvent être moins chers ça ne suffit pas non plus mais c'est plus incitatif.

... échanges

Communiquer sur des offres alternatives à la voiture

Élise Yehl, Mobilidée - Concernant l'information, quand on part en vacances sans voiture, quel est le rôle aujourd'hui des Offices de tourisme : est-ce qu'ils ont pris en main ces informations de transport, est-ce qu'ils ont la demande, est-ce qu'il y a des gens qui demandent aux Offices de tourisme comment on vient sans voiture et est-ce que c'est un rôle qu'ils souhaitent prendre par la suite ?

Hervé Bierjon, Office du tourisme Rochefort Océan, estuaire de la Charente - Nous sommes très déficients sur ces données-là et c'est quelque chose qu'on veut corriger rapidement. Nous n'avons pas l'habitude naturelle de communiquer sur des offres alternatives à la voiture et sur les possibilités de transport ferroviaire. Je rejoins la personne intervenue sur la difficulté pour un public familial de comparer les offres de transports proposées sur place qui ne sont pas toujours sues, connues, etc. En terme de coût, 4 billets de TGV plus transport TER plus, etc., par rapport à un déplacement en voiture, les gens font d'abord un calcul économique.

Philippe Jacquet, Lac des Bouillouses - On a mis en place en place des navettes, on a eu très souvent la critique du prix. C'est quelque chose qui est regardé en priorité par les gens, notamment les familles, et de plus en plus on essayé de faire comprendre aux gens que le prix, ils le calculent très mal avec leurs voitures c'est-à-dire qu'ils ne calculent que le prix de l'essence et de l'autoroute, ce qui est complètement faux. Une voiture, vous l'achetez et ça coûte très cher : en moyenne 50 centimes du kilomètre, faites le calcul. Souvent, finalement, les transports en communs sont pas si chers que ça, même pour une famille.

Pierre Lissot, Grand Site du Massif du Canigou - Mes deux vice-présidents, membres de Mountain Wilderness, sont très sensibles à ce que vous avez dit et je suis très sensible au fait que vous soyez gardien de refuge de haute montagne. Cette année, on a pu travailler avec deux refuges gardés et pour la première fois dans l'histoire du Canigou, ils ont été désengorgés totalement de la voiture, l'un à 35 minutes de marche, l'autre à un quart d'heure. Il y avait effectivement le dispositif de traction animale sur le site. Et deuxième opération, c'est la mise en place de navettes et le bus à 1 € du Conseil Général qui va élargir le bus à 1 € à l'échelle du département, ce qui nous permet de mobiliser les navettes. On a l'avantage d'avoir une collectivité territoriale qui a pris le parti de développer le transport collectif à 1 € le trajet et dans le même temps, sur le site, les équipements sont gratuits.

Paul Savatier, Conseil Général de l'Ardèche - L'offre n'est pas lisible pour le grand public. C'est impossible à trouver. Cela vient d'une part effectivement de la multiplication des organisateurs de transport. Il n'y a absolument rien qui pour l'instant n'est mis en commun, en tout cas à une échelle suffisante. Il y a des tentatives, des expériences mises en place entre les Régions et les Départements. En Ardèche, on est en train de conduire une étude sur le sujet et l'un des principaux points d'amélioration est de rendre lisible ce qui existe.

Frédi Meignan - Certains pays ont fait une centrale de mobilité. Quand on va en Suisse, sur le même principe que Via Michelin ou Mappy, on peut savoir comment aller d'un point A à un point B sans voiture et avec tout le déroulé à pied, en bus, en train avec les horaires. En un clic, on a connaissance des transports existants avec toutes les indications. En France quand je dis 1h de recherche pour cette même information, je suis gentil. ■

Visite du site

Saint-Guilhem-le-Désert



Visite dans l'espace et dans le temps à Puéchabon pour découvrir l'église de Saint-Sylvestre du XI^e siècle entourée d'oliviers ; à la maison du Grand Site avec un passage sur la passerelle des Anges conçue en 2009 par l'architecte Rudy Ricciotti et qui conduit au Pont du Diable, ouvrage roman inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco. Une belle occasion pour emprunter la navette du Grand Site, visiter la grotte de Clamouse dans les Gorges de l'Hérault et pour découvrir les joyaux que sont Saint-Guilhem-le-Désert et l'abbaye de Gellone. ■



Table ronde

Table ronde

L'articulation des politiques de mobilité

Autour du Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault

Jean Marcel Castet

Premier vice-président
d'Hérault Transport

Armelle Travé

Service transport de la Région
Languedoc-Roussillon

Régine Dautreux

Directrice Générale
d'Hérault Transport

Joseph Brousset

Directeur de la Communauté
de communes Vallée de l'Hérault

Pascal Schmid

Hérault Tourisme

Anne Vourc'h

Directrice du Réseau
des Grands Sites de France

■ **Anne Vourc'h** - Après des visites de terrain qui nous ont permis de voir concrètement comment le Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault cherchait à mieux gérer les flux de visiteurs par la mise en place de navettes en haute saison, nous réunissons pour cette table ronde les acteurs de la mobilité et du tourisme à l'échelle du département de l'Hérault et de la région Languedoc-Roussillon.

À Joseph Brousset, Directeur de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault qui gère le Grand Site, je demanderai tout d'abord, avec le recul de deux années, comment il juge l'impact de la mise en place de ce nouveau système d'accès incitatif à Saint-Guilhem-le-Désert par rapport aux objectifs globaux du Grand Site.

Joseph Brousset - L'axe majeur du projet Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert Gorges de l'Hérault était et reste d'améliorer la gestion des flux de visiteurs de façon à réduire la congestion des gorges et de l'accès au village de Saint-Guilhem et à l'Abbaye de Gellone qui, à certaines périodes de l'année, posait de gros problèmes d'engorgement, de sécurité en cas de besoin d'intervention des pompiers sur une route totalement embouteillée, mais aussi de qualité d'accueil pour nos visiteurs. La navette qui relie le village de Saint-Guilhem à partir des stationnements et de « l'entrée du site » située au Pont du Diable, répond d'abord à cet objectif. Depuis sa mise en service il y a deux ans, les choses se sont vraiment améliorées, même si nous connaissons encore des pics d'engorgement.

Corrélativement, nos efforts visent aussi à éviter que les visiteurs se concentrent uniquement sur un seul lieu de visite, mais soient au contraire incités à découvrir d'autres secteurs du Grand Site.

Nous avons également pour projet de permettre aux visiteurs de se déplacer à pied du Pont du Diable à la grotte de Clamouse, à Saint-Guilhem, à Saint-Jean-de-Fos, etc. Ce n'est pas encore réalisé, nous y travaillons avec le Conseil Général, car cela nécessite des aménagements dans un espace très contraint où il y a peu de place pour faire passer des cheminements piétons, et dans un site très sensible au plan paysager.

Les objectifs du Grand Site, c'est aussi que la protection soit liée très doucement, très harmonieusement, à la question du développement économique : nous voulons un site vivant, habité, avec des aménagements qui répondent à une demande et sont utilisés, en matière de mobilité comme pour le reste, car si c'est pour retrouver des routes et des chemins vides, ce n'est pas la peine !

L'effet de ces efforts commence à se ressentir : on note une véritable augmentation du nombre des utilisateurs des navettes, avec un bon taux de satisfaction. Cet été, on a pu voir avec grande satisfaction une route moins engorgée, beaucoup moins de fébrilité, moins d'énerverment, plus de tranquillité. Pour la qualité de la découverte, et pour l'esprit des lieux, c'est fondamental !

■ **Anne Vourc'h** - Au cours de la visite, la responsable de la Grotte de Clamouse expliquait qu'il y a deux ou trois ans, l'hypothèse de la navette était un facteur d'inquiétude pour les habitants et les professionnels. Finalement, elle témoigne que tous sont heureusement surpris : non seulement ça n'a pas chassé les visiteurs mais elle a employé souvent ce mot « les gens arrivent tranquilles et détendus ». Imaginez-vous d'aller plus loin ou d'en rester là ?

Joseph Brousset - Rien n'est jamais gagné, nous devons continuer à travailler avec les acteurs du site, avec la commune de Saint-Guilhem et Hérault Transport qui exploite la navette. On pourra revoir la question des flux et du rythme des navettes, mais l'armature du système est là. Les perspectives, on l'a déjà évoqué, c'est de travailler sur l'articulation entre les navettes et l'ensemble du réseau et des services de déplacement dans le pays Cœur d'Hérault, réflexion que portent Hérault Transport et le Conseil Général avec la communauté bien entendu.

■ **Anne Vourc'h** - Hérault Transport, on l'a compris, est un acteur tout à fait déterminant de ce qui se passe sur le Grand Site de Saint-Guilhem le Désert Gorges de l'Hérault. Et un acteur organisé de façon innovante à l'échelle du département. Jean Marcel Castet, pouvez-vous nous dire comment vous fonctionnez ?

Jean Marcel Castet - Hérault Transport est un syndicat mixte qui associe les autorités organisatrices de transports (AOT) présentes sur le département. Dans l'Hérault, les quatre AOT que sont les agglomérations de Montpellier, Béziers, Sète et Agde, ainsi que le département de l'Hérault, au lieu d'agir seules ainsi que la loi sur l'organisation des transports intérieurs (LOTI) le prévoit, ont choisi de se regrouper. Le département de l'Hérault a fait le choix de transférer

sa compétence à Hérault Transport de façon à ce qu'elle soit exercée par un organisme unique, ayant une vision globale de l'offre de transports sur le département. C'est un signe politique important de se priver de cette compétence, d'autant que la responsabilité financière reste bien évidemment totale pour le Département.

Le syndicat mixte, c'est une réussite dans l'Hérault, c'est un échec en France et franchement je le regrette parce que c'est un outil qui permet de travailler ensemble, tant du point de vue des élus, que des équipes techniques qui prennent ces décisions.

Ceci nous permet d'avoir un suivi approfondi des déplacements, une bonne connaissance des pratiques des héraultais, suivant les publics. Le syndicat mixte Hérault Transport a une vision complète des déplacements, depuis la piste cyclable jusqu'aux ports et aux aéroports, en passant par les transports scolaires et les déplacements interurbains. Ce qui nous permet de coordonner l'offre plutôt que de s'opposer entre structures et d'offrir des réponses aux besoins des déplacements quotidiens, mais aussi des réponses spécifiques, telles que celles que nous apportons en haute saison à Saint-Guilhem, ou celles que nous offrons pour l'accès aux plages proches de Montpellier.

■ **Anne Vourc'h** - Si je comprends bien, plus que de gérer différents services de transport public, vous cherchez à proposer une offre globale de mobilité, interconnectée et quel que soit le mode de déplacement. Est-ce bien cela ?

Jean Marcel Castet - Tout à fait. Nous ne voulons pas opposer un mode de transport à un autre. Nous ne prétendons pas supprimer une voie auto sur l'autoroute entre Montpellier et Gignac et remplacer la voiture par le bus. Le transport collectif est un maillon de la chaîne de déplacement. Il est évidemment la solution pour les trajets quotidiens ou des touristes dans des lieux denses. Je pense que même dans d'autres endroits c'est une solution extrêmement intéressante, simplement il faut mettre d'autres moyens, en faisant attention aux modes. J'ai connu une période où parler de tramway était complètement ringard, puisque la mode était de les supprimer ; aujourd'hui c'est la mode des tramways, on a tendance à vouloir en mettre à peu près partout, y compris dans des endroits où existent des solutions alternatives, comme des TER vers lesquels on peut améliorer le rabattement. Il faut raisonner en terme de chaîne de déplacement.

■ **Anne Vourc'h** - Rendre les Héraultais plus écomobiles, est-ce un enjeu fort pour vous ?

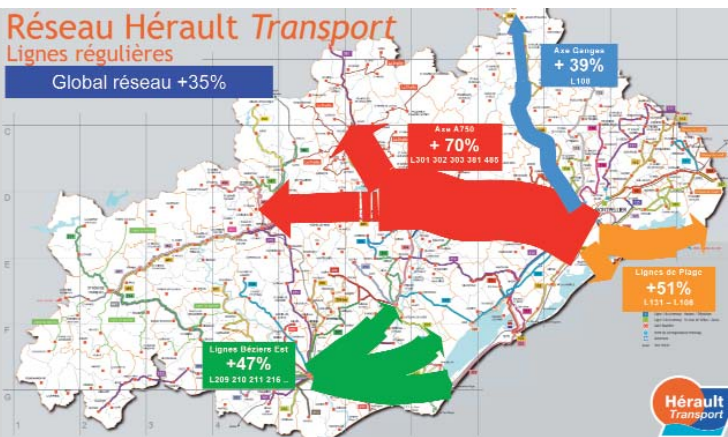
Jean Marcel Castet - Bien sûr ! Et il peut prendre des formes très variées, incluant le co-voiturage. C'est aussi un enjeu économique, comme le montre l'exemple du Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert. La fréquentation de la navette est montée en puissance, les gens s'approprient un territoire et en s'appropriant le territoire, ils ont envie d'y rester, de consommer, ce sont des entreprises qui fonctionnent, des emplois créés. Or, très souvent, on regarde le transport en disant : mais ça nous coûte combien ? Il faut voir bien sûr ce que cela coûte, mais aussi, au bout de la chaîne, ce que cela rapporte globalement à l'économie du département.

■ **Anne Vourc'h** - Hérault Transport a développé d'autres ac-

tions, comme les bus à tarif unique (1 € ou 1,50 €). Et puis également des services pour l'accès aux plages. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Régine Dautrey - Le coût unitaire est de 1 € si on achète un carnet de 10 voyages, et de 1,50 € à l'unité. C'est un choix politique très important qui a été pris. Jusque-là, on avait la tarification classique au kilomètre, comme près de 70 % des départements français, très complexe, très difficile à expliquer au public et finalement très élevée. Résultat, nous avions une fréquentation assez faible, même si assez dynamique comparée à d'autres départements. On considérait qu'on avait trop de cars vides et finalement pas assez d'utilité sociale. Le choix a donc été fait de baisser de manière drastique les tarifs : des trajets pouvaient aller jusqu'à 15 €, et ce fut une vraie révolution de les baisser à 1 € ! Nous avons lancé cette opération il y a six mois, et la fréquentation d'Hérault Transport a augmenté de 44 % par rapport aux mêmes mois de l'année dernière. L'axe de Gignac qui représente 20 % de notre offre, a flambé, avec + 71 %, parce que le Cœur d'Hérault est un territoire extrêmement dynamique. Depuis quatre mois nous avons renforcé l'offre, rajouté des cars, qui sont très clairement beaucoup plus remplis. L'axe du littoral, qui dessert des stations balnéaires telles Palavas ou la Grande Motte a augmenté de 86 % pendant l'été. On voit « l'effet prix », très spectaculaire. Cela montre que quand l'offre est pertinente et que le prix est ô combien correct, on gagne des parts de marché sur la voiture.

■ HAUSSE DE LA FRÉQUENTATION DES LIGNES
SUITE À L'INSTAURATION DES TARIFS UNIQUES À 1 €.



■ **Anne Vourc'h** - Faut-il en conclure que des gens qui prenaient leur voiture prennent désormais des bus ? Ou bien que des gens qui ne bougeaient pas beaucoup se déplacent davantage maintenant que les prix sont bas ?

Régine Dautrey - Les deux. On a clairement gagné des parts de marché sur la voiture. Un participant habitant Aniane me disait tout à l'heure qu'il ne prenait plus sa voiture. À l'exception de l'axe de Gignac, nous n'avons pas rajouté de cars supplémentaires pour l'instant et nous sommes passés d'un taux de remplissage de l'ordre de 35 %, à un taux de 60 % ! Et ce quasiment toute la journée, c'est-à-dire que l'on a gagné des utilisateurs en période d'heures creuses, ce qui est le rêve de tous les opérateurs de transport.

■ **Anne Vourc'h** - Votre témoignage est important car il montre la capacité d'évolution des pratiques et des habitudes de déplacement. Les gestionnaires de Grands Sites apprécieront car lorsqu'ils veulent faire bouger les choses en matière d'accès à leurs sites, ils se heurtent souvent à des réactions du type : ce n'est pas possible, ça ne marchera pas, les gens ne sont pas prêts. Or vous montrez l'inverse. Vous incitez aussi à l'accès en transport en commun à des sites littoraux sensibles, sur les plages naturelles du Grand Travers ou du Petit Travers, avec la campagne « Simplifiez-vous la plage ».

Régine Dautrey - Cet été, couplé à l'opération tarifaire, nous avons souhaité renforcer très fortement la desserte de la plage pour une raison simple : le littoral est clairement en danger, le Conseil Général investit des sommes extrêmement importantes pour essayer de protéger la plage. Et nous tous, Montpelliérains ou touristes, avons l'habitude de venir en voiture et de garer nos voitures sur le sable ! Le Département a voulu accompagner ce changement d'habitude, en mettant en place une offre réellement attractive. Durant l'été, nous avons mis en place une desserte de type urbain, avec des cars qui partent du centre de Montpellier en jonction avec le tramway et qui, en 20 minutes, desservent la plage de 9 h à 23 h, avec une fréquence au quart d'heure entre 11 h et 19 h. On a drainé énormément de population, contribué à résorber les bouchons importants dans l'accès à cette plage et, en parallèle, à préserver la dune qui en a grandement besoin. À l'arrivée à la plage, les personnes ont la possibilité de longer les 3 km de plage par une desserte en micro bus de 8-9 places, gratuite. Ou d'emprunter une calèche, extrêmement ludique, tirées par de magnifiques percherons, également gratuite.

■ **Anne Vourc'h** - La liaison est donc complète entre le domicile des Montpelliérains et ces plages. À Saint-Guilhem, ce schéma n'est pas encore complet car il faut prendre sa voiture pour aller au Pont du Diable et ce n'est qu'après que l'on peut prendre le bus. Alors, imaginez-vous qu'un jour on ira de Montpellier à la baignade de l'Hérault au Pont du Diable, puis visiter l'Abbaye de Gellone, depuis chez soi, sans du tout prendre sa voiture ?

Régine Dautrey - L'été, nous avons quatre allers-retours de Montpellier vers Saint-Guilhem donc ce n'est pas une offre famineuse, mais c'est une offre qui pour l'instant a montré qu'elle était suffisante. Cet axe Montpellier-Gignac est en très forte croissance, on a donc un projet de bus à haut niveau de service, avec une voie spécifique qui permette d'assurer la régularité des passages et une vitesse constante. On a déposé un dossier dans le cadre du « Grenelle 2 » et on espère avoir les financements pour les mettre en place en 2015. On ne prend pas une voie aux voitures, on crée une nouvelle voie. Notre objectif est d'avoir sur cet axe une fréquence de 5 minutes en heures de pointe ; Saint-Guilhem sera donc bien mieux desservi qu'aujourd'hui.

■ **Anne Vourc'h** - Côté Région Languedoc Roussillon, vous vous occupez des transports par rail en dehors des agglomérations. Quelle est votre action en faveur de l'écomobilité touristique et de loisirs vers les sites régionaux ?

Armelle Travé - La Région a compétence sur le transport ferroviaire régional depuis 2002. L'exécutif régional considère que le tourisme est un enjeu majeur pour la région, qui a de remarquables sites, qui est très bien dotée en terme de climat, de localisation et d'attractivité. Elle considère que les transports doivent être durables pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, pour garder une qualité de vie et l'attractivité des lieux; par ailleurs, nous avons beaucoup de touristes d'Europe du Nord, sensibles à l'environnement. L'écomobilité dans les loisirs est donc un enjeu majeur pour la Région.

■ **Anne Vourc'h** - Quels services avez vous développés?

Armelle Travé - Voici par exemple «Le Train jaune en hiver». Cette ligne qui dessert les Pyrénées Orientales était très fréquentée en été, mais vide en hiver, alors qu'il y a des stations de ski, des stations thermales. Nous nous sommes concertés avec le CDT et le Conseil Général des PO et les partenaires touristiques.

On a créé une offre de dessertes adaptée, à tarif attractif: 10€ pour aller de Perpignan à toute gare desservie par le Train jaune et, en amont, 50% de réduction pour les trajets depuis les villes de la région jusqu'à Perpignan. Le Conseil Général a coordonné ses services de navettes aux horaires du Train jaune.

On a associé cette offre à des réductions chez pas mal de partenaires de la Vallée de la Cerdagne, comme le forfait de ski de Fontpédrouse (-50% sur le forfait journée), ou les Bains de Saint-Thomas qui offrent des réductions et ont mis une navette gratuite en connexion avec le train. L'opération a permis une augmentation de 12% des usagers du Train jaune l'hiver de la première année.

Deuxième action, depuis 2008, «Entre TER et mer», sur la ligne Nîmes et Aigues Mortes-Le Grau du Roi. En période estivale on a mis plus de trains et on a fait un tarif unique à 6€ l'aller associé, sur présentation du billet de train, à des réductions dans des restaurants ou autres services. En 2010 nous avons complété avec des dessertes en fin de soirée, permettant d'être au restaurant le soir à Aigues Mortes et de rentrer à Nîmes vers 23h. La fréquentation a été en hausse significative. Le tarif de 6€ est resté attractif, jusqu'à ce qu'en 2010, le Conseil Général du Gard mette le car à 1,50€ sur le même trajet. Ce qui prouve qu'il faut mieux se coordonner entre opérateurs de transports.

Autre exemple, «allez-y en TER». Il s'agit d'utiliser l'espace d'affichage dans les trains pour promouvoir des festivals ou événementiels (on en a beaucoup!) qui incitent leur public à utiliser le train et donnent sur les sites internet toutes les indications pour s'y rendre en train plutôt qu'en voiture. C'est une action d'information qui a bien marché, même si l'impact n'est pas tellement facile à mesurer.

Le dernier exemple c'est Modulauto, présent à Montpellier et à Nîmes, en projet à Perpignan, Narbonne et Sète. On sait que l'on opte souvent pour la voiture parce que l'on ne sait pas comment se transporter sur les 3 dernier km! Modulauto est un service d'auto partage, avec deux types de cibles, les «abonnés» ou les «très occasionnels». On adhère au système pour un prix annuel très modique et ensuite, par internet, on réserve une voiture avec un forfait à l'heure (2€), ou au km (35 centimes). On a monté un partenariat

train + Modulauto pour les besoins occasionnels de voitures, qui fait passer l'abonnement de 45€ à 15€ quand on vient du TER. L'idée est qu'un utilisateur du train qui arrive en gare de Nîmes puisse aller au Grand Site du Pont du Gard, par exemple, en utilisant Modulauto.

Nous essayons véritablement de développer des offres nouvelles. Que les porteurs de projet n'hésitent pas à nous contacter s'ils ont envie de quelque lien avec les trains régionaux!

■ **Anne Vourc'h** - Merci pour ces exemples liés au train. On a vu quelles étaient les politiques de l'offre des structures compétentes en matière de transport.

Mais qu'en pensent les opérateurs du tourisme? Pascal Schmid, directeur d'Hérault Tourisme, Agence de développement touristique de l'Hérault, ces efforts rencontrent-ils le publics des touristes? L'écomobilité est-il un enjeu de votre point de vue?

Pascal Schmid - Ce matin, une personne a demandé « que font les Offices du tourisme pour répondre à cette demande des clients qui souhaiteraient se déplacer par un autre moyen que la voiture? » Et Joseph Brousset a demandé si par hasard il y avait un directeur de CDT dans la salle qui voulait répondre. J'ai laissé poliment répondre un Office du tourisme qui s'en est d'ailleurs très bien sorti, et pendant que je regardais mes chaussures, je me disais, si je réponds, je vais casser l'ambiance! Pour répondre très abruptement (on est entre nous, mais rassurez-vous quand je parle à une clientèle touristique ou à des Tours opérateurs, je ne dis pas ça!), si on se place du point de vue du client, il n'y a pas de demande, je n'ai jamais vu quelqu'un nous appeler, à quelques exceptions près bien sûr, pour nous demander comment il pourrait faire sans sa voiture.

■ **UNE OFFRE ATTRACTIVE POUR INCITER LES VISITEURS À SE RENDRE À LA PLAGE SANS VOITURE.**

Entre TER et mer
Nîmes - Aigues-Mortes - Le Grau du Roi

Les pieds dans l'eau sans la voiture !

Languedoc Roussillon SNCF Région Occitanie

L'intervention de Mountain Wilderness, ce matin, soulignait que l'habitude de la voiture est tellement ancrée que, au fond, nos clients ont du mal à se projeter dans une autre configuration. On ne peut aborder le problème de cette façon. Il ne peut y avoir de demande qu'à partir du moment où il y a une offre structurée en face. Il n'y a pas de demande « en soi ». Et pourtant il y a des sacrés problèmes, et je suis profondément convaincu que la problématique et la méthodologie « Grand Site » appliquée au tourisme, c'est véritablement l'avenir. Mais si on me pose la question aujourd'hui, y a-t-il une demande de se déplacer autrement qu'en voiture, je réponds non ; 80 à 90 % de nos clients viennent en voiture, ils n'ont pas l'intention de changer de comportement si on ne leur propose pas autre chose à la place.

■ **Anne Vourc'h** - Voilà qui est clair ! Mais vous dites qu'il y a des problèmes de mobilité, des enjeux importants pour le tourisme, qu'il faut structurer des alternatives. Alors, comment fait-on ?

Pascal Schmid - Pour arriver à savoir ce qu'il y a dans la tête de nos clients-touristes, et comprendre quelle est leur demande, y compris justement une demande qui n'est pas forcément formulée de leur part, il ne faut pas aller chercher du côté des statistiques. Quand on avait lancé notre schéma de développement touristique, nous souhaitions connaître la perception de la qualité chez nos visiteurs. Est-ce que la destination Hérault contient de la qualité pour nos clients, qui viennent à 80 % sur le littoral et à 20 % dans l'arrière-pays ? Pour avoir une réponse, il faut absolument travailler sur du qualitatif et non sur du quantitatif, car les réponses aux enquêtes ne voudront pas dire grand-chose, et ce pour une raison d'abord très simple : quand on est consommateur d'un produit que l'on s'est soi-même prescrit et qu'on a prescrit à sa famille (les vacances, à tel endroit), on ne va pas répondre « ah bien non, ce n'était pas bien », sinon on s'autodétruit dans un sens. Alors on a travaillé avec des consultants spécialisés en focus groupe, c'est-à-dire en petites unités d'une dizaine de personnes environ, composées de clients qui étaient déjà venus chez nous au moins une fois et qui avaient aussi été consommateurs d'autres destinations touristiques. Nous les avons considérés comme des « experts ». Les entretiens duraient 2h. Et on s'aperçoit qu'au bout de 2h de discussion ce qu'ils disent de la perception de la qualité, des contraintes et de la saturation de nos sites, n'est plus du tout la même chose qu'au début de l'entretien. C'est fi-

nalement à la fin qu'on recueille les choses les plus intéressantes, notamment sur ce qui ne va pas. Ce n'est pas que les gens se contredisent, mais c'est qu'au bout d'un moment, dans un groupe, en discutant, en écoutant les autres réagir sur des expériences de séjours qu'ils ont pu vivre, ils se disent « ah oui c'est vrai, à ce moment-là j'avais vécu ça et puis j'avais pas trouvé ça très sympa, ah oui c'est vrai, ça me rappelle que... ». Au bout de ces 2h, que nous disent-ils ? Un des problèmes essentiels, ce n'est pas le seul, qu'ils voyaient à notre destination, relève de ce qu'on a traduit par des problèmes de saturation : des problèmes de propriété, de parking, de « trop de monde au même endroit en même temps », des problèmes d'accès, etc. Mais il faut discuter pendant deux heures avant d'en arriver là. Ce ne sont pas de petites questions ! On leur demande de dresser le tableau noir de tout ce qui ne va pas dans le département de l'Hérault ; puis si on leur demande s'ils reviendraient dans le département de l'Hérault en vacances, la réponse, assez étonnement, « bien oui ! ». Après tout ce qu'ils ont dit de la saturation, du manque d'identité, des problèmes d'accès à la communication, et j'en passe, finalement ils reviendront ! Et quand on cherche à comprendre pourquoi, ils nous répondent essentiellement pour deux raisons : d'abord parce qu'on a de la famille ou des amis (la croissance démographique importée, très forte dans le département de l'Hérault, fait de ces néo-héraultais des prescripteurs de séjours), et ensuite parce qu'on a des enfants en bas âge, vous avez des plages de sable fin, il n'y a pas de courant, il n'y a pas de marais, l'eau est bonne, etc. On pourrait s'arrêter là et considérer que tout va bien ! Sauf que c'est un peu inquiétant quand même, car quand la croissance démographique se calmera, ce qui est déjà un peu le cas maintenant, les prescripteurs vont diminuer aussi, ils feront venir leur famille et leurs amis une fois ou deux, et après ? Et puis quand on a des enfants en bas âge, d'accord, on a besoin de plages de sable fin et d'eau chaude, mais quand les enfants sont grands ?

Certains de nos atouts sont des atouts « en creux » et, au fond, si on ne répond pas à cette question de saturation des sites qui a été pointée de façon assez nette, on aura des problèmes. On est en moyenne dans l'Hérault à un niveau de satisfaction de 7,5 sur 10. Les niveaux de satisfaction, globalement, sont plus élevés sur l'arrière-pays que sur le littoral et on comprend bien que la saturation, la pression, fait qu'on se sent un peu plus à l'aise sur l'arrière-pays, mais on n'est jamais dans des chiffres très hauts. Une chose va vous intéresser. On pose la question « quelle est votre appréciation de la mise en valeur des paysages ? ». Sur des sites

■ DEUX GRANDS SITES ET PAYSAGES DE L'HÉRAULT : LA VALLÉE DU SALAGOU ET LE CIRQUE DE NAVACELLES.



comme ici, la moyenne vallée de l'Hérault, ils nous donnent une estimation de 8/10. L'accueil dans les sites : 8,8. Là c'est pas mal. Propreté : 7,6. Accès parking : 6,9. Là ça commence à baisser donc on voit bien que la voiture et le parking sont au centre de beaucoup de questions. Que faut-il retenir de ces chiffres ? On pourrait se dire, finalement on est au-dessus de la moyenne donc c'est plutôt pas mal. En fait, ce n'est pas du tout comme ça qu'il faut raisonner parce qu'en terme de satisfaction quand on est globalement à 7,5/10, c'est mauvais. Imaginons que Renault vende des voitures sur lesquelles il y a que 7,5 clients sur 10 qui disent « je suis content de votre voiture », il sera vite ravagé par ses concurrents. Donc, c'est en fait un taux de satisfaction qui n'est pas bon ! Les problèmes d'accès aux sites, de parking, les problèmes de perception justement de cet « esprit des lieux » qu'on vient rechercher, y compris sur la plage, ne sont pas mineurs ! Si on ne met pas en scène, si on ne met pas en appétence cet esprit des lieux pour nos clients, il n'y a pas de raison qu'ils n'aillent pas chercher sur la côte sud de la Méditerranée, à Agadir ou ailleurs, des prestations qu'ils auront de toute façon pour moins cher.

■ **Anne Vourc'h** - Ces questions d'ambiance qui ne correspondent pas tout à fait à ce que gens attendaient, que vous corréliez à la notion de congestion des sites, sont donc déterminantes pour vos visiteurs. Si je comprends bien, c'est par l'offre que l'on va faire changer les choses et non pas forcément en demandant aux gens de définir a priori quel est leur souhait. Ce que vous dites de l'importance des questions de paysages et de sites est très encourageante pour nous !

Pascal Schmid - Oui, très encourageant ! Au point que l'un des 5 axes de notre schéma de développement touristique qui va bientôt arriver à terme, était de se fonder sur l'expérience des Grands Sites pour traiter d'autres sites majeurs de notre territoire. Nous encourageons les Grands Sites à aller vers le label Grand Site de France. Et il y a d'autres sites très beaux, magnifiques, sur lesquels il y a une fréquentation importante, qui donnent une identité et une qualification de destination qui est évidente. C'est pour nous, dans les années qui viennent, un axe de développement territorial soucieux du développement durable et de la protection de son patrimoine. ■

... échanges

Christian Brochier, Président de l'association Sur le Chemin de Robert Louis Stevenson - J'ai une question pour Armelle Travé par rapport au projet annoncé de train à 1 €. J'aimerais savoir si la Région a le projet de le faire seulement pour les habitants de la région ou aussi pour les touristes et dans quels délais, de quelle façon ? C'est une question importante pour nous, afin de faciliter l'accès au départ du sentier à partir des gares TER situées sur la ligne Nord-Sud, Nîmes-Clermont.

Armelle Travé - On a travaillé sur le train à 1 € avec la SNCF. Il s'est avéré qu'il y avait quelques difficultés à trouver plus de place dans les trains, qui seront nécessaires du fait de l'attractivité du prix. Donc le projet a été repoussé à 2012/2013. Sinon ce tarif est prévu pour tout le monde, il n'y a pas de discrimination.

Christophe Cavard, Président du syndicat mixte des Gorges du Gardon - Cette table ronde, et notamment l'exemple d'Hérault Transport, montre tout l'intérêt de travailler ensemble, et d'éviter la concurrence des transports, comme dans l'exemple de Ter et Mer à 6 €, qui se voit concurrencer par un trajet à 1,50 € par le transport départemental par bus, pour le même axe. C'est dommage.

On voit que les prix ne sont pas les mêmes, parce que les charges ne sont pas les mêmes entre le train et le bus. Mais ne peut-on imaginer un billet unique qui intègre l'ensemble du coût du trajet et qui peut être fait quel que soit le transport que l'on prend, que ce soit le TER et qu'on enchaîne derrière avec une ligne de transport type bus ou éventuellement d'autres types de transports secondaires ? Ce serait plus facile et incitatif pour l'utilisateur !

Par ailleurs le maillage des Grands Sites ou des sites majeurs à l'échelle d'un département peut amener à revoir leur desserte, à créer des nouvelles lignes en dehors des grands axes habituels.

Armelle Travé - Pour répondre sur le billet unique, il existe déjà pour les abonnés, entre les réseaux de la Région, TER et les réseaux de transports urbains, c'est la carte Tadoo. La carte Tadoo permet entre Nîmes et Montpellier par exemple, d'accéder au réseau TER entre les deux villes, et aux deux réseaux de transports urbains, et pour un prix défiant toute concurrence. On travaille à le développer, pour intégrer les transports des départements et également pour l'occasionnel ; on imagine une carte Tadoo jour et week-end.

... échanges

Jean Marcel Castet - Je voulais simplement rappeler d'où l'on vient : sur un même trajet, il y avait 5, 6, 7 sociétés de transporteurs qui avaient des prix différents. Aujourd'hui ce sont les mêmes bus, pour l'usager il y a une identification et un tarif plus simple. Je crois que ça, c'est important. Il nous manque la négociation avec le TER pour boucler la boucle.

Josette Vareilhes, adjoint au maire de Saint-Guilhem-le-Désert - Effectivement, cette année nous avons bien ressenti un peu plus de tranquillité au niveau de Saint-Guilhem, un peu plus de fluidité pour la population et l'impact environnemental. Vous avez réitéré plusieurs fois le souhait de voir les visiteurs du Grand Site de Saint-Guilhem, utiliser de moins en moins la voiture. Mais à Saint-Guilhem, les anciennes municipalités ont basé l'équilibre financier de la commune sur les recettes du parking à l'entrée du village. Sachez que le village de Saint-Guilhem-le-Désert a un budget qui correspond au nombre d'habitants, 248 habitants, et que les recettes de son parking lui sont indispensables. Comment faire ?

Deuxième question, par rapport au transport dit public, le réaliser par des transporteurs privés, qui sont donc payés par de l'argent public, c'est bien, moi j'adhère. Je fais partie de ceux qui sont intéressés par des transports de moins en moins chers et intéressants. Mais qui, à terme, va payer la différence ?

Jean Marcel Castet - Je pense que tout le monde a la réponse, C'est le contribuable. Ce sont des choix politiques, on les assume ou on ne les assume pas. C'est prendre un risque dans une période de crise de mettre le transport à 1 € mais on peut aussi considérer que dans une période de crise, aider les ménages pour qu'ils économisent sur leur voiture ou permettre aux plus pauvres d'avoir accès au transport, c'est aussi quelque chose d'innovant socialement et c'est l'engagement qu'on prend. C'est le contribuable, aujourd'hui comme hier, qui fait la différence.

Josette Vareilhes - Où irons-nous ? Jusqu'à ce que les gens ne puissent pas payer ? C'est ça ma question. Et c'est ça mon angoisse et mon inquiétude. Voilà, parce qu'effectivement, le tourisme apporte, c'est certain, il apporte mais il n'y a plus de taxe professionnelle, les communautés de communes ne les perçoivent plus. Comment allons-nous financer ?

Anne Vourc'h - Alors, on a bien compris l'inquiétude exprimée sur le financement de l'ensemble, car l'économie de Saint-Guilhem repose sur l'exploitation de ce parking.

Joseph Brousset - Je connais bien la remarque de Mme Vareilhes, et j'espère que grâce à la salle et à l'ambiance, je vais réussir à convaincre ! La taxe professionnelle n'existe plus, mais il existe une cotisation économique territoriale qui la remplace, mais on ne va pas faire un cours de finances locales.

La question ensuite est de considérer qu'on installe un parking pour, en définitive, faire des recettes et qu'on base le développement d'une commune sur un seul parking. Pour ma part, je pense que ce n'est pas une très bonne façon de poser les questions du devenir d'une commune. Monsieur Castet disait tout à l'heure, avec beaucoup de vérité, que dans le fond, si on regarde ce qui se passe avec la mise en place de ce type de services, qui sont absolument indispensables lorsqu'on en crée le besoin, et bien à ce moment-là on crée une économie induite et des retombées induites qui sont considérables. Regardez les études qui ont été menées par la Région sur les sites touristiques et sur les sites patrimoniaux et culturels. Pour 1 € investi sur le patrimoine, c'est 16 € en Languedoc Roussillon de retombées économiques. Ces éléments-là devraient permettre de sortir d'un système qui fait qu'on ne regarde pas plus loin que le bout de ses pieds.

Denis Lacaille, Agence Paysage - Pour avoir été à l'origine des études sur ce Grand Site, je tiens d'abord à féliciter tous ceux qui ont réalisé le Grand Site, les travaux et en particulier le président Villaret, et toute l'équipe qui est là. J'ai visité le site du Pont du Diable, qui est absolument magnifique, et une réussite. Durant la visite, quelqu'un m'a fait une remarque de détail, mais qui révèle une question extrêmement importante dans le domaine de l'écocompatibilité. Il

me dit « mais vous avez vu le Pont du Diable, qui a été restauré, qui est un monument historique, il y a une calade qui a été faite dessus en très gros galets ». C'est déjà assez inconfortable pour les pieds et je mets au défi la personne en fauteuil roulant de pouvoir accéder au Pont du Diable. Alors c'est un détail par rapport à l'ensemble de la réalisation qui est magnifique, mais on est sur un vrai problème d'écomobilité, c'est l'accès de tous et en particulier des handicapés dans un site et en particulier sur un monument comme celui-ci.

Joseph Brousset - Très sincèrement et très honnêtement, on s'en est rendu compte. On s'est mis à travailler sur le calade, parce que c'était comme ça de longue date. Mais j'espère que pour l'année prochaine on aura la capacité à résoudre cette question. Elle se pose aussi d'ailleurs pour les talons.

Gérard Voisin, Président du Réseau des Grands Sites de France - Je voudrais revenir sur la question des financements. J'admire la présentation de Pascal Schmid qui nous a montré tout le dynamisme d'Hérault Tourisme et il nous faudrait dans les départements des Agences Départementales du Tourisme qui soient aussi performantes que la vôtre, et un département avec un tel ensemble de sites. Mais dans un département qui est beaucoup moins pourvu, il est très difficile d'arriver à cette écomobilité dont vous parlez. Le Grand Site Solutré Pouilly Vergisson a une gare TGV tout à côté et nous avons travaillé sur cette écomobilité permettant de venir sans voiture depuis la gare TGV. Alors, ce qu'il faut c'est qu'il y ait une chaîne, comme vous l'avez décrite, sinon on n'aboutit pas. Mais ce que vous avez fait et décrit ne peut pas fonctionner par exemple chez nous.

Ma deuxième remarque c'est que j'ai été conseiller général pendant longtemps avant d'être député et je regarde maintenant comment fonctionne le Conseil Général de Saône-et-Loire, sur le plan financier. Son président, Arnaud Montebourg, est l'un des fers de lance des présidents de conseils généraux qui disent « nous n'avons plus d'argent, nous sommes en faillite, nous ne savons pas comment faire, l'État nous doit de l'argent ». Alors, des transports à 1 €, en Saône-et-Loire, on n'est pas riche et on ne peut pas le faire. Oui, c'est un choix politique, mais ce choix politique, il ne peut pas être fait partout ; vous avez une région où il y a de la matière, où il y a de la finance mais je vous assure, très sincèrement, que dans certains départements, tout ça n'est pas envisageable. Notre président a créé une ligne qui s'appelle Bucéphale qui est un gouffre financier, et qui ne transporte personne. Donc il y a des choix politiques à faire mais je crois qu'ils sont certainement à opérer à l'aulne des capacités financières parce qu'on sait que c'est une mise de fonds qui est très onéreuse et si c'est pour ne transporter personne, il faut vite arrêter. C'est ce que j'ai fait d'ailleurs dans ma ville parce que les collectivités territoriales ont tendance, et surtout les patrons de l'exécutif, à considérer qu'ils vont grandir et mieux gagner les élections d'après s'ils font un transport collectif comme il y en a parfois ailleurs. Ce sont aussi des choix politiques, ils les prennent, ils en prennent les risques, mais je crois aussi qu'il faut jouer dans la catégorie nécessaire et suffisante et ne pas non plus s'obnubiler avec des systèmes qui ensuite ne remplissent pas ce pourquoi ils ont été créés. Ce n'est pas le cas chez vous, en Hérault, je m'en réjouis.

Jean Marcel Castet - Oui, enfin on est tous politiques, on prend le bus ou on ne le prend pas, on prend sa voiture et on fait la queue 3/4 d'heure pour avoir de l'essence, c'est aussi un acte politique. Lorsqu'on a mis en place le syndicat mixte des transports, on a voulu qu'il y ait tout le monde. Donc on voulait faire un choix politique : l'axe département, villes centre et deux petites agglomérations. On a gagné parce qu'on a travaillé pendant deux ans avec tous les conseillers généraux qui ont voté à l'unanimité la création du syndicat mixte. Toutes les agglomérations l'ont également votée à l'unanimité, ce qui veut dire que le choix qui est fait est un choix politique mais c'est aussi un choix économique. Notre population augmente de 15 000 à 18 000 personnes par an, on crée des routes, ça a un coût et celui qui prend sa voiture les utilise. On a fait un choix du transport collectif, c'est du développement durable, mais simplement pour nous c'est dans l'esprit d'accueillir les nouveaux habitants et en même temps leur permettre une alternative. Je suis dans une commune de 5 000 habitants, desservie par le tramway et aujourd'hui des gens s'installent en disant « on fait le choix de ne pas avoir deux voitures, on veut n'en avoir qu'une et on vient là parce qu'il y a le tramway ». Il y a eu, je crois, un avant et un après, les années 60, les années 80, 2010 c'est autre chose. Je pense que le transport, le déplacement, qu'il soit privé, public, etc., est l'avenir économique, et il ne faut pas uniquement regarder le coût du transport mais toute la chaîne de déplacement. ■

2000-2010

Le Réseau des Grands Sites de France a 10 ans



« Des bons moments, il y en a beaucoup... S'il ne fallait en garder qu'un, ce serait le Domaine du Rayol fin 1999. Un lieu vraiment particulier, deux jours de rencontres, qui ont donné lieu à de beaux moments... Par la suite, chaque rencontre a été pour moi un moment à la fois d'émotion et de réconfort, face à nos préoccupations complexes et sur chaque site. Parmi ces grands moments de convivialité, une soirée à l'Asilel Cézanne, à Aix en Provence... »
 Pierre Cardin, Amiral du Campus aux Grands Sites de France



« Mon souvenir d'enfant combattant restera d'abord le montage du séminaire du Rayol pour lequel avec Bruno Guichard, nous avons dû convaincre de l'intérêt d'un réseau. Ce séminaire m'a laissé le souvenir d'un moment très fort où l'esprit des lieux est descendu pacifiquement. Je garde également en mémoire les premiers échanges avec le président Antoine Coullac, avant qu'il ne s'engage à conduire le réseau : son engagement a été d'autant plus important qu'il l'avait lui-même réfléchi ! »
 Bernard Guichard, Responsable des Sites et des Paysages et le créateur du Réseau en 2000



« Une multitude de souvenirs... Le lancement des ateliers « Intégrités » fut un moment important où cette idée de partage et d'échange prend encore plus tout son sens... Je citerais également la rencontre des « p'tits » nouveaux qui sont vus dans l'esprit... pour aussi le côté passage de témoin, d'héritage "familial". Quelques soirées aussi, après le travail accompli (Crique de Sixt Fer à Cheval ou Sainte-Victoire) »
 Roland Guadet, Pré-Maire de Castel

« Je repense particulièrement aux administrateurs successifs qui m'ont accompagné, à l'installation rue Montoye à Paris qui nous a permis d'être dans nos murs et à proximité du parlement et des Ministères, notamment l'écologie, et aux très très forts associés avec les sites... Le Réseau est une formidable école pour la France que j'ai eu ces dernières années beaucoup de plaisir à animer et à faire grandir avec mes collègues du Réseau et les membres du Réseau... »
 Gabriel Vahin, Président du Réseau des Grands Sites de France

« Ce fut une vraie Rencontre lors de ce travail intense sur les valeurs des 6 et 7 avril 2000. C'est un empileur rétrospectif qui se nouait et se « ouille » qui se libérait, se déployait... Un de ces moments précis où l'on sent que quelque chose a bougé et va fructifier... »
 Jean-Louis, Responsable des Grands Sites de France



Le Réseau des Grands Sites de France a fêté ses 10 ans lors de ces Rencontres ! Il est passé de 17 à 37 Grands Sites membres, 10 sites ont été labellisés Grand Site de France et le label est entré dans le Code de l'environnement. De nombreux acteurs ont témoigné de ces années écoulées dans le livre d'Or ouvert pendant les Rencontres. Des témoignages qui encouragent l'équipe du Réseau à poursuivre et amplifier sa mission au service des Grands Sites, de leurs territoires et de leurs habitants. À lire sur www.grandsitedefrance.com ■

1999	« Ce qui nous réunit aujourd'hui, c'est un futur, je pense un souci du monde... »	Domaine du Rayol "L'écrit des lieux et la gestion des Grands Sites"
2000	"C'est une erreur de « trop » réfléchir à la responsabilité du gestionnaire. Il faut d'abord penser à la sécurité des visiteurs..."	Pointe du Raz "La sécurité du public, sur les Grands Sites, Responsabilité des gestionnaires"
2001	"Signalétique, n'est pas synonyme de panneaux. C'est un langage qui doit retenir ce que les sites veulent dire d'eux mêmes."	Montagne Sainte-Victoire "Les Grands Sites"
2002	"Les Grands sites n'ont pas vocation à devenir des sites de profit ; leur économie doit s'appuyer dans les territoires pour l'économie touristique du pays"	Crique de Sixt fer à cheval "Les retombées économiques des Grands Sites"
2003	"Pour les Grands Sites, il n'existe pas de solutions faciles préformatées, c'est au contraire toujours le COULIBRI qui s'impose, la ressource à l'imagination."	Roches Solutrès "Quels engagements pour l'écologie, pour l'écologie, pour l'écologie, sur les Grands Sites ?"
2004	"Des lieux qui ne se comprennent que dans leur relation avec la société qui les entoure, qui les font vivre, qui y vit."	Bale de Somme "Cotique international en partenariat avec l'écologie. Vivre dans un grand site : le point de développement durable"
2005	"Chercher à faire partager, sentir, comprendre l'esprit de lieux, non seulement par la connaissance mais aussi par l'expérience sensible et participative du site."	Marais Poitevin "Mettre les sites et les Grands Sites"
2006	"Le tourisme ne doit pas être regardé comme un mal mais bien au contraire comme un moyen d'inscrire encore mieux les Grands Sites dans le tissu local et son développement"	Bibracte - Mont Beuvray "Grands Sites et stratégies touristiques des territoires"
2007	"Pensez que l'agriculture et la forêt font partie des paysages et font l'identité des Grands Sites. Pensez aussi à la gestion des paysages et de valorisation du patrimoine."	Puy de Dôme "Les Grands Sites et les Grands Sites, quels partenariats ?"
2008	"Prendre du recul sur les images des Grands Sites que l'on manipule quotidiennement sans trop y penser, d'ajuster le regard sur le sens et les messages qu'ils portent."	Pont du Gard "Les Grands Sites et la mémoire de la préservation"



Atelier 1

*Retour d'expérience sur les sites
de la Vallée de la Clarée et de la Vallée Étroite,
de la « Loire à vélo », de Bibracte Mont-Beuwray
et du Chemin de R.L. Stevenson.*



Nathalie Vicq-Thépot, animatrice
Chargée de mission Grand Site, Meddl

Sébastien Baholet, rapporteur
DGCIS Sous-direction du Tourisme

Les navettes du Grand Site de la Vallée de la Clarée et de la Vallée Étroite



Stéphane Barelle

Chargé de mission
à la Communauté
de communes
du Briançonnais

Georges Pouchof

Maire de Névache



■ Stéphane Barelle

La vallée de la Clarée est un site classé depuis 1992 de 26 000 hectares qui couvre quatre communes. D'environ 1 300 mètres jusqu'à à un peu plus de 3 000 mètres, l'ensemble des milieux montagnards briançonnais y est représenté. Ce caractère exceptionnel attire un grand nombre de visiteurs l'hiver (activités nordiques) et l'été (activités de pleine nature, randonnées à pied, VTT). On note ainsi depuis une vingtaine d'années un envahissement automobile non contrôlé, des difficultés d'accessibilité avec une fréquentation très localisée dans la haute vallée. Des comptages indiquent le passage de 3 500 à 4 000 véhicules par jour dans la vallée, ce qui représente environ 600 000 visiteurs par an. Les impacts sur le site de cette grande fréquentation sont vite apparus, tant sur le paysage que sur la qualité du cadre de vie des habitants.

Une navette pour préserver le site

La communauté de communes du Briançonnais, la commune de Névache et le Conseil Général des Hautes-Alpes ont souhaité trouver une solution. L'idée de créer une navette dans la vallée de la Clarée a ainsi été prise en 2003 après deux recensements :

- les stationnements. Il n'y a que 100 places à Névache, 250 places à Fontcouverte, presque à mi parcours, et une centaine de places à Laval au fond de la vallée ;
- les habitations et les activités. Le long de cette route unique départementale qui irrigue toute la vallée, on dénombre une centaine de chalets d'alpage (résidences secondaires), six refuges, une auberge à Fontcouverte et un camping. Autant d'éléments dont il faut tenir compte lorsqu'on mène des réflexions par rapport à un dispositif de navettes.

Il n'y a pas eu d'étude préalable plus poussée. En quelques semaines, les trois collectivités -Névache, Communauté de communes du Briançonnais et Conseil Général des Hautes-Alpes- ont décidé de mettre en place dans le cadre de l'Opération Grand Site ce système de véhicules de transport en commun tout en gardant la possibilité de ne pas entraver la libre circulation des ayants droit.

Fonctionnement de la navette

La navette circule uniquement en période estivale de la mi-juillet jusqu'à la mi-août, (quarante et un jours en moyenne), de 8 h à 19 h, sur la route départementale entre Névache et Laval. Cette route est interdite aux stationnements, à la circulation dans le sens montant, aux camping-cars ainsi qu'aux véhicules tractant une caravane. La maîtrise d'ouvrage n'est pas assurée par la communauté de communes qui ne dispose pas de la compétence transport mais par l'autorité organisatrice de transport sur le département : le Conseil Général des Hautes-Alpes. L'objectif de ce dispositif est multiple : proposer une alternative de déplacement aux visiteurs véhiculés, rendre possible la découverte pédestre et linéaire de la haute vallée de la Clarée, diminuer les pollutions visuelles, sonores et atmosphériques liées aux importants flux motorisés et enfin mettre en place un outil de développement durable.

Permettre d'autres modes de découverte de la vallée

Parallèlement au dispositif de la navette, et toujours dans le cadre de l'Opération Grand Site, l'ensemble des sentiers qui permettaient d'accéder à Laval ont été réhabilités (création d'une signalétique et réfections des passerelles). Ainsi, les visiteurs qui ne souhaitent pas prendre la navette

peuvent très bien se rendre en haute vallée à pied. Le dispositif s'inscrit aussi dans la continuité d'autres modes de transports permettant les correspondances avec la ligne de bus transfrontalière Briançon/Bardonnecchia, les trains SNCF en gare de Briançon et d'autres lignes des vallées adjacentes.

Moyens mis en œuvre

Le dispositif comprend sept véhicules de 20 places et un véhicule supplémentaire de 20 places est prévu en cas de périodes de forte affluence. Cette année, par exemple, le huitième véhicule a fonctionné pendant 18 jours sur 40. Un car gratuit de 40 places vient compléter l'ensemble et sert à pré-acheminer les visiteurs depuis le parking de Roubion, en aval, à Névache, située plus haut, d'où part la navette vers la haute vallée.

Quatre agents assurent l'accueil des visiteurs. Leur rôle est très important par l'information qu'ils donnent aux visiteurs. C'est là où on se heurte au droit : ils n'ont pas le pouvoir de police et donc la possibilité de stopper les véhicules. Des barrières sont mises en place et ils doivent « capter » un maximum de voitures. Pour leur sécurité, ils sont équipés d'équipements assez visibles (gilets jaunes, casquettes et t-shirt) de façon à ce qu'ils soient bien identifiés. Leur rôle est délicat car ils sont les premiers à expliquer aux visiteurs que la route est barrée, mais aussi à recevoir la fronde de certains conducteurs.

Afin de compléter les moyens humains, nous faisons appel à un coordinateur régulateur qui est très important. C'est la cheville ouvrière du dispositif, c'est lui qui va réguler les navettes, qui va les cadencer, en mettre une supplémentaire s'il y a un orage qui se déclare et une forte affluence à Laval. C'est la personne qui doit avoir une vision globale du dispositif et je le répète, c'est très important.

Au total, une vingtaine de personnes sont employées pour le service, pour ces 40 jours.

Pour 2010, le dispositif hors recette a coûté aux collectivités un peu plus de 120 000 € qui se répartissent de la façon suivante : le Conseil Général (46 %), la Communauté de Communes du Briançonnais (18 %) mais aussi une part importante pour une petite commune, Névache (6 %), et enfin les recettes usagers qui interviennent à hauteur de 30 % soit un tiers.

La communication sur ce mode d'accès

16 000 dépliants (12 000 en français et 4 000 en italien car le site est frontalier avec l'Italie) sont édités pour faire connaître la navette et inciter les visiteurs à la prendre. Afin de capter un maximum de véhicules et en collaboration avec le Conseil Général des Hautes-Alpes, des dispositifs matériels ont été installés à Roubion, notre point de départ principal. Cette zone est limitée à 90 km/h, et il fallait absolument trouver le moyen de pouvoir réduire la vitesse des véhicules. Même s'il n'est pas parfait, un système de chicane a donc été installé et joue pleinement son rôle. Été 2010, il a été décidé de fermer la route plus tôt. En effet, les statistiques fournies par le groupement de transporteur (un rapport d'activité est demandé à l'issue de

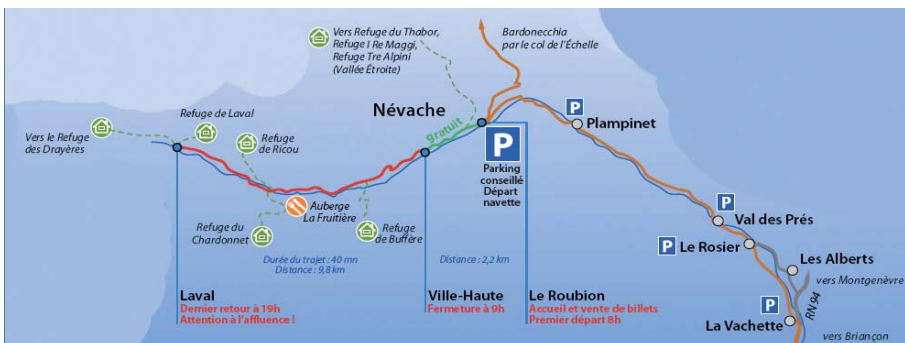
chaque saison) nous ont indiqué que 50 % des gens prenaient la navette alors même que la route était encore ouverte et qu'ils avaient encore la possibilité d'utiliser leur voiture !

Auparavant, la route était fermée à 11 h et cette année la fermeture a été avancée à 9 h. Ce changement a provoqué le mécontentement des socioprofessionnels qui nous a obligés à revenir en arrière en fermant la route à 11 h.

Fréquentation et usage pour les visiteurs

Le nombre de visiteurs qui utilisent la navette oscille entre 49 000, 50 000, voire 55 000 visiteurs par an. Un trajet (montée ou descente avec arrêt possible en cours) coûte 2 €, le carnet de dix trajets 15 € soit (1,50 € le trajet). Le trajet est gratuit pour les moins de 12 ans sauf dans le cas de groupes d'enfants accompagnés où il est d'1 € par enfant ou un ticket plein tarif pour deux. La navette de pré-acheminement est gratuite entre Roubion et Névache. Elle l'est également pour les détenteurs d'un billet aller-retour sur la ligne de bus Briançon Bardonnecchia. Tous les propriétaires de résidences secondaires ou de chalets ainsi que tous les socioprofessionnels ont un laissez-passer. La commune de Névache édit chaque année plus de 200 laissez-passer valable également pour les entreprises qui travaillent aussi sur ces chalets.

ORGANISATION DES NAVETTES DANS LA VALLÉE DE LA CLARÉE.



Les impacts après plusieurs années de fonctionnement

La navette de la vallée de la Clarée a une incidence réelle sur le trafic routier puisque son utilisation se substitue au passage d'un grand nombre de véhicules, soit 15 000 passages en moins. Cela correspond à 60 tonnes de rejet de CO₂ en moins en moyenne. On a pris en compte le bilan carbone des véhicules particuliers en moins sur le site auquel a été ajouté le bilan carbone des cars. On note également la réduction des nuisances et la limitation du stationnement sauvage ainsi que la réappropriation de la route par les marcheurs. Les usagers semblent très satisfaits de ce système de transport (chaque année un cahier est mis à disposition des visiteurs libres d'indiquer leurs remarques). Les seules remarques négatives constatées sont sur la tarification. Elles proviennent aussi des irréductibles du « tout voiture » qui rouspètent mais cela représente un peu moins de 5 à 6 % des messages qui peuvent être laissés sur le cahier. Les aspects difficiles à gérer sont notamment les engorgements à la descente en cas d'orage ou les gestions de forte affluence. On a atteint au moins d'août 2008 un des records de fréquentation. Nous avons fait appel à un neuvième car

et le temps d'attente était d'un peu plus d'une demi-heure alors que pour le reste de la journée on était à 7,5 min d'attente. Ce jour-là, plus de 2 000 personnes ont été transportées soit 670 véhicules en moins sur le site.

Un autre point difficile est la gestion des laisser-passer aux barrières. Mais, ce qui peut remettre en question le dispositif d'une année sur l'autre est le coût supporté par les collectivités. Le coût de la navette tel qu'il s'inscrit dans le dispositif se situe entre 2 500 et 2 800 € par jour et un coût global de fonctionnement hors recettes qui fluctue entre 100 000 et pour cette année 122 000 €. Le coût du régulateur représente 9 % des 122 000 €.

Depuis la mise en place du dispositif en 2003, on constate, malgré deux années où le coût a baissé (subventions exceptionnelles du Conseil régional), que l'on reste quand même au-delà des 100 000 € chaque année. Enfin terminons sur les petites difficultés rencontrées notamment avec les socioprofessionnels : une année les pneus de certaines navettes ont été crevés, une autre année des prospectus, des tracts anti navette ont été distribués... Il faut faire avec.

■ Georges Pouchot

La navette de la Clarée est assez atypique dans la mesure où les territoires qu'elle traverse sont très enclavés, ce sont des territoires de montagne, c'est une zone en cul-de-sac, une route étroite, montante, qui franchit un verrou glaciaire. Tous les chauffeurs ne sont pas habitués à ce type de routes.

Deux types de visiteurs s'y rendent, ceux qui commencent une randonnée à la pointe du jour, ceux-là ont peu de difficultés, et ceux qui montent vers 9h30-10h pour profiter d'une belle journée et c'est là que les choses deviennent insupportables.

Avec la population locale, je crois qu'on a un peu de mal à trouver ce qui est acceptable. C'est vrai que le flux de voitures qui remonte toute la vallée impacte Névache mais aussi la Commune de Val des Près, à l'entrée de la vallée, où les gens ne font que passer, et vite, peu importe qu'il y ait des habitants dans ce territoire.

Un autre problème est que c'est le Conseil Général qui en est le maître d'œuvre. Forcément, il n'est pas présent sur le site en permanence pour organiser la navette. On a donc délégué son pouvoir d'organisation à ce régulateur qui joue un rôle clé. Le régulateur a une certaine responsabilité,

y compris dans l'accueil réservé aux visiteurs par les chauffeurs et l'image du site qu'ils renvoient. Les Hautes-Alpes, à l'image de ses 120 000 habitants, n'ont pas de gros moyens donc, quand on cherche des transporteurs sur place, on a vite fait le tour et on tombe sur les mêmes. Il n'y a pas une population énorme de chauffeurs qui veulent conduire la navette l'été.

Le parking de Roubion a pour objectif d'arrêter les gens le plus en avant possible et évite un flux de circulation dans Névache. À terme d'ailleurs, il faudrait que cette navette parte plutôt de l'entrée de la vallée et non de Névache. Ce qu'on a voulu essayer de faire cette année, c'est préparer les gens à la prise de la navette le plus en aval possible, dès la sortie de Briançon où on annonce qu'il y a une navette pour monter à haute vallée de la Clarée. Seulement voilà, il y a des mots qui sont défendus dans la communication : « interdit », « fermé ». Du coup on a mis du temps à trouver les mots et le Conseil Général a eu l'idée de mettre « route interdite » que l'on a changé après en « circulation restreinte ». On cherche toujours des mots pour que les gens s'arrêtent naturellement à Roubion et prennent cette navette mais ce n'est pas facile.

Et puis il y a le problème de la météo. L'année dernière en 2009 on recevait le président du Conseil Général en août. À Laval il y avait un vent à décorner les bœufs, il faisait froid, il s'est bien demandé si c'était pertinent d'avoir une navette parce qu'il n'y avait pas un chat, ça aussi c'est une difficulté : un jour beaucoup de monde, le lendemain, personne !

Ce que l'on a voulu aussi, c'est que la navette soit gratuite pour les Névachais pour qu'ils se l'approprient. Le Conseil Général ne l'entendait pas tout à fait comme ça car il trouve que la navette est chère et difficile à organiser. Depuis qu'elle existe je crois que tous les ans il y a eu des changements dans l'organisation. Mais cette navette a permis à des gens qui ont une mobilité restreinte, comme des personnes d'un certain âge et qui n'ont jamais fait de randonnée en montagne, de découvrir une vallée d'une autre façon en allant à Laval et en prenant quelques petits itinéraires le long de la Clarée, qui sont des itinéraires ombragés, faciles et tranquilles. On s'aperçoit que Laval-Névache par la rive droite de la Clarée est sûrement devenu l'itinéraire le plus couru et par une population de gens qui n'avaient jamais marché en montagne.

La navette apporte également de la sécurité et elle est plé-

■ PRÉSERVER LE SITE DES NUISANCES LIÉES À LA VOITURE EST LE BUT DES NAVETTES DE LA VALLÉE DE LA CLARÉE.



© RGSF

biscitée par les résidents de la haute vallée, qui sont des résidents secondaires: «ça nous a changé la vie, plus d'odeur de gazole, de gaz d'échappement, aujourd'hui avec la navette on revit».

On constate donc que la population est divisée entre ceux qui trouvent que c'est contraignant, ceux qui disent qu'il faut la maintenir, ceux qui disent même qu'il faut la prolonger. Mais cette navette est là pour protéger le pa-

trimoine naturel et on ne l'a pas assez dit. C'est à la fois pour transporter des populations mais c'est surtout pour protéger notre territoire naturel parce que sans ça, je crois que la vallée de la Clarée et l'Opération Grand Site seraient bien moins pertinentes. ■

Mél: s.barelle@ccbrianconnais.fr

... échanges

Marc Esteben, Inspecteur des sites, Dreal Languedoc-Roussillon - On est tous convaincus ici du bien fondé de ces opérations de régulation. Il faut éviter le consensus mou et il faut donc aller plutôt vers l'attention portée à ceux qui ne sont pas contents car ils nous enseignent un certain nombre de choses. Vous disiez qu'il faut analyser ce qui est acceptable ou pas. Cela renvoie à ce nous que disait Jean Viard: «attention, il faut réguler, maîtriser les flux mais attention, nous sommes des gestionnaires d'imaginaire, nous portons d'une certaine manière atteinte à la liberté donc soyons prudents, voyons jusqu'où nous pouvons aller et faisons attention». J'ai été très sensible à ça. Dans ces sites qui sont très fréquentés, la question est de savoir jusqu'où on peut aller sans que vraiment nous soyons dépossédés de cet imaginaire qu'on ne peut pas mettre en cage.

Pour compenser cette perte d'impression de liberté que peuvent avoir les gens, il me semble qu'il y a un domaine sur lequel nous devrions faire des progrès, c'est l'accueil.

Cela passe tout d'abord par la qualité des aménagements pour que les gens comprennent pourquoi on met en place une navette et des éléments de contrainte. S'ils sont confrontés à un aménagement bien organisé, planté et confortable, ils se sentent accueillis et déjà ils se sentent un peu moins agressés sur leur privation de liberté. Et il faut absolument que l'entretien de ces aménagements soit permanent pour ne pas avoir cette impression de laisser-aller. Il faut faire cet effort pour leur donner le sentiment d'être bien accueilli.

Ensuite, il y a manifestement un besoin de former les gens qui accueillent, parce qu'on a payé en plus, on a le sentiment d'avoir le droit d'être accueilli dans un espace. L'accueil est un métier et il faudrait sans doute, même si c'est plus cher, prévoir des personnels d'accueil à proprement parlé pour orienter, informer, accueillir au sens plein du terme. J'ai l'exemple de l'Anse de Paulilles, c'est une Anse de la côte rocheuse du Roussillon qui a fait l'objet d'un projet d'aménagement dans l'esprit des Opérations Grand Site et aujourd'hui tout est gratuit, c'est la volonté politique du Conseil Général des Pyrénées Orientales. Le parking est gratuit, ça nous paraît d'ailleurs excessif, il nous semble qu'on pourrait payer un petit peu. Des animateurs vont gratuitement proposer des animations aux visiteurs qui sont surpris car ils sont habitués à payer partout.

Roland Gallina, Conseil Général des Pyrénées-Orientales - Je suis chargé de la gestion de quatre sites naturels dont deux sites classés dans le département. Pour un des sites classés, le Lac des Bouillouses, nous connaissons depuis 10 ans la même gestion que vous sur une route départementale en cul-de-sac pour des sites entre 2 000 et 3 000 m. Dès 2000, nous avons pris l'initiative de réguler, comme vous le faites par navettes, l'accès des véhicules à ce site classé. 2 000 à 2 500 véhicules montaient chaque jour au lac, labouraient les prairies etc. En tant que responsable et gestionnaire de cette route, et notamment de la sécurité sur une route étroite en haute montagne, c'est le Conseil Général qui a pris cette initiative en terme financier, de logistique, de régulation et de sécurité de fermer la route et de mettre en place une navette. Je salue vraiment votre action et je vous encourage à continuer. Au bout de 10 ans, on se remet encore en question. Je vous propose d'échanger sur plein de choses avec nous, d'abord la fameuse régulation des navettes que vous faites en délégation et qui me paraît très tortueuse juridiquement, si je peux me permettre. Soyez vigilants en terme de responsabilité sur une personne qui régule et qui en définitive a une énorme responsabilité pour le compte des élus. ■

La "Loire à vélo"



Marion Frémont

Chargée de mission la «Loire à Vélo»
et du label «Accueil Vélo»

L'itinéraire «La Loire à vélo» est une véloroute, c'est-à-dire un itinéraire qui alterne entre voies vertes, voies partagées, pistes cyclables et bandes cyclables. Cet itinéraire de plus de 700 km se construit tronçon par tronçon et couvrira à terme, d'ici début 2012, 800 km de Nevers jusqu'à Saint-Brévin-les-pins. Ce projet est né en 1995 d'une volonté politique des Régions Centre et Pays de la Loire. Les élus ont fait un voyage d'étude le long du Danube à vélo pour voir ce qui se faisait dans ce domaine. Le premier tronçon a ouvert en 2005. Il permet de visiter, de découvrir ou de redécouvrir d'une autre manière, à vélo, le Val de Loire qui est inscrit au Patrimoine Mondial de l'Unesco. L'investissement, 52 millions d'€, couvre les infrastructures et la signalétique et est pris en charge en grande partie par les Régions, à hauteur de 60 %, et les 40 % restants, par les maîtres d'ouvrage : les Conseils Généraux et les grandes agglomérations. Des aménagements à l'animation de réseau et à la promotion, ce projet est vraiment mené en partenariat avec les deux Régions et les Départements.

Découvrir le Val de Loire autrement : itinérance ou boucles à vélo

Les objectifs sont de découvrir les sites du Val de Loire, les châteaux de la Loire, le patrimoine local et le paysage ligérien, en restant proches de la Loire (les 2/3 de l'itinéraire longent le fleuve), de desservir des sites touristiques et de faciliter l'accès par les gares.

Des antennes partent de l'itinéraire principal pour relier des sites touristiques et des gares. L'objectif est également de générer des retombées sur l'économie locale ; une offre de services touristiques s'est développée autour de l'itinéraire, faisant de «La Loire à Vélo» plus qu'un itinéraire cyclable mais également un produit touristique à part entière.

L'itinéraire de «La Loire à vélo» est signalisé dans les deux sens. On peut le faire aussi bien en direction de l'Atlantique que vers la source de la Loire. Dans son linéaire, il va plus intéresser la pratique itinérante où les touristes vont en moyenne faire 40 à 50 km dans la journée et vont changer d'hébergements tous les jours pour découvrir vraiment l'itinéraire dans son ensemble. Il y a également un usage de court séjour plus adapté aux familles avec des circuits en boucle. Des réseaux de boucles se sont constitués à proximité de l'itinéraire et s'y rattachent. L'idée est d'irriguer tout le territoire, de faire découvrir les richesses au-delà de l'axe ligérien : les châteaux comme Villandry, Chenonceau, Chambord ou Cheverny. D'autres boucles se développent dans le cadre du Schéma régional véloroutes et voies vertes. Elles permettent de s'adapter à une autre clientèle qui parcourt 20 à 30 km la journée, c'est-à-dire les familles avec des enfants. La 3^e pratique, très importante, est celle des habitants : la population locale s'approprie réellement cet itinéraire soit dans un but utilitaire, soit pour la balade dominicale. Les aménagements de l'itinéraire dans les agglomérations sont donc très importants pour ces usagers pour traverser les agglomérations de manière sécurisée.

«La Loire à vélo» est réellement un produit touristique, au départ c'est un itinéraire cyclable avec tous les aménagements, les infrastructures et les équipements nécessaires : 300 à 400 aires d'arrêts prévus sur les 800 km, des tables et chaises de pique-nique, des poubelles, des racks à vélo pour stationner les vélos, etc.

Faciliter l'intermodalité

Pour y accéder, l'intermodalité train + vélo est facilitée dans les TER entre Orléans et Saint-Brévin qui longent l'axe ligérien. Pour répondre à l'attente des cyclistes, un projet vient de voir le jour en région Centre avec le financement



© Région Centre

■ UN ITINÉRAIRE CYCLABLE INTERRÉGIONAL DE 800 KM LE LONG DE LA LOIRE.

de wagons-vélos en période estivale. Du 3 juillet au 28 août, tous les trains « Interloire » seront équipés d'un wagon vélos entre Orléans et Tours. D'autre part, des loueurs permettent de louer le vélo dès l'arrivée en gare. Par exemple, on arrive en gare d'Orléans et on peut laisser ce vélo à Tours, à Angers ou à Nantes, grâce à ce système de partenariat qui permet de louer son vélo à un point A et de le laisser à un point B.

Dans le cadre de partenariats avec la SNCF, sur présentation du billet de train Paris Orléans, un tarif préférentiel sur la location de vélo est proposé en gare d'Orléans. Il existe également des cars qui prennent les vélos sur certaines lignes dans le Loiret et en Touraine.

Un réseau de professionnels bien structuré autour de l'accueil

Des catégories de professionnels, à commencer par les hébergeurs puis les loueurs de vélos, se sont regroupées en réseaux pour adapter leur accueil à la clientèle cycliste. Les sites de visites et les Offices de tourisme ont ensuite fait de même. Le réseau des professionnels est très structuré. Avant l'émergence de « La Loire à vélo », les hébergeurs s'étaient déjà constitués en une association qui est à l'origine de la création d'un label « Accueil vélo ». Ce label s'adapte à plusieurs catégories de professionnels, à savoir, pour le moment, les hébergeurs, les loueurs et réparateurs de vélo et dernièrement les Offices de tourisme et les sites de visite.

La charte de qualité précise des critères obligatoires à respecter pour adapter leur accueil aux cyclistes :

- pour les hébergeurs : disposer d'un local vélo fermé, de matériels de réparation sur place, assurer le transfert de bagages, etc. ;
- pour les loueurs : être joignable sept jours sur sept de 9 h à 19 h, durant la période estivale notamment. Certains d'en-

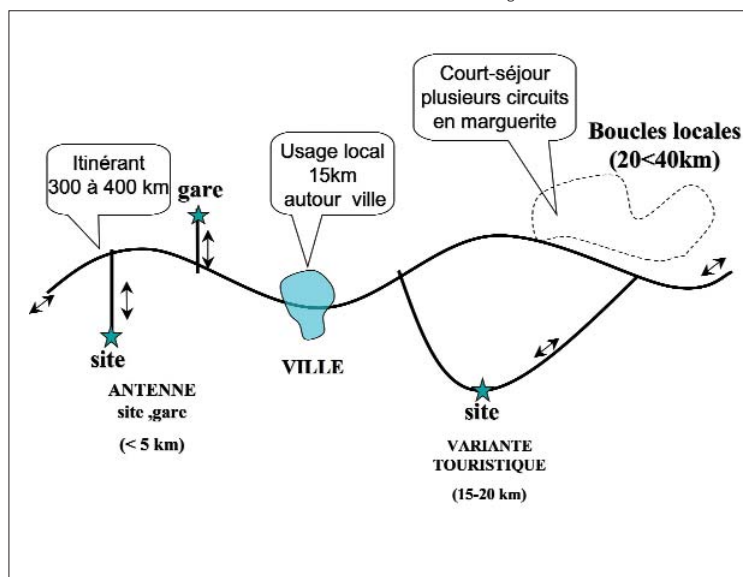
tre eux livrent les vélos à un point demandé (en gare par exemple) et donnent l'opportunité de le laisser à un autre endroit. Certains hébergements servent aussi de point de dépôt ;

- pour les Offices de tourisme et sites de visites : pouvoir trouver sur place ou à proximité immédiate des points d'eau potables, des stationnements vélo, des toilettes et toute la documentation vélo et sur les professionnels qui adaptent leur accueil aux cyclistes.

Le label « Accueil vélo » n'est pas propre à l'itinéraire de la Loire à vélo. Tout professionnel qui se trouve à moins de 5 kilomètres d'un itinéraire cyclable balisé peut obtenir le label « Accueil vélo ». Le plus quand on se trouve à côté de « La Loire à vélo », est qu'on peut bénéficier de la notoriété de cette marque qui commence à être connue et du coup bénéficier également des outils de promotion inhérent à « La Loire à vélo ».

LES USAGES DE LA LOIRE À VÉLO.

© Région Centre



Une marque : "La Loire à vélo"

La «Loire à vélo» est une marque déposée en 1998 par les deux Régions. Elle est porteuse d'enjeux économiques et environnementaux et s'appuie sur une autre marque de forte notoriété: le Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. C'est une offre touristique qui porte à la fois sur une destination et sur un produit. La destination va essentiellement être le Val de Loire et le produit celui d'avoir l'occasion de le visiter d'une autre manière. La marque a également pour vocation de mobiliser des acteurs, de donner un poids supplémentaire à leur réseau.

Pour mettre en avant l'itinéraire et tous les équipements et services qui l'entourent, on a mis en place des R.I.S, des Relais d'Information Service qui permettent vraiment de se localiser par rapport à l'itinéraire, de voir les commerces de proximité, les hébergements, etc. Le site internet de «La Loire à vélo» existe en quatre langues: français, allemand, anglais et néerlandais. Le site Internet met en avant tous les professionnels disposant de la marque.

En terme de communication:

- des sets de tables ont été créés (400 000 cette année) qu'on trouve dans beaucoup de restaurants, à Orléans, Blois, Amboise, Tours et puis également chez les partenaires du réseau;
- un dossier de presse existe pour la presse en plusieurs langues et est utilisé lors de nos manifestations professionnelles;
- un document d'appel sur la «La Loire à vélo» et la brochure «Accueil vélo» qui elle met en avant les professionnels labellisés sont largement diffusés;
- des topoguides existent sur l'itinéraire même si celui-ci est relativement bien balisé. C'est l'outil indispensable pour faire l'itinéraire présenté au 1/100 000^e (un kilomètre pour un centimètre) donc vraiment adapté à la pratique

cycliste. Plusieurs éditeurs ont sorti le topoguide sur «La Loire à vélo» dans plusieurs langues, aux éditions Chamina, Ouest France, en allemand avec le Loire-Radweg, l'édition Bikeline, etc.

Fréquentation et usage par les visiteurs

On a mis en place un système de huit éco-compteur pour comptabiliser les cyclistes sur l'itinéraire en région Centre. La région Pays de la Loire est en train de mettre en place le même dispositif. En 2009 en région Centre, plus de 260 000 cyclistes ont emprunté «La Loire à vélo». Cela a engendré près de 5 millions d'euros de retombées économiques locales. Les touristes itinérants dépensent beaucoup plus qu'un excursionniste qui est là pour la journée.

«La Loire à vélo» est un itinéraire qui s'inscrit dans un projet beaucoup plus vaste, l'EuroVélo 6 des fleuves qui traverse aussi d'autres régions françaises: la Bourgogne, la Franche-Comté, l'Alsace et traverse également au total dix pays. On se réunit avec les Régions concernées et on met en place des actions presse et web marketing. Un site est dédié à cet itinéraire pour faire vivre le projet dans son ensemble car on a chacun un itinéraire régional ou inter-régional.

À l'international, c'est intéressant de communiquer et de faire venir les gens sur cet itinéraire beaucoup plus vaste. On se rend compte réellement qu'il est de plus en plus plébiscité et que les gens parcourent de grandes parties. C'est un itinéraire qui fait pas loin de 4 000 km donc rares sont ceux qui le font dans sa globalité, mais du coup les gens reviennent et le découvrent partie par partie. C'est une réelle ouverture. ■

Mél: m.fremont@visaloire.com

... échanges

Nathalie Vicq-Thépot, Chargée de mission Grands Sites, Meddtl - Comme c'était l'année de l'écomobilité dans les Grands Sites, j'ai pris mon vélo, je suis partie de chez moi et j'ai fait un morceau de «La Loire à vélo». Je suis partie en RER, puis j'ai pris le train à la gare de Lyon, je suis arrivée à Nevers, en deux secondes on tombe sur l'itinéraire de «La Loire à vélo», j'ai utilisé la liste des hébergeurs qui sont de la marque «La Loire à vélo», donc j'étais totalement satisfaite, à 100%. J'ai utilisé cinq types d'hébergement: chambres d'hôtes, petits hôtels, chambre dans une exploitation agricole. Je suis ensuite remontée à Blois, après 320 km et je suis rentrée chez moi avec un trajet en train de 1 h 30 à 2 h. C'est un vrai bonheur d'intermodalité. Vous avez un site internet remarquable, que je recommande en terme de modèle d'interactivité à tout le monde, mais alors il y a un petit problème c'est que quand on clique sur un tronçon, s'affichent les hébergeurs sur le tronçon, les restaurateurs, les loueurs de vélos et pas les gares: pourquoi n'arrive-t-on pas à trouver sur votre carte les 201 gares connectées?

Marion Frémont - Cela fait partie des axes de progrès qu'on va mettre en place dans la nouvelle version du site internet. On souhaiterait vraiment mettre un peu plus l'accent sur cette intermodalité pour que les visiteurs puissent géolocaliser les gares. ■

Les sites patrimoniaux de Bourgogne s'organisent autour de l'écomobilité

Pascale Plaza

Chargée de développement touristique,
Grand Site de Bibracte Mont-Beuvray



Je vais commencer par vous inviter à prendre une navette pour traverser la France et le temps, pour se retrouver il y a 2 000 ans de cela à Bibracte, au cœur de la Bourgogne, dans le sud du Parc régional du Morvan. Bibracte était la capitale d'un puissant peuple gaulois : les Eduens. C'était réellement une ville importante, une capitale commerciale, économique, politique. On reprend cette navette virtuelle pour se retrouver en 2010. Bibracte est aujourd'hui le plus grand chantier archéologique européen consacré au monde celtique. Environ 100 000 visiteurs viennent chaque année arpenter les rues de la ville disparue étalée sur 200 ha, à la recherche des racines de leur civilisation. C'est également un centre archéologique européen, un musée (45 000 visiteurs en moyenne par an), vitrine de cette recherche archéologique et un restaurant découverte de la cuisine gauloise.

La meilleure formule pour découvrir Bibracte, c'est une journée gauloise pour 24 € avec une visite guidée du site archéologique, la visite audio guidée du musée (en quatre langues) et le repas au Chaudron, notre restaurant de découverte de la cuisine gauloise.

Quant à la fréquentation du musée, nous accueillons 75 % d'individuels et 25 % de groupes, dont 83 % de scolaires. Pour le public individuel, nous enregistrons 75 % de Français et 25 % d'étrangers (dont 60 % de néerlandais très présents dans le Morvan). Dans le top 3 de notre clientèle de façon générale, la première clientèle à Bibracte sont les Bourguignons (35 % de notre fréquentation totale), puis les Néerlandais (14 %) et enfin les Parisiens (11 %).

Accessibilité et circulation sur le site archéologique et naturel

Les archéologues fouillent sur le site depuis plus de 25 ans, et le musée est ouvert au public depuis plus de 15 ans. Dès la deuxième année d'ouverture du musée, la question de l'accessibilité s'est posée : de nombreux visiteurs empruntaient la seule petite route à sens unique, pentue, étroite et sinueuse qui circule sur le site, avec une pointe de fréquentation, identique aux autres sites, de mi-juillet à mi-août. Du musée au sommet du Mont Beuvray, c'est une distance de 2,5 km. Nous avons donc mis en place une navette gratuite, l'été, à disposition du public, en invitant tous nos visiteurs à laisser leur véhicule au pied du site, près du musée.

Le site du Mont Beuvray, étendu sur 1 000 ha de forêt dans le Sud du Morvan, n'est pas habité. Le plus proche village est à 5 km. Pourtant, la population locale a tout de même exprimé son mécontentement dès l'arrivée de cette navette. Nous avons dû expliquer la nécessité de cette démarche et son but qui est de protéger notre site naturel de ces près de 30 000 personnes qui vont passer par ce site l'été. Malgré cela, nous continuons à entendre « je ne peux pas monter, faire mon pique-nique, en juillet et en août, c'est inadmissible, je ne peux pas aller promener mon chien, c'est vraiment inadmissible ! ».

Pour l'anecdote, en 2001, le système de navette fut arrêté : nous n'avions plus assez de budget pour les financer. Ces navettes représentent un coût de 23 000 € pour deux mois,

avec une navette de 18 personnes qui circule du 1^{er} juillet au 31 août et une autre de 30 personnes en complément du 11 juillet au 22 août. Et après ces deux ou trois années d'exploitation, la population locale qui râlait, maintenant habituée à ces prestations gratuites, s'offusquait de cette absence de service : « Mais c'est inadmissible ! Vous nous avez enlevé nos navettes ! ». En 2002, la reprise des navettes est passée inaperçue et nous n'avons plus eu beaucoup de plaintes.

Il paraît important, par contre, de prendre du temps pour la formation du personnel des navettes. Même si ce sont les mêmes chauffeurs, nous les accueillons en début de saison chaque année pour leur présenter l'exposition du moment, la saison culturelle, les nouveautés. Il est toujours plus judicieux d'établir un lien avec eux, d'expliquer ce que nous attendons de ce service, même s'ils travaillent pour un prestataire extérieur. Nous attendons d'eux un minimum de comportement sociable : un sourire, un conseil, de l'écoute... Les touristes ont des attentes différentes, contrairement aux scolaires, clientèle habituelle des chauffeurs. Nous les invitons vraiment à échanger, à partager de bons moments avec les touristes.

Nous avons la même exigence quant à l'accueil de nos visiteurs sur le parking : nous avons la chance d'avoir des jeunes saisonniers sympathiques qui sont payés à accueillir les touristes dès le parking. Souvent bilingue anglais-français ou néerlandais-français, vêtu d'un t-shirt Bibracte, d'une petite casquette Bibracte, il est là pour accueillir les gens, pour leur dire « Bonjour ! Vous venez d'arriver. Je peux vous conseiller pour le déroulement de votre journée ? ». Compte tenu de l'éventail des prestations, notre démarche est impulsée par notre volonté de conseiller le touriste afin qu'il ne rate pas la visite guidée du site.

Sur nos systèmes de navettes en interne, ce sont plus de 27 000 personnes qui l'ont prise en juillet et août 2010, sur une fréquentation de près de 19 000 visiteurs au musée pour cette même période. Tout au long de ces dernières années, nous avons réfléchi à un éventuel paiement pour ceux qui ne rentrent pas dans le musée. Nous y avons renoncé : trop de contraintes, d'éventuels mécontentements pour peu d'entrée d'argent. Sur un autre plan, nous avons également convié des élèves ingénieurs sur une réflexion autour de la mise en place de véhicules propres sur le Mont Beuvray. Aucune vraie proposition ne nous a paru correspondre à notre site, à son image et son fonctionnement.

Rendre accessible en transport en commun les sites majeurs de Bourgogne avec TER Bourgogne

L'écomobilité, c'est aussi comment accéder à notre site. Bibracte, au cœur de la Bourgogne, est situé au milieu de nulle part. Le plus proche village est situé à 5 km, à cheval sur deux départements, la Saône-et-Loire et la Nièvre. Venir en voiture, c'est déjà toute une aventure ! Pour l'accès en train, nous avons la gare d'Etang-sur-Arroux (à 20 mn) où passe la voie Dijon – Nevers, et la gare d'Autun (30 mn), ville partenaire très touristique. La gare TGV est située au Creusot (45 mn). Une fois arrivés dans ces gares, nos éventuels visiteurs n'avaient pas beaucoup de solution pour venir à notre rencontre mise à part la location de véhicule.

Mais nous ne sommes pas les seuls à être confrontés à ce

type de problèmes. Un regroupement informel de sites s'est créé en 2008, à l'initiative des propriétaires ou gestionnaires de ces sites majeurs de Bourgogne, dans le but de faire évoluer les choses, d'échanger sur des problèmes communs, pour avoir plus de force, plus de poids auprès des institutionnels.

Les sites de Guédelon, Muséoparc Alésia, Bibracte, Vix (Châtillon-sur-Seine), Abbaye de Fontenay, Vézelay, Cluny et Beaune se sont donc retrouvés pour aborder différentes thématiques. Celle qui nous a tout de suite semblé essentielle pour chacun d'entre nous concernait la question de l'accessibilité. Nous avons donc invité autour de la table le Conseil Régional de Bourgogne avec le service transports de la Région, la SNCF, Bourgogne Tourisme, notre CRT. Nous avons évoqué ensemble l'amélioration de l'accessibilité à nos sites. Ils ont été extrêmement réceptifs et nous avons décidé que ces questions ne pouvaient pas être réglées de façon globale. Chaque site a ensuite eu l'opportunité d'organiser sur son territoire, à plus ou moins court terme, une rencontre avec les acteurs et élus locaux pour aller en détail sur cette réflexion.

Il est important de prendre du temps pour la formation du personnel des navettes, même si ce sont les mêmes chauffeurs...

À la suite de cette première rencontre fin 2008, nous avons mis en place dès l'été 2009 un partenariat avec TER Bourgogne. TER Bourgogne, c'est environ 15 millions de voyageurs par an, c'est 130 gares en Bourgogne, 32 000 détenteurs de la carte Bourgogne Liberté et 5 000 abonnements Bourgogne Fréquence à cette période. Cela représente un fichier clientèle de près de 14 000 personnes pour la communication par le biais d'emailing. TER Bourgogne voulait changer de stratégie et après des années de service pour satisfaire une clientèle qui utilisait le train pour aller travailler ou étudier, il voulait centrer leurs efforts sur une nouvelle clientèle : les familles. C'est-à-dire, plus de trains pendant le week-end, les vacances scolaires et diriger leur communication vers le public familial. C'était aussi une volonté de « récompenser » un peu cette fidélité des usagers en leur permettant d'obtenir des réductions dans nos sites touristiques.

Cette offre de réduction a donc été mise en place dès l'été 2009 auprès des sites majeurs de Bourgogne. Depuis, pour toucher un public familial plus large, nous avons agrandi le cercle des partenaires à tous les sites labellisés pour l'accueil des familles : c'est en Saône-et-Loire « Aventures Mômes » et « Esprit de famille » côté Nièvre. Le principe

est simple : offrir aux détenteurs des cartes d'abonnement et même à leurs accompagnants, des réductions pour entrer dans nos sites. En terme de promotion, le TER s'est engagé à promouvoir cette offre sur les 42 sites qui la portent. Le bilan de l'opération est à ce jour peu concluant. Nous avons donc proposé au TER de regrouper les différents partenaires pour en discuter et trouver ensemble des solutions afin d'améliorer cette offre et la promotion qui en est faite.

Navette Autun - Bibracte

En ce qui concerne Bibracte, nous avons organisé une première réunion en 2009 avec pour objectif la mise en place d'une navette pour 2010 entre Autun et Bibracte. Nous avons invité les élus et les acteurs concernés des deux départements. Nous avons enregistré cette demande depuis

plusieurs années, exprimée par une petite partie de notre public, mais récurrente. L'objectif de cette réunion était de répondre à cette demande et d'arriver à un financement commun pour cette navette qui part, de la ville touristique d'Autun et qui passe par Etang-sur-Aroux pour récupérer les utilisateurs de la ligne Dijon-Nevers.

La première navette est partie le 14 juillet 2010 pour un aller-retour par jour jusqu'au 15 août au tarif de 1,50 € l'aller (pour les randonneurs). Hélas ! Nous nous sommes retrouvés seuls à financer notre navette, pour un budget de 2000 € pour un mois de prestation.

Nous avons en fait utilisé une des navettes qui assure le transport de nos visiteurs sur le site même du Mont Beuvray, dont la société est basée sur Autun. Au lieu de partir à vide d'Autun, le chauffeur prenait des clients au passage en effectuant un détour par Etang-sur-Aroux, détour qui a donc occasionné ce surcoût de 2000 €.

Le côté positif de ce premier travail rapproché avec la SNCF, le TER Bourgogne, et certains acteurs du tourisme, réside dans la mise en place d'actions simples nées de cette collaboration : des présentoirs ont été mis à notre disposition dans les gares concernées pour assurer notre promotion et celle du territoire. Un package vendu par l'Office de Tourisme d'Autun et de l'Autunois à 27 € pour une journée gauloise avec navette depuis Autun : 32 personnes en ont bénéficié, soit 33 % du public de la navette.

103 personnes seulement ont pris cette navette du 14 juillet au 15 août 2010. Nous renouvelerons cette expérience en 2011, mais nous espérons que le Conseil Régional de Bourgogne ou d'autres structures pourront reconsidérer un partenariat financier pour les années à venir. ■

Mél : pplaza@bibracte.fr

UN MUSÉE UN SITE ARCHÉOLOGIQUE UN CENTRE DE RECHERCHE

BIBRACTE

Mont Beuvray - Morvan - Bourgogne

Journée Gauloise au départ d'Autun du 14 Juillet au 15 Août

27€ par personne
Navette Autun - Bibracte
Visite guidée du site
Entrée au Musée
Repas au Chaudron

avec l'Office de Tourisme

Informations et réservations
 Office de Tourisme
 13, rue Général Demetz
 71400 Autun
 tél 03 85 86 80 38
 www.autun-tourisme.com

Musée de Bibracte - Mont Beuvray
 71990 Saint-Léger-sous-Beuvray
 MORVAN - BOURGOGNE
 Tél. 03 85 86 52 35 - info@bibracte.fr
 www.bibracte.fr

autun Office de tourisme

■ **PROMOUVOIR UNE OFFRE COMPLÈTE COMPRENANT LE TRANSPORT, LES VISITES ET LE REPAS : L'EXEMPLE DE LA JOURNÉE GAULOISE.**

Structurer les partenariats autour de l'itinérance

L'expérience de "Sur le chemin de R.L. Stevenson"



Christian Brochier

Président de l'association R.L. Stevenson
Loueur d'ânes

Le Chemin de Stevenson relie sur le GR 70 Le Puy-en-Velay en Haute Loire à Alès dans le Gard sur 252 km et traverse vingt-six communes. L'Association Robert Louis Stevenson fédère l'ensemble des prestataires qui jalonnent l'itinéraire (hébergeurs, loueurs d'ânes, etc.) autour de l'accueil des visiteurs.

Alors que je réfléchissais sur le thème de l'écomobilité, une citation de Robert Louis Stevenson m'est apparue, il dit la chose suivante: «to travel hopefully is a better thing than to arrive», ce que je traduis par «voyager plein d'espoir est plus important que d'arriver». Cela me semble bien résumer le cœur de ce que peut être l'écomobilité. Il dit aussi: «Je ne voyage pas pour aller quelque part, mais pour voyager. Je voyage pour le plaisir du voyage», et je pense que l'attention que l'on porte à la qualité du voyage est importante pour la réflexion que l'on peut avoir sur l'écomobilité et les déplacements que l'on peut proposer aux gens à une époque où l'on a plutôt tendance à privilégier la vitesse et la quantité des kilomètres parcourus.

La randonnée pédestre ou l'écomobilité par excellence

Une citation encore de Stevenson parle du voyage à pied: «l'essentiel c'est de bouger, d'éprouver d'un peu plus près les nécessités et les aléas de la vie, de quitter le lit douillet de la civilisation et de sentir sous ses pieds le granit terrestre avec par endroits le coupant du silex». Voyager à pied c'est s'ancrer dans le sol, c'est se sentir relié à la terre et par là même être un habitant de la planète. C'est un moyen de déplacement naturel et respectueux de la nature sauf bien sûr à des échelles très importantes. C'est bon pour le corps, la santé physique et mentale. Il y a bien longtemps déjà, Montaigne disait qu'il ne pouvait pas réfléchir sans marcher et beaucoup de gens considèrent que la marche,

la randonnée, est propice à réflexion et même à la méditation. Les pèlerins le savaient bien, qui faisaient une sorte de voyage initiatique et de méditation debout.

La marche, nous éveille au plaisir de la découverte et nous rend une âme d'enfant parti à la recherche de trésors merveilleux, capable de se laisser surprendre au détour du chemin.

L'intérêt de la randonnée réside aussi dans une rencontre proche avec les gens qui vous accueillent. En effet, le marcheur se donne physiquement, il se dépense et de ce fait, les hébergeurs s'intéressent à lui autrement qu'à un touriste qui descend de sa voiture. Ils lui offrent plus facilement à boire, sont attentifs à ce qu'il puisse se sécher s'il a plu, se réchauffer s'il a eu froid, prendre une douche s'il a transpiré. Il y a une attention autour du corps qui crée de l'intimité.

La randonnée avec un âne :

une immersion dans la nature et dans le pays

Voyager avec un âne, c'est entrer encore plus, encore mieux en contact avec la nature. Certains d'entre nous qui n'ont jamais marché avec un âne peuvent avoir peur de son animalité, du fait qu'il peut avoir des réactions imprévisibles pour eux, ce à quoi nous tentons de remédier au cours d'une initiation à la rando-âne, mais aussi peur de s'immerger dans une nature qu'ils ne connaissent pas, parce que les Cévennes sont assez sauvages.

Avec un âne, les choses changent parce qu'une fois qu'on l'a apprivoisé, l'âne devient un vrai compagnon et un allié, il y a une relation qui s'instaure avec les personnes, il fait fuir les serpents avec le martèlement de ses sabots sur le sol. L'âne regarde la nature d'un autre œil, pour lui, elle est bienfaisante. Donc, quand on la regarde avec l'œil de

l'âne, à travers son regard, la nature change de nature, on la regarde autrement.

L'âne met aussi en valeur l'environnement humain, il permet la rencontre avec les habitants des pays que l'on traverse. Souvent les gens vous adressent la parole quand vous passez avec un âne, c'est un animal qui attire la sympathie. L'âne est encore et surtout un moyen de portage on ne peut plus écologique, il peut porter jusqu'à 40 kg. Les randonneurs lui confient leurs sacs et il permet aussi à des familles de randonner avec des enfants qui sont portés quand ils sont fatigués.

L'itinérance comme élément fédérateur d'un territoire

Le sentier du GR 70 devient central et la marche à pied devient le lien entre les villages, entre les territoires. Les hébergeurs entre eux se parlent des visiteurs qui sont partis le matin et qui parfois, ne sont pas encore arrivés. Ils se téléphonent, s'informent de l'état du chemin, renseignent les randonneurs.

Le chemin pédestre devient donc central et les autres moyens de mobilité, le train et la route, tournent autour. Il devient alors assez naturel que ces moyens d'accès qui permettent d'aller sur le chemin soient aussi des moyens de transport responsables. Sur le chemin, nous avons la chance d'avoir des gares au début et à la fin, c'est un choix qui a présidé à la création du GR70 : un chemin de gare à gare, du Puy-en-Velay jusqu'à Alès, il y a trois autres gares intermédiaires sur le parcours situées sur le chemin, à Langogne, La Bastide et Chasseradès. Cette dernière est située vraiment en pleine nature. Nous mettons en avant cette possibilité pour encourager les gens à venir sans voiture. Nous avons aussi encouragé et permis de développer le transport de bagages puisque il y a maintenant cinq compagnies de transport de bagages sur le chemin. Une des compagnies est une fédération de taxis qui se sont regroupés, qui assurent chacun un tronçon et se répartissent les clients, il y a aussi des navettes qui descendent le matin tout le long des 220 km de l'itinéraire, et repartent l'après-midi en ramenant les gens qui ont laissé leur voiture au point de départ. Et tout cela pour un prix défiant toute concurrence puisque les gens sont transportés pour le prix d'un bagage et remontent l'ensemble du chemin pour une cinquantaine d'euros. Le prix moyen pour le transport d'un bagage d'une étape à l'autre est d'environ 7€.

C'est donc très abordable et cela permet aux gens de partir sans sac le matin, pour ceux bien sûr qui ne sont pas accompagnés d'un âne. Nous avons dit à plusieurs reprises que ce qui importe c'est l'information sur ces moyens de transport car il ne suffit pas qu'ils existent, il faut que les randonneurs le sachent et connaissent les horaires.

L'Association R.L Stevenson insiste beaucoup sur l'accompagnement du randonneur dans la préparation de son voyage pour lui permettre, justement, d'accéder d'une façon éco mobile au Chemin de Stevenson. On peut dire que la création des transports de bagage a permis d'éliminer des pratiques qui n'étaient pas du tout écologiques comme celles de groupes de randonneurs qui venaient avec plusieurs voitures et allaient poster le matin une voiture à l'étape prévue du soir et le soir faisaient une navette pour remonter à l'étape du départ et redescendre toutes les voitures, tout au long du chemin. Vous imaginez la pollution

que cela génère par rapport à quelqu'un qui vient en train et qui repart en train.

Le fait d'aller dans l'inconnu, quand on a sa voiture ça sécurise, et encore plus quand c'est un 4x4 bardé de pare-chocs et très haut sur pattes avec des pare buffles, etc. Je pense que c'est important que les gens qui viennent chez nous soient sécurisés à l'avance sur le fait qu'ils ne vont pas se retrouver dans un pays sauvage où ça va être difficile de trouver des services, de s'héberger, de trouver son chemin, etc.

Un réseau professionnel pour sécuriser les visiteurs

Ce qui fait l'attrait du Chemin de Stevenson, ce qui fait que les gens ont envie de faire ce chemin et sont satisfaits, c'est qu'ils trouvent sur place un réseau, c'est-à-dire des gens qui se connaissent, qui connaissent le chemin, et de ce fait, ils arrivent un peu comme dans une famille, en tout cas ils savent qu'ils ne vont pas être en difficulté au milieu de nulle part mais que s'il y a y a problème, le téléphone va fonctionner, ils vont être dépannés. On va ainsi trouver plein de petites astuces qui vont faire que la randonnée sera une occasion de rencontres, un moment de voyage confortable avec un bon accueil le soir.

Le réseau créé autour de ce chemin est pour moi la clé de la réussite. Dans un territoire, qu'il soit grand ou petit, que ce soit en long, en large ou en travers, la réussite ne peut être que collective. D'abord parce que quand tout le monde tire dans le même sens, les choses avancent, mais aussi à cause de cette familiarité entre les acteurs du tourisme

L'ITINÉRAIRE DU GR70 «CHEMIN DE R.L. STEVENSON».



qui sécurise les visiteurs. Cela change vraiment la tonalité du voyage. Il est intéressant de noter à ce propos que le Chemin de Stevenson est beaucoup connu par le bouche à oreille (56,4 % des randonneurs interrogés). Les personnes qui ont trouvé là de la chaleur humaine, de la relation en parlent autour d'elles et reviennent ou font revenir des amis.

Ce réseau est constitué par tous ceux qui sont concernés par les services à rendre aux randonneurs. Ce sont aussi bien des acteurs privés que des acteurs publics. Le réseau Stevenson regroupe 120 structures pour la plupart des hébergements de toute sorte, hôtels, auberges rurales, chambres d'hôtes, gîtes d'étapes, campings. Elle regroupe aussi d'autres prestataires de service : accompagnateurs en montagne, tour opérateurs de randonnées, loueurs d'ânes, transporteurs. Depuis peu, des acteurs et des lieux culturels complètent l'offre touristique sur le chemin. Il y a également les baliseurs de la Fédération de la randonnée pédestre, avec qui nous travaillons en étroite collaboration et à qui nous signalons les problèmes sur le chemin, les Offices du tourisme et les Comités départementaux du tourisme, les élus, le Parc des Cévennes, puisque une partie du territoire du Chemin de Stevenson est dans le Parc des Cévennes. Nous travaillons aussi avec les Chambres Consulaires mais aussi des bénévoles passionnés de randonnée ou de Stevenson.

Ce réseau nous permet de collaborer malgré le fait que nous soyons situés sur trois régions administratives, et quatre départements. C'est difficile au départ parce qu'il faut aller voir tout le monde, obtenir des financements de tout le monde, convaincre tout le monde. Mais quand ce premier pas est fait et qu'on arrive à travailler ensemble avec tous ces partenaires, c'est vraiment extraordinaire parce que tous ensemble, on est très forts. Nous travaillons à ouvrir les territoires, à faire du passage, du lien entre les différents départements, les différentes régions, les différentes communes, on n'est plus sujet aux jalousies, aux problèmes de rivalités entre villages, cela crée beaucoup d'ouverture aux autres de l'énergie et du dynamisme.

Comment « faire du réseau » ?

On fait beaucoup de réunions, on invite systématiquement tous les membres. Nous faisons toujours les conseils d'administration dans un lieu différent, toujours chez un adhérent. Le jour de l'Assemblée générale est toujours un jour de rencontre avec la matinée la visite le village dans lequel on se retrouve. Nous faisons quelquefois des repas festifs, cela permet de créer du lien entre les adhérents. Nous proposons aussi des journées réseau où l'on va marcher sur le chemin, c'est l'occasion de découvrir les tronçons que l'on connaît mal. Il y a les événements, les anniversaires, 120^e, 130^e anniversaire du passage du Stevenson où l'on fait des « rando-fêtes » avec des conteurs, des musiciens, du théâtre du cinéma, des conférences etc. Nous organisons des formations à l'accueil des ânes parce qu'il faut que les hébergeurs qui reçoivent les randonneurs avec les ânes aient un enclos, qu'ils aient à manger pour les ânes pour que ça se passe bien, nous avons donc travaillé à mailler tout le chemin avec des endroits où les animaux sont accueillis, les ânes et parfois les chevaux.

Qualifier l'offre

Nous essayons de qualifier les hébergements de façon spécifique pour l'accueil des randonneurs. Il s'agit par exemple d'avoir des locaux pour sécher les vêtements de pluie, et pour ce qui nous concerne d'avoir toujours une référence à Stevenson et à son œuvre, des informations sur la portion d'itinéraire où il est passé. Nous travaillons aussi avec d'autres associations locales, les Offices du Tourisme, l'association Cévennes Écotourisme. La grande affaire des années à venir c'est de créer un réseau culturel européen avec des partenaires qui s'intéressent à Stevenson et qui le mettent en scène en Écosse, dans le Sud de l'Angleterre à Bristol, dans le Nord de la France et dans la forêt de Fontainebleau, à Grez sur Loing. Du réseau, encore du réseau ! ■

Méls : asso.stevenson@gmail.com et anegenti@free.fr

■ VOYAGER AVEC UN ÂNE, C'EST ENTRER ENCORE PLUS ET ENCORE MIEUX EN CONTACT AVEC LA NATURE.



... échanges

Laure Maraval, Réseau des Grands Sites de France - Parmi vos randonneurs, connaissez-vous la part de ceux qui viennent sans voiture, c'est-à-dire qui arrivent vraiment des gares ?

Christian Brochier - Pas pour l'instant mais il y en a quand même une bonne partie qui arrive par les gares directement situées sur l'itinéraire mais aussi quand elles sont plus éloignées avec en plus un taxi qui les amène au point le plus proche du chemin.

Marion Frémont, Chargée de Mission « La Loire à Vélo » et du label « Accueil Vélo » - Par rapport à la prestation transport de bagages d'une étape à l'autre, ça ne me semble pas excessif, les étapes font combien de kilomètres et est-ce que ce sont les taxis qui s'en chargent ?

Christian Brochier - Les étapes font en moyenne une vingtaine de kilomètres et en voiture c'est à peu près équivalent, voire un peu plus long, parce que les routes sont parfois moins directes que le sentier mais le prix est peu élevé du fait du nombre de sacs. Les prix ne sont pas excessifs parce que les transporteurs font tout le chemin et généralement il y a 10 ou 15 sacs, ce qui fait qu'ils s'y retrouvent. En plus, ils combinent cela avec le transport de personnes puisque sur une population de randonneurs importante, il y a des gens qui sont plus fatigués que les autres, qui ont un problème de pieds ou de chaussures et qui finalement prennent le taxi. Une des compagnies est un groupement de taxis qui se sont associés : il y a un seul numéro de téléphone mais ils dispatchent les clients sur les différents tronçons du chemin. Les autres sont des navettes, c'est un système de minibus qui parcourent le chemin dans les deux sens.

Marc Esteben, Inspecteur des sites, Dreail Languedoc-Roussillon - Pour Bibracte Mont-Beuvray, s'agissant de la mobilité, je pense que le tarif et les conditions d'accès à un site sont des éléments de mobilité. Je vous donne deux exemples extrêmes : pour le Pont du Gard, l'entrée est de 15 € pour une voiture avec cinq personnes et si vous venez tout seul c'est aussi 15 € (ce prix comprend l'entrée au musée) et à l'extrême opposée, à l'Anse de Paulilles, dont je parlais tout à l'heure l'accès est gratuit. Je ne porte pas de jugement de valeur encore une fois mais je me dis qu'il y a peut-être un champ de réflexion à aborder sur ce thème-là, en terme strictement de mobilité. Concernant le chemin de Stevenson, ça peut valoir sur d'autres itinéraires, le point central est celui des statuts des chemins qui sont empruntés et qui permettent en effet ou pas la mobilité.

Pascale Plaza, Grand Site de Bibracte Mont Bauvray - Concernant Bibracte, le parking est gratuit et la navette sur le site est gratuite. Après, ce sont les prestations qui sont autour qui peuvent être payantes, l'entrée au musée est à 5,75 € par personne, le tarif réduit est à 4,25 €, c'est gratuit pour les moins de 12 ans, on a une politique tarifaire tournée vers les familles et à partir du 3^e enfant, c'est gratuit. La journée gauloise est la prestation la plus complète mais on n'est pas obligé de consommer absolument. Sur les entrées au musée (45 000), l'utilisation de la navette représente à peu près 27 000 et quelques personnes, il y a beaucoup moins de visiteurs au musée donc même pour les gens qui veulent simplement se balader sur le site, la navette est absolument gratuite. On a eu toute une réflexion sur la tarification, est-ce qu'on le fait gratuitement ou pas pour ces gens qui ne vont pas consommer après la partie muséale ? Finalement on a décidé de faire la gratuité pour tout le monde, c'était vraiment une volonté puisqu'on les gens font l'effort déjà de venir jusqu'à nous, c'est déjà pas mal.

... échanges

Nathalie Vicq-Thépot, Chargée de mission Grand Site au Meddtl - L'itinérance écomobile oblige beaucoup de gens à travailler pour faire en sorte que cette écomobilité soit possible. Du coup ça me paraît assez fédérateur et ça permet des ouvertures sur l'extérieur. Vous avez parlé de l'ouverture sur cet Euro véloroute, même si on ne fait qu'un bout en France, on sait qu'on est sur un trajet qui vient de très loin. Sur le chemin de Stevenson, on sait que d'autres personnes ont parcouru ce chemin. Alors cela me faisait penser à la Vallée de la Clarée où vous avez dit plusieurs fois que vous étiez dans un cul-de-sac et que du coup vous souffriez de cet aspect qui entraîne peut-être aussi un effet de clocher et rend les choses difficiles avec vos acteurs économiques. Je me demandais s'il n'y avait pas des idées à puiser sur l'idée de traversée : vous êtes à côté de l'Italie, est-ce qu'il n'y aurait pas à monter avec les Italiens des possibilités de traversée, d'itinérances, qui rouvriraient les choses chez vous ?

Georges Pouchot, Maire de Névache, Grand Site de la Vallée de la Clarée - Il y a essentiellement l'association Autour du Thabor qui travaille à l'initiative des gardiens de refuges. Cela touche la Haute Maurienne et une partie des Hautes-Alpes. On essaye de l'étendre un peu sur le côté Galibier/Lautaret pour aller dans l'Est la Haute Vallée de la Guisane. Et puis de l'autre côté, du côté italien, ils font la même chose, c'est-à-dire qu'ils descendent vers Pignerol, vers Exiles où il y a un Fort et des stèles. Différentes variantes se mettent en place mais c'est vrai qu'on n'a pas le maillage, c'est-à-dire quand quelqu'un arrive en gare de Bardonnèche, il n'est pas forcément sûr de pouvoir gagner facilement Briançon ou Névache de l'autre côté. On parlait tout à l'heure du transport de vélos, il y a une tentative pour transporter des vélos dans les remorques des cars.

Philippe Meslay, Grand Site des Cap d'Erquy-Cap Fréhel - J'aimerais parler un peu de cette notion d'itinérance. Ce qui me frappe, c'est qu'on associe l'itinérance à la liberté, il y a une envie de liberté et avec du coup le risque d'enfermer les gens qui recherchent une liberté sur un parcours, sur un circuit. Il faut qu'on fasse attention quand on travaille sur un site à ce qu'il puisse y avoir des points de transition et que ce soit ouvert sur l'extérieur : à vélo, à pied, etc. Et ce qui me paraît important c'est qu'on puisse effectivement se servir de certains sites un peu comme tête de pont mais on doit travailler sur des parcours, des cheminements qui irriguent tous les territoires et des secteurs très larges. Ce n'est pas pour remettre en cause ce qui se fait localement mais vraiment il faut aussi pouvoir élargir ça au niveau de territoire et cette notion de liberté est vraiment essentielle dans la démarche que l'on a.

Philippe Jacquet, Lac des Bouillouses - Sur le site de Paulilles, ancienne usine de dynamite Nobel, qui est un petit site classé, on a pris le parti de faire une scénographie ponctuelle avec une part de découverte laissée à l'initiative du public à condition qu'il fasse lui-même dans le cadre d'une espèce de jeu de piste, une recherche intuitive sur un site littoral pour aller chercher ici l'ancienne dynamiterie, un atelier de restauration qui n'est pas nécessairement fléché partout. On a proposé cet espace dépouillé, qui n'est pas traité comme des espaces urbains ou des itinéraires qu'on trouve habituellement. L'entrée au site est gratuite. Mais, dans notre livre d'or, on a eu plusieurs remarques qui vont dans le sens contraire, c'est-à-dire que les gens ont besoin de temps en temps d'être pris en charge, parce qu'ils y sont habitués. Donc, je dirais que les deux thèses s'affrontent mais les deux existent et en cela, Paulilles est une exception puisqu'il y a très peu de signalétique et il reste un parcours libre à l'appréciation des gens. ■

Synthèse

Sébastien Baholet

DGCIS Sous-direction du Tourisme



L'écomobilité peut décongestionner des espaces saturés, mettre en réseau des sites patrimoniaux, développer l'économie touristique, diffuser des valeurs artistiques, initier le public à des nouveaux modes déplacements, etc.

Cibler sa communication et miser sur l'accueil

Pour convaincre les gens sur place d'utiliser ces nouveaux services de transport, l'humain voire l'animal comme ambassadeur pour ces systèmes de déplacement, s'avèrent indispensables. Sur l'itinéraire de Stevenson, l'âne devient médiateur pour le randonneur, il sécurise, il facilite à la fois la pratique de la randonnée, physiquement parce que l'âne porte les bagages, et en même temps, il facilite les contacts avec les autres randonneurs ou les résidents. L'accueil est très important : sur la Loire à vélo, 200 prestataires sont labellisés, 120 sur le Chemin de R.L. Stevenson. Dans la chaîne de déplacements, les niveaux d'accueil et d'information doivent être cohérents, les guides les agents d'accueils formés à ces nouvelles offres de déplacements.

L'écomobilité ouvre des horizons

L'écomobilité est une recherche de transition vers un tourisme plus durable. Elle permet de renouveler l'attention portée aux attentes des visiteurs : en les cernant mieux, on diversifie les propositions de découverte d'un territoire. On

améliore ainsi l'accessibilité physique ou sociale des sites ou des destinations.

Dans la Vallée de la Clarée, la route plus tranquille est devenue un lieu de promenade. La vallée est alors accessible à des publics moins aguerris. Idem pour le Chemin de Stevenson ou la Loire à vélo qui amènent de nouveaux publics à la randonnée grâce à des parcours faciles.

L'écomobilité est souvent perçue comme une contrainte nouvelle, mais cette contrainte peut devenir libératoire en permettant de nouvelles découvertes, par de nouveaux aménagements, vers de nouveaux imaginaires.

Dans des sites restreints comme la Vallée de la Clarée ou Bibracte Mont-Beuvray, les expériences d'écomobilité sont relativement contestées par une partie de la population ou des acteurs économiques locaux alors que la Loire à vélo ou le Chemin de Stevenson ont l'air mieux acceptés. Peut-on dire que l'intégration de tels sites dans des circuits d'itinérance (à pied, à vélo ou à cheval) plus vastes permettrait de lever ces réticences locales vis-à-vis de l'écomobilité? ■

Mél: sebastien.baholet@finances.gouv.fr

Atelier 2

*Retour d'expérience sur les sites du Lac
des Bouillouses, du Massif du Canigou, des
Gorges de la Loire et sur Vélo Loisir en Luberon.*

61



Murielle Bousquet, animatrice
Consultante en tourisme

Jean-Pierre Thibault, rapporteur
Dreal Aquitaine

Les navettes estivales du lac des Bouillouses dans les Pyrénées-Orientales



Philippe Jacquet

Chef de service au Conseil Général des Pyrénées-Orientales

Le lac des Bouillouses, classé, est situé à 2 000 m et facilement accessible par une route départementale, la RD 60. Cet accès facile a généré une très forte fréquentation du site. Dans les années 1990, en été, 1 000 à 2 000 voitures stationnaient chaque jour sur les pourtours du lac et le long de la route. Le site était très dégradé, au détriment des visiteurs eux-mêmes. C'est pourquoi le Conseil Général a mené une action très volontariste en prenant en main un aménagement, de façon très rapide, à partir de 1999, en fermant la route aux voitures l'été. Cela s'est presque fait trop vite sans disposer du temps nécessaire pour mener une vraie concertation. Les habitants ont au départ très mal accepté qu'on ferme la route, interdisant l'accès à un site qu'ils parcouraient depuis toujours, qu'on oblige tous les visiteurs à se garer, sur un nouveau parking de 600 places, à 10 km du site (en dehors du site classé) et à se rendre au Lac de Bouillouses avec des navettes payantes. Depuis, chaque été, un arrêté signé par le président du Conseil Général régule la circulation et le stationnement de la RD 60 : hormis toute une série d'ayant-droits, les visiteurs doivent monter sur le site en navettes.

Fonctionnement de la navette

La circulation des voitures est interdite sur la RD 60 en juillet et en août entre 7 h et 19 h à partir du parking du Pla de Barrès, au bas de la Vallée de la Têt. Le stationnement est également interdit sur la totalité du trajet, toute la Vallée de la Têt étant également très fréquentée. Des laissez-passer sont attribués aux professionnels qui travaillent sur le site :

- le personnel des trois établissements d'hébergement du site ;
- les exploitants du barrage de la Société Hydro-électrique du Midi ;
- les personnels de secours et professionnels de la montagne ;
- les livreurs, propriétaires de chevaux et de troupeaux, et quelques propriétaires fonciers.

Sur le trajet de 10 km, cinq arrêts permettent aux visiteurs de profiter des berges de la Têt, des sites d'escalade ou de divers départs de randonnées. Les navettes circulent tous les quarts d'heure de 7 h à 19 h toute la semaine. Trois retours en soirée sont aussi prévus jusqu'à 21 h.

Cinq véhicules de 50 places assurent la ligne régulière renforcée à partir de 16 h par des véhicules de 25 places. Cinq véhicules supplémentaires de grande capacité sont mobilisés les jours de forte fréquentation ou de risque météo. En effet, en cas d'intempéries, la principale difficulté est de pouvoir évacuer 80 % les visiteurs dans un temps très courts (2 h).

Le croisement des navettes n'est pas possible sur la totalité du parcours car la route est trop étroite. Des zones de croisement ont donc été aménagées, permettant un cadencement fluide et régulier des véhicules, avec des temps d'attentes courts.

Le service des transports est délégué à un GIE regroupant tous les transporteurs locaux. Le coût de fonctionnement annuel est de 600 000 € par an. En moyenne, le service génère 200 000 € de recettes par an. L'investissement total depuis 2000 est de 4,5 millions d'euros, le fait qu'il y a peu d'infrastructures lourdes explique cet investissement raisonnable.

Depuis 2000, des travaux de sécurisation sont réalisés chaque année sur la RD 60, étroite, pentue et sinueuse. Plusieurs

bâtiments ont été créés: des cabanes de billetterie, des points infos, des toilettes sèches publiques, des tables de pique-nique et des bancs sur toute la Vallée de la Têt.

Organisation de l'accueil des visiteurs

Ce système nécessite un agent à plein-temps, huit agents à mi-temps six mois par an et une vingtaine de saisonniers sur deux mois et demi. Une dizaine de chauffeurs des entreprises de transport sont mobilisés. Deux agents ont la charge de la régulation des transports. Ils sont postés à chaque extrémité de la ligne et sont en liaison radio permanente. Chaque véhicule est équipé d'un système radio permettant de le situer sur le trajet. Les véhicules peuvent donner également des informations sur les dangers présents sur la route (troupeaux, cyclistes, etc.)

Pour valoriser ce mode d'accès, le Conseil Général édite des brochures dont un topoguide de randonnée diffusé gratuitement. Les informations pratiques sont aussi disponibles sur le site internet du Conseil Général des Pyrénées-Orientales. Dans les véhicules, une bande sonore informe les visiteurs sur le fonctionnement du site.

Les tarifs sont de:

- 5 € pour les adultes;
- 2 € pour les enfants;
- 3,50 € pour les chômeurs, étudiants et groupes;

Un forfait famille est proposé à 13 € (deux adultes et deux enfants) à 20 € pour la saison. Sur place, des porte-bébés sont proposés gratuitement, c'est un confort apprécié par les visiteurs qui ne sont pas toujours bien équipés. Des agents du Conseil Général assurent la sécurité des visiteurs, un service d'accueil est assuré 7/7 du 15 mai au 15 octobre.

Lien avec les autres modes d'accès

Les autres accès qui existent autour du lac ont été revalorisés: les quelques télésièges qui permettent d'approcher le lac sont remis en fonctionnement en juillet et août, avec, au départ, une aide financière du Conseil Général. Mais ces télésièges restent moins utilisés car le temps de marche pour accéder après au lac est plus important que lorsqu'on y accède en navette.

Plusieurs offres de randonnée et d'activités sont aussi proposées sur place:

- 60 kilomètres de sentiers balisés et entretenus avec des boucles allant de 1 h 30 à 5 h de marche;
- un parcours permanent d'orientation, plutôt orienté vers les familles;
- un programme d'animations gratuites encadrées par les accompagnateurs en montagne;
- deux journées d'initiation gratuite à la pêche sont proposées en partenariat avec la fédération de la pêche.

Fréquentation des navettes

Au total, 96 000 personnes fréquentent le site sur la seule période de juillet et d'août, pour une fréquentation annuelle de 150 000 visiteurs. Les navettes estivales transportent en moyenne 55 000 visiteurs par an et 900 personnes par jour. 18 000 personnes se rendent sur le site en voiture particulière (ayant droits). Le reste des visiteurs se rend sur le



© Conseil Général des Pyrénées-Orientales

■ FAVORISER LES AUTRES MODES D'ACCÈS AU LAC.

site à pied et surtout à vélo car cette portion de route est une référence pour les cyclistes.

Nous menons depuis des années des enquêtes de satisfaction réalisées par les agents d'accueil. Ces enquêtes nous indiquent que 70 % des visiteurs sont très satisfaits par la propreté du site et l'accueil et les navettes. 40 % sont satisfaits ou peu satisfaits.

- 20 % de visiteurs proviennent de la région;
 - 25 % des visiteurs sont d'origine étrangère (majoritairement Espagnols);
 - 60 % des visiteurs viennent en famille;
 - 85 % effectuent moins de 50 km pour se rendre sur le site, indiquant que les vacanciers résidant en Cerdagne et Capcir fréquentent immanquablement le site du lac des Bouillouses;
 - 51 % des visiteurs qui ne pas séjournent sur le plateau passent au moins une nuit à proximité du site
- Le principal motif de la visite est la randonnée, le public est de ce fait relativement respectueux de l'environnement et accepte assez facilement le système des navettes.

Impacts et retombées de ce système

Après 10 ans de fonctionnement, quelques visiteurs ne sont pas satisfaits de cette opération notamment à cause du prix qu'ils estiment trop élevé et ce malgré la gratuité des par-

kings! On constate que ces personnes sous-évaluent le coût de revient de leur véhicule qu'ils comparent à tort avec le tarif des navettes.

Mais cette insatisfaction est aussi liée au fait que la mise en place de la navette a été réalisée trop vite. Le manque de concertation a généré localement des levées de boucliers. Aujourd'hui, nous connaissons des difficultés liées aux stationnements des campings cars qui est une problématique récurrente commune à de nombreux sites. Quelques réserves perdurent notamment avec le non-respect du sys-

tème par certains automobilistes ainsi que la circulation dans le sens de la descente des cyclistes.

La mise en place de ce système en 2000 avait pour but de sauver le site de sa congestion automobile. On ne parlait pas vraiment d'écomobilité, ni de bilan carbone mais aujourd'hui, la circulation des 1 000 à 2 000 voitures qui fréquentaient quotidiennement le site est régulée, et seulement 150 véhicules sont garés au pied du barrage, ce qui prouve le bien-fondé de ce système. Beaucoup de visiteurs et d'acteurs locaux (y compris les gens qui critiquaient très fortement le système) souhaitent maintenant que cette navette soit mise en place dehors de la période estivale.

Les comptages du parking en pied de barrage (150 places) montrent une fréquentation qui diminue au fil des années, ce qui indique qu'un nombre croissant d'ayant droit utilisant les navettes, ce qui est pour nous un signe de réussite. Un autre signe fort de réussite est que le site a retrouvé sa beauté et sa tranquillité. C'est d'ailleurs ce que les visiteurs, les pêcheurs et les randonneurs viennent chercher au lac des Bouillouses. ■

Mél : philippe.jacquet@cg66.fr

■ Fréquentation depuis 2000 en juillet-août.

	VISITEURS/SAISON	MOYENNE/JOUR
NAVETTES	55 000	900
TÉLÉSIÈGE	18 000	290
VÉHICULES	18 000	290
AUTRES	5 000	80
TOTAL	96 000	1 550

... échanges

Murielle Bousquet, Consultante en tourisme - Si je veux venir sans voiture à partir de Perpignan, comment se font les jonctions? Et comment fait-on pour trouver les informations sur les tarifs et les horaires?

Philippe Jacquet - C'est une chose qu'il faut que l'on complète car ce n'était pas l'objectif recherché au départ! Le point le plus proche d'où l'on peut arriver en transport en commun est Mont-Louis, à 4 km, mais il n'y a pas de jonction entre les deux. C'est de plus en plus une demande des jeunes qui n'ont pas de voiture. Nous réfléchissons avec la Direction des transports à ce qu'on pourrait mettre en place. Il y a le Train jaune, les bus à 1 € du Conseil Général etc. Il y existe le site internet du Conseil Général sur lequel il y a une rubrique «Bouillouses» avec tous les accès, piétons, télésièges, navettes, et bientôt la liaison avec le Train jaune et le bus à 1 €.

Anne-Marie Granet, Office National des Forêts - On a dit que beaucoup de visiteurs venaient pour la randonnée sur place, avez-vous travaillé sur les accès depuis le bas, par les systèmes alternatifs? Par exemple pour les vélos, sont-ils obligés d'emprunter la route?

Philippe Jacquet - Il existe quatre accès piétons depuis les villages d'Angoustrine, Formiguères et Porté Puymorens ainsi que le col del Pam qui permettent de rejoindre le lac des Bouillouses en 1 h 30 et 8 h de marche. Ces sentiers ont un peu vieilli, ils vont être réaménagés notamment parce que les refuges de montagne s'organisent et commencent à créer des circuits, en proposant la location d'ânes par exemple. Les gens qui montent à pied ou qui arrivent par d'autres endroits peuvent redescendre en navette gratuitement sans qu'on leur demande de titre de transport. ■

Les navettes en attelage dans le Grand Site du Massif du Canigou



Jean Delmas

Conseil Général des Pyrénées-Orientales,
Pôle Environnement/PDIPR

Pierre Lissot

Directeur du Syndicat Mixte
Canigó Grand Site



Jacques Taurinça

Vice-Président du Syndicat
Mixte Canigó Grand Site



La question de l'accessibilité au Grand Site du Massif du Canigou est une problématique constante. Le Massif du Canigou est un site compliqué, à la géographie difficile avec un site classé de 8 000 hectares. Il y a trois pistes carrossables sur la face Nord : la première, nommée Balaig, de 14 km est une piste centenaire créée pour l'exploitation minière dans le Massif du Canigou ; la seconde, le Llech, est une piste forestière de 23 km qui a été étendue au début des années 1970 jusqu'au refuge gardé des Cortalets situé à 2 150 m d'altitude. De là, part la troisième, Mariailles, qui fait la liaison avec un second refuge gardé et où la circulation à moteur a aussi été maîtrisée. Deux autres refuges gardés existent en Vallespir, Las Conques et Batère, et bientôt un 5^e, Sant Guillem, permettant une articulation autour du massif, le Tour du Canigó, boucle pédestre située à 1 700 m d'altitude, à la frontière du site classé.

Un accès aux véhicules très limité couplé à un système de traction animale en calèche

Tous les accès routiers sont désormais réglementés et maîtrisés. Depuis le piémont, il faut 1 h 30 en voiture et 6 h à pied pour accéder au site classé. Étant donnée la difficulté d'accès au massif, plusieurs sociétés de transporteurs privées proposent des 4x4 avec chauffeurs pour acheminer

le public dans le site classé. Nous avons favorisé ce dispositif en estimant que c'était du transport collectif en travaillant avec eux pour qu'ils incitent et sensibilisent les visiteurs à notre approche Grand Site, et à emprunter des calèches gratuites pour les 600 m avant d'arriver au refuge des Cortalets. L'articulation entre ces chauffeurs privés et le dispositif de traction animale est aujourd'hui excellente, sachant que la cohabitation les premières années n'a pas toujours été facile !

Cette opération de traction animale a été lancée en 2005 à 2 100 m d'altitude. Elle a permis en 5 ans d'épurer le site des Cortalets d'un stationnement anarchique étape par étape et aujourd'hui d'avoir un bilan et un site propre. Sur ce site des Cortalets, les seuls véhicules autorisés pour accéder au refuge sont deux calèches de marque Pouvreau aux normes du code de la route chacune tractées par 3 chevaux Mérens. Nous avons démonté tout ce qui faisait référence à une circulation automobile : barrières, piquets, signalétique routière jusqu'à 600 m, marquage au sol pour les anciens emplacements de stationnement. Le dispositif de traction animale fonctionne du 10 juillet au 20 août. 3 patrouilleurs équestres encadrent les deux calèches, orientent les véhicules le matin en leur disant de se stationner sur le parking gratuit, et accompagnent l'après-midi les randonneurs sur le sentier vers le pic, notamment quand il y a un orage menaçant. Des écuries démontables ont été

construites et on achemine du foin pour éviter le surpâturage et le piétinement. On est à 2 100 m d'alt., et dès que l'on veut transporter des granulés, du foin, le matériel, tout devient compliqué. C'est une donnée à prendre en compte. Nous sommes à la 6^e saison, les équipes saisonnières sont très bien rodées maintenant et très autonomes. Sur les moyens humains et l'ingénierie, une maîtrise d'œuvre est assurée par le Haras Nationaux d'Uzès, qui nous accompagne depuis le début de l'opération. Le système est encadré par les chauffeurs des transporteurs, les équipes du refuge, les agents ONF et par :

- deux grooms et deux cochers par calèche (une personne qui tient les chevaux, les canalise, les contrôle, et une personne qui aide pour la descente et la montée du public) ;
- trois patrouilleurs équestres ;
- un médiateur au niveau du refuge des Cortalets qui accueille le public et montre notamment le sentier d'interprétation. Le personnel du Syndicat mixte gestionnaire du Grand Site reste sur le site et est hébergé au refuge. Nous venons régulièrement l'été pour mettre en peu de liant car pour le personnel, la saison touristique est toujours une période stressante, surtout à une telle altitude et dans de telles conditions d'isolement. Le site des Cortalets, c'est une « île ». Sur les moyens financiers, plusieurs partenaires nous soutiennent pour l'investissement, l'acquisition du matériel. Nous bénéficions d'un fort soutien du Conseil Général sur le fonctionnement de notre structure et de la DREAL qui nous a accompagnés notamment pour la mise en place des patrouilleurs équestres.

Le dispositif est gratuit pour deux raisons. 3 200 personnes sont transportées et elles étaient 1 800 lorsque le dispositif était payant. Avec un ticket à 2 €, la recette était de 3 000 €, ce n'était pas la peine et c'était un stress supplémentaire pour les saisonniers de tenir une régie des recettes.

Aujourd'hui, le dispositif global coûte 55 000 € qui comprends l'entretien du site, le montage/démontage des écuries, l'entretien des chevaux à l'année et jusqu'à huit salaires pour les saisonniers. Dans le Massif du Canigou, tous les équipements sont gratuits (le stationnement et l'accès).

Cela a permis également de le faire accepter par les socioprofessionnels (gardiens du refuge, transporteurs etc.) qui voient dans ce dispositif de traction animale une animation supplémentaire pour leurs clients.

Fréquentation et usages par les visiteurs

L'étude de fréquentation réalisée en 2009 sur les deux refuges gardés de la face Nord, confirme que le nombre de voitures par jour est en forte baisse sur ces 10 dernières années. En 2010, nous avons compté 26 véhicules par jour sur les Cortalets. On sait que quand la voiture recule en montagne, la fréquentation des refuges gardés augmente, c'est logique. Cela a été un bon argument pour nous face à un monde socioprofessionnel au début un peu réticent. L'argument était qu'il y aurait une activité commerciale et un attrait supplémentaire sur le site, en nous appuyant sur des statistiques d'autres refuges gardés sur la chaîne des Pyrénées. L'enquête montre aussi que différents publics se côtoient sur le site : des visiteurs qui viennent du littoral pour la journée ou la demi-journée et ceux qui font la traversée des Pyrénées, créant parfois des conflits d'usage. Cela nous a enfin permis de savoir que plus que 30 % des visiteurs sont prêts à marcher 2 h pour arriver jusqu'au refuge des Cortalets et 50 % sont prêts à marcher plus d'une heure. Ces données ont été le déclencheur avec lequel nous avons bâti le plan de gestion pour les 6 années à venir et de là, deux axes se sont dégagés :

- continuer cette maîtrise de la fréquentation automobile en site classé ;
- proposer des alternatives à l'itinérance axées sur la randonnée et la mobilité douce à l'échelle du massif, notamment pour diffuser les visiteurs vers les richesses du piémont.

Bilan et perspectives

Cette opération est parfaitement intégrée sur le site. C'est une vraie valeur ajoutée pour le site et désormais tous les véhicules sont interdits jusqu'au refuge des Cortalets. Les

■ LES CALÈCHES DEVANT LE REFUGE DES CORTALETs.



calèches ont vraiment trouvé toute leur utilité notamment pour le portage de sacs et surtout depuis qu'elles ne cohabitent plus avec la voiture.

Il faudrait que ce service dure plus longtemps mais le coût journalier de fonctionnement représente une limite (entre 800 et 1 000 euros/jours). Ce service de traction animale accroît la visibilité d'un site géré et entretenu. En effet, le Massif du Canigou a longtemps souffert d'absence de gestion, particulièrement dans les années 1990. Aujourd'hui, les visiteurs sont rassurés de voir du personnel bien identifié sur le site et se disent « c'est géré, on risque moins de choses ». L'accompagnement des patrouilleurs équestres fonctionne très bien, avec un rôle pédagogique très important.

Redonner au site une image d'accueil

L'inconvénient est le coût important. Je reste persuadé que 55 000 €, c'est un coût bien moins élevé qu'une campagne de communication. La question de la traction animale nous a permis de dépasser cette image de « Canigou montagne à 4x4 ». Désormais dans le Canigou on parle des Mérens, de la réintroduction des ânes, des calèches, et on parle beaucoup moins des 4x4 qui montaient jusqu'au refuge. En 5 ans, on a vraiment réussi à redonner au site une image d'accueil différente de ce qu'on a pu connaître.

Les professionnels sont satisfaits : les accompagnateurs transportent les sacs des visiteurs, les taxiteurs complètent leur produit sans surcoût pour eux, le gardien de refuge est ravi parce que ça fait une animation. On aimerait étendre ce service dans le temps. Mais il y a des contraintes liées au site : isolement pour les équipes et pour l'acheminement du matériel. Nous sommes parvenus à sortir la voiture du site, on se demande maintenant si, dans le cas où le dispositif n'était pas maintenu, cela ne créerait pas un appel d'air avec le retour de la voiture sur le site. Il faut trouver vraiment les financements d'année en année pour faire perdurer le système.

Nous avons deux projets pour renforcer ce système : le premier, c'est la constitution d'un moteur électrique en lien avec le Lycée technique de Prades et un plan de circula-

tion douce de randonnée sur l'ensemble du massif.

Renforcer ce système en développant la randonnée autour du Massif

Le département des Pyrénées-Orientales est extrêmement riche en activités de pleine nature qui peuvent se pratiquer quasiment toute l'année. Le constat est que la randonnée est peu lisible entre la mer l'été, le ski neige l'hiver, le rugby le reste du temps. L'idée est de canaliser les flux entre 2 000 et 2 700 m et d'essayer d'irriguer les villages de piémont pour raviver l'économie locale. Cela s'est traduit sur la partie sommitale par la mise en cohérence des Tours et Rondes du Canigó et en piémont des boucles de villages.

Pour les Tours et Ronde du Canigó, la liaison avec le 5^e refuge en 2012 permettra de faire le tour du Massif du Canigou en cinq jours avec cinq refuges. Une autre boucle fait le tour du Vallespir, une autre le tour des réserves naturelles et permet d'irriguer d'anciens villages avec le refuge Mariailles, pivot sur l'opération. Elle permet une pratique de la randonnée plus intimiste dans des paysages plus sauvages avec une très faible fréquentation.

Une autre ronde de piémont de neuf à onze jours à pied reprend dans certains cas une partie des autres itinéraires et permet de ceinturer le Canigou à sa base. Le lien entre cette ronde du Piémont, les trois tours d'altitude et les 25 boucles de Piémont, permettra une activité de randonnée toute l'année.

Le thème fort de cette action est la catalinité qui est fortement ressentie localement. Une carte des itinéraires équestres paraîtra au printemps et deux topoguides sont parus au printemps 2010 : un de la Fédération française de randonnée pédestre pour les Tours et Ronde du Canigó, via les trois itinéraires d'altitude et la Ronde de Piémont, et un aux éditions Chamina pour les 25 boucles de piémont. L'opération est complétée par la traduction et la diffusion de ces deux topoguides en Catalogne du Sud. Ils seront en vente à Barcelone, Gérone et dans les villes de la Catalogne du Sud pour l'été 2011. ■

Mél : canigougrandsite@wanadoo.fr

... échanges

Murielle Bousquet, Consultante en tourisme - Finalement, la traction animale, avec le déclic sur l'image dont vous parliez, c'est un peu le sommet du Canigou, l'image mythique qui permet de porter tous ces projets nouveaux, ça a déclenché quelque chose dans le regard ?

Jacques Taurinya - J'ai connu le Canigou avec une seule piste, celle centenaire, où la pratique de la montagne se faisait naturellement à pied ou à cheval. Les autres pistes qui ont été aménagées dans les années 1970 pour l'exploitation des forêts, ont créé un appel d'air sous le prétexte que c'était les deniers publics qui les avaient financées. On a assisté à une invasion du sommet du Canigou, la partie la plus fragile. On était une poignée à dire que ça ne pouvait pas aller, que nous n'étions pas contre le fait que les pistes servent à l'exploitation, à l'élevage etc., mais que le tourisme pouvait se faire tout à fait d'une autre manière. On a mis 35 ans à aboutir, 35 ans, je vous promets que quand on est élu il faut être patient, je parle un peu comme

... échanges

un ancien combattant parce que ça a été vraiment une lutte, moi j'ai l'impression qu'on a libéré le Canigou ! Il revient dans son état presque naturel et ça, c'est quelque chose de formidable. J'estime qu'on est à une étape. Je pense qu'on s'oriente vers un accès des voitures limité à 1 700 mètres à peu près durant les périodes de forte fréquentation. Ça ne va pas se faire tout de suite car les locaux sont plus réticents, plus que les randonneurs qui viennent d'ailleurs. Ils disent que la tradition est de déjeuner au refuge des Cortalets à 2 150 mètres d'alt. comme si vous alliez à la plage.

Un interlocuteur - Quel est le statut du chemin emprunté par les calèches ? N'est-il pas ouvert à la circulation publique ? L'arrêté préfectoral l'a fermé toute l'année à la circulation publique ?

Pierre Lissot - Le site est fermé par l'enneigement jusqu'à mi-mai. Une barrière a été placée pour fermer à l'année l'accès à 600 m. du refuge des Cortalets. Seules les calèches empruntent cette piste. Ceci est fixé par arrêté préfectoral. Pour les autres accès, hors saison touristique entre le 14 juillet et le 15 août, la fréquentation automobile est beaucoup moindre sur les pistes. Le règlement global sur le Massif n'entre ainsi en vigueur que pour ces deux mois.

Lucie Pantel, Association sur le Chemin de R.L. Stevenson - Qui fait respecter cette réglementation ? Les agents assermentés ? Comment ça se passe ?

Pierre Lissot - Notre établissement est un syndicat mixte où l'ONF est membre statutaire. On a donc sur le site des agents ONF qui font respecter l'arrêté préfectoral. Cet arrêté préfectoral est rédigé conjointement par le Syndicat Mixte Canigó Grand Site et l'ONF en début de saison, il est transmis après à la sous-préfecture et le sous-préfet prend l'arrêté. Cet été, on a fermé la circulation à Marialles à 35 minutes de marche, à 1 700 m d'altitude, et on n'a pas mis en place de dispositif supplémentaire hormis un sentier balisé pour accéder au refuge de Marialles. Ce fut compliqué à faire accepter localement mais c'est passé. On s'est retrouvé sur le terrain à la barrière pour discuter avec les professionnels et usagers. Avec beaucoup de pédagogie, un vocabulaire adapté au contexte. Je crois que ça a aplani beaucoup d'incompréhensions pour le reste de la saison estivale.

Élise Yehl, Mobilidée - Vous dites que l'ONF est membre de votre syndicat mixte, je voulais savoir si c'était une pratique fréquente ou si vous souhaitiez qu'elle le soit plus ?

Pierre Lissot - Avec les grandes crues des années 40, l'État, les services des Eaux et Forêts ont exproprié massivement les terres du Massif du Canigou. Donc il y a eu un conflit de 60 ans entre les élus locaux qui ont été volés de leurs terres et des agents ONF qui représentaient l'État, dans des terres catalanes. La création de notre établissement a permis d'aplanir beaucoup de choses, à tel point que lors du renouvellement des administrateurs en 2007, l'Office National de Forêts a pris la présidence de la commission environnement qui est la plus active chez nous, sur des dossiers importants (Natura 2000, extension du site classé, plan de circulation, etc.). Aujourd'hui, nous avons quatre administrateurs de l'ONF qui ont 10 % des voix, ça se passe très bien. Il a été question un temps de savoir si l'ONF resterait ou pas, aujourd'hui la question ne se pose plus.

Sylvie Palpant, Vélo Loisir en Luberon - Vous disiez que les chevaux sont aptes à tirer les véhicules mais néanmoins vous parlez de mettre en place des véhicules hippomobiles électriques. Dans ces cas-là, à quoi ça servirait ?

Pierre Lissot - À rallonger le parcours et à continuer d'être un terrain d'expérimentation. Aujourd'hui, les 600 m sont parcourus par nos six Mérens, des chevaux des Pyrénées, qui durant le reste de l'année font des concours hippiques d'attelage et qui les gagnent tous sur l'arc méditerranéen, on a plein de trophées au bureau. ■

Allier train et randonnée dans les gorges de la Loire

Joffrey Perrussel

Fédération Française
de la Randonnée Pédestre



69

En 2002, on décompte 200 000 licenciés qui pratiquent la randonnée et 15 millions de pratiquants hors licenciés. On peut donc se poser légitimement la question de l'impact environnemental de cette pratique car quasiment tous ces pratiquants vont utiliser leur voiture pour se rendre sur leur lieu de randonnée. En ce qui concerne nos licenciés, ils ont plutôt l'habitude de se déplacer en covoiturage car c'est convivial et plus économe. Finalement, de l'économie on glisse vers l'écologie. C'est tout l'intérêt des transports en commun dans la randonnée. La randonnée grâce aux transports en commun est une forme de tourisme raisonné. Il n'y a pas de demande aujourd'hui mais pour nos licenciés, donc des pratiquants qui ont déjà une démarche un peu intégrée là-dessus, c'est une demande. Et face à cette demande il y a aussi toute une offre à étoffer. C'est dans ce contexte qu'est né le projet « Chemins de TER » développé par Christian Bertholet, président du Comité Départemental de la randonnée pédestre de la Haute-Loire.

Ce projet porte sur la Loire entre le Puy-en-Velay et Aurec-sur-loire et le chemin de fer qui suit cette Loire sauvage. L'attrait touristique est donc réel, ne serait-ce que pour le voyage. Ce territoire offre aussi une richesse touristique et paysagère avec de nombreux édifices culturels et sites naturels, des musées, des villages typiques et un certain nombre d'hébergements de qualité avec une quarantaine de prestataires de services.

Des itinéraires de randonnée de 100 km et huit gares

Les itinéraires de randonnée font au total 100 km, jalonnés tout au long par huit gares TER. La gare de départ est souvent le Puy-en-Velay, une gare relativement accessible

d'à peu près partout. La ligne est très fréquentée : on est sur le Puy St-Etienne et il y a à peu près une dizaine de trains par jour qui circulent. L'idée du Comité départemental de la Randonnée Pédestre est donc de « marier la Loire et le TER Auvergne avec pour témoins les sentiers de randonnée pédestre ». L'objectif est de permettre de randonner de gare en gare pour une clientèle individuelle, avec des itinéraires d'une journée, on peut faire une boucle et revenir à sa gare de départ, jusqu'à neuf jours avec une boucle totale qui fait à peu près 200 km. Tout cela en minimisant au maximum l'usage de la voiture.

L'idée aussi est de développer l'économie de ce territoire et des quarante prestataires de service, de l'hôtellerie à la restauration, au camping, etc. Les hébergeurs se sont mis en réseau tout au long de l'itinéraire.

Revoir le tracé du GR pour créer un produit touristique complet

Au démarrage du projet en 2002, il a fallu reformer un GR de Pays homologué par la fédération (obtenir de nouveau des autorisations de passage, revoir les plans cadastraux, être certains de la sécurité et du droit). Ensuite, le comité a balisé l'itinéraire : au total, 196 km d'itinéraires ont été balisés au départ des gares.

Un topoguide a été créé en 5 000 exemplaires « Chemin de TER », dont le nom a été déposé. Les adresses et contacts des hébergeurs et restaurateurs sont recensés dans un livret pratique qui est joint à ce topoguide. La Fédération française de randonnée pédestre essaie de lancer une collection là-dessus : le Comité départemental de la Randonnée Pédestre de Seine-et-Marne s'y est mis et Rhône-Alpes commence.

Le coût et la promotion du projet

Au total, la signalétique a coûté 24 000 € : pose de panneaux dans les 8 gares et de 58 panneaux directionnels tout le long de l'itinéraire. Le topoguide a coûté 35 000 €. L'ensemble a été financé à 80 % par des fonds publics : Conseil Général de la Haute-Loire, les communautés de communes, etc. Il y a aussi un coût humain, 6 ans de travail (2002-2008) et une estimation sur l'année n-1 de 4 600 heures de bénévolat effectuées pour achever ce travail.

Pour faire vivre un tel projet il faut communiquer dessus. Un éducteur a été organisé en direction de 50 responsables d'associations de randonnée pédestre de Rhône-Alpes, cela a très bien marché, c'était un succès à partager avec les Offices du Tourisme et les CDT, les Agences de Développement Touristique. Les médias, la presse locale, les sites internet locaux ont bien relayé l'information reprise aussi dans les documents touristiques et par chance, dans TGV Magazine. Le TER Auvergne a été aussi très impliqué en posant des panneaux d'affichage dans les gares. En 2011, « Chemin de TER » devrait être valorisé directement à l'intérieur du TER.

Du point de vue de l'utilisateur, il n'y a pas ou peu de rupture de charge. On sort de chez soi, on prend sa voiture ou pas, on va à la gare la plus proche, on arrive au Puy-en-Velay et c'est parti pour dix jours de randonnée. C'est une nouvelle approche du territoire car on se dit qu'on va prendre un certain temps pour se rendre sur le lieu de pratique. C'est une démarche à intégrer également. En terme de CO₂, imaginons qu'on ait une gare située entre 3 et 30 km de chez soi, ça nous fait environ 500 g à 6 kg de CO₂, ce qui est 3 fois rien (référence de 200 g/km pour

la voiture). L'aller/retour représente 1 à 12 kg de CO₂ pour dix jours de pratique. C'est vraiment très raisonnable, surtout que cela peut être divisé par quatre ou cinq personnes si on est à ce moment-là dans la voiture.

Retombées pour le territoire

Du point de vue de l'économie du territoire, on connaît la dépense moyenne d'un randonneur sur un sentier moyen : de 30 à 50 € par jour (restauration, hébergement, plus achats divers). Imaginons un randonneur moyen qui dépense 30 à 50 € par jour et qui peut rester jusqu'à neuf jours. On constate un très faible impact environnemental et un impact économique qui peut être assez conséquent généré par une nouvelle clientèle qui vient de Rhône-Alpes visiter la Haute-Loire. On a des retours très positifs des hébergements. La Fédération de la Randonnée a vendu 2 000 topoguides en deux ans dont un millier vendu en local par le Comité. Pour avoir un ordre d'idée sur les retombées économiques, la Vallée d'Aspe a fait une étude avec la FFRP selon laquelle les randonneurs dépensent environ deux millions d'euros par an sur leur territoire. D'autres calculs ont été faits et lorsqu'on investit 1 € dans la randonnée pédestre, selon les territoires, on va avoir en retour 4 à 40 € de bénéfice pour le territoire.

La fréquentation de cet itinéraire est en hausse sensible. L'offre est référencée par le service loisirs de la Haute-Loire et des packages train/hébergement/topoguide sont proposés. Au niveau national, ce type de topoguides de gare à gare se développe bien. ■

Mél : chrisbertholet@aol.com

■ ALLIER LE TRAIN ET LA LOIRE.



... échanges

Murielle Bousquet, Consultante en tourisme - Avec ce topoguide, vous avez vraiment créé un nouveau produit touristique ! Cela veut dire qu'il faut aussi inventer des tickets spéciaux, des tarifications spéciales, travailler en partenariat avec le TER pour mettre en place des outils d'évaluation qui permettent d'avancer. Dans l'ensemble des territoires, il faudrait penser les choses différemment et partir du réseau ferroviaire et de cars, on a parlé hier de tous les systèmes à 1 €, pour voir comment superposer les cartes de ces différents réseaux de transports et d'itinéraires de randonnée et imaginer de nouvelles façons de fonctionner.

Joffrey Perrussel - Tout à fait. De plus, en Île de France, les opportunités sont réelles : il y a les Franciliens, les RER, les Transiliens, la SNCF, etc., un maillage ferroviaire assez impressionnant qui finalement n'arrive pas à toucher son public. Je pense que pour engager des démarches comme celles-là, il faut que l'acteur du territoire se dise : « j'ai mon réseau de bus qui est comme ça, mon réseau de train qui est comme ça, et je définis les sentiers, avec les attraits naturels et paysagers à partir de ces points-là ». Il faut faire de la superposition cartographique pour réussir à trouver un juste milieu.

Denis Lacaille, Agence Paysages - Bravo pour ce projet extraordinaire, ça me plaît beaucoup. J'ai eu l'occasion de remonter la Durance comme ça, en prenant le train, le car et en marchant à pied. Je suggère que le Lubéron lance un projet sur le Val de Durance parce que c'est un fleuve et un voyage thématique formidable. Et la Loire est un site inspiré par ce qu'on sait, qu'il y a des gens qui l'ont descendue à pied, en canoë.

Lucile Pantel, Association R.L. Stevenson - Pour le Chemin de Stevenson plus au sud, on parle souvent du problème des transports pour les randonneurs. Ce n'est pas facile pour eux parce que du Puy-en-Velay à Alès, la randonnée est de 250 km, ce n'est pas une boucle et il y a très peu de transports en commun.

Notre association essaie donc de les renseigner au mieux sur les transports de personnes et de bagages. Cela ne revient guère plus cher pour les randonneurs. Il y a même un transporteur cette année qui propose d'emmener les voitures des randonneurs à l'arrivée du chemin. Je voyais tous les soirs remonter une voiture et en descendre 5, 6, 7, 8, c'est-à-dire, généralement un groupe de randonneurs qui, à chaque étape, le matin déposent une voiture à leur point d'arrivée et le soir vont chercher toutes les autres, et cela pendant toute la randonnée pendant une semaine, dix jours, etc.

Murielle Bousquet - Dans ce cas-là, il n'y a plus de plaisir à randonner. J'ai entendu dire que la Ville du Puy met à disposition un parking spécifique pour les pèlerins sur Saint-Jacques-de-Compostelle. Là, on est bien dans la notion de service. C'est évident que parler d'écomobilité c'est mettre en place toute une gamme de services et puis vous soulevez bien toute cette question de la coordination, mettre en place des outils d'information qui soient beaucoup plus globalisés que ce qu'on a pour l'instant. ■

Le Luberon à vélo et Vélo Loisir



Sylvie Palpant

Vélo Loisir en Luberon

Vélo Loisir en Luberon a 14 ans. Cette association loi 1901 travaille en lien assez étroit avec le Parc naturel régional du Luberon. Le Luberon est une destination touristique très appréciée et importante, à 30 km à l'Est d'Avignon, sur deux départements, le Vaucluse et les Alpes-de-Haute-Provence, avec une densité de population assez importante.

Vélo Loisir en Luberon est une petite agence de développement touristique thématique sous forme associative de deux salariés. Dans le cadre d'une convention avec le PNR, l'association s'occupe de l'animation, la structuration de l'offre, la promotion, la communication, la prospective et propose des itinéraires. Le Parc s'occupe de l'équipement et de l'amélioration des itinéraires cyclables.

Naissance des itinéraires à vélo

Le parc a aménagé des itinéraires appelés « Le Luberon à vélo ». Vélo Loisir s'occupe de l'animation, de la promotion et de l'évolution de ces itinéraires et des services associés. Les itinéraires sont sur des petites routes, à partager avec les véhicules à moteur à 90 %, fléchées dans les deux sens. Le principe des itinéraires n'était pas d'aller d'un point à un autre le plus rapidement possible mais de créer un axe structurant dans le Luberon, passant par des villages, le patrimoine naturel et culturel remarquable, par le Piémont du Luberon. L'itinéraire n'est ni plat ni sportif, c'est un aspect très important pour la promotion.

Jusqu'en 2005, il n'existait aucun fléchage spécifique au vélo. On a créé un logo, un système de fléchage et de couleurs et depuis 1998, l'itinéraire est ponctué par des Relais Information Services (RIS).

En 1993, le Conseil Général signale au parc du Luberon qu'il existe une ancienne emprise de voie ferrée entre Ca-

vaillon et Apt. Très rapidement, le parc a présenté un projet d'itinéraire Cavaillon-Apt-Forcalquier sur 100 km traversant des petits villages tous les 4,5 km environ. Il s'est dit ensuite qu'il fallait favoriser l'écomobilité sur le territoire, pour que les habitants utilisent moins leur voiture et qu'ils découvrent un autre Luberon.

Cet axe structurant permettait de partir de Cavaillon et traversait Ménerbes, Oppède le Vieux, Lacoste, Bonnieux, etc. Il partait aussi vers la découverte de villages moins connus mais tout aussi intéressants vers les Alpes-de-Haute-Provence comme Céreste, Vachères, et Forcalquier peu connu à cette époque.

L'investissement matériel n'a pas été très important et les actions ont surtout été de la promotion, de la communication car le Luberon n'était pas forcément une destination vélo comparé au Ventoux. En 2002, les itinéraires et la signalétique se sont fortement développés avec le bouclage de l'itinéraire « Autour du Luberon » (236 km). Les communautés de communes ont ensuite souhaité être reliées aux itinéraires : ont été créés les « Ocre à vélo », le « Pays de Forcalquier-Montagne de Lure à vélo » et bientôt le « Pays d'Aigues ».

Le Conseil Général a souhaité créer une voie verte de 35 km sur l'ancienne emprise de voie ferrée, entre Cavaillon et Apt. Elle s'inscrit dans le Schéma régional des véloroutes voies vertes créé en 2007 qui constitue une partie de l'Eurovéloroute n°8 de la Méditerranée et qui relie le Portugal, la Grèce et Chypre.

Une charte autour de l'accueil des visiteurs

L'association compte parmi ses membres 51 hébergeurs (du gîte d'étape à l'hôtel 3 étoiles), six loueurs de vélos, quatre taxis, des accompagnateurs pour la découverte de sites



■ LE PRINCIPE DES ITINÉRAIRES EST DE CRÉER UN AXE STRUCTURANT DANS LE LUBERON, EN PASSANT PAR LES VILLAGES.

culturels, des caves et des restaurants. Elle compte également deux agences de voyages pour les usagers qui ne veulent pas du tout organiser leur voyage.

Actuellement, il existe 102 offres touristiques sur l'ensemble du territoire. Elles sont relativement bien réparties et peuvent répondre à tous les budgets.

Une charte de qualité créée en 1996 fédère les professionnels autour de l'accueil vélo. Vélo Loisir l'a travaillée en lien avec la Loire à vélo, la Bourgogne etc. pour évoluer ensemble vers un référentiel national commun.

Cette charte porte sur la location de vélos, les garages à vélo, la fourniture de pique-nique, le transport de bagages, dépannage de vélos, le transfert de personnes et de vélos car l'intermodalité n'est pas très développée sur le territoire. Les adhérents doivent savoir donner des conseils aux cyclistes, indiquer des parcours, y compris les non fléchés, inciter à la découverte des sites remarquables, etc.

- 92 % des touristes qui viennent dans le Luberon viennent en voiture ;
- 80 % des personnes qui viennent faire du vélo en Luberon viennent en voiture ;
- 20 % d'entre eux sont des cyclistes itinérants mais seulement 3 % d'entre eux arrivent et repartent à vélo, et traversent le Luberon dans le cadre d'une itinérance plus grande.

Quatre gares TER desservent le territoire : Cavaillon à l'Ouest, Manosque et la Brillanne à l'Est, au Sud à Pertuis. Les horaires sont plutôt adaptés aux déplacements pendulaires, et il y a beaucoup moins d'offres le soir et le week-end correspondant aux besoins des visiteurs. Dans ce domaine, un travail important reste à faire dans la région.

Objectif : passer de 80 % de vélo touristes arrivant en voiture à 70 %.

Pour cela, on essaie de mutualiser les moyens avec d'autres réseaux dans le Vaucluse, avec le Parc du Luberon, en travaillant avec les compagnies de transport pour inciter la Région à adapter la fréquence des lignes TER.

L'idée de la Région est de supprimer les places de vélos des nouvelles rames de TER qui vont être construites dans 10 ans pour favoriser la mise en place de vélos à l'arrivée et au départ des trains pour les voyageurs pendulaires, ce qui n'est pas adapté au touriste à vélo.

On essaie aussi de trouver des moyens comme mettre des portes vélos sur les bus, intéressant pour les petites communes non desservies par le TER.

Un large partenariat

Vélo Loisir en Luberon n'a aucun lieu d'accueil au public. Les partenaires sont les Offices de tourisme à qui sont offerts des présentoirs. Ils bénéficient, comme les adhérents, de journées de connaissance du territoire : une conférence sur un sujet, une balade à vélo et une visite d'établissements d'adhérents.

Nous participons avec le Conseil Régional à une réflexion sur le développement du vélo sur le territoire et au comité de pilotage pour le Schéma régional des véloroutes et voies vertes. Nous travaillons avec l'Occitane, partenaire privé, qui nous incite à développer et réfléchir sur l'aménagement du centre des communes pour le déplacement pendulaire etc. Il est très important de dire aux élus que tous les aménagements sont autant pour la population que les visiteurs.

Informations aux usagers

Nous avons un site internet trilingue, des dépliants, des stands, etc. Tout au long de l'année, nous sommes présents sur des salons, des accueils presse et de Tours opérateurs. Depuis 14 ans, nous organisons une fête du vélo « Roues Libres en Luberon ». Cette année, Roues Libres a été organisée autour d'une voie verte d'un jour (13 km) avec des stands d'animation pour sensibiliser les habitants à ces pratiques. Le site internet propose tous les ingrédients pour créer le parcours que l'on souhaite : télécharger le dépliant avec les dénivélés, les kilomètres, la signalétique du parcours, les lieux de départs d'itinéraires dans chaque village, les héberge-

ments, restaurants, sites à visiter, location de vélo, etc. Nous avons essayé de recenser tous les transports en commun car actuellement en région Paca, aucun site internet regroupe l'ensemble des horaires TER, transports à la demande, site de covoiturage. Nous passons beaucoup de temps à mettre à jour les fiches que l'on télécharge. C'est essentiel pour inciter les gens à venir sur le Luberon sans voiture.

Retombées économiques sur le territoire

Nous avons fait une étude des retombées économiques, de la satisfaction et des besoins de la clientèle. On s'est aperçu que cet aménagement qui a coûté à peu près 8 millions d'€ d'investissements sur 12 ans, a rapporté 10 millions d'€ par an sur le territoire (enquête 2008/2009) pour les visiteurs dont le vélo est la principale activité, et 16,5 million d'€ au total (touristes à vélo + excursionnistes et résidents). Le vélo en Luberon génère 332 emplois sur le territoire et 202 emplois concernent le vélo directement. Toujours se-

lon cette étude, le touriste à vélo dépense 73 € chaque jour, beaucoup plus que la moyenne chez nous qui est de 44 € par jour et par personne. C'est un touriste à haut pouvoir d'achat et une activité qui contribue également à la qualité de vie des habitants qui trouvent que c'est une clientèle plutôt agréable.

Vélo Loisir fait l'interface entre l'aménageur et les usagers. Nous sommes en première ligne et lorsqu'il y a déficit d'aménagements, les usagers nous le font remonter et nous faisons le lien avec les professionnels. Aujourd'hui, il existe 450 km d'itinéraires vélo, c'est une réussite. La force est venue des professionnels, leur composition pluridisciplinaire, le maillage cohérent et évolutif du territoire. Nous veillons à préserver le niveau de la qualité des services des signataires de notre charte de qualité. Cela fonctionne mais il faut toujours veiller à maintenir la mobilisation des acteurs. ■

Mél: s.palpant@orange.fr

... échanges

Évaluation des retombées : quels critères ?

Bertrand Gauvrit, Grand Site du Puy Mary - Je trouve votre démarche très intéressante et j'y adhère. Mais je suis agacé par cette nécessité permanente que nous avons, gestionnaires d'espaces préservés, d'affichage de chiffres relatifs aux retombées économiques. Et je m'interroge sur leur pertinence. Vous avez dit que le vélo rapportait 10 millions d'euros au territoire, que c'était une offre spécifique qui ne serait pas là s'il n'y avait eu ce produit vélo dans le Luberon. Mais on génère tous de l'argent. Le vélo dans le Luberon génère 10 millions, le CDT du Luberon va nous dire qu'il génère 500 millions d'euros. On veut tous justifier notre action par ces chiffres de retombées économiques. Mais ces retombées existent parce qu'il y a le Luberon et que les gens ont d'abord choisi la région, dont la qualité et l'attractivité sont liées à un travail de longue haleine, de partenariat, de concertation. Que veulent dire ces chiffres ? Un visiteur qui va prendre un autre mode de déplacement va dire qu'il génère aussi d'autres dizaines de millions d'euros et on arrive à des aberrations. Si vous cumulez tout ça, je suis sûr qu'on va bien au-delà du chiffre d'affaires du tourisme dans le Luberon ! On veut mettre des retombées économiques sur la moindre petite activité et pouvoir dire, le sanitaire public, il rapporte tant de milliers d'euros. Ça m'insupporte un peu.

Sylvie Palpant - Je suis en total accord avec vous sur ce point. J'en ai aussi assez des chiffres, mais il n'empêche qu'à un moment donné, on est obligés de les sortir ! Je ne vous ai montré qu'une diapo de tout un diaporama qui porte sur la satisfaction, le besoin des cyclistes, ce qui m'intéresse beaucoup plus ! Et s'il faut parler de chiffres, j'aimerais bien aussi qu'on chiffre le taux de bien-être, ce que ça rapporte à la santé, etc.

Bertrand Gauvrit - Nous sommes d'accord, attention à la tentation de vouloir tout justifier par des études qui coûtent cher pour ce qu'elles nous apprennent. Je préfère de loin le travail qui a été fait sur le Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, exemplaire en la matière. Revenons à cette philosophie-là.

Murielle Bousquet, Consultante en tourisme - Voilà un débat intéressant autour de l'évaluation ! On parle de développement durable, d'écomobilité, d'innovation, et on utilise toujours les mêmes outils qui ne sont que des outils économiques. Arrêtons de n'évaluer que la dimension économique !

Il nous faut travailler collectivement sur d'autres critères d'évaluation. Tous les intervenants ont mis en évidence la manière dont les projets ont évolué au cours des années : « on est par-

tis de bien bas, et les choses ont évolué petit à petit, ou bien on est partis trop vite, etc.» On voit bien que ce qui est intéressant c'est la démarche de progrès, l'évolution, vérifier qu'on va dans le bon sens et on va pouvoir rebondir. Comment va-t-on mesurer notre progrès? Et pas uniquement en euros?

Yves Constantin, Grand Site des deux Caps Erquy Fréhel - Il faut aller au-delà des chiffres. On est très souvent sur des grilles de lecture complètement archaïques. Pour autant, il me semble qu'il est important de réfléchir aux coûts, avec des chiffres ou des lettres, mais les chiffres ont aussi leur importance.

Sur notre site, on travaille par exemple sur de l'animation des patrimoines. Ce n'est pas « rentable ». On a fait nos calculs, nos ratios, on sait que pour équilibrer le budget d'une animation grand public il nous faut 25 personnes. On est à 10 personnes en moyenne. Vis-à-vis de nos élus, on va plaider que le différentiel c'est tout simplement l'effort de la collectivité pour permettre à une activité de se maintenir, et qui générera des retombées, mais indirectes.

Nous devrions nous concerter pour ne pas être à la merci de ceux qui demandent beaucoup d'argent pour faire des grands calculs très compliqués, mais qu'on soit pilotes et qu'on maîtrise ce que l'on met dans ces calculs, comme le bonheur des gens, le silence, la tranquillité, par exemple.

Murielle Bousquet - Réfléchissez aux critères qui vous paraissent pertinents. Plutôt que de mesurer le bien-être dans l'absolu, je pense que c'est surtout l'évolution du bien-être qu'on va pouvoir suivre.

Frédéric Kerven, Grand Site de la Baie du Mont Saint-Michel - Il y a aujourd'hui pas mal de réflexion sur de nouveaux indices, notamment autour de l'indice de développement humain (IDH). C'est peut-être aussi une réflexion à avoir au niveau du Réseau sur ces nouveaux indices à intégrer dans nos propres réflexions. Je retire de cet atelier qu'il faut changer notre regard sur les déplacements et là où effectivement on faisait un développement de territoire à partir de produits touristiques, il faut bien davantage intégrer les réseaux et les déplacements.

Jean-Claude Richard, CNRS et ICOMOS - Une réflexion sur les indices d'appréciation et de calcul. Pendant longtemps on refusait de prendre en compte le travail des bénévoles dans le bilan d'une association. On considérait qu'une association qui recevait une subvention, devait justifier de cette subvention du point de vue des dépenses, mais on ne prenait pas en compte le travail des bénévoles. Aujourd'hui, on le prend en compte, on le chiffre et c'est important de le faire. S'il y a 4 600 bénévoles dans une région, ça a une répercussion sociale et culturelle.

Deuxième réflexion, c'est la réintégration dans notre société de la valeur des éléments culturels et peut-être aussi religieux. Le fait que dans les Pyrénées-Orientales on s'intéresse au Canigou, quand on sait ce que représente du point de vue culturel pour la Catalogne Nord et la Catalogne Sud le Canigou, cela a une valeur. Alors comment l'estimer, comment la mesurer? Il y a certainement des gens suffisamment compétents pour faire ça. Par exemple, dans le cadre du Grand Site de Saint-Guilhem, il y a un grand projet en cours autour de la poterie dans la commune de Saint-Jean-de-Fos. Ce village était célèbre par ses poteries, une activité traditionnelle qui a été abandonnée parce que considérée comme modeste. Ce projet a nécessité un investissement économique extrêmement fort des collectivités, il va bien sûr contribuer au développement économique de cette commune et son impact culturel rejaillira sur l'ensemble de la collectivité. Je crois véritablement qu'on a un effort à faire sur le fait de déterminer les indices et les calculs des retombées culturelles, même si elles sont difficiles à mesurer et à évaluer.

Inventer de nouvelles mobilités

Murielle Bousquet - On a fonctionné à partir de la voiture en disant que de toute façon les gens arrivent, ils sont autonomes et on a un réseau routier. Ça veut dire qu'il nous faut maintenant partir du réseau transport et voir ce que l'on peut mettre en place à partir de ce réseau. Inverser la tendance, donc. Il nous faut engager le dialogue avec les responsables de transporteurs, avec les Régions, avec tous ceux qui n'étaient pas obligatoirement des partenaires d'hier mais qui vont devenir des partenaires de demain, pour inventer une nouvelle mobilité, une nouvelle accessibilité.

... échanges

Jean-Pierre Thibault, Dreal Aquitaine - Je voudrais revenir sur le témoignage du Marais Poitevin et de l'image d'Epinal des déplacements en barques, pratiqués depuis les années 20 ou 30. Le mode de déplacement dans le site est devenu quasiment une part de « l'esprit des lieux ». Je pense aussi aux montures à Gavarnie. Pourrait-on imaginer un site de Gavarnie sans ce système des ânes et des chevaux, qui sont d'ailleurs un fruit de l'histoire très ancienne de ce site et de sa porosité frontalière où les caravanes passaient les cols, même à 3 000 mètres d'altitude ? Puis, quand on n'a plus besoin de passer les cols, on a reconverti les montures en transport de touristes. Je pense aussi à tout le système des petits trains. Quand on va à Chamonix au Montenvers, on y va pour la Mer de glace, mais aussi pour ce petit train à crémaillère. Il faut intégrer dans notre réflexion, cette dimension historique des transports qui font un peu partie du lieu proprement dit.

Un interlocuteur - Ce qui m'a frappé durant ces deux jours, c'est la nécessité de prendre en compte dans l'écomobilité aussi bien les visiteurs ou les excursionnistes que les habitants. Et ne pas séparer les deux. Cela a été dit même pour le Luberon à vélo. C'est important pour les élus, de faire valoir que ce n'est pas « que pour les touristes », mais aussi pour l'habitant, ou l'enfant qui va pouvoir aller au collège seul en vélo, etc. Il faut intégrer cela dès le démarrage d'un projet.

Murielle Bousquet - Oui et cela mérite de faire partie des critères d'évaluation dont nous parlions à l'instant. On se rend compte que même quand on lance un projet pour une cible de touristes, au final, c'est utilisé et approprié par la population locale.

Michèle Delaigue, Dreal Auvergne - J'ai été très frappée qu'on ne parle pas de la qualité du moyen de transport. Jean Viard, qui a dit hier « la destination, c'est le voyage », donc la beauté du moyen de transport est quelque chose d'important. Dans les Pyrénées-Atlantiques, on a la chance d'avoir un train à crémaillère à La Rhune datant de 1920 qui est en soi un but de visite. Or je vois que le futur train à crémaillère du Puy de Dôme a une allure de tram, le même que celui qu'on ferait en ville, avec une banalisation de l'objet, c'est dommage. Où est l'imaginaire ? La réponse ne devrait pas toujours se limiter à « je vais prendre un autobus pour faire une navette ».

Murielle Bousquet - Une préconisation pourrait être, parce qu'on est dans des Grands Sites, de ne pas mettre des bus scolaires même panoramiques, mais d'inventer des outils qui vont avec le concept.

Anne-Marie Granet, Office National des Forêts - Une remarque peut-être en décalage avec ce qui vient d'être dit. L'écomobilité est facilement associée à une espèce de militantisme qui de ce fait touche un public restreint. Je reviens sur l'expérience du Canigou où on a pu constater pendant longtemps ce décalage entre les touristes « bobo parisiens » qui arrivent avec des grandes idées environnementales et puis la population qui a sa vie, ses difficultés. Finalement, pour que quelque chose arrive à prendre, il faut qu'on retrouve une image appropriée par tous, consensuelle, et qui finalement se fond dans le paysage. Pareil pour le Marais Poitevin, il y a l'image barque qui était traditionnelle mais finalement le vélo va devenir aussi complémentaire et à partir de là on sort de cet effet militant pour avoir une appropriation plus générale.

Yves Constantin - Attention aux projets « hors sol », qui sont déconnectés de la réalité du territoire, de son vécu, de son histoire. Mais s'il n'y a pas d'histoire, pourquoi ne pas opter pour des navettes avec vues panoramiques ?

Choisir un mode de transport adapté au site et à son territoire

Michèle Delaigue, Dreal Auvergne - Un exemple, au Pays Basque, on envisageait de fermer une route de montagne parce qu'elle était trop abîmée. Une association de vol libre a trouvé une solution : un tracteur tirant un genre de carrioles, couvertes quand il ne fait pas beau, où on

peut facilement mettre tout son barda de voiles, qui monte à 4 km/h, là où jusqu'à présent il y avait des 4x4, et où tout était piétiné. C'est une association qui a trouvé la solution, avec des gens du coin et un tracteur, donc très ancrée dans son territoire.

Joël Mancel, Grand Site Sainte-Victoire - Je comprends très bien ce qui a été fait sur le Canigou en matière de traction animale et ce que dit Jean-Pierre Thibault sur les transports historiques. Mais attention aussi à ne pas en faire une sorte de dogme qui consisterait à dire que dans les Grands Sites on doit absolument faire quelque chose de différent. Je réagis à ce que vous disiez « ne mettons pas le bus scolaire », et bien si, Saint-Guilhem a mis le bus scolaire et je trouve que c'est très bien.

Murielle Bousquet - À Saint-Guilhem ils n'ont pas mis le bus scolaire, ils ont créé un bus qu'ils utilisent pour les scolaires.

Joël Mancel - Si j'ai bien compris, ce type de matériel est en train de se mettre en place sur tout le département, ce n'est donc pas spécifique au Grand Site, et c'est mieux comme ça. Attention (et ça ne concerne pas que les modes de déplacement, c'est une remarque générale) à ne pas faire de nos Grands Sites des sortes de lieux à part où tout ce que nous faisons est coupé de l'environnement et de ce qui se fait par ailleurs. À Sainte Victoire, on est suffisamment vus comme une sorte d'îlot en dehors de tout le reste, pour justement, tous les jours chercher à nous ancrer dans le territoire. Sans banaliser, il ne s'agit pas de tomber dans les extrêmes.

Jean-Pierre Decombas, Conseiller général du Puy-de-Dôme - Je soutiens le train à crémaillère ! Il y avait un train à crémaillère qui montait au Puy-de-Dôme à la fin du XX^e siècle en 1800 et qui a fonctionné jusqu'à la guerre de 14, où on a tout démonté, et fait fondre les rails pour fabriquer des canons. Là, on remet en route un train à crémaillère électrique (le précédent était à vapeur), ce qui permettra d'évacuer du sommet du Puy-de-Dôme les véhicules à moteur, individuels et bus, ce qui est plus écologique. Après, le choix du matériel est lié à des questions de sécurité, de pente, etc. Sur le plateau de Gergovie, on réfléchit aussi à comment sortir les véhicules à moteur du site, on n'a pas encore de solution mais ça viendra sûrement.

Qualité du voyage

Joël Combes, Parc National des Pyrénées - La qualité du moment passé dans un transport est importante. Dans des trains touristiques, on peut avoir de l'interprétation, mais dans le cas des partenariats avec les transporteurs publics ou la SNCF, on pourrait aussi réfléchir à des moyens d'interprétation pour que le temps de transport soit mis à profit pour s'immerger déjà dans le site que l'on va découvrir et enrichir le temps du voyage.

Murielle Bousquet - La question est comment on gère le temps du voyage. Qui peut être enrichi par de l'interprétation, ou qui peut être aussi un temps de silence. Je travaille actuellement, pour le Réseau des chemins de fer touristiques et ils me disent que nombre de leurs clients refusent les commentaires et toutes les interprétations parce qu'ils veulent entendre le bruit du train et que du coup ils font très attention de garder des moments où tout le monde peut être à l'écoute du bruit du train. Et ils me disent aussi que des grands-parents amènent leurs petits enfants, que le trajet devient un moment d'échange intergénérationnel très important.

Joël Combes - Sur le bus où le son est moins agréable, on pourrait réfléchir autrement ! Et envisager même quelques économies sur des scénographies qu'on retrouve dans les maisons de site, si on a anticipé une interprétation durant ce temps de transport.

Yamna Sahli, Pays d'Oc Mobilités - Pays d'Oc Mobilités est une filiale de Transdev, sous-traitant du syndicat mixte Hérault Transport sur le marché de la navette de Saint-Guilhem. Par ailleurs, je suis une ancienne de la communauté de communes ayant porté l'Opération Grand Site de Saint-Guilhem-le-Désert et Gorges de l'Hérault, où j'étais chargée de la mise en place de la navette. Je voudrais dire qu'au début, on ne savait pas du tout quel type de matériel utiliser pour cette navette. On avait des exigences que le site nous imposait, et on s'est basé sur ces exigences pour chercher le moyen le plus adapté. On a pensé au petit train aussi pour ce

... échanges

site, mais c'est un transport assez lent et le but étant de désengorger donc les bouchons qui étaient à l'entrée de Saint-Guilhem, ce n'était pas adapté au site. On a pensé à des minibus, on a pensé à des cars scolaires, etc. On a découvert le car à plancher bas en allant à un salon des autocars à Nice. Ce matériel était adapté parce qu'il a la double casquette car et bus, et qu'il permet de transporter des personnes debout hors agglomération, ce que ne permettent pas les cars où tous les passagers doivent être assis. Ça réglait donc les problèmes de capacité, d'accessibilité et cela offrait la vision panoramique. J'ajouterais que Transdev est leader européen du transport à la demande et des vélos électriques sur zones urbaines ; je pense qu'il y a des choses à imaginer pour essayer de transposer ce savoir-faire mis en place en secteur urbain, pour l'adapter à l'interurbain, aux zones rurales et aux Grands Sites.

Un interlocuteur - Je voulais apporter un regard de quelqu'un qui s'occupe de mobilité et pas de tourisme. Vous savez visiblement « gérer le dernier kilomètre », en terme de stationnement, de liaison avec les navettes, avec le risque qu'il faille années après années agrandir encore les parkings et doubler encore les navettes, vu la hausse de fréquentation dont nous a parlé Jean Viard ! Si vous avez comme projet de développer l'écomobilité à plus grande échelle, c'est-à-dire d'éviter que le touriste vienne sur le parking en voiture, il faut que vous trouviez des solutions aussi efficaces et évidentes. Évidemment, le temps de trajet peut être un temps de vacance déjà et un temps de plaisir, mais attention, le contrat de base du transport c'est d'être efficace, il faut qu'il soit ponctuel et surtout il ne faut qu'à aucun moment le voyageur ait à chercher sa connexion, ou son information plus qu'il ne le ferait s'il venait en voiture. Parce que si c'est plus compliqué que de venir en voiture, le transport en commun reste du militantisme. La bonne question est : ai-je réussi à créer une chaîne de déplacement évidente qui permet aux gens de ne pas se poser de questions et est-ce que les connexions sont fluides ?

Jean-Pierre Thibault - Je voudrais rappeler que, dans les Grands Sites, nous avons beaucoup travaillé la notion de capacité d'accueil, qui se réfère à la fois à une dimension écologique et paysagère, mais aussi au regard de l'acceptation par les habitants et de la qualité de la visite : on ne peut pas accueillir tout le monde au même endroit et au même moment. La réflexion sur la capacité d'accueil fait partie des exigences absolues qui sont demandées à un site pour être labellisé Grand Site de France. Saint-Guilhem a fait pendant des années un travail d'identification de la capacité instantanée d'accueil du village, assez exemplaire. Il est intéressant de noter que le système de déplacement qui a été mis en place répond à cette exigence. ■

■ PRENDRE LE TEMPS DE DÉCOUVRIR UN TERRITOIRE AUTREMENT.



Synthèse

Jean-Pierre Thibault

Dreal Aquitaine



Voici quelques éléments qui m'ont été inspirés par ce que j'ai noté au cours de cet atelier très riche. Je rappelle les 4 expériences qui étaient présentées : les navettes du Lac des Bouillouses, le Grand Site du Massif du Canigou, les Gorges de la Loire en Haute-Loire et le Lubéron à vélo dans le Vaucluse.

On a entendu beaucoup le mot « itinérance » (J'ai tendance à y mettre deux « r », ce qui est une faute d'orthographe mais prend, du coup un autre sens : « itin-errance ») Elle est décrite comme extrêmement positive : cela mérite attention. « L'écomobilité dans les Grands Sites » c'est aussi l'écomobilité « vers » les Grands Sites. Pour arriver à un Grand Site, le réflexe est de rechercher un itinéraire pour la voiture. Il faut donc essayer autre chose. Pour les Gorges de la Loire et le Lubéron, des pistes sérieuses existent de parcours fluide et efficace, soit avec un système train et randonnée, soit avec un système train-vélo. L'objectif est de favoriser l'articulation des différents modes de transports et leurs capacités de se succéder de manière simple pour que le visiteur ne soit pas désorienté quand il quitte un de ces modes de transport pour en prendre un autre. C'est un aspect très important pour le convaincre d'être « éco-mobile ».

Le système d'écomobilité qui n'a pas cette fluidité a peu de chances de fonctionner, même si on a mauvaise conscience d'utiliser sa voiture, on le fera quand même parce qu'on ne saura pas bien comment passer d'un mode à l'autre. Des pistes ont été avancées là-dessus y compris des partenariats et des négociations (pas toujours faciles) avec des grands opérateurs de transport.

Une fois qu'on est dans le Grand Site, il y a trois façons d'appréhender le problème :

- **Répondre à un problème d'engorgement.**

On répond à un problème d'engorgement et de dégradation du milieu naturel et du paysage, une invasion de voitures qui engendre une thrombose, un embouteillage. Aux Bouillouses comme au Canigou, il y a eu des mots très forts pour qualifier la situation antérieure. On a parlé pour le Canigou « d'invasion » et de « libération ». On a libéré le Canigou des voitures et ça a pris du temps. Aux lacs des Bouillouses, d'une année sur l'autre, on a interdit l'accès en voiture et on a mis en place des navettes, ce qui a généré un manque de compréhension des habitants ou des habitués de cet itinéraire, qui par lui suite ont adhéré au projet. Nous sommes là dans une substitution radicale d'un système à un autre.

- **Créer une offre touristique.**

Dans une telle approche, on ne répond pas à un problème d'engorgement, par substitution d'un mode de transport à un autre, on ajoute, on crée une offre touristique nouvelle. Sur le Lubéron ou sur la Haute-Loire on a enrichi la visite et diversifié les modes de parcours en créant, de fait, un nouveau produit touristique. On contrôle ensuite que ce nouveau produit a une efficacité réelle, un véritable public et des capacités à générer un développement économique et social plus respectueux de l'environnement.

- **Renforcer ou créer des modes de découverte qui symbolisent le site.**

L'écomobilité est parfois en effet partie intégrante de l'esprit des lieux. La façon de visiter le Marais Poitevin est forcément la barque à fond plat et sa « pigouille » : une visite du Marais sans cette barque est largement perçue comme

incomplète voire comme un peu antinomique de l'esprit des lieux. Mais on pourrait citer d'autres exemples : les montures à Gavarnie, ou bien les trains à crémaillère : quand on va à la Mer de Glace, à Chamonix, c'est le chemin de fer du Montanvers qu'on « visite ». Les petits trains sont parmi les plus évidents éléments marqueurs, ceux qui ont fini par se fondre avec le site pour créer parfois l'identité-même de ce dernier. Dans ce genre de cas de figure, il faut surtout éviter le banal, l'un des participants a appelé cela le « hors-sol », c'est-à-dire des modalités de transport de partout et de nulle part.

Deuxième type d'approche, celle du développement durable.

• **L'environnement.** Pour les Bouillouses et le Canigou, les systèmes d'écomobilité répondaient à une exigence de sauvegarde du milieu et du paysage. Mais on a parlé aussi pour la randonnée comme pour le vélo, de l'empreinte carbone. L'écomobilité contribue évidemment (et peut être avant tout) à la diminution de l'empreinte écologique. L'environnement étant la raison d'être des démarches, on va passer rapidement aux deux autres volets du triptyque.

• **La société, les habitants.** Les habitants sont au centre des préoccupations : pour qu'ils maintiennent un site « en vie », il faut qu'ils aient une qualité de vie sur place et des conditions de bien-être convenables. Dans les cas du Lac des Bouillouses et du Massif du Canigou, il y a eu un dialogue un peu rude avec cette population locale (sur le Canigou on a parlé d'« une explication entre hommes »). Mais les responsables des sites ont été capables de discuter et finalement, chacun s'est trouvé satisfait. Sur les Gorges de la Loire et le Luberon à vélo, la population a manifesté plutôt une indifférence menant progressivement à de la bienveillance : ces projets ne concernaient finalement que « des gens qui passaient » ; ces gens ont été assez appréciés par rapport à d'autres usagers du site : en effet, les cyclistes sont plutôt de « bons clients », pas simplement en termes de chiffre d'affaires mais en terme de sympathie et de comportement. On sait donc gré à l'association qui a porté cette politique d'avoir fait ce qu'elle a fait.

• **L'aspect économique.** Comment chiffre-t-on tout ça ? Il y a des méthodes qui ont été expérimentées, et qui permettent notamment de convaincre les apporteurs de financements. Mais en même temps, on se dit que le chiffrage du bien-être, et plus encore de la valeur d'un lieu est un processus un peu complexe. La montagne sacrée, le Canigou, quel est son prix ? Et combien pour la « Vallée des Légendes » où nous sommes ? L'opération de mise en place des circuits vélo dans le Luberon a, rapporté 10 millions d'€. On nuance les chiffres, on les relativise mais il y en a quand même quelques-uns.

Ainsi, les investissements sur les Gorges de la Loire représentent au total 60 000 €, ce qui est quand même à la portée d'un bon nombre de collectivités. Pour l'investissement, dans le Canigou, pas de nouvelles infrastructures, mais la création d'un parking à partir d'éléments propices dans le relief ; quant à la route, elle n'a pas été supprimée, simplement réglementée dans son usage. Tout ceci n'est donc pas forcément très coûteux en investissement.

En fonctionnement, c'est plus difficile parce que très disparate. Quand on crée un système de transports publics,

ça coûte à quelqu'un. Ce peut être le contribuable local ou l'usager ou un mélange des deux. On a ainsi vu que le prix que payait l'usager pour le lac des Bouillouses par exemple, était dans un rapport de 1 à 6 ou de 1 à 7 par rapport au total des dépenses dans le bilan d'exploitation.

Les recettes directes sont donc relativement faibles par rapport au total, mais en même temps un tel système a des effets indirects que l'on connaît, même si on sait plus difficilement les chiffrer : les calèches du Canigou coûtent 55 000 € par saison. Ce n'est pas négligeable, mais cela a un effet de dynamique extraordinaire sur le site. C'est un symbole de cette « reconquête », de cette « libération » déjà mentionnée.

Quand on balise les sentiers dans les Gorges de la Loire, cela représente des heures et des heures de tractations avec les propriétaires pour définir les droits de passages : du temps passé, donc, et du temps de bénévolat le plus souvent.

Du temps pour la réussite

Enfin, dernier élément, qui a été une sorte de leitmotiv dans l'ensemble des interventions, la dimension du temps.

Pour le Lac des Bouillouses, au bout de 10 ans, les gens commencent à comprendre que ce n'est pas mal. Sur le Canigou, ça fait 35 ans que les élus ont commencé le combat pour restituer à celui-ci son image -possible- de montagne sacrée, c'est-à-dire exempte d'un système de parking sommital un peu mal fichu autour d'un chalet.

Sur le Lubéron à vélo, ce sont 14 ans d'efforts pour aboutir aujourd'hui à un produit qui fonctionne pas mal, qui est bien approprié et qui engendre tout un ensemble de services autour de lui : réparation du vélo, garage à vélo, restauration, gîte d'étapes, produits locaux à acheter, etc. Sur les Gorges de la Loire, ça fait 6 ans que l'affaire est en place mais celle-ci n'est pas finie, loin de là. Quant à Saint-Guilhem, on m'a parlé de 19 ans à partir du moment où véritablement l'idée du Grand Site a commencé d'être émise.

La quatrième dimension du développement durable c'est donc le temps, la capacité de négociation, la capacité de dialogue, et cela, effectivement, c'est beaucoup d'énergie pour économiser un peu de carbone et préserver -voire créer- beaucoup d'esprit des lieux ! ■

Mél : jean-pierre.thibault@developpement-durable.gouv.fr

Conclusion

Louis Villaret

Président de la Communauté
de communes de la Vallée de l'Hérault



Je remercie le Réseau Grands Sites de France d'avoir choisi notre Grand Site pour ces 12^{es} Rencontres. Je retiens de nombreux enseignements de ces années de démarche vers la labellisation Grand Site de France. Nous étions inexpérimentés et nous avons appris énormément de choses en menant ce projet : une méthodologie, et une approche de développement durable. La méthodologie Grand Site peut servir dans l'ensemble de l'action d'une collectivité. Pour notre part, nous nous engageons dans Natura 2000 et nous allons nous en inspirer. On apprend le partenariat, la négociation, la nécessité de faire passer le message, de mener des enquêtes, d'apporter des réponses aux problèmes précis qui se posent, etc. Par la négociation, la discussion, on peut arriver à rectifier le tir et à faire en sorte d'avancer d'une façon très pédagogique et productive. Il y a une méthodologie qui n'est pas toujours menée dans d'autres projets.

Le deuxième point que je retiendrais c'est l'importance de se poser des questions de fond. En 2009, les Rencontres des Grands Sites étaient centrées sur une idée très forte, celle des valeurs, et du dialogue entre valeur universelle et valeur locale. Je me souviens qu'il y avait eu des débats très intéressants. Il faut garder à l'esprit cette hauteur de débat. Cette année, une idée forte a surgi, celle d'« agora et paysages ». Ces réflexions vont dans le même sens et nous invitent à rechercher l'harmonie, à trouver l'équilibre. On est dans un monde qui évolue rapidement, un temps de vie qui s'allonge, un temps de travail qui diminue et donc des modes de vie qui évoluent. Il faut tenir compte de tout cela.

On a aussi besoin du développement économique, et nous devons parvenir à en maîtriser les conséquences sur l'urbanisme. Il faut aussi protéger, aménager nos paysages, ne pas les abandonner, il ne faut pas qu'ils se ferment. Je m'adresse à Monsieur Jean-Marc Michel, directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, pour qu'il nous aide à faire passer ce message que nos territoires

ruraux, où qu'ils soient, dans toute la France. L'urbain, le péri-urbain et les banlieues posent d'énormes problèmes aujourd'hui et tout cela donne une image qui n'est pas toujours très positive, même si nous avons des villes magnifiques. Et on a une ruralité qui est porteuse aujourd'hui de créativité, d'imagination, de recherche de solutions innovantes, tous les témoignages durant ces deux jours en matière d'écomobilité le montrent. J'avais l'habitude de dire dans ma commune « pas un cm² délaissé » car chaque cm² de nos communes a une importance. Cet espace rural, nous devons le défendre et le valoriser, parce que c'est la qualité de vie, c'est notre environnement, c'est notre planète et c'est peut-être aussi la survie de l'humanité. La dimension environnementale, la dimension sociale, la beauté, le sens, tout ce que l'on aime, sont fondamentales. Mais, il faut qu'on intègre la dimension économique parce qu'elle est synonyme de création d'emplois et que l'emploi c'est la dignité humaine.

La dimension économique, ne veut pas dire chercher l'équilibre financier pour tout : on peut dépenser de l'argent pour notre nature, notre environnement, notre santé, cela peut se justifier, sans qu'on recherche systématiquement l'équilibre comptable. Il faut donner un peu de temps au temps, ce n'est pas le lendemain d'un gros investissement qu'on peut en être à l'équilibre, mais disons que nous arriverons au petit équilibre. Mais quand on est élu et gestionnaire public, on doit des comptes aux contribuables et il est bon d'expliquer cette notion d'équilibre global. Et montrer qu'au travers de ces sites que nous aménageons, il y a des effets induits. Dans un territoire qui connaît la désespérance, où on arrache les vignes, où il y a mille problèmes qui se posent, c'est aussi redonner confiance aux gens, en montrant qu'au travers du Grand Site, on peut mettre en valeur nos vins, nos artisans, nos commerces, etc.

Pour ma part, j'en suis convaincu : réaliser un Grand Site c'est donner une nouvelle espérance à un territoire. ■

■ L'ENSEMBLE DES PARTICIPANTS AUX 12^{ES} RENCONTRES DU RÉSEAU DES GRANDS SITE DE FRANCE DEVANT L'ŒUVRE LABEL.

© RGSF



■ L'ŒUVRE DE BERNARD DEJONGHE SYMBOLISANT LES VALEURS DU LABEL GRAND SITE DE FRANCE.

© CC. Vallée de l'Hérault

Discours de clôture

Jean-Marc Michel

Directeur général de l'aménagement,
du logement et de la nature au Meeddm



Monsieur le président, Monsieur le député, Monsieur le sous-préfet, Mesdames, Messieurs les élus, chers collègues, à mon tour de venir vous dire au nom de Monsieur le ministre d'État, Jean-Louis Borloo, et de Madame la secrétaire d'État, Chantal Jouanno, mes remerciements et ceux du gouvernement pour l'activité de votre Réseau des Grands Sites de France. En seulement 10 ans, votre réseau a acquis une maturité et une capacité à aller du conceptuel à l'opérationnel étonnantes. Vous avez débattu des valeurs l'an passé - j'en témoigne car j'étais avec vous - et vous voici aujourd'hui au cœur de l'action avec le thème de l'écomobilité. Vous savez mettre en scène vos expériences et celles des autres, et vous ouvrir afin que l'avenir des sites, l'embellissement du patrimoine et l'aventure humaine marchent ensemble, au service d'une exigence de qualité et d'une ambition forte pour les territoires. En somme, vous nous offrez une maturité d'opérateurs et une maturité de réseau que je voudrais saluer aujourd'hui.

Vous avez démontré dans la Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault, comme j'en suis sûr en pays Lodedois, votre volonté de partir de l'identité du territoire pour construire une vision d'avenir. Sachez que l'État, même s'il se réorganise à l'échelle des territoires, souhaite continuer à être votre partenaire dans cette aventure « d'agora paysage » dont parle Jean Viard, avec les Dreal, les DDT – ou les DDTM dans les départements littoraux – ma direction mais aussi celles d'autres ministères. N'hésitez pas à venir au contact de nos services et à rechercher la ligne politique et le carnet d'adresses que nous représentons. Ligne politique parce que l'aventure du Grenelle est en marche, vécue avec force d'un bout à l'autre de la chaîne de l'État. Elle s'est construite à partir des éléments

issus de la pratique et du dialogue entre nos diverses institutions, qui ont ensuite été mis en forme par vous, Monsieur le député et vos collègues du parlement, pour donner les lois Grenelle 1 et 2. C'est ainsi que doivent se construire les choix : le débat ou agora d'abord, la décision ensuite.

Monsieur le président, vous avez salué les équipes de qualité sur lesquelles vous vous appuyez en confiance. Je le prends pour mon équipe, mais aussi pour l'ensemble des équipes territoriales de l'État et de ses opérateurs. Cette politique des Grands Sites est désormais véritablement construite, à partir d'éléments de démarche, de projet, de label et de réseau. Pour ce qui concerne la démarche d'aménagement et de développement durable, il y a certes la marque du Grenelle, mais pas seulement. Il y a aussi celle du patrimoine comme facteur du développement. D'autres réseaux défendaient déjà l'idée de ne pas opposer patrimoine et développement, mais d'en faire au contraire des éléments de consolidation mutuelle. Environnement égale contrainte ? Faux dit le Grenelle. Et vous démontrez qu'on peut faire autrement.

Pour rentrer plus avant dans la démarche Grand Site et son label, il est vrai que la grille de sélection est compliquée. Il faut au préalable être un site classé au titre de la loi de 1930, ou avoir une partie significative de site classé – j'en profite pour dire que nous fêtons les 80 ans de cette loi cette année et que nous vous invitons, avec Monique Turlin, le 29 novembre pour un colloque qui lui sera consacré à la Maison de la Chimie à Paris. Ce sera l'occasion de montrer, avec près de 2700 sites classés, qu'il ne faut pas opposer protection et développement, mais au contraire essayer de les marier.

Ce préalable du classement n'est pas le seul, il y a aussi d'au-

tres conditions requises pour devenir un Grand Site. Il faut avoir l'ambition de protéger et de restaurer le patrimoine, de garantir une meilleure qualité de l'accueil pour les visiteurs et de favoriser le développement territorial à partir de ces composantes. La question de la fréquentation touristique est particulièrement difficile à gérer. C'est en effet une sorte de paradoxe, celui de la menace : plus votre site est fréquenté, plus il vous faudra essayer de devenir un Grand Site et d'en appliquer la démarche. Par exemple avec un objectif d'écomobilité, thème auquel vous vous intéressez aujourd'hui. Car les citoyens utilisent des modes de déplacement variés pour venir chez vous.

Dans cette démarche, qui n'est pas commune, vous essayez d'intégrer le fait que la valeur patrimoniale est une valeur de projet, que le volume de la fréquentation en est une autre, et que la soif de développement en est une troisième. Ce n'est pas aisé, mais certains d'entre vous ont déjà réussi cette intégration au stade du projet, d'autres l'ont mise en œuvre, et quelques-uns en sont au stade du label. Revenons sur la question du projet. L'an dernier, vous avez osé parler des « valeurs universelles » des Grands Sites. Est-ce une absence de modestie ? Non, car pour mettre en œuvre une politique publique, il n'est pas interdit d'avoir de l'ambition et d'essayer de rapprocher les valeurs universelles et les valeurs locales. Les territoires ruraux savent bien le faire, mieux sans doute que les espaces urbains. Alors continuez de vous servir du processus de maturation de votre réseau et poursuivez la conduite de vos projets territoriaux, dans lesquels vous intégrez le patrimoine paysager et le patrimoine biodiversité, avec Natura 2000. Rajoutez les composantes identitaire et culturelle, et vous aurez des équations complexes à beaucoup d'inconnues. Ce ne sont pas des projets faciles à conduire, mais si paysage, développement territorial et développement social peuvent se marier à l'occasion d'une conquête ou d'une reconquête de territoire, vous aurez gagné.

Je voulais insister sur une troisième idée, qui donne sens à cette politique publique des Grands Sites, c'est celle du label. Souvenez-vous, l'an dernier, nous nous étions donné rendez-vous au parlement. Merci Mesdames et Messieurs les parlementaires, c'est désormais acquis, le label Grand Site de France est entré dans la loi Grenelle 2. C'est une avancée significative pour ce que vous faites, ce que vous dites et ce que vous essayez de faire comprendre aux visiteurs et aux habitants. La circulaire, est écrite, j'ai ici la version 0 prête à être signée. À présent, il ne faut pas chômer. C'est une nouvelle dynamique que nous contribuons à mettre en œuvre avec le Grenelle. N'oublions pas que ce label est aussi – comme la marque Parc naturel régional – une marque collective déposée à l'Institut National de la Propriété Industrielle. Entre l'État et le territoire, il y a comme une relation franchiseur/franchisé. Un franchiseur ne peut pas exister sans franchisés, son chiffre d'affaires ne se fait pas ; un franchisé bénéficie de la marque collective. C'est une relation État/territoires, mais aussi une relation entre les territoires eux-mêmes. Ce qui m'amène à mon quatrième sujet, celui du réseau. Si l'un des huit Grands Sites labellisés aujourd'hui ne parvient pas au niveau d'ambition prévu ou la perd en cours de route, c'est la marque collective qui en souffre. En bénéficiant d'une marque nationale, vous êtes donc non seu-

lement au service de vos territoires, mais redevables vis-à-vis de vos collègues et des autres sites. En somme, la marque c'est un nouveau positionnement dans la coopération État/territoires et une nouvelle solidarité entre des territoires qui défendent la même cause. Si une politique publique peut aller jusqu'à cette solidarité, sans mettre les gens en compétition, c'est une belle réussite.

Je terminerai mon intervention en revenant à votre réseau, capable de défendre la notion de valeurs universelles. Ce réseau, qui fête ses 10 ans cette année, et qui est plein d'une richesse d'écoute, d'échange et d'expérience. Ce réseau qui est capable en 2010 – et l'exposition présentée dans ces locaux en témoigne – de s'emparer du sujet « biodiversité et paysage » pour en faire un facteur identitaire. Madame la directrice, vous direz à votre président que vous avez une belle capacité de captation et d'appropriation des sujets, car ce n'est pas un sujet de mode. Votre réseau est ouvert sur des causes nationales et même mondiales, puisque 2010 est l'année de la biodiversité décidée par l'ONU. Vous avez su montrer que sur le terrain, dissocier la valeur paysagère de la valeur écologique est difficile. Vous avez su aussi vous emparer du sujet de l'écomobilité qui n'est pas un sujet de pénurie d'essence, pas seulement un sujet de bilan carbone, mais un sujet d'invention territoriale, de propositions de services ou de produits aux usagers, et une manière de qualifier un territoire ou de répondre à l'esprit des lieux. Si, à l'intérieur du Réseau des Grands Sites, vous parvenez, chers collègues du tourisme, à défendre la règle des 3 S autrement – site, sérénité, service par exemple – nous n'aurons pas perdu notre temps.

Les ateliers qui ont cherché à donner le territoire en partage et montré que les habitants sont capables d'aller vers leurs visiteurs et de leur offrir une nouvelle offre de services, ne sont pas seulement une illustration de la défense des valeurs universelles patrimoniales mais aussi des valeurs économiques. Le nouveau regard porté sur leur territoire par les habitants, grâce à ce sujet de l'écomobilité, est peut-être une nouvelle chance de développement économique intelligent des territoires, où chacun trouve sa place et où l'innovation progresse en matière de produits touristiques. Si de plus et en même temps, votre ambition en termes de qualité patrimoniale ne baisse pas, Mesdames, Messieurs, Monsieur le président, vous aurez réussi une aventure humaine qui mérite l'exemple, et le Réseau des Grands Sites aura encore de beaux jours devant lui pour conduire davantage de vos membres vers le label Grand Site de France, mais aussi pour que d'autres territoires viennent consommer vos expériences. Il n'y a pas de honte à se faire voler ses bonnes idées, au contraire, je vous y encourage. Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, merci d'avoir été nombreux à participer à ce Rendez-vous, et merci encore à Gérard Voisin et aux animateurs de ce Réseau des Grands Sites de France. ■

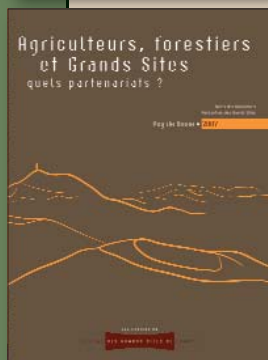
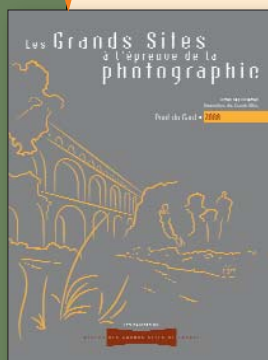
Déjà parus

Déjà parus

Chaque année

les actes des Rencontres des Grands Sites
sont publiés dans la collection

les cahiers du Réseau des Grands Sites de France



- Valeurs universelles, valeurs locales : pour qui et pour quoi un site est-il grand ? - 2009 (en coédition avec l'ICOMOS)
- Les Grands Sites à l'épreuve de la photographie - 2008
- Agriculteurs, forestiers et Grands Sites : quels partenariats ? - 2007
- Grands Sites et stratégies touristiques des territoires - 2006
- Maisons de sites et interprétation dans les Grands Sites - 2005
- Vivre dans un Grand Site : le pari du développement durable - 2004 (en coédition avec l'ICOMOS)
- Quels aménagements pour l'accueil du public sur les Grands Sites ? - 2003
- Les retombées économiques des Grands Sites - 2002
- La signalétique sur les Grands Sites - 2001
- La sécurité du public sur les Grands Sites – responsabilité des gestionnaires et des propriétaires - 2000
- L'esprit des lieux et la gestion des Grands Sites - 1999

Pour commander

les Cahiers du Réseau des Grands Sites de France,
prendre contact avec le Réseau par mél à :
lauremaraval@grandsitedefrance.com

>>> www.grandsitedefrance.com

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

Créé en Novembre 2000, le Réseau des Grands Sites de France est une association loi 1901 qui regroupe les organismes locaux chargés de la gestion des Grands Sites. Ces sites ont tous en commun d'être à la recherche de fonctionnements novateurs, permettant d'assurer un accueil de qualité tout en respectant l'esprit des lieux, et de générer un impact positif sur le tissu social et économique environnant.

Accueillies chaque année par un Grand Site différent depuis 1999, les Rencontres annuelles des Grands Sites sont l'occasion d'approfondir sur deux jours un thème important pour la gestion et le devenir des Grands Sites, en associant témoignages concrets et interventions d'experts.

Édité par

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

Bureau : 9, rue Moncey - 75009 PARIS - T 01 48 74 39 29 - F 01 49 95 01 87

Siège : Syndicat mixte du Grand Site de Solutré - Le Grand Pré - 71960 Solutré-Pouilly

T 03 85 35 82 81 - F 03 85 35 87 63

contact@grandsitedefrance.com

www.grandsitedefrance.com

23 euros

ISBN : 978-2-9527328-4-0 - ISSN : 1961-9316 - Dépôt légal Juin 2009

Le Réseau des
Grands Sites de France
bénéficie du soutien de

