## Réseau des Grands Sites de France

# Ecomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux

*Une opportunité pour les territoires*

©NVT–Loire à Vélo

©PNR Ballons des Vosges

©Chemin R.L Stevenson

## Expériences d'écomobilté touristique et de loisirs

## 11 porteurs de projet, 11 territoires

## Première partie

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

### En partenariat avec :

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

RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE DE L'ALIMENTATION DE LA PÊCHE DE LA RURALITÉ ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Datar

Cofinancé par l'Union Européenne

l'Europe s'engage en France avec le FEADER

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

RéseauRural Français

# Expériences d'écomobilté touristique et de loisirs
# 11 porteurs de projet, 11 territoires
# Première partie


**I - Origine du projet, partenariat, méthode de travail, présentation du document 3**

1 - Origine et contexte du projet 3

2 - Objectif du projet 4

3 - Partenariats mis en oeuvre 4

4 - Productions 5

**II - Nouvelles demandes, nouvelles offres : l'écomobilité touristique et de loisirs, une opportunité pour les territoires ruraux 8**

1 - Quelques définitions de base sur la mobilité douce touristique et de loisirs 8

2 - Quelques repères sur la mobilité touristique 8

3 - La montée de nouveaux enjeux environnementaux 10

4 - De nouvelles opportunités pour les territoires ruraux 12

**III - Ce qu'il faut savoir du cadre institutionnel en matière de déplacements pour agir en faveur de l'écomobilité 14**

1 - Une compétence décentralisée : un système de transports adapté aux territoires 14

2 - Pour chaque cas : une réglementation 16

**IV-Enseignements tirés des onze expériences 18**

1 - Les initiatives et leur portage... 18

2 - Les freins ou les difficultés rencontrés par les porteurs de projet 19

3 - Les leviers d'action et les facteurs favorables à la mise en œuvre des projets 19

4 - Impacts : les projets relatifs à l'écomobilité… 20

**V- Recommandations aux futurs porteurs de projets 22**

**Annexe : Recensement des expériences écomobiles 27**


***Ce document est accompagné des 11 fiches des expériences de territoires.***

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

## 1 - Origine et contexte du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2 - Objectif du projet

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

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

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

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

## 3 - Partenariats mis en oeuvre

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

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

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

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

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

- remontés d'exemples intéressants dans les différents réseaux ;
- sélection des exemples ;
- élaboration des fiches d'expériences ;

- élaboration du programme et animation du séminaire de restitution ;
- élaboration des enseignements et des recommandations.

# 4 - Productions

## 4-1/Recensement des expériences existantes

Ce recensement a été réalisé :

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

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

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

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

### Choix des territoires

**Selon des critères :**

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

*de 0 à 3 étoiles*

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

## 4-2/ Onze fiches expériences de territoires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4-4/ Document de restitution du projet

Le présent se structure de la manière suivante :

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

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

**Les fiches expériences existent aussi en un document indépendant.**

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

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

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

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

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

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

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

## 2 - Quelques repères sur la mobilité touristique

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

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

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

font que nos déplacements professionnels et personnels sont aussi en croissance constante.

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

Pour plusieurs raisons, la voiture individuelle reste le mode privilégié de déplacement : elle permet le "porte à porte" d'un lieu à un autre, l'autonomie et le confort, évite les ruptures de charge, la recherche d'information sur l'existence des services de transport et les horaires. Dans 68% des ménages français, on compte encore autant de voitures que d'adulte[1].

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

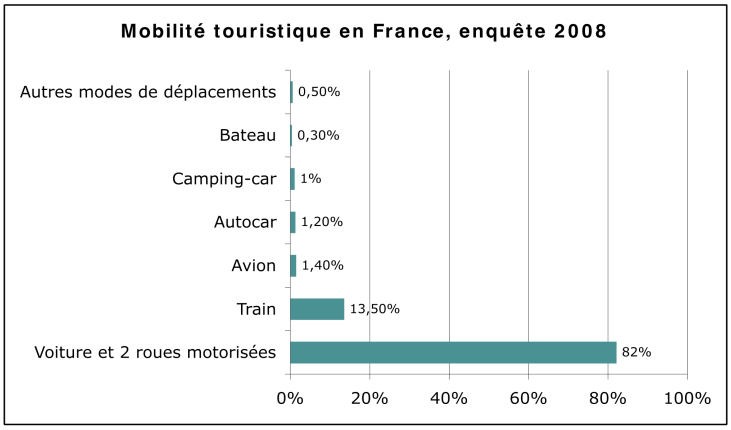
- dans 15% des déplacements à Paris ;
- 50% à 70% dans les grandes agglomérations denses ;
- 75% à 85% dans les petites et moyennes villes ;
- plus de 90% dans les territoires ruraux et périurbains, où les transports publics sont moins présents.

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

Entre 1964 et 2004, le taux de départ en vacances est passé de 43 % à 65 %[2]. De toute évidence, cette tendance génère de nouvelles demandes d'offres de séjours des visiteurs et de plus en plus de mobilité touristique sur le territoire mais aussi vers l'étranger.

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

En France, 85% des déplacements de plus de 100 km ont une finalité touristique[4]. Parmi les choix du mode de transport, la voiture reste le mode de transport presque systématiquement utilisé[5] (82% pour les Français et 77,2% pour les étrangers) pour se rendre sur son lieu de vacances ou pour un week-end, contre seulement 13,5% pour le train. Elle est le mode de transport majoritaire pour les distances de moins de 2.000 km. Les transports publics (train et bus) sont donc globalement peu utilisés à des fins touristiques et de loisirs.




1 Source : "Mobilité durable, la nouvelle révolution des transports" Roland Ries, Claire Dagnogo, 2011
2 Insee, enquête vacances, Août 2007
3 Source : DGCIS-Insee-2008
4 Nicolas Mercat, "Mutations des déplacements touristiques : un mouvement à accompagner" Revue Espaces n°100, mars 2009
5 Source : DGCIS-Insee-2008

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

Le tourisme rural représente 34% des séjours des Français de plus de 15 ans. L'accès aux territoires ruraux est extrêmement tributaire de la voiture. L'évolution de la couverture territoriale du réseau ferroviaire (ci-dessous entre 1930 et aujourd'hui), montre clairement que les campagnes, autrefois bien desservies par les réseaux ferroviaires, le sont beaucoup moins aujourd'hui, mouvement totalement inverse de celui du réseau routier (par exemple, la longueur du réseau autoroutier a plus que doublé entre 1980 et 2008 pour atteindre aujourd'hui plus de 11.000 km [6], entraînant la hausse des parcours sur autoroute).

Source : Tec Consultants

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

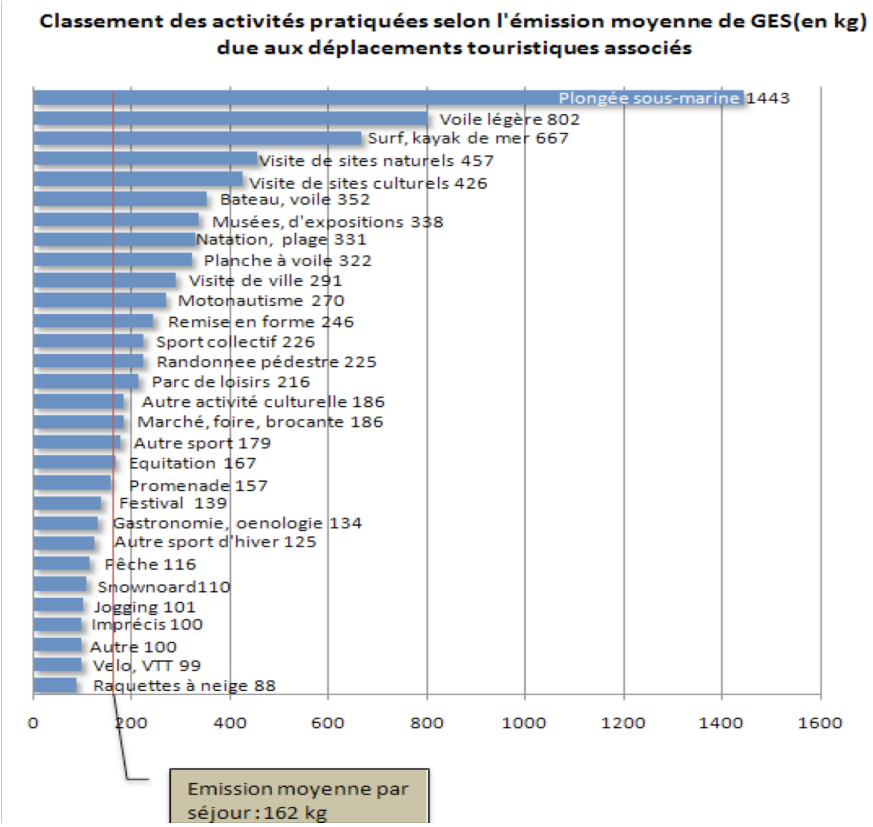
Pourtant, la montée des enjeux environnementaux, ainsi que l'apparition de nouveaux comportements peuvent constituer des opportunités pour les territoires ruraux.

## 3 - La montée de nouveaux enjeux environnementaux

Les nouveaux enjeux environnementaux et de développement durable sont de nature à infléchir ces tendances lourdes.
Comme le rappelle le Centre d'Analyse stratégique[7], l'extension de ce système fondé sur le "tout-automobile" est totalement incompatible avec l'exigence de développement durable de nos sociétés et notamment l'objectif de réduction de 20% des gaz à effet de serre avant 2050. Selon l'association Mountain Wilderness, dans les hautes vallées de montagne, 75% des gaz à effet de serre sont liés au trafic routier (habitants et visiteurs). Une étude[8] sur les impacts atmosphériques des transports

[6] Setra/Revue du CGDD, la mobilité des Français, 2010.
[7] Note nov. 2010
[8] Etude sur la mobilité touristique, 2008, Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

touristiques montre que ces rejets sont proportionnels à l'activité qu'exerce ensuite le visiteur une fois qu'il a atteint sa destination. La moyenne est de 162 kg de gaz à effet de serre par personne pour un séjour. Par exemple, les déplacements liés à la visite d'espaces naturels génèrent 457 kg de gaz à effet de serre en raison précisément de la difficulté d'y accéder sans voiture. Elle est bien sûre très inférieure pour le tourisme à vélo, et tout particulièrement dans la mesure où l'accès au point de départ est possible sans voiture, comme pour le Tour de Bourgogne où 30% des touristes itinérants à vélo utilisent le train pour partir et revenir, ou pour la Loire à Vélo où ils sont 40%.




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

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

## 4 - De nouvelles opportunités pour les territoires ruraux

En 2006, l'espace rural [9] concentre 34% des séjours des Français de plus de 15 ans et 31% de leurs nuitées. Il représente près de 56 millions de séjours et 250 millions de nuitées en 2005. Les hôtels en y concentrent 4,4 millions de séjours en 2005 sur 21,4 millions de séjours. Contrairement aux autres types d'espace, l'espace rural n'est pas globalement marqué par une véritable saisonnalité ce qui constitue un fort atout par rapport à des destinations littorales par exemple.
Les séjours y sont plus courts qu'ailleurs (4,5 nuitées par séjour). La marche et la randonnée sont la principale activité des séjournants (40%)[10].

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

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

Or, les ménages urbains ont moins de voitures que ceux qui habitent des territoires moins denses. En 2008 au total, 19% des ménages ne possèdent pas de voiture. La part des ménages non-équipés augmente avec le degré d'urbanisation du domicile et la présence de transports en commun. C'est ce qu'illustrent les chiffres sur l'équipement des ménages : en 2008, 58% de ménages parisiens, 38% de ménages franciliens et 17% de ménages en province ne disposent pas de voiture[11]. Il est probable que ce phénomène chez les habitants de centre ville s'amplifie. En 2009, 79% des Européens et 62% des Français considéraient que posséder une voiture étaient devenu une contrainte (changement climatique, renchérissement des prix de l'énergie, équité sociale etc.)[12]

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

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

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

Ses réseaux reposent essentiellement sur la randonnée pédestre et le cyclotourisme. En effet, il existe près de 65 000 km de sentiers de Grande Randonnée (GR® et GR de Pays®) auxquels s'ajoutent 115 000 km d'itinéraires de Promenade et Randonnée, soit 180 000 km reconnus et entretenus par 6000 baliseurs bénévoles de la Fédération française de Randonnée Pédestre et les comités départementaux. La pratique de la randonnée concerne plus de 2 français sur 3 (69% dont 23% régulièrement). Pour le vélo, un schéma national de développement de véloroutes et voies vertes (itinéraires de loisir et de randonnée) est soutenu par l'État afin de couvrir le territoire de près de 20.000 kilomètres d'itinéraires cyclables, reliés à de grands itinéraires européens (Eurovélo). Les

---

[9] L'espace rural définit ici reprend la classification faite par l'INSEE et la Direction du Tourisme qui détermine 5 types de communes : de montagne, stations d'hivers, urbaine, littorale et rurale. D'après cette classification, l'espace rural comprend 67% des communes et 33,7% de la population;

[10] Données extraites de l'Étude "Perception du tourisme rural et cadrages globaux", Direction du tourisme, 2006

[11] Revue du CGDD, la mobilité des Français, 2010.

[12] Note Centre analyse stratégique, Nov 2010

Français parcourent environ 90 km à vélo par personne par an, (quand la moyenne européenne est à 300 km et celle des Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Italie du Nord ou Suisse très supérieure).

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

Enfin, les éditeurs de guides et les opérateurs de transports commencent à développer des offres pour des clientèles sans voitures ou prêtes à s'en passer. Par exemple, la Sncf travaille actuellement à la création d'une carte de France interactive composée des différentes régions qui présente une offre "Train + Vélo" ainsi que l'attrait loisir/tourisme des territoires à proximité des gares : trains accessibles aux vélos, stationnement et services en gare, loueurs de vélos, véloroutes et voies vertes, balades, sites remarquables, musées etc.

## Le potentiel du tourisme à vélo !

Le tourisme à vélo correspond bien aux exigences contradictoires de demain : proximité, simplicité, aventure partagée, convivialité, rupture avec le quotidien. En choisissant le vélo, le touriste recherche une expérience différente, il veut voir autre chose, le découvrir autrement.
La découverte plus lente engendre une attention plus grande portée aux paysages, aux terroirs, à la rencontre. Les touristes à vélos sont de grands consommateurs de patrimoine: visite de musées, d'expositions, de monuments, de sites historiques, d'espaces naturels remarquables, découverte de la gastronomie, et de l'oenologie. Par exemple, sur la Loire à vélo, plus d'un tiers des cyclistes visitent des sites touristiques, pour une moyenne de deux sites visités dans la journée, avant tout des châteaux (40%) (source région Centre). De nombreux tours opérateurs présentent leur catalogue sous l'angle patrimoine naturel et culturel. (Nicolas Mercat, Revue Espaces, 2010 et DGCIS- Article du 18 mars 2010, Sébastien Baholet)

Programmation des tours opérateurs spécialisés dans les séjours à vélo
(Nombre de circuits par destination)

**En conclusion, l'écomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux constitue une véritable offre novatrice et attractive, <u>mais encore largement à construire</u> qui, en plus de répondre à des enjeux environnementaux, correspond à une réelle demande des visiteurs, en particulier des publics citadins.**
**La création de destinations écomobiles et la création de services d'écomobilité peuvent accroître l'attractivité des territoires ruraux comme elles peuvent renouveler l'image d'une destination. Mais aussi, et c'est un point très important, la mise en place de systèmes écomobiles pour les visiteurs peut aussi donner une chance de conforter (ou de créer) des services de transport du quotidien pour les habitants, parfois fragiles.**

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

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

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

Jusqu'à l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative au Code des transports[13], le droit des transports reposait essentiellement sur la Loi d'orientation des transports intérieurs (Loti, loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs). Sa publication dans le code des transports a bouleversé le référencement en vigueur depuis plus de 30 ans. Les références législatives retenues font mention de cette nouvelle codification.

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

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

**Autorité Organisatrice de Transport**
Une compétence "transports publics de voyageurs" s'appuie sur des acteurs locaux dénommés Autorités Organisatrices de Transports (AOT) précisé à l'article L. 1221-1 du Code des transports. Elle permet d'identifier la collectivité territoriale (ou leur groupement) qui a la compétence pour l'organisation des transports publics sur son territoire. L'AOT a pour mission d'organiser et de définir, avec les autres acteurs concernés, la politique de déplacements et la tarification. Elle peut assurer ce service soit en régie soit en ayant recours à une entreprise dans le cadre d'une convention à durée déterminée.

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

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

**Pour l'Île-de France : un régime spécifique**
La région Ile-de-France bénéficie d'un régime spécifique. Le Syndicat des transports d'Île-de- France (STIF), établissement public administratif, est l'autorité organisatrice pour la région Île-de-France. Les membres du STIF sont le conseil régional d'Île-de-France et les huit conseils généraux des

[13] L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 a adopté la partie législative du code des transports (JORF n° 0255 du 3 novembre 2010.

départements de la région. Le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs d'Île-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF et les compagnies de bus privées regroupées en association.

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

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

**Versement transport spécifique aux communes touristiques**
L'article L 23333-64 du code général des collectivités territoriales prévoit que les entreprises de plus de 9 salariés situées dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 10 000 habitants ou, dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques, sont assujettis au versement transport destiné au financement des transports collectifs. L'article L. 2333.67 du Code Général des Collectivités Territoriales précise que, le taux du versement peut être majoré de 0,2 %.

**Pour aller plus loin : les syndicats mixtes dit "loi Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU)**
Aujourd'hui, le dispositif réglementaire permet aux Autorités Organisatrices de Transport Urbains (AOTU) d'aller plus loin dans la mise en oeuvre d'une politique de déplacement cohérente au-delà des frontières du Plan de Transport Urbain (PTU), par la possibilité de créer un syndicat mixte de transport pouvant inclure d'autres autorités organisatrices dont le département et la région.

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

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

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

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

## 2 - Pour chaque cas : une réglementation

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

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

- Le **transport privé est organisé par une personne** (association, entreprise ou collectivité) pour son propre compte ou celui de ses membres.

- Le **transport public est organisé pour le compte d'autrui.** L'article L. 3131-1 du code des transports précise "les personnes publiques, les entreprises et les associations peuvent organiser des services privés de transport routier de personnes pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres".

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

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

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

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

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

**- L'immatriculation au registre des transporteurs**

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

**– L'immatriculation des opérateurs de voyages**

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

**– Les taxis**

L'article L. 3121-1 du code des transports donne la définition suivante : "les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipement spéciaux et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages". Les exploitants de taxis peuvent participer au service public de transports. Dans ce cas, ils sont assujettis aux mêmes règles que les entreprises de transport : inscription au registre des transporteurs, conventions ou bons de

commande avec l'autorité organisatrice de transports. La liste des véhicules est largement plus large (véhicule de petite et de grande remise, véhicule motorisé à deux ou trois roues, petits trains touristiques) mais ces modes de transports sont peu adaptés dans les zones rurales.

## 2-4 Les nouveaux services à la mobilité

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

De multiples offres alternatives sont aujourd'hui en cours de développement : pédibus, vélobus, vélos en libre service, autopartage, covoiturage, transport à la demande, etc. Les deux lois issues du Grenelle ont mis l'accent sur ces nouveaux modes de déplacements qui peuvent largement contribuer à développer un environnement plus respectueux. L'offre de transports doit être ainsi pensée en termes de **comodalité**, c'est-à-dire en intégrant les comportements de **multimodalité** et d'**intermodalité**. Le développement de ces nouvelles formes de mobilité est souvent l'occasion d'aborder les aspects juridiques sous des formes plus souples : par exemple la labellisation pour l'autopartage[14] ou la possibilité au syndicat mixte Scot de prendre la compétence transport[15], etc.

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

Pour en savoir plus : Les sites Internet : www.certu.fr et www.innovations-transports.fr

©PNR du Massif des Bauges

©PNR–Haute vallée de Chevreuse

©Gorges de la Loire Christian Bertholet

[14] Article 19 de la lo Grenelle 1 n° 2009-967 du 3 août 2009

[15] Article 17 de la loi Grenelle 2 n° 2010-788 du 12 juillet 2010 prévoyant un nouvel article L. 122-4-2 dans le code de l'Urbanisme

# IV-Enseignements tirés des onze expériences

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

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

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

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

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

  - **l'écomobilité comme réponse à des problèmes de grande fréquentation**, comme la Vallée de la Clarée ou les Crêtes des Vosges, dont les systèmes de navette visent à l'origine à réduire l'impact sur l'environnement et les paysages ;

  - **l'écomobilité comme réponse au besoin de développement touristique d'un territoire et comme produit touristique à part entière**, créée dans une perspective de dynamisation ou de diversification de l'économie d'un territoire, comme pour le Chemin de Stevenson (itinérance de longue durée), la Loire à Vélo ou le Marais poitevin ;

  - **l'écomobilité comme réponse à un besoin (exprimé ou pressenti) des usagers** : la création des sentiers de randonnée dans les Gorges de la Loire par la Fédération Française de Randonnée Pédestre pour permettre aux randonneurs de cheminer de gares en gares, ou le baladobus pensé surtout pour les Parisiens (habitants ou touristes) sans voitures.

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

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

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

A l'origine des projets d'écomobilité, on trouve des approches de porteurs peu spécialistes des questions relatives au transport qui sont très spécifiques. Les AOT sont ainsi mobilisées plus tard dans la vie du projet, et sont parfois plus difficiles à convaincre de l'intérêt ou de la faisabilité des

projets émanant des territoires. On retrouve d'ailleurs dans plusieurs de ces cas, l'idée "du pari", du projet qui paraît incertain, parfois utopique ou en avance sur les habitudes (la Loire à Vélo) difficile à mettre en place, qui suscite parfois l'incrédulité. Et des projets qui évoluent au cours du temps dans leurs usages et leurs impacts qui n'étaient pas prévus au départ. Le point commun à ces porteurs de projet est leur capacité à fédérer et à travailler ensemble.

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

- La **fragmentation des responsabilités** en matière de transport, entre les différentes AOT (Régions, départements, agglomérations), la difficulté à faire prendre en compte les besoins des territoires ruraux et la difficulté dans la coordination entre les services assurés par chacun. Or, l'intermodalité est d'abord une affaire de coordination entre offreurs de services de transports. Et l'écomobilité ou la mobilité douce est d'abord une affaire de coordination entre acteurs d'une chaîne de services allant bien au delà des transports (hébergement, collectivités, portages, sites de visite, etc….).

- **Le cloisonnement** entre les acteurs du tourisme et des transports, peu habitués à travailler ensemble, parfois même au sein d'une même institution (les Régions compétentes dans les deux secteurs). Et difficultés à penser un système dans une double vocation : les déplacements des habitants et des touristes.

- La **fragilité financière** même après plusieurs années de fonctionnement, des services de transport (Crêtes des Vosges, Vallée de la Clarée, etc.). Il est clair que dans aucun des cas approchés, les recettes des ventes de billets ne peuvent couvrir le coût du service, alors même que s'agissant d'un service touristique, la tentation pourrait être grande de considérer qu'il doit être financé par l'usager. La question de la tarification est d'ailleurs sensible et traduit une hésitation de la part du maître d'ouvrage quant au sens du service fourni : la navette est-elle un service "positif" au visiteur ? ou bien la contrepartie d'une contrainte pour l'usager obligé d'abandonner sa voiture, et qu'en conséquence, on hésite à faire payer ?

- Le besoin unanimement évoqué de développer un ou des **système(s) d'information intégrateur(s),** à différentes échelles, alliant l'ensemble des offres de transport qui manque cruellement : le "Mappy" de l'écomobilité, par comparaison avec ce qui existe pour se déplacer en voiture (qui précise l'itinéraire, la durée et le coût du trajet, la consommation d'essence, et localise l'ensemble des services dans les villes et même les radars !), mais qui est totalement déficient en matière de déplacement sans voiture.

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

- **La durée, la continuité, la ténacité dans l'action au niveau politique comme au niveau technique.** Ce sont des conditions indispensables pour monter des projets d'écomobilité touristique et de loisirs car les partenaires sont multiples, et qu'il faut du temps pour que le public connaisse et s'approprie ces nouveaux services : de nouvelles habitudes, des publics nouveaux aussi, et de nouveaux réflexes. 20 ans pour la Loire à Vélo, 10 ans pour le Marais Poitevin.

- **Une structure référente** qui porte le projet dans la durée, qui est reconnue comme telle et qui sait faire travailler ensemble des acteurs et des institutions différentes : fédération des acteurs en Baie de Somme et dans le Marais Poitevin et qui les positionne pour poursuivre leur action commune et aller plus loin.

- **L'intégration des approches** dans la conception et la conduite des projets. La coordination entre des secteurs différents : transports ET tourisme, infrastructures ET services, technique ET communication, penser visiteurs ET habitants.

- **Le partenariat entre acteurs publics (collectivités) et acteurs privés :** l'écomobilité repose sur le chaînage de services de nature différente, qui relèvent de la collectivité locale et/ou des professionnels, ce qui demande de se connaître, de travailler ensemble (Loire à Vélo, Languedoc-Roussillon, Chemin de R.L Stevenson…)

- **Le financement de l'animation et de la coordination** est un point clé de réussite dans tous les projets (Loire à Vélo, Chemin de Stevenson, Marais Poitevin, etc.). Mais c'est aussi un point de fragilité car ce besoin n'est pas toujours identifié à sa juste mesure. Ces démarches reposent largement sur la capacité à relier les maillons d'une chaîne, à fédérer les acteurs touristiques pour les tirer vers l'excellence et qualifier leur prestation.

- **Des équipes ouvertes, curieuses et créatives** qui ont vu ce qui se fait ailleurs, parfois à l'étranger.

- **Une approche pragmatique,** des projets qui évoluent pas à pas, qui s'adaptent, et qui n'attendent pas que tout soit parfait pour s'engager et communiquer vers le public.

- **La nécessité de se mettre en permanence à la place de l'usager/client/visiteur**, à toutes les étapes du projet.

- **Une information complète** et simple pour le visiteur pour qu'il puisse préparer son voyage avant et rayonner sur place. Enjeu très fort de l'information : Internet (l'outil incontournable et fondamental), une information intégrée, qui ne traite pas d'un côté le tourisme, de l'autre le transport, les lieux de visite ou le paysage, la culture, etc. Exemple de la Suisse Mobile, championne de l'écomobilité.

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

- **Contribuent au développement local des territoires traversés :** les projets d'écomobilité touristique et de loisirs ne sont qu'une partie d'un projet de territoire, un angle particulier. On ne reste pas uniquement au niveau du système de déplacement ou de l'infrastructure de transport, mais on lie aussi les services d'accueil : hébergement, restauration, visites, la valorisation du patrimoine etc. Des itinéraires cyclables qui cherchent à diffuser les visiteurs dans l'arrière-pays (Loire à Vélo, Marais Poitevin, Baie de Somme), sont par exemple des vecteurs de développement territorial.

- Peuvent contribuer à **renforcer des systèmes de transports publics fragiles** : train jaune et Entre TER et mer (Languedoc-Roussillon), Ter Auvergne Saint Etienne-Le Puy en Velay (Gorges de La Loire).

- **Répondent aussi aux besoins des habitants** : l'écomobilité touristique et de loisirs n'est pas indépendante de la question globale de la mobilité d'un territoire. C'est le cas de la plateforme de déplacement multi-modale dans le Massif des Bauges qui est un véritable outil pour les habitants et les touristes ; ou encore des itinéraires vélo qui sont aussi finalement utilisés par les habitants (Baie de Somme, Marais Poitevin, Loire à Vélo).

- **Dynamisent l'économie touristique :** le Marais Poitevin est passé d'un tourisme de visite de quelques heures (visite en barque) à une destination de séjour (6,3 nuits en moyenne). En 2010, les dépenses des touristes itinérants du Chemin de Stevenson qui traversent des zones de revitalisation rurale sont de 49€/jour/touriste (plus que la moyenne nationale), pour une durée de séjour de 9 nuits en moyenne.

- **Qualifient les prestataires** via la création des labels de qualité pour les entreprises dans le Marais Poitevin, la Baie de Somme ou les Gorges de la Loire.

- **Contribuent au renouvellement de l'image des territoires et ainsi de leur attractivité :** c'est le cas du Marais poitevin, de la Loire à Vélo, des Gorges de La Loire, du Chemin de R. L Stevenson. Ils peuvent aussi servir à contrecarrer une image négative de départements périurbains peu touristiques (Baladobus dans les Yvelines).

©Loire à vélo/Région centre

©SM Marais Poitevin

©Syndicat mixte Baie de Somme Grand littoral Picard

# V- Recommandations aux futurs porteurs de projets

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

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

- ⇨ **Porter une attention particulière à la problématique de l'articulation avec les gares et transports publics existants**. Ce sont souvent les derniers kilomètres qui sont à l'origine de ruptures et donc de remises en question de dispositifs. Il faut toujours avoir l'objectif de sécuriser l'utilisateur, susceptible de se replier sur la voiture au moindre doute.

- ⇨ **Identifier et connaître les pratiques des visiteurs** en consultant des associations d'usagers et le monde du voyage qui analysent l'évolution des pratiques. Mener un travail d'enquête pour établir la nature des besoins et des services à développer. L'écomobilité peut être le révélateur des besoins des visiteurs et des territoires.

- ⇨ **Penser «accessibilité» et «chaîne de déplacement» pour tous**[16] les publics y compris les dont la mobilité est réduite (personnes âgées, poussettes etc.)

- ⇨ **Revisiter son territoire**, renouveler son regard en se mettant à la place de l'usager pour révéler l'existant. Il s'agit de mettre en scène ce qui existe d'une autre façon et créer du lien entre les différents éléments mais aussi d'identifier les manques et les besoins des visiteurs.

- ⇨ **Se référer sans hésitation à des expériences** qui existent déjà en France et à l'étranger.

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

- ⇨ **Savoir que le temps de la réalisation est souvent lon**g et intégrer les décalages : le temps des collectivités territoriales est rythmé par le budget qui est annuel alors que celui des acteurs touristiques de terrain est plutôt lié aux saisons.

- ⇨ **S'interroger sur le coût d'usage pour les visiteurs** d'un transport public. Les recettes de la vente de billets aux visiteurs peuvent rarement financer des services de transport. L'équilibre le plus souvent rencontré dans les transports en commun correspond à 80% de financement public et 20 % de financement par les usagers.

- ⇨ **Inventer de nouveaux modes de financement**. Il s'agit de voir comment impliquer plus fortement les collectivités dans le financement des systèmes de transport utilisés par les touristes ou excursionnistes. Imaginer d'élargir l'affectation de la Taxe de Séjour aux transports collectifs ?

---

[16] Loi de 2005 sur l'égalité des chances

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ⇨ **Associer les partenaires identifiés dès l'élaboration du plan de financemen**t. Dans le cas d'un partenariat avec un transporteur privé (mise en place de navettes, calèches etc.) cela lui

permettra, d'intégrer les éventuels investissements à programmer pour adapter, voire améliorer son service.

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

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

⇨ **Prévoir un portail complet d'information** pour les habitants et les visiteurs. Il faut que l'usager puisse envisager son cheminement d'un point A à un point B avec tous les services dont il a besoin : horaires transports publics et privés, cartes et coordonnées, restauration, hébergement, commerces, visites culturelles, activités sportives, etc.

⇨ **Identifier ses cibles de communication et de commercialisation de l'offre**. Touristes, excursionnistes, population locale : ces publics ont des attentes différentes. On peut tenter de communiquer à destination de plusieurs cibles en même temps mais attention, ils ne consultent pas les mêmes sites, ils ne fréquentent pas les mêmes endroits, ils n'ont pas besoin des mêmes informations. Les cibles évoluent parfois à mesure que le projet avance.

⇨ **Concevoir dès le démarrage un plan de communication institutionnelle** visant à susciter et à garder l'adhésion des partenaires. On se rend compte que les actions de communication en amont entraînent une émulation entre acteurs territoriaux et facilitent les actions d'amélioration des infrastructures, l'appropriation des projets et l'adhésion de nouveaux partenaires.

⇨ **Développer une politique événementielle.** Auprès du public, l'événementiel permet d'accroître la notoriété du dispositif mis en oeuvre, via la presse notamment, et déclenche le bouche à oreille. Du point de vue institutionnel, il est utile d'organiser des réunions chez les prestataires. Penser que l'image d'une destination écomobile peut être promue à travers les manifestations préexistantes dans le territoire.

⇨ **Se rattacher aux systèmes d'information les plus englobants** (multimodaux) et les plus visibles et travailler à la bonne échelle. La communication sur l'écomobilité des habitants s'inscrit généralement dans les outils d'information internes au territoire (site Internet consulté par les habitants, brochures disponibles sur place) ou internes aux systèmes de transport (affichages dans les trains ou les gares, sites spécialisés sur le vélo ou la randonnée) que les visiteurs du territoire ignorent souvent alors ces services leur sont destinés au moment où ils pourraient faire le choix de se passer de voiture. Se dire que le visiteur a besoin à son domicile de disposer des informations qui lui montreront qu'à tout moment, une solution écomobile lui est proposée. Intégrer des principes pour une communication efficace :

- la simplicité du message : les offres d'écomobilité doivent être facilement compréhensibles pour l'usager. L'information doit s'obtenir en un clic, à l'instar des informations disponibles pour les automobilistes ;

- la répartition des rôles **:** il faut veiller au chaînage et à la cohérence entre les outils de communication (Sites Internet, signalétiques, guides, dépliant, campagne radio) : un site Internet peut renvoyer vers un dépliant qui peut renvoyer vers de la signalétique sur le terrain etc. Pour ne pas connaître de rupture, les acteurs doivent se coordonner ;

- la personnalisation des messages, en cohérence avec le ciblage retenu ;

- la déclinaison de l'information **:** gratuite si elle est succincte, payante lorsqu'elle est plus complète ; différente pour le visiteur avant et pendant son voyage, le choix de l'écomobilité pouvant être fait dès son domicile, à condition d'être informé des services offerts pour se rendre à destination et sur les lieux de séjour ;

- la recherche d'une concentration de l'information sur un minimum d'outils (site internet) ;

- la bonne lisibilité de l'information est capitale pour toucher les publics (choix des polices de caractère, etc.)

⇨ **Chiffrer dès le départ les actions de communication**. Les moyens financiers seront d'autant plus disponibles que les actions auront été décidées tôt. En effet, un paradoxe existe : les actions de communication sont rarement les plus coûteuses et pourtant elles sont souvent supprimées en fin de parcours faute de crédits.

⇨ **La communication doit faire partie de l'évaluation du projet**, il faut lui consacrer aussi des indicateurs de suivi.

⇨ **Faciliter la promotion du projet en rassemblant les informations techniques sur l'ensemble des services du territoire** touristique du projet et les mettre à la disposition d'éditeurs de guides. Il s'agit d'informations sur les horaires des transports publics et privés, les connexions aux gares et les intermodalités possibles, les hébergements, restauration, loueurs, transport de bagages, bornes Internet, guides, commerce, numéros en cas d'urgence, les cartes, les chartes ou labels qualité etc. Faire en sorte que les rédacteurs professionnels de guides puissent se saisir de ces éléments pour produire une diversité de guides adaptés aux différents publics (étrangers, familial, âgé etc). Idem pour les agences réceptives et les T.O qui vont pouvoir bâtir des offres diverses pour des publics variés.

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

⇨ **Identifier les leviers permettant de démultiplier les actions d'écomobilité**. Ce levier peut être de tout ordre : une personnalité locale (élus ou non) un nouveau dispositif d'aide ou un appel à projet. L'identification de ce levier peut être favorisée par une étude.

⇨ **Etre à l'écoute et imaginer des possibilités de développement de l'existant**. En aménageant, on crée une demande de services supplémentaire et on génère des initiatives privées et publiques supplémentaires.

⇨ **Innover pour inciter les visiteurs** à venir et à se déplacer sans leur propre voiture. On peut proposer un "pack" facile à se procurer couvrant le déplacement, les services et une offre de loisirs et communiquer de façon incitative et mémorisable. Exemple des billets transport + visite, "Allez-y en TER", les offres Train+ vélo ou les bus à tarification unique.

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

- ⇨ **Former et impliquer le personnel d'accuei**l, les prestataires privés mais aussi les chauffeurs, lorsqu'il s'agit de navettes ou autres transports en commun, pour qu'ils puissent orienter les visiteurs et répondre à leurs besoins sur place.

- ⇨ **Qualifier un réseau de prestataires privés** pour garantir la qualité de l'accueil des visiteurs en s'appuyant sur des labels de qualité existants. On crée une autre relation entre le prestataire et le client venu sans voiture et le rythme est différent : il va peut-être rester plus longtemps, consommer plus ou autrement. L'idée est que le visiteur ait derrière ces labels la garantie de services personnalisés. Ces labels ont fait l'objet de cahier des charges et de référentiels très précis. S'appuyer sur des référentiels nationaux.

- ⇨ **Favoriser la diversité des offres adaptée**s à des publics différents car l'écomobilité ne correspond pas à un profil unique de visiteurs (itinérants, excursionnistes, famille, sportifs etc.)

# Annexe : Recensement des expériences écomobiles

**Réseau des Grands Sites de France**
**Ecomobilité touristique et de loisirs**
**vers les espaces ruraux**
**Une opportunité pour les territoires**

# Recensement des expériences écomobiles

NB : Ce recensement a été réalisé à partir d'une recherche documentaire, les porteurs de projets n'ont pas validé les informations qu'il contient

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Baie de Somme** | Un projet porté par le SM du Grand Littoral Picard, grosse structure de gouvernance locale de type développement durable, de gestion et d'aménagement. Problématique GS. Un bassin de population de 72 millions d'individus, urbains et péri urbains, dans un rayon de 4 heures de transport. | **Destination carbone zéro à 1h40 de Paris, Intermodalité.** | * Accessible entièrement en transports en commun et modes de déplacement doux. En train: à **1h40-2h de Paris** en Corail Intercités, sinon en TER depuis la Picardie, puis déplacement en baie en petit train, offres spéciales pour le Festival de l'Oiseau et les vacances d'été (TER). En bus du CG 80, 5 lignes traversant le site.<br>* Se déplacer sur site: à vélo, à pied, en calèche (uniquement au Parc du Marquenterre) avec des pistes cyclables aménagées, **7 circuits vélo balisés, 45 circuits pédestres**. Système de **coopération avec les loueurs de vélos** (Relais-vélo) qui permet une location facile à 50 endroits de la baie, avec possibilité de rendre le vélo ailleurs et de le récupérer/rendre à une gare. 44km de pistes cyclables.<br>* Un système de coopération est en train de se mettre en place entre l'ensemble des acteurs d'accueil sur le territoire (loueurs de vélos, hébergeurs, restaurateurs etc.) afin d'améliorer le service au visiteur "carbone zéro".<br>* Offre touristique de visites (tours): bateau, kayak, cheval. | DESANLIS Sébastien<br>sebastiendesanlis@baiedesomme.org<br>tél : 03 22 20 60 30<br>www.baiedesomme.org | * Destination Baie de Somme www.baiedesomme.fr<br>* Baie à vélo www.baiecyclette.com<br>* Chemin de Fer de la Baie de Somme www.chemin-fer-baie-somme.asso.fr |
| **Vallée de la Clarée** | Communauté de Communes du Briançonnais. Vaste site classé de haute montagne, en démarche GS. | **Un site de montagne fragile et surfréquenté luttant contre l'engorgement estival par un système de navettes. En place depuis 2003.** | * Des **parkings** sont mis à disposition aux visiteurs à Roubion et Névache, la navette les transporte jusqu'à l'endroit de départ aux randonnées (Foncouverte et Laval à 10km).<br>* Des **correspondances sont assurées avec les trains et les bus des vallées adjacentes** (Serre Chevalier, Briançon). Le visiteur ne perd donc pas de temps aux correspondances.<br>* Le ticket (one-way) est à **2€**.<br>* L'ensemble de la **vallée est fermé à tout véhicule motorisé** (hors résidents) **lors de la saturation des parkings** de Névache et de Roubion (dès 9h le matin). **Temps d'attente inférieur au 1/4 d'heure.** | BARELLE Stéphane<br>s.barelle@ccbrianconnais.fr tél : 04 92 21 35 97 www.ccbrianconnais.fr | * Mairie-Conseils. "Dans la Haute Vallée de la Clarée, la navette donne l'exemple d'un tourisme durable". *Localtis.info*. 2 juin 2009. http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Mairie-conseils/MCExperience/Experience&cid=1245645183068<br>* Barelle, Stéphane. "La pérennité du transport collectif dépend des crédits publics". Espaces naturels. N°16, octobre 2006.<br>* CG des Hautes-Alpes, CC du Briançonnais, Commune de Névache. *Navette Estivale, Haute Vallée de la Clarée.* Eté 2009. |
| **Sainte-Victoire** | | **La Victorine, bus fonctionnant à l'agri-carburant, achemine les habitants et les visiteurs depuis le centre d'Aix-en-Provence à prix minimes, leurs vélos voyagent gratuitement.** | *** Toute l'année, la Victorine, un bus aux agri-carburants, roule entre Aix-en-Provence et Vauvenargues/Puyloubier 7 fois par jour (donc 14 aller-retours au total) pour un prix d'1€10 le trajet (vélo gratuit, jusqu'à 6 vélos par bus), carnet de tickets 7€70.**<br>* Il est **utilisé** aussi bien **par les habitants** (carte mensuelle à 25€) que **par les touristes** et amène aux départs de nombreux chemins de randonnée, de VTT, d'escalade etc. Ces derniers sont recensés sur le site Internet de la Victorine. | MAIGNE Philippe<br>philippe.maigne@grandsitesaintevictoire.com 04 42 64 60 90<br>www.grandsitesaintevictoire.com | * www.la-victorine.fr |
| **PNR du Massif des Bauges** | | **Une destination de randonnées proposées à partir des quatre villes portes".** | * Des randonnées à la carte, selon la durée/l'endurance/les envies des visiteurs.<br>*** Six villes-portes dont quatre accessibles en train: Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Albertville.**<br>*** Un système de carte interactive existe sur le site Internet et permet aux visiteurs de choisir leurs parcours dans le parc, incluant des options "de gare en gare" et "terroir" et en indiquant les hébergements et les possibilités de restauration sur le chemin donné. Des fiches et des cartes sont disponibles pour l'ensemble des parcours ainsi que des commentaires des utilisateurs.**<br>* Le PNR dispose d'un PDE. | VINIT Pascale p.vinit@parcdesbauges.com<br>04 79 54 97 63 | |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Navette des Crêtes** | PNR des Ballons des Vosges | **Un service de navettes en place pendant les dimanches et jours fériés de la saison touristique (juin-septembre).** | * Tous matins et midis, **les dimanches et les jours fériés entre le 6 juin et le 26 septembre** (en 2010), une dizaine de bus partent des vallées attenantes à la Crête des Vosges afin de remonter les visiteurs en haut de la montagne. A midi et le soir, ces mêmes navettes repartent dans l'autre sens.<br>* Les navettes s'arrêtent dans l'ensemble des villages des vallées desservies ainsi que devant les gares. Les navettes du matin/midi/soir sont **en correspondance avec les arrivées/les départs des trains**.<br>* Pendant la journée, les navettes ne redescendent pas dans la vallée, mais circulent toutes les demi-heures en haut de la grande crête (entre le Col des Bagenelles et le Grand Ballon) en desservant 19 lieux touristiques sur une linéaire d'environ 65km. À pied, en suivant le GR 5 (sentier des crêtes), la distance moyenne entre les lieux touristiques est de 3km.<br>* Il existe des tarifications à la journée (**3€** pour un nombre de trajets illimité) ou à la saison (10€). Les navettes sont gratuites pour les - de 18 ans. Les groupes des 10 personnes et plus doivent réserver en avance. | Franck Bézannier f.bezannier@parc-ballons-vosges.fr info@parc-ballons-vosges.fr 03 89 77 90 34 (PNR)<br>03 89 62 77 32 (Point d'accueil, Grand Ballon)<br>www.navettedescretes.com | * Site officiel www.navettedescretes.com<br>* PNR des Ballons des Vosges. La Navette des Crêtes, Bilan d'activité 2009. Décembre 2009. http://www.parc-ballons-vosges.fr/medias/File/_doc_dyn/french/Marches%20public/NDC_RA_DEC2009.pdf<br>* Règlement de la consultation (RC). Marché public pour la mise en circuclation d'une "Navette des Crêtes" http://www.parc-ballons-vosges.fr/medias/File/_doc_dyn/french/Marches%20public/REGLEMENT2010.pdf |
| **Lac des Bouillouses** | Ce site classé, dont le cœur est le Lac des Bouillouses, à 2000 m d'altitude, de part sa qualité paysagère et son accès facile par la RD 60 a été victime de sur-fréquentation. Dans les années 1990, 1000 à 2000 véhicules stationnaient en moyenne chaque jour aux alentours du barrage chaque été, détériorant en particulier les prairies d'altitude. La route, étroite et sinueuse, présentait des risques importants. Le CG a décidé en 1998 de prendre à sa charge la gestion et l'aménagement du site puisqu'il avait la maîtrise du principal accès au site. | **Site classé de montagne, l'accès par navettes géré en saison estivale via la RD 60 par le Conseil Général des Pyrénées-Orientales.** | * Mise en place, entre 2000 et 2002 principalement, de plusieurs **parkings maîtrisés** et notamment un **parking principal (de 600 places)** au départ de la RD 60, hors site classé et à 10 km du Lac des Bouillouses, avec **obligation aux usagers d'y stationner et de monter au lac par un service de navettes**, en saison estivale (navettes tous les ¼ d'heure de 7h à 19h + retours tardifs le soir jusqu'à 21h, 7j/7 en juillet et août).<br>* Le tarif adulte est de 5€. Il existe de nombreuses réductions (étudiant, famille...) ainsi que des pass saison (20€).<br>* L'arrêt du bus départemental le plus proche se trouve à environ 4km.<br>*** La montée par le biais des télésièges (mis en service l'été pour l'accès au lac) a également été développée, avec l'aide financière du Département dans les premières années.** | JACQUET Philippe<br>Philippe.JACQUET@cg66.fr<br>04 68 88 90 90<br>http://www.cg66.fr/environnement/espaces_naturels/bouillouses/acces.html#navette | * Site officiel du CG, Bouillouses http://www.cg66.fr/environnement/espaces_naturels/bouillouses/acces.html#navette<br>* http://www.cg66.fr |
| **CG 66** | | **Le bus à 1€ dans l'ensemble des Pyrénées Orientales pour des déplacements plus économiques et écologiques.** | *** 1€ le ticket pour un trajet de 2h avec correspondance sur l'ensemble du réseau de bus du CG des Pyrénées-Orientales.**<br>* Il existe également des titres à 8€ (cessible, 7 jours), 30€ (cessible, 1 mois) et 180€ (abonnement annuel, non cessible). Les enfants de moins de 3 ans voyagent gratuitement. | Conseil Général des Pyrénées-Orientales<br>cg66@cg66.fr<br>04 68 85 85 85<br>http://www.cg66.fr/routes_transports/transports/bus | * Site officiel du CG, page transport http://www.cg66.fr/routes_transports/transports/bus<br>* Plan des lignes du "Bus à 1€" |
| **Semnoz** | | **Navettes estivales spéciales VTT jusqu'au sommet du Semnoz.** | * Tous les week-ends de juin et tous les jours en juillet et août, une navette spéciale vous ammène de la gare d'Annecy jusqu'au sommet de la montagne.<br>* | | * Mountain Wilderness. |
| **Sur le Chemin de Robert Louis Stevenson** | En 1878, accompagné d'une ânesse, R.L. Stevenson effectua un voyage à pied de 220km dans les Cévennes. Le chemin qu'il entreprit porte aujourd'hui son nom et est devenu le GR 70. | **Un itinéraire culturel et naturel d'une grande valeur paysagère et humaine.** | * **220km de randonnée, accessibles en train (TER)** et en bus ainsi qu'en taxi. Entre Le-Monastier-sur-Gazeille au nord et Saint-Jean-du-Gard au sud, le **GR 70 retrace les pas de R.L. Stevenson**.<br>* De nombreuses entreprises locales proposent la **location d'ânes**.<br>*** 104 structures touristiques locales (hébergeurs, restaurateurs, locataires d'ânes) sont devenus des "relais Stevenson" en adhérant à l'association "Sur le chemin de Robert Louis Stevenson" qui assure l'aide aux randonneurs ainsi que l'animation du chemin. La majorité d'hébergeurs et de restaurateurs disposent d'un accueil pour les ânes.**<br>* Le **transport de bagages** est également possible, grâce à l'entreprise "Stevenson-Bagages". | LOUF Félicie<br>asso.stevenson@libertysurf.fr<br>04 66 45 86 31<br>www.chemin-stevenson.org | * Sur le chemin de Robert Louis Stevenson, *130e anniversaire du voyage de R.L. Stevenson en Cévennes 1878-2008*, février 2008.<br>* Association Sur le chemin de Robert Louis Stevenson www.chemin-stevenson.org<br>* Biancone, Patrick. "Stevenson: un chemin qui ne laisse pas indifférent!". La Lozère Nouvelle. 19 février 2010, p. 60.<br>* Catalogue de l'exposition, Voyage avec Robert Louis Stevenson. PNR des Cévennes, septembre 2008. |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Marais poitevin** | * Paysage de verdure, de terre et d'eau, espace d'une grande richesse paysagère et environnementale, une forte notoriété. Fréquentation importante (650 000 visiteurs estimés en 2002), en particulier dans sa partie orientale, le site classé du marais mouillé plus connu sous l'appellation touristique de "Venise Verte". | **Le vélo favorise peu à peu la découverte en profondeur et dans le respect du site, sans sa voiture.** | * **400 km de pistes cyclables aménagées dans le Grand Site** (800 km sur l'ensemble du Marais poitevin), avec des passerelles, pontons, chemins "blancs" **intégrés au paysage**, aires de stationnement et de pique-nique aménagés, réparties, requalifiées (de 30 à 300 places) reliées aux pistes cyclables, des poses-vélos. | GUIHENEUF Sandrine<br>Responsable service aménagement et développement économique Parc interrégional du Marais poitevin,<br>s.guiheneuf@parc-marais-poitevin.fr<br>05 49 35 15 20<br>www.parc-marais-poitevin.fr | multiples : AFIT, AF3V, chartes Lubéron, Bas Rhin, expériences Ile de Ré, Bretagne, Loire à vélo |
| | * Des problèmes de concentration des visiteurs dans l'espace (notamment 1 commune sur les 24 du site classé) et dans le temps (été). | | *Une **démarche de qualité** avec les professionnels du tourisme (50 adhérents) reconnue par le Ministère du tourisme et Maison de la France en 2007. | | |
| | | | *** Un entretien durable confiée à une assocation d'insertion, des cartes vélo homogènes etc...** | | |
| | * Une durée de visite trop courte (1 visiteur sur 2 à la demi-journée pour une promenade en barque). | | * **Mise en place d'une filière vélo, pour allonger la durée des séjours**, inciter les visiteurs à rayonner dans l'espace (territoire vaste) et pratiquer une autre activité, complémentaire à la barque, dans un territoire à fort potentiel pour le vélo : plat, ombragé, idéal pour la pratique familiale. | | |
| **Ardennes à vélo** | Une Voie Verte et un territoire motivé. | **Une escapade vélo de 2 3 jours à 1h30 de Paris.** | * **2 trains directs de Paris Est par jour** (90min) à destination de Charleville-Mézières où commence la Voie Verte. | CDT des Ardennes<br>info@ardennes.com<br>03 24 56 06 08<br>www.ardennes.com | * CDT des Ardennes. *Les Ardennes sports et loisirs nature.* Edition 2010. |
| | | | * **Voie Verte Trans-Ardennes longe la Meuse sur 83km** entre Charleville-Mézières et Givet. En 2012-2013 prolongement jusqu'à Sedan et Meuzon. | | * CDT des Ardennes. *Les Ardennes c'est yauque! Carte touristique*. Edition 2010. |
| | | | *** Location de vélos dans les deux villes ainsi que dans d'autres endroits le long de la VV. Pas de "je loue ici, je rends ailleurs" pour l'instant.** | | * CDT des Ardennes. *Les Ardennes c'est yauque! Guide découverte*. Edition 2010. |
| | | | * Le plan départemental "Ardennes à vélo" sera mis en place en 2010, avec des hébergeurs spécialisés etc. | | * Conseil général des Ardennes. *Voie Verte Trans-Ardennes, Carnet de route.* |
| **Jura** | Un territoire très avancé dans la démarche randonnée (pédéstre, équestre, VTT, vélo, vélo éléctrique, ski de fond, raquettes). Mais absence d'offre écomobilité organisée sur le territoire, or les randonneurs sont de plus en plus demandeurs d'une offre de séjour combinant transport + itinérance non motorisée. Constat : nombreuses ruptures de charges tout au long du parcours des GTJ. | **Une escapade ou une randonnée itinérante (la GTJ = Grande traversée du Jura) selon les désirs de chacun.** | * A **4h de Paris**, un territoire à exploiter à vélo (électrique ou pas), à pied, à cheval. | PROUST Edouard<br>PNR du Haut Jura<br>ed.prost@parc-haut-jura.fr<br>03 84 34 12 30<br>www.parc-haut-jura.fr | * PNR du Haut Jura. *Haut Jura - Terre Vivante.* |
| | | | *** Dans le PNR du Haut Jura, le long de la Valserine, entre Les Rousses et Bellegarde-sur-Valserine (gare TGV) un réseau de locataires de vélos éléctriques (du 1er mai au 30 septembre) avec un service "je loue ici, je rends ailleurs". Le même système devrait se mettre en place également pour les vélos "normaux".** | MARGUET Florian<br>f.marguet.gtj@parc-haut-jura.com<br>03 84 51 51 54<br>www.gtj.asso.fr<br>www.parc-haut-jura.fr | ** Au fil de la Valserine en vélo éléctrique.* |
| | | | *** La GTJ = Grande Traversée du Jura entre Montbéliard au nord et Culoz au sud est gérée par l'association "Les Grandes Traversées du Jura" propose un itinéraire pour chaque type de déplacement: à pied, à vélo, à VTT, à ski de fond et à raquette. Le même itinéraire est en train d'être mis en place pour le cheval et il sera ouvert en partie dès 2010.** | MULLER Evelyne<br>Association Grandes Traversées du Jura<br>info@gtj.asso.fr<br>03 84 51 51 51<br>www.gtj.asso.fr | ** PNR du Haut Jura. Les Grandes Traversées du Jura - Le Magazine n°4. 2010-2011.* |
| | | | * Une vraie volonté de travailler sur l'écomobilité de la part de l'ensemble des acteurs présents sur le territoire. | | * Remontées de bonnes pratiques des 5èmes Rencontres Nationales du tourisme et des loisirs sportifs de nature |
| | | | * 2 PROJETS pour 2010: 1) Un guide qui permettra de donner de la lisibilité à une offre diffuse sur le massif du Jura : faire le lien entre réseau de transport en commun existant (train, bus en France et en Suisse) et réseau d'itinéraires de randonnée et 2) Une navette permettrait aux randonneurs de combler l'absence d'offre de transport entre les itinéraires et les gares. | | * Afin de mieux cerner les besoins des randonneurs et du territoire nous avons menés des interviews de randonneurs et organisé une rencontre entre une trentaine d'acteurs touristiques et sportifs. Pour la navette étude en cours: résultats de l'étude menée en 2010. |
| **Randonnée au pays des Grands Causses** | | **Une randonnée de 3 jours, pensée par l'OT de Millau.** | * Plus **à destination des habitants locaux ou du sud de la France** (Montpellier, Toulouse, Rodez, Béziers). | Office de Tourisme**** de Millau<br>contact@ot-millau.fr<br>05 65 60 02 42<br>www.ot-millau.fr | * OT de Millau. *Randonnée au pays des Grands Causses.* |
| | | | * **3 jours de randonnée** (65km) pour des randonneurs expérimentés mais sans trop de difficultés techniques. | | |
| | | | *** Des gîtes à la fin de chaque étape avec possibilité de demi-pension et un pique-nique pour le midi.** | | |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | * Le retour de Rivière-sur-Tarn vers Millau se fait en taxi. | | |
| **Oise, notamment à vélo et le PNR Oise-Pays de France** | Dans la région Picardie, très impliquée dans le tourisme nature, le département de l'Oise, développant le programme de 'Destination Oise' et le PNR Oise - Pays de France. | **Un département 'nature' avec un PNR en son cœur, près de Paris avec de nombreuses boucles cyclables et des kilomètres et kilomètres de sentiers de randonnéé.** | * Le **PNR est accessible en train et en RER D depuis Paris en 30 minutes**. Des liaisons en bus sont également possibles. Des **locations de vélos** se font à 4 endroits dans le PNR. Ce dernier a edité de nombreuses brochures sur la randonnée et la découverte du Parc. 6 fiches de randonnée sur 10 déjà éditées sont au départ de gares, desservies par des RER et des trains venant de Paris, 4 nouvelles en projet. | SOUVERAIN Brigitte<br>contact@parc-oise-paysdefrance.fr<br>03 44 63 65 65<br>www.parc-oise-paysdefrance.fr | * PNR Oise - Pays de France. *Découvrons le Parc et ses environs.* |
| | | | * Pour favoriser la découverte des milieux naturels à pied ou à vélo : fermerture aux véhicules motorisés de 3 routes forestières en forêt domaniale et de 50 chemins ruraux par les communes. | | |
| | | | *Destination Oise nature propose tout un ensemble d'activités nature, randonnées. | CDT de l'Oise<br>contact@oisetourisme.com<br>03 64 60 60 60<br>www.oisetourisme.com | * www.oise-a-velo.com |
| | | | *** Fin mai 2010 aura lieu la 5e édition de l'Oise Bleu et Verte, un évenement visant à promouvoir les itinéraires verts et l'utilisation des modes doux.** | | * CDT de l'Oise. *Destination Oise - Destination nature.* 2010. |
| | | | * La carte "Oise à vélo" propose de **nombreuses boucles cyclables** sur l'ensemble du territoire. **7 loueurs de vélos** opèrent à travers le territoire. Site Internet www.oise-a-velo.com Projet du CG 60 de voies verte et circulation douce suivi par le PNR. | www.oise-a-velo.com | * CDT de l'Oise. *Destination Oise - Carte l'Oise à vélo.* 2010. |
| **Hauts-de-Seine** | | **Au cœur de la métropole et de la verdure, des promenades à pied et à vélo.** | * Parcours **à pied entre 6,5km et 11,5km**, proposés par le CDT. | CDT et des Loisirs de Hauts-de-Seine<br>contact@tourisme92.com<br>01 46 93 92 92 | * CDT des Hauts-de-Seine, CG Hauts-de-Seine et FFRP Hauts-de-Seine. *20 promenades à pied*.2009 |
| | | | * Parcours **à vélo entre 11,5km et 16,5km**, proposés par le CDT. Des points de **location** sont indiqués ainsi que la **manière dont on peut se déplacer dans les transports en commun avec son vélo.** | | * CDT des Hauts-de-Seine, CG Hauts-de-Seine et FFRP Hauts-de-Seine. *10 promenades à vélo*.2009 |
| | | | *** Samedi 25 septembre 2010, Bossapas - la rando de l'extrême, un challenge sportif dans les Hauts-de-Seine, au départ (et à l'arrivée) de la gare de Chaville rive droite. 33 ou 25km avec 1100 ou 800m de denivelé.** | | * FFRP Hauts-de-Seine. *Bossapas*. |
| **Essonne à pied et à vélo** | | **De nombreuses randonnées pédestres et à vélo au départ des gares RER.** | * **15 parcours de randonnée pédestre et 15 pour le vélo** dont de nombreux sont accessibles en RER. | CDT de l'Essonne<br>01 64 97 35 13 | * CDT de l'Essonne. *Guide des randonnées pédestres 2008.* |
| | | | * PAS de location de vélos sur place. | | * CDT de l'Essonne. *Guide des randonnées à vélo 2008.* |
| | | | ***Le "Tour de l'Essonne à pied" organisé par la FFRP de l'Essonne se déroulera en 15 étapes entre le 28 mars et le 17 octobre 2010. La participation est gratuite.** | | * Site Internet du CDT de l'Essonne. *Tour de l'Essonne à Pied*.<br>http://www.tourisme-essonne.com/fr/balades-et-sejours/le-tour-de-lessonne-a-pied/ |
| **Ville de Rambouillet et sa forêt** | Nouveauté 2010: location de vélos à l'OT. | **La ville présidentielle et la forêt, une escapade culture et nature.** | * En **30 minutes**, le Transilien amène les Parisiens à Rambouillet. | Office de Tourisme*** de Rambouillet<br>contact@rambouillet-tourisme.fr<br>01 34 83 21 21<br>www.ot-rambouillet.fr | * OT de Rambouillet. *Rambouillet découvertes*. 2010. |
| | | | * **Location de vélos** à l'Office de tourisme de Rambouillet, à une relative proximité de la gare. **14€ la demi-journée, 16€ la journée**. | | |
| | | | * Le départ d'une voie cyclable à 500m de l'OT. | | |
| | | | * Le **Baladobus** permet de visiter les lieux remarquables de Rambouillet et de ses alentours. **3,50€/journée.** | | * OT de Rambouillet. *Location de vélos*. 2010. |
| **PNR de la Haute Vallée de Chevreuse** | | **Le Baladobus, un bus découverte partant des gares RER et Transilien.** | * Tous les **dimanches et jours fériés du 4 avril au 31 octobre 2010.** | | * PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse. *Guide tourisme et loisirs en Vallée de la Chevreuse*. 2010. |
| | | | * Au départ des gares de St-Rémy-lès-Chevreuse (RER B) et de Rambouillet (SNCF). | | |
| | | | * **Pass journée 3,50€**. Gratuit pour les enfants de moins de 6 ans. 2€ pour les -18 ans et les étudiants. | | |
| | | | * **Réductions des prix à l'entrée sur la majorité des sites touristiques** locaux payants sur présentation du pass. | | |
| | | | * **Offre fidélité**: l'envoi de son ticket de Baladobus à la maison du parc donne droit à un ticket gratuit à la prochaine venue ainsi que des entrées gratuites dans certains sites. | | * PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse. *Baladobus*. 2010. |
| **Randonnées de gare en gare en Seine et Marne** | Création d'itinéraires au départ des gares SNCF du département - mars 2010 (itinéraires PR). | **Tous les itinéraires sont accessibles depuis une gare SNCF.** | * Tous les départs s'effectuent d'une gare, notamment du Transilien. | LOPEZ Philippe<br>Président - CDRP Seine-et-Marne<br>coderando77@wanadoo.fr 01 60 71 91 16 | |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Randonnées FFRP d'un jour en IDF** | Organisation de randonnées en direct ou pour le compte de CDT ou autres structures. | **Faire découvrir les itinéraires de randonnées au grand public au départ d'une gare RER, SNCF.** | * Tous les départs s'effectuent d'une gare RER ou SNCF. | Les présidents de CDRP ou Fédération | |
| **Châteauxbus** | Un château et son domaine gérés par un propriétaire privé (Vaux-le-Vicomte), un château fort propriété du CG du 77 (Blandy-les-Tours). | **Une navette entre Melun, Vaux-le-Vicomte et Blandy-les-Tours.** | * Entre **début avril et début novembre 2010**, des **navettes** sont mises en place entre Melun et les châteaux de Vaux-le-Vicomte et Blandy-les-Tours tous les samedis, dimanches et jours fériés.<br>* **7€ A-R tarif plein**, 4€ tarif réduit.<br>* **4 navettes par jour** (+2 les samedis soir de juin-juillet et août pour les Soirées chandelles) | | * Navette touristique, Châteauxbus 2010. http://www.tourisme77.fr/pdf/navettes-2010.pdf |
| **SuisseMobile et la Suisse** | SuisseMobile existe depuis avril 2008. 22 itinéraires nationaux et de nombreux itinéraires régionaux balisés d'une manière uniforme à destination d'une mobilité douce. | **Un projet d'envergure nationale. Un site Internet actualisé en temps réel. Des moyens faciles pour planifier son escapade, visite, excursion ou randonnée.** | * **22 itinéraires nationaux pour la marche, le vélo, le VTT, le roller et le canoë** et un nombre toujours croissant d'itinéraires régionaux et locaux. Les itinéraires nationaux ont des chiffres de 1 à 9. Les itinéraires régionaux portent des numéros à double chiffre. Les locaux sont avec trois chiffres ou sans chiffre.<br>* La Suisse à pied: 6 itinéraires nationaux. La couleur du balisage est le VERT.<br>* La Suisse à vélo: 9 itinéraires nationaux. La couleur du balisage est le BLEU CLAIR.<br>* La Suisse à VTT: 3 itinéraires nationaux. La couleur du balisage est l'OCRE.<br>* La Suisse en rollers: 3 itinéraires nationaux dont le plus long itinéraire d'Europe. La couleur du balisage est le VIOLET.<br>* La Suisse en canoë: 1 itinéraire national. La couleur du balisage est le TURQUOISE.<br>* **1 seul SITE INTERNET www.suissemobile.ch** comprend l'ensemble de l'information. On peut y acheter des guides pour chaque itinéraire SuisseMobile et autres cartes importantes. On peut y créer son propre itinéraire à l'échelle 1:25000 et l'imprimer gratuitement. Les hébergements, transports publics font partie de la carte.<br>* **Un système de location de vélos national (Rent a Bike)** est également en place. Plus de 100 points de location de vélos ou vélos électriques (Flyer). **Les vélos peuvent être rendus à n'importe quel autre loueur du réseau. Transport de bagages possible.**<br>* NB **entre 2 et 8 TGV quotidiens par destination (selon la destination) pour vous amener en Suisse avec TGV Lyria.**<br>* Le **Swiss Pass**, une ticket qui vous transporte dans toute la Suisse et par tous les moyens de transport (train, car et bateau). Des prix variables selon la durée, la flexibilité et le confort choisis. | lukas.stadtherr@suissemobile.ch | * Suisse. Tout naturellement. *Carte SuisseMobile.*<br>* TGV Lyria, l'harmonie du voyage. *Paris Suisse.*<br>* Swiss Travel System. *La Suisse en train, en car et en bateau.* Edition 2010.<br>* Suisse Tourisme. *SwissTrails rend la Suisse Mobile*. |
| **RandoBreizh** | Le Pôle Randonnée & Loisirs de Nature en Bretagne a mis en place cette carte interactive sur son site Internet. | **Toute la Bretagne à la carte, selon les goûts de chacun.** | * Une **carte interactive de toute la région bretonne indiquant les principaux chemins de randonnée et les Voies Vertes ainsi que les hébérgements**.<br>* Une **mesure de distances** (rudimentaire pour l'instant) est également disponible.<br>* Un large **choix d'options** selon les envies de chacun (GR34 ou VV Roscoff Nantes, hôtel ou camping…) | Rando Breizh<br>www.randobreizh.com<br><br>Le Comité Régional du Tourisme<br>tourism-crtb@tourismebretagne.com<br>02 99 36 15 15<br>www.tourismebretagne.com | * Carte interactive Rando Breizh http://randobreizh.eole-production.com/carteinteractive.php<br>* Site Internet du Pôle Randonnée & Loisirs de Nature en Bretagne www.randobreizh.com |
| **Viaoo29** | Dans le département du Finistère, un site Internet fonctionne pour rechercher des itinéraires intermodaux. | **L'ensemble des transports à l'échelle d'un département.** | * **Un moteur de recherche intermodal pour le Finistère. Un site Internet viaoo29.fr = tout ce dont vous avez besoin pour vous déplacer en Finistère** (en transport en commun).<br>* **Recherche des itinéraires en ligne.**<br>* Informations **en temps réel** sur l'état du traffic/les problèmes sur les divers réseaux de trasport dans le 29.<br>* Horaires et informations sur l'ensemble des réseaux. | viaoo29.fr | * Site Internet viaoo29.fr |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ile d'Yeu** | | **Trajets cordonnés entre Paris (Nantes) et l'ile d'Yeu.** | * L'OT de l'Ile d'Yeu sur la page "accès" de son site Internet indique les **modalités de changement fluide entre le TGV, le TER (car).** Les horaires et tarifs des différentes compagnies de transport maritime sont également indiquées.<br>* Jusqu'à 4 trajets directs quotidiens (selon le jour de la semaine) sans interruption depuis Paris.<br>* Une fois sur place, **location de vélos très répandue** (7 loueurs) avec possibilité de remorque à l'arrivée pour transporter les bagages. | | * Site Internet de l'OT de l'Ile d'Yeu, page "accès". http://www.ile-yeu.fr/ |
| **Le TER entre TER et MER en Languedoc-Roussillon** | Une région impliquée dans le transport durable. | **Un site à fort potentiel. Développement d'une piste cyclable sur une partie du GS (Espiguette) est prévu.** | * Sur Camargue gardoise: Pour l'instant seule **une étude de desserte et transit a été réalisée** en 2008-2009 avec des propositions d'action à mettre en œuvre.<br>* En 2009, la SNCF a mise en place une offre de TER estivale **"Entre ter et mer"**, entre Nîmes et le Grau-du-Roi à tarification unique de **6€/trajet** et des offres de réductions auprès de partenaires (monuments, restaurants…) | VELAY Mireille<br>velay@camarguegardoise.com 04 66 76 77 89 www.camarguegardoise.com | * SNCF. *Entre ter et mer. Une manière originale de découvrir la petite Camargue!* http://www.ville-legrauduroi.fr/mairie/pdf/sncf/ter-mer-2009.pdf<br>* www.camarguegardoise.com |
| **Randonnées de gare en gare en Haute Loire** | Création et édition d'un topoguide Fédération de la randonnée pédestre de gare à gare - Juin 2008 (itinéraires GR3 et GRP). | **Découverte de la Loire sauvage : élaboration d'un réseau d'itinéraires de** | * Tous les départs s'effectuent d'une gare TER (départ d'une gare et retour par une autre). | BERTHOLET Christian<br>Président - CDRP Haute Loire<br>randohauteloire@wanadoo.fr<br>04 71 04 15 95 et | |
| **Navettes en attelage au Canigou** | Un CG et un syndicat mixte d'un Grand Site motivés. | **Préserver le site en interdisant la voiture et mettant en place des navettes en attelage pour sensibiliser le visiteur à l'écologie et à l'histoire locale.** | * **2 voitures hippomobiles**, chacune tirée par 3 chevaux de Mérens (traditionnels dans les Pyrénées) font chacune 5 allers/retours par jour. Les trajets se font entre 1900m d'altitude (le parking) et le refuge à 2150m d'altitude.<br>* Chaque calèche peut transporter 8 visiteurs.<br>* En hiver, les chevaux travaillent sur des opérations d'entretien de sentiers et de débardage.<br>* Ils agissent positivement sur l'écosystème du massif en piétinant l'herbe à de différents endroits. | LISSOT Pierre<br>canigougrandsite@wanadoo.fr 04 68 96 45 86 | * POLI, Moune. "L'authentique c'est très technique". *Espaces naturels*. N°16, octobre 2006, pp. 10-11.<br>* "Liberté et gratuité pour un développement économique durable". *L'accent Catalan*. N° Canigò, décembre 2009, pp. 22-23. |
| **Luberon à vélo** | Un territoire touristique dont les acteurs se sont constitués en groupement de professionnels afin d'accueillier les cyclistes. | **Un réseau de professionnels qui existe depuis 1996 et qui propose toute la gamme de services liés au tourisme à vélo: le Vélo Loisir en Luberon.** | * **470km d'itinéraires balisés pour vélo** dans le PNR du Luberon et le Pays de Forcalquier – Montagne de Lure dont le parcours "Autour du Luberon" de 236km. **Itinéraires entièrement fléchés** sur des petites routes tranquilles.<br>* Possibilité de **location de vélos avec l'option "je loue ici, je rends ailleurs". Les tarifs sont les mêmes chez tous les loueurs du réseau: 18€ la journée** et ainsi de suite jusqu'à 101€/semaine.<br>* Les membres du réseau ont signé une charte regroupant leurs obligations. L'ensemble des **services** (location de vélos, réparation, transport de bagages, hébérgement avec vélo, accompagnement, conseils et transport depuis la gare ou l'aéroport) sont **proposés par tous les membres du réseau.** Les **prix des services de portage sont les mêmes à travers le réseau.**<br>* Pour les séjours non-itinérants, **propositions des itinéraires non fléchés autour des établissements** des 81 partenaires. (Circuits téléchargeables sur Internet).<br>* **Territoire accessible en TER** (gares de Cavaillon, Pertuis, Manosque, La Brillane) et **en car**. **Dans certains cars, possibilité de transport de vélos.** | PALPANT Sylvie<br>Vélo Loisir en Luberon<br>info@veloloisirluberon.com<br>s.palpant@orange.fr<br>04 92 79 05 82 et<br>www.veloloisirluberon.com | * *Vélo Loisir en Luberon - au service de votre randonnée à vélo*. Guide 2010.<br>* Les brochures/cartes : *Le Pays de Forcalquier - Motagne de Lure, les Ocres en Vélo* et *Autour du Luberon*. PNR du Luberon et Vélo Loisir Luberon.<br>* www.veloloisirluberon.com |
| | Un projet unique, porté par une forte volonté des élus locaux s'appuyant sur le cadre européen et national du | | * **Site Internet TRÈS COMPLET** avec recherches d'hébergements/de locations de vélos/de sites touristiques permettant organiser son séjour facilement soi-même.<br>* **Très bonne accessibilité en train** avec 201 stations/points d'arrêt des TER (train ou car) en région Pays de la Loire. Nombreuses liaisons TGV quotidiennes entre Paris, Lille et Lyon et les principales villes des Pays de la Loire. (Paris - Nantes 2h de trajet). **Une vingtaine de gares accessibles à vélo.**<br>* Chaque train a un emplacement pour 8 vélos (ce qui n'est plus suffisant). **À partir de l'été 2010, un vagon vélo dans chaque train.** | | * Interview de Laurent Savignac.<br>* Dossier de presse. *La Loire à vélo version 2010.* |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Loire à vélo** | locaux s'appuyant sur le cadre européen et national du développement des véloroutes et voies vertes. Au départ, l'idée que la Loire est le littoral des régions Centre et Pays de la Loire et volonté de le mailler avec un train (100kmh). Avant même le transfert des compétences TER aux régions. | **Un cas exemplaire d'écomobilité.** | * Une **carte interactive** de l'ensemble de la Loire à vélo est disponible sur le site ainsi que des brochures téléchargeables présentant les itinéraires par département.<br>* Une vraie **politique de communication** en France et à l'étranger.<br>*Un **référentiel** pour les hébergeurs, les sites de visite, les OT et les loueurs de vélos.<br>* Sur les 800 km de l'itinéraire de La Loire à Vélo, 2/3 des axes longeront la Loire, 27% seront en voie verte cyclable, 24% en partage de route sans transit et 37% sur des routes à faible circulation (moins de 500 véhicules/jour), 12 % seront des pistes et bandes cyclables. En 2010, 650km de la Loire à vélo existent.<br>* Des séjours à la clé sont également proposés. | SAVIGNAC Laurent<br>laurent.savignac@regioncentre.fr<br>02 38 70 28 26 | * Les Référentiels de qualité Loire à vélo: hébergeurs, sites de visite, OT et loueurs de vélos.<br>* *La Loire à vélo, 800m de découvertes*. 2010.<br>* CRT Centre. *Accueil Vélo en Région Centre*. 2009.<br>* CRT Centre, SEM Régionale Pays de la Loire. *Manuel professionnel de la "Loire à vélo"*. |
| **Loiret à vélo** | Des pistes cyclables en boucles, sur le chemin futur de la Loire à vélo. | **Un territoire dans le Val de Loire, avec des possibilités d'escapades au Pays Giennois.** | * Destination Briare à **1h30** de Paris Gare de Lyon.<br>* Possibilité de location de vélos sur place.<br>*** 7 circuits vélo chacun entre 26 et 38km sont disponibles au départ de Briare ou à proximité.**<br>* Une partie de l'**itinéraire provisoire de la Loire à vélo** au départ de Briare. | CDT du Loiret<br>info@tourismeloiret.com<br>02 38 78 04 04<br>www.tourismeloiret.com<br>Comité Départemental de Cyclotourisme du Loiret<br>codepcyclo45.ffct@orange.fr<br>02 38 76 79 16 cordeo.orleanscity.com<br>Didier CROISSANT Syndicat Mixte du Pays Giennois<br>paysdugiennois@wanadoo.fr<br>02 38 38 06 60 | * CDT du Loiret. *Loiret 2010 - Dépliant randonnée.*<br>* CG du Loiret, CDT du Loiret. *Le Loirte à vélo - Guide avec cartes détaillées*. Mars 2010.<br>* Syndicat mixte du Pays du Giennois. *Découverte du pays du Giennois*. |
| **Vallée du Loir** | En 1980 les acteurs locaux créent l'Association pour le Développement de la Vallée du Loir (ADVL) pour promouvoir le tourisme et favoriser le développement local. En 2002, l'association devient l'Agence de développement Vallée du Loir. | **Une réussite d'un projet autoporté par les acteurs privés locaux.** | * **Accessible en TGV** (45min à 1h30) de Paris.<br>* **15 circuits vélos balisés** dont les fiches sont disponibles sur le site Internet.<br>* Des **séjours rando/vélo/pour groupes** sont **commercialisés par l'Agence.**<br>* Divers **parcours spéciaux pour les cavaliers**. | CARO Bruno<br>bruno.caro@vallee-du-loir.com<br>02 43 38 16 68<br>www.vallee-du-loir.com | * La Vallée du Loir, Only You. *Le Magazine de la Vallée du Loir 2010*, n°3.<br>* www.vallee-du-loir.com |
| **Saint-Guilhem-le-Désert - Vallée de l'Hérault** | Mise en place du plan de circulation et de stationnement des gorges de l'Hérault étudié en 2002-2003 | **Eviter l'embouteillage dans les Gorges de l'Hérault, fluidifier la circulation, améliorer la qualité de visite en offrant une autre forme de circulation aux visiteurs par un transport découverte.** | * **Navette gratuite. Liaison Pôle d'accueil du pont du Diable - Saint-Guilhem-le-Désert** (4km de route départementale dans les Gorges de l'Hérault).<br>* Période et horaires : **WE de mai, juin, septembre de 11h à 19h toutes les 30 minutes** et **tous les jours en juillet et aout de 10h à 21h toutes les 15 minutes, de 21h à 23h toutes les 30 min.**<br>* Materiel roulant : car low entry 12 m de long (40 place assises, 30 places debout), accessible UFR, diesel euro 5.<br>* Projet de liaison Pont du Diable - maison de la poterie saison 2011 (min cars).<br>* Projet de création d'un cheminement piéton dans les gorges de l'Hérault : échéances 2012-2013. | BENE Laure<br>laure.bene@cc-vallee-herault.fr<br>04 67 57 04 50<br>www.cc-vallee-herault.fr | * Etude de faisabilité système de navettes, Altermodal, 2005<br>* Cahier des charges consultation marché navette saison 2009<br>* Rapport de stage, Yamna Salhi, 09/2009 |
| **Puy de Dôme** | Un territoire historiquement touristique avec de nombreux aménagements et changements déjà faits (système de navettes, parkings), mais qui se lance dans un projet de train à crémaillère. | **Le train à crémaillère, une sollution douce pour les derniers kilomètres.** | * Un Grand Site de France où la gestion des flux de fréquentation a toujours été un enjeu majeur.<br>* **Sommet inaccessible en voiture** (sauf le matin et le soir), parkings en bas du Puy, **système de navettes** entre le 2e parking et le début du chemin des Mouletiers au Col du Ceyssat (45 minutes de marche jusqu'au sommet en raison de travaux sur le site).<br>* Ce système est en marche **tous les ans pendant les weekends et jours fériés de mai, juin, septembre et octobre**, navettes montantes entre 12h30-17h avec des départs toutes les 15 min. Dernière descente à 20h. Le même système **tous les jours en juillet et août**, départs 10h-17h.<br>* **En période estivale (26 juin-29 août 2010) des navettes entre Clermont-Ferrand et le Col du Ceyssat.** Départs à 9h, 10h30 et 12h en direction du Col du Ceyssat, 13h, 15h30, 17h, 18h30 en direction de Clermont-Ferrand. 7 arrêts pour 30min de route. **5€20 l'A-R**, gratuit pour les - de 6 ans, demi-tarif pour les - de 16 ans et les étudiants. | | |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | * **Train à crémaillère à partir de juin 2012**. 4 rames pendulaires (2 à la montée, 2 à la descente). 200 passagers par rame (maxi). Des espaces dédiés aux vélos et aux parapentes. | | |
| **RN du Néouvielle, gérée par le parc national des Pyrénées** | But: diminuer la fréquentation afin de limiter les impacts sur la faune/flore et les paysages; recul du terminus routier aux portes de la RN afin de limiter les impacts de la fréquentation routière ;valoriser le massif en privilégiant une découverte pédestre; maintenir ponctuellement un accès routier aux usagers ne voulant ou ne pouvant pas marcher; informer et sensibiliser les visiteurs;Réhabiliter les poches de parking (insertion paysagère). | **Espace protégé d'altitude connaissant des problèmes de surfréquentation (150000 visiteurs de juin à septembre dans les années 90); terminus routier au cœur d'une réserve naturelle.** | * Dispositif mis en place: **route fermée par barrière automatique**+ parkings payants+ système de cars navettes payant.<br>* **Entre juin et septembre de 9h30 à 18h route fermée à la circulation des véhicules individuels ;** stationnement des véhicules sur **parkings payants**; possibilité de prendre la **navette payante jusqu'au terminus routier**, sinon plusieurs **sentiers réhabilités** sont proposés pour pénétrer dans la RN. En dehors de ces dates et de ces créneaux horaires: accès libre.<br>* Services proposés à la porte d'entrée: point information RN, toilettes,tables d'interprétation, parcours botanique, chenil, signalétique touristique, containers poubelles, parcours de pêche.<br>* Extension du parking à la porte d'entrée de la RN (de 180 à 300 places) avec réengazonnement des talus en espèces locales.<br>* Réhabilitation d'un batiment et installation d'une muséographie et de divers services autour.<br>* **Réduction du parking terminal dans le coeur de la RN (de 200 à 130 places)** et réhabilitation par apport de marnage et ensemencement.<br>* Destruction + remodelage de la topographie + revégétalisation d'une piste empierrée de quelques km qui prolongeait l'actuel terminus routier. | SOURP Eric<br>PN des Pyrénées<br>pnp.sourp@espaces-naturels.fr<br>05 62 54 16 55 | * Une première hypothèse de fermeture totale de la route avec destruction et réhabilitation du tracé avait été proposée par le parc dans les années 90; les collectivités locales et le conseil général n'en ont pas voulu et n'ont |
| **Marais du Vigueirat** | Un espace mouillé protégé en Camargue. | **Une volonté des gesionnaires de développer l'écomobilité. Site accessible en navette depuis Arles.** | * **Possibilité d'accès en minibus depuis Arles avec une visite guidée de 2h** (commercialisaition par l'OT). Départ 2 fois par jour. 16€ A-R + visite (10€ sans bus). Sur réservation. Entre avril et août, les lundi, mardi, vendredi, dimanche).<br>* Cheminements libres dans les marais et bois inondés aménagés à cet effet (3,5 km de sentiers de découverte, pilotis). Du lever au coucher de soleil, entrée libre.<br>Visites accompagnées (15 km) par des spécialistes de la nature et des traditions camarguaises, effectuer avec eux dans la zone sanctuaire randonnée à pied, découverte en calèche, affût depuis les observatoires, birdwatching ! Entre 5 et 20€ par visite.<br>* **Projet** de maîtrise d'ouvrage pour le transport fluvial (réseau abandonné actuellement) afin de renouveller l'accès au marais par la voie d'eau.<br>* Rattachement au la VVV du Léman à la Méditerranée en négociation avec la mairie (manquent 3km). | DESCRIMES Jean-Luc<br>04 90 98 79 40<br>www.marais-vigueirat.reserves-naturelles.org | |
| **La Régordane** | | **240km de randonnée entre Puy-en-Velay et Saint-Gilles accessible à de nombreux endroits et suivi (en partie) par un train.** | * Le train mythique "Le Cévennol" accompagne la Régordane sur une grande partie, mais il a de nombreux problèmes (retards, impossibilité d'acheter ses billets dans une gare d'une grande ville etc).<br>* 1 topoguide GR700, Le Chemin de la Régordane, sorti en 2008. | | |
| **BalaDO IDF autour de Paris sans voiture** | Un guide BalaDO. 230 activités de loisirs en IDF sans voiture. | **230 idées escapades sans voiture en IDF.** | * **230 activités accessibles sans voiture** (en RER ou en Transilien) et non-motorisées.<br>* Idées **pique-nique, nature, marche/rouler, chevaucher, histoire, art/métiers, voguer, baptêmes sportifs, détente/bien-être, bébé et enfant.**<br>* Activités gratuites et payantes.<br>* 14€90 le guide.<br>* Le guide indique que de nombreuses possibilités de location de vélos existent près des gares, mais rien n'est indiqué. | | * BaLaDO sans voiture. *Ile-de-France, autour de Paris sans voiture. 230 activités de loisirs non-motorisées 100% testés*. 2010/2011. |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **PNR du Pilat** | Le PNR du Pilat se situe entre les villes de Lyon, de St Etienne et de Vienne, à proximité du nord de l'Ardèche et de la Haute-Loire. Un PNR qui bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun. Territoire soumis à un tourisme de proximité, type excursion. | **Un PNR qui bénéficie d'une optimisation progressive de sa desserte en transport en commun.** | * Sur le site Internet: rubrique "sans voiture" recense l'ensemble des horaires des transport en commun desservant le parc (TGV, TER, bus).<br>* "Découvir le Pilat sans voiture, c'est possible" = rubrique avec des **idées balades/rando, liste des sites accessibles sans voiture et horaires de bus.**<br>* **Idées escapade:** 1 jour au départ de la gare de St Etienne Bellevue vers le Gouffre d'enfer; WE continuer celle d'un jour, nuit au Bessat, retour par la gare de St Chamond. 5 idées vélo et 4 idées rando d'un jour, 3 idées de weekend rando.<br>* **Depuis mai 2010, nouvelle ligne de transport en commun à vocation touristique: Lyon-Le Pilat** (zone sommitale) tous les dimanches pour 2 euros l'aller avec possibilité d'emmener son vélo. Des idées randonnées pédestres et de VTT sont proposées à partir des divers arrêts.<br>* Mise en place d'une **Maison de la Mobilité (MOPI) sur le territoire du Parc permettant de renseigner sur les transports publics, le covoiturage, l'autostop participatif, les Pédibus, les taxis, les locations de deux roues, globalement toute alternative à l'usage individuelle de la voiture**. La Maison de la Mobilité est le résultat d'un partenariat entre l'association Pilattitude (une association écocitoyenne proche des habitants) et le Parc du Pilat (une collectivité proche des institutions). | VORON Rachel<br>mopi@parc-naturel-pilat.fr<br>BELAIR Charles<br>cbelair@parc-naturel-pilat.fr 04 74 87 52 00 www.parc-naturel-pilat.fr | * Retour de la part du PNR du Pilat. |
| **Baie du Mont-Saint-Michel** | Le Mont et sa baie site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO incluant de nombreux sites classés répartis tout autour de la baie entre Cancale et Granville. Le Mont St Michel concentre l'attractivité touristique avec plus de 3M de visiteurs par an. | | * Accessible en transports en commun: En train "Ligne baie" TER Normandie Bretagne desservant les communes de St Malo, Dol de Bretagne, Pontorson, Avranches, Foligny, Granville (mise en service été 2009).<br>* Liaison Bus des reseaux départementaux (Manéo, Illenoo) à partir des gares de St Malo, Dol, Pontorson et Granville (+ réseaux urbains). * En vélo: piste cyclable reliant Pontorson au Mont (Veloroute et voie verte)<br>* Nouvelle liaison Paris-Baie du Mont Saint-Michel tous les samedis et dimanches du 15 mai au 26 septembre ainsi que le 13 mai, le 24 mai et le 14 juillet, une liaison en train (Intercités) et car depuis Paris Vaugirard jusqu'au Mont. Le trajet dure 4h environ. Possibilité de faire l'AR dans la journée (dép. 8h37, retour à Paris à 22h19), cinq heures environ à passer sur place. Prix: 66€ l'AR adulte, 42€ enfant. | | |
| **Voies vertes de Bretagne** | Objectif : renouveler l'offre de découverte de la Bretagne par des itinéraires multi randonnées (vélo, pédestre, équestre), pour articuler destinations littorales et intérieures | **Assurer la diffusion des flux touristiques vers les lieux moins fréquentés, en prenant appui sur les "hauts lieux" du tourisme breton, par les mobilités actives.** | * Mise en place d'un réseau d'herbergements qualifiés "étapes rando" destinés aux différents publics et d'un réseau de loueurs de cycles. | Maud Le Houerou CRT Bretagnem-lehouerou@tourismebretagne.com | http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iUEgc4OjN4YJ:www.tourismebretagne.com/ateliers-voies-vertes.htm+voies+vertes+bretagne+loudeac+peign%C3%A9&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr<br>http://www.randobreizh.org/VeloroutesVoiesVertesBretagne_index.php |
| **Tour de Bourgogne à vélo** | projet de 800 km dont 600 sont en service pour développer l'économie touristique, pour l'aménagement du territoire, le cadre de vie ... d'espaces ruraux en déclin. | **une composante du projet "itinérance" de la Région qui comprend également route des vins et tourisme fluvial** | * Démarche qualité hébergement vélo, qualification des offices de tourisme "portes de Bourgogne"<br>programme de modernisation des gares et trains en parallèle : politique transports de la région. 120 gares en 7 ans. | PERRUSSON Jean-Philippe Chargé d'études CRT Bourgogne jp.perrusson@crt-bourgogne.fr 03 80 28 02 88<br><br>BENTAYEB Fabien<br>fbentayeb@cr-bourgogne.fr<br>03 80 44 33 58 | http://www.le-tour-de-bourgogne-a-velo.com/ |
| | | **l'intérêt du site est de fournir l'essentiel de l'information utile pour préparer un séjour à** | * L'info fournie aux utilisateurs est qualifiée par rapport au déplacement à vélo ou roller (accessibilité des itinéraires, accès en TC en différents points, hébergement...). | | |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| **Voiesvertes.com** | Ce site cherche à faire connaître l'offre de mobilité active (vélo, roller…), avec les collectivités qui l'organisent. | **préparer un séjour à vélo (itinéraires, hébergements, location, accès en transports collectifs, intérêts touristiques…). Cette information est sinon dispersée et inaccessible au grand public non initié** | * Les cartes interactives permettent de parcourir virtuellement les itinéraires.<br>* Des liens avec les sites institutionnels (CDT CRT) sont assurés pour compléter l'info des touristes sur les autres intérêts des territoires. | COUPY Philippe<br>Association voiesvertes.com<br>assovoiesvertes.com@orange.fr 09 66 42 54 38<br>06 86 86 61 18 | http://www.voiesvertes.com/htm/departement52.htm |
| **Rando Accueil** | Une offre de randonnées et de découverte de la nature organisée à partir de tout type d'hébergements qualifiés pour l'accueil de randonneurs. | **De plus en plus d'hébergeurs proposent des séjours sans voiture, ebn général en complément de démarches environnementales encouragées par le réseau** | C'est<br>* un outil qui permet la mise en réseau des différents acteurs locaux (un pôle fédérateur pour les acteurs du tourisme des loisirs actifs et de découverte).<br>* un appui aux projets de territoires pour le développement de voies vertes, d'itinéraires thématiques… | PETIT Sylvain d<br>sylvain.petit@rando-accueil.com 05 57 25 71 32 | Un exemple : http://www.rando-accueil.com/acces.php?heb_num=135<br>http://www.rando-accueil.com/ |
| **Alpine Pearls** | Réseau de communes alpines travaillant sur des vacances douces-mobiles. | **22 communes de 6 pays alpins (France, Suisse, Italie, Allemagne, Autriche et Slovénie) coopérent pour créer des destinations de séjour écomobiles.** | * Des séjours écomobiles de A à Z et à la clé. Arrivée en bus ou train, puis sur place location de moyens de locomotion durables.<br>* Aménagements des communes et leurs alentours pour faciliter les promenades etc.<br>* Travail sur tous les aspects du développement durable local (social, économique, environnemental).<br>* Carte interactive (modèle SuisseMobile) montrant l'accessibilité, les randonnées, les hébergements etc. dans les Alpine Pearls. | THALER Robert<br>robert.thaler@lebensministerium.at<br>HOLZER Veronika<br>veronika.holzer@lebensministerium.at<br>Ministère Fédéral Autrichien de l'agriculture et de la sylviculture, de l'environnement et de la gestion des eaux ; service des transports, de la mobilité, de l'habitation et du bruit | * Alpine-pearls.com<br>* Carte interactive d'Alpine Pearls http://area1.intermaps.com/alpine_pearls/index.asp?Lang=fr |
| **PNR Chartreuse** | Accessibilité à des sites naturels et touristiques à haute fréquentation - Réponse appel à projet modes doux Région Rhône Alpes | **Espaces naturels protégés (site natura 2000) et/ou porte d'entrée d'espaces naturels protégés (réserve naturelle) ( Sites emblématiques prisés de la clientèle de proximité - jardin de montagne des citadins)** | * Accès essentiellement en voiture (95%)<br>* Peu de transport en commun ou de modes alternatifs<br>* Conflits d'usages (avec riverain), difficultés de circulation et de parking aux périodes de forte fréquentation<br>* diversité de clientèle : sportifs/montagnards citadins, balade/pique nique, accès point panoramique facile pour tous (séniors, peu sportif, familles avec enfants)<br>* Chaque site concernés touchent des acteurs locaux économiques (auberge, hotel, fromagerie d'alpage ...) qui ont des attentes différentes. | Charlotte DUPONT | |
| **PNR d Haut Languedoc** | Valorisation d'une voie verte qui traverse le PNR d'Est en Ouest | **Découvrir les patrimoines du Haut-Languedoc autrement - Offre de loisirs en toute sécurité pour les personnes âgées dans les villages que traverse la voie verte - itinéraire permettant aux élèves d'accèder à leurs écoles et aux adultes d'aller faire leur marché à vélo** | * Accessible en grande partie pour les personnes en situation de handicap (labelisation Tourisme et Handicap en projet).<br>* Accessible à pied, vélo, cheval.<br>* Parkings aménagés de manière cohérente tout le long de la voie pour gérer le stationnement.<br>* Une signalétique spécifique à la voie verte.<br>* Des services de location de vélo qui commencent à se mettre en place. | GUILLAUMET Anne<br>valorisation-territoriale@parc-haut-languedoc.fr | * Retour de la part du PNR du haut Languedoc. |
| **PNR de l'Avesnois** | "Poumon vert" du Département du Nord. | **Territoire comptant près de 1 000 Km de randonnées pédestres, équestre, vtt ou cyclo au cœur du Parc naturel régional de l'Avesnois. Le PNR bénéficie de la** | * **Accessible en train**, à 2h de paris, 1h de Lille en TER, 2h20 de Reims, à 3h de Londres, 2h45 de Bruxelles. Plusieurs gares, dont 2 pôles majeurs: Aulnoye-Aymeries et Maubeuge.<br>* **Projet en cours pour développer la formule Train + Vélo** (Sncf/Agglomération de Maubeuge Val de Sambre). Nombreux transports en commun permettant les liaisons sur le territoire.<br>* **Relais éco-vélo à Ferrière-la-Grande** (ancienne gare réhabilitée hébergement de groupes/ 15 personnes labellisé Gîtes de France + station de lavage et entretien des vélo. Un Animateur cyclo-découverte pour accompagner les randonnées près de 200 km de circuits balisés et labellisés FFCT. Point de départ de la voie verte de l'Avesnois = 35 km de randonnées (accessibles à tous publics: piétons, randonneurs cyclo, vtt, cavaliers, personnes à mobilité réduite...); **Nombreuses possibilités de locations de vélos** / + mise à dispositions de Vélos dans les hébergements touristiques de type Gîtes ou chambres d'hôtes. | PNR Avesnois<br>TROTIN Annie<br>annie.trotin@parc-naturel-avesnois.com | * PNR Avesnois, collaboration des acteurs touristiques au titre du projet de promotion pour le territoire avesnois |

| Nom du site/du territoire/du service | Contexte | Intérêt / problématique écomobilité | Accessibilité/déplacements/services | Contact | Sources |
|---|---|---|---|---|---|
| PNR Avesnois | | **Le PNR bénéficie de la certification Charte européenne du tourisme durable dans les espaces protégés.** | * Certains propriétaires Gîtes de France proposent des formules de co-voiturage ou transport des clientèles, acheminement possible des clients depuis la gare etc. Réseau Gîtes Panda (5 hébergements/ 4 propriétaires): propositions de balades accompagnées ou "en liberté" à proximité des hébergements.<br>* Projet de liaison avec le réseau Ravel en Belgique. Schéma des vélos routes - voies vertes piloté par la Région Nord-Pas de Calais. Aménagement de bandes cyclables sur les voiries départementales.<br>* Des événementiels privilégiant le développement de formules type "éco-taxis" (le festival "Les Féron'Arts" = éco-événement)<br>* Le Département du Nord a développé une politique "hébergement touristique durable"<br>* Lancement d'une étude Diagnostic sur les sports de nature dans le PNR Avesnois (Mai à octobre 2010) | [illegible]<br>03 27 77 51 68 | * www.cg59/hebergement-touristique-durable<br>* Retour de la part du PNR de l'Avesnois. |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |