



Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina

**Etude préalable
en vue d'un dossier de projet européen**

Phase 1 - Etude documentaire

GTA : Berthelot L., Chappaz G., Goujon L.
CIPRA France : Mignotte A.

Rapport final - Année 2009

par l'Union
engagée en
Alpes-Côte
d'Azur de
France



Rhône-Alpes



SOMMAIRE

SOMMAIRE	2	LA VANOISE	15
		Tableau récapitulatif des déplacements en Vanoise	15
		Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Vanoise	15
		Bilan du territoire-test « La Vanoise »	18
		LE BRIANÇONNAIS	19
		Tableau récapitulatif des déplacements en Briançonnais	19
		Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Briançonnais	19
		Bilan du territoire-test « Le Briançonnais »	22
		L'UBAYE	23
		Tableau récapitulatif des déplacements en Ubaye	23
		Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Ubaye	23
		Bilan du territoire-test « Ubaye »	26
		LE MERCANTOUR	27
		Tableau récapitulatif des déplacements dans le Mercantour	27
		Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina dans le Mercantour	27
		Bilan du territoire-test	30
		CONCLUSION SUR L'ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET DES POINTS DE JONCTION AVEC LA VIA ALPINA	31
		CONCLUSION THÉMATIQUE	31
		Du millefeuille des transports...	31
		... A celui des sources d'information	31
		Les centrales de mobilités	31
		Un grand décalage dans les tarifications	32
		Les multiples solutions pour accéder à la Via Alpina en transport en commun	32
		Des liaisons transfrontalières en faible quantité mais de bonne qualité	32
		Un transit inter-vallée quasi-nul	32
		UNE BONNE INITIATIVE !	33
		Une initiative intéressante : Camp to camp	33
		Les critiques du système	33
		LES POINTS D'ACCÈS À LA VIA ALPINA EN TRANSPORT EN COMMUN	33
PRESENTATION ET METHODOLOGIE	4	CONCLUSION GÉNÉRALE	36
CONTEXTE ET PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE	4	PREMIÈRES CONCLUSIONS ET PRÉCONISATIONS	36
METHODOLOGIE	4	POUR LA SUITE ...	37
LA MOBILITÉ TOURISTIQUE DANS LES ALPES FRANÇAISES : GRANDES TENDANCES ET ENJEUX	6		
UNE ACTIVITÉ TOURISTIQUE CARACTÉRISÉE PAR DIFFÉRENTS DÉSEQUILIBRES	6		
UNE FORTE PRESSION TOURISTIQUE	6		
CONCENTRATION DANS L'ESPACE DES STRUCTURES D'ACCUEIL TOURISTIQUE : UN HANDICAP MAJEUR À L'EXTENSION DES OFFRES DE MOBILITÉ DOUCE DANS LES ALPES	7		
UNE FRÉQUENTATION TOURISTIQUE CARACTÉRISÉE PAR DES PICS	7		
LA MOBILITÉ DOUCE DANS LES ALPES FRANÇAISES : UN PRINCIPE QUI CHEMINE LENTEMENT	8		
UN ACCÈS AUX SITES TOURISTIQUES ALPINS ESSENTIELLEMENT RÉALISÉ EN VOITURE	8		
DES CONDITIONS D'ACCÈS EN TRANSPORTS PUBLICS PLUS FAVORABLES DANS LES ALPES DU NORD	8		
DES TRAJETS LONGUE DISTANCE PAR TRAIN MINORITAIRES POUR REJOINDRE LE CŒUR DES ALPES	9		
L'ACCÈS AUX SITES TOURISTIQUES ALPINS PAR CAR, TRAIN RÉGIONAL ET/OU FUNICULAIRE	10		
ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET DES POINTS DE JONCTION AVEC LA VIA ALPINA	11		
INTRODUCTION	11		
HAUT-GIFFRE – MONT-BLANC	11		
Tableau récapitulatif des déplacements dans le Haut-Giffre – Mont-Blanc	11		
Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina dans le Haut-Giffre – Mont-Blanc	11		
Bilan du territoire-test « Haut-Giffre – Mont-Blanc »	14		

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	38
DOCUMENTATION GENERALE CONCERNANT LA MOBILITE TOURISTIQUE DANS LES ALPES FRANÇAISES	38
DOCUMENTATION CONCERNANT L'ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN	38
Pour la zone du Haut-Giffre – Mont-Blanc	38
Pour la zone de la Vanoise	38
Pour la zone briançonnaise	38
Pour la zone de l'Ubaye	38
Pour la zone du Mercantour	39
Initiatives mobilités douces	39
ANNEXES	40
1. GRILLES D'ENTRETIENS	41
Grille entretien : office du tourisme/syndicat d'initiative	41
Grille entretien : initiatives mobilités douces	42
2. EXEMPLE D'UNE FICHE « PARCOURS CLIENT » (POUR UN TRAJET)	43
3. CONSTRUCTION DE LA LEGENDE DE LA CARTE	43
4. TABLEAU PRESENTANT LES CARACTERISTIQUES DES DIFFERENTS SYSTEMES D'INFORMATION DEPARTEMENTAUX ET REGIONAUX, EN FRANCE	44

Présentation et méthodologie

Contexte et présentation de l'étude

Dans la montée en puissance des préoccupations écologiques, les déplacements sont au cœur de bien des débats et enjeux. L'organisation et la structuration des déplacements individuels et de loisirs se voient aujourd'hui bouleversées et doivent être repensées. La question des mobilités touristiques devient donc une « évidence » qu'il semble urgent de traiter.

Dans les Alpes, peut-être plus qu'ailleurs, la gestion des mobilités touristiques impose de dépasser nos échelles classiques de réflexion et d'action. De fait, les notions de région, de département, de vallée ou de station doivent être dépassées pour penser des solutions plus modulables permettant une meilleure articulation des échelles.

Mais, avant d'agir, il paraît indispensable de connaître les besoins, l'offre et les services existants.

En effet, si différentes études ont été menées récemment sur les mobilités touristiques (notamment dans le cadre de la Convention alpine), on peut tout d'abord regretter leur faible nombre ; mais, surtout, on notera *qu'aucune n'a réellement pris en compte dans ses analyses les activités itinérantes et leurs spécificités*. Pourtant, dès lors qu'une pratique itinérante induit le plus généralement un lieu de départ différent du lieu d'arrivée, l'usage de la voiture individuelle perd de sa « praticité » — ce qui légitime intrinsèquement la pertinence d'un travail de fond sur l'offre de mobilité douce permettant d'accéder aux nombreuses « portes d'entrées ou de sorties » d'un réseau d'activités ou d'infrastructures d'itinérance.

Dans le cadre de cette problématique d'ensemble, la Via Alpina constitue sans aucun doute le meilleur terrain d'étude et d'expérimentation dans le massif alpin, à la fois par son caractère transnational à l'échelle européenne et par son affichage marqué en faveur du développement durable. La Via Alpina est un sentier de randonnée transalpin, permettant de parcourir les 8 pays alpins de Monaco à Trieste ; un itinéraire principal et 4 variantes, plus courtes, sont proposés.

Après une première analyse des grands enjeux et tendances de la mobilité touristique dans les Alpes françaises, cette étude propose ensuite de se rapprocher de Via Alpina et de territoires-test prédéfinis pour réaliser un état des lieux du réseau de transports en commun, afin d'en détailler ses points forts et ses dysfonctionnements.

La GTA (Grande Traversée des Alpes) et CIPRA France (délégation française de la Commission internationale pour la protection des Alpes) ont travaillé ensemble sur cette thématique de mobilités douces pour l'accès à la Via Alpina. La première partie a été agrémentée par les données de la CIPRA et la seconde partie de l'étude a été essentiellement menée par la GTA, exception faite de l'étude sur le territoire du Haut-Giffre – Mont-Blanc.

Méthodologie

Afin de répondre à ces enjeux et interrogations, la question de départ qui est posée, et qui structure toute l'étude, n'est pas tant de savoir d'où l'on part, mais davantage **comment on arrive**. On se place alors non pas à l'échelle des accès grande distance, mais à celle des grands nœuds régionaux (du nœud intermodal régional/départemental jusqu'au sentier Via Alpina).

La valeur ajoutée de cette étude est, entre autres, de faire le lien entre l'offre et la demande et non de privilégier une seule des deux approches.

Concernant les espaces géographiques étudiés, un focus est fait sur les Alpes françaises. Une perspective internationale et transnationale est cependant amenée à travers l'analyse des possibilités de rallier les territoires-test français depuis l'Italie et/ou la Suisse.

Pour chacun des grands axes étudiés, la méthode appliquée et les outils utilisés sont les suivants.

- **L'analyse globale de la mobilité touristique alpine française** vise à fournir une vue d'ensemble des grandes tendances de ce phénomène et des grands enjeux qu'il sous-tend aujourd'hui. L'objectif est de dégager les principaux ressorts de l'activité touristique dans les Alpes françaises et ses implicites en matière de mobilité, compte tenu des réseaux de transports en commun existants et de l'offre qui les caractérise.

Méthode et outils :

Cette partie de l'étude repose principalement sur une synthèse de documents et de rapports produits dans le cadre d'études et de réflexions menées au sein du groupe de travail « Transports » de la Convention alpine, auquel CIPRA France contribue désormais depuis plusieurs années.

- **L'analyse de territoires-test** prédéfinis (au nombre de cinq, voir ci-dessous) autorise l'exhaustivité, au moins à l'échelle de ces territoires – ce qui ne serait pas envisageable à l'échelle du massif. Avec ces territoires-tests, il est possible d'identifier les possibilités d'accès depuis les nœuds intermédiaires externes ainsi que les possibilités de circulation interne pour rejoindre des lieux de randonnée et, plus particulièrement, la Via Alpina.

Une comparaison entre les sites est ensuite effectuée en termes d'informations mises à disposition et de bonnes pratiques. Il est ainsi possible de définir la valeur ajoutée de ces bonnes pratiques de mobilités douces sur ces territoires.

Méthode et outils :

Cette méthode offre plusieurs niveaux de lecture, du général au particulier.

- *En fin d'étude, on trouvera une cartographie synthétisant l'ensemble des résultats ; le bilan de l'offre de mobilités douces à l'échelle des Alpes françaises y est visible, en termes d'information et d'offre de transports en commun.*

- Un tableau détaille la légende de cette carte et permet d'aller plus loin en donnant les raisons de la plus ou moins bonne organisation des transports en commun et de sa plus ou moins bonne lisibilité par territoire-test.
- Ensuite, pour plus de détails sur chaque territoire-test, on trouvera :
 - un tableau-bilan présentant chacun des trajets pour entrer dans ce territoire et pour y circuler (permettant d'accéder à la Via Alpina), avec ses caractéristiques principales (type de transports, nombre de trajets par jour, tarifs, durée du trajet, adaptation des horaires, lisibilité de l'information) ;
 - un schéma permettant de visualiser dans l'espace du territoire-test la densité et la qualité de l'offre de transport en commun, des points de correspondance et la facilité de la jonction avec la Via Alpina ;
 - un bilan écrit répertoriant les atouts, les points faibles et les bonnes initiatives du territoire-test.
- Enfin, pour chaque déplacement possible (pour entrer ou pour circuler au sein d'un territoire-test), une fiche descriptive a été élaborée pour renseigner : le type de transport disponible pour ce trajet, la fréquence de circulation, les tarifs, les modalités de réservation, la durée du trajet, les horaires et la saisonnalité de l'offre. Sur ces fiches descriptives¹ sont également présentes des appréciations sur l'accessibilité, la lisibilité des informations et l'adéquation des horaires dans le cadre d'un trajet multimodal ou dans le cadre d'un enchaînement avec une randonnée pédestre itinérante sur la Via Alpina.

Ces différents niveaux de lecture et échelles d'observation offrent ainsi une vision du général au particulier concernant les transports en commun de la partie française de l'arc alpin.

■ Les **cinq territoires-tests** « Via Alpina » retenus permettent de couvrir l'ensemble des points d'accès aux parties françaises de la Via Alpina rouge et bleue. Ils ont été étudiés dans une logique d'entrée-sortie.

- En Haute-Savoie, le territoire a été défini autour du massif du Haut-Giffre – Mont-Blanc. Les nœuds considérés à l'intérieur du territoire sont : Cluses, Sallanches, Saint-Gervais-les-Bains, Chamonix-Mont-Blanc avec une liaison possible depuis/vers la Suisse et l'Italie.
- En Savoie, le territoire a été défini autour du parc national de la Vanoise, avec les hautes vallées de la Maurienne et de la Tarentaise. Les nœuds considérés à l'intérieur du territoire sont Bourg-Saint-Maurice et Modane avec trois liaisons possibles depuis/vers l'Italie.
- Dans les Hautes-Alpes, le territoire a été défini autour de Briançon, avec le pays des Ecrins, les portes du Queyras et la vallée de la Clarée. Les nœuds considérés à l'intérieur du territoire sont Mont-Dauphin, l'Argentière-la-Bessée et Briançon avec deux liaisons possibles depuis/vers l'Italie.
- Dans les Alpes de Haute-Provence, le territoire a été défini autour de la vallée de l'Ubaye. Le nœud considéré à l'intérieur du territoire est Barcelonnette.

¹ Voir un exemple de ces fiches pour la liaison « Barcelonnette – Larche » en annexe n°2, page 43.

La mobilité touristique dans les Alpes françaises : grandes tendances et enjeux

Le contenu de ce chapitre est fondé sur différentes productions réalisées dans le cadre du groupe de travail « Transports » de la Convention alpine entre 2006 et 2009.

Le massif des Alpes s'étend en France sur deux régions, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), et 9 départements : la Savoie, la Haute-Savoie, les Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes et, partiellement, l'Isère (sud-est du département), les Alpes-Maritimes (nord du département), la Drôme (est du département), le Var (nord du département) et le Vaucluse (est du département). Ce territoire de 35 700 km² rassemble 1 510 communes et 2,5 millions de résidents.

Une grande partie des territoires alpins ont assis leur développement économique sur le tourisme : si l'emploi touristique représente moins de 5% de l'emploi total dans la zone de montagne des Alpes, il dépasse les 20% dans les seules communes supports de station.

Le rôle économique du tourisme dans les Alpes est lié au volume des infrastructures et aux capacités des transports. Ces derniers sont nécessaires pour permettre aux touristes d'atteindre leur destination dans des délais raisonnables. Ils sont également nécessaires pour la fourniture des biens et des services aux communes touristiques. La dépendance avec des liaisons de transport solides augmente proportionnellement avec l'isolement d'une commune.

Les activités touristiques génèrent d'importants flux de déplacements concentrés dans l'espace et dans le temps.

L'automobile assure plus des trois quarts de ces flux, avec des conséquences négatives sur les conditions de circulation de l'ensemble des modes routiers (voitures, bus et cars), sur la sécurité des déplacements et sur l'environnement.

Les Alpes constituent une région dont l'environnement et l'écosystème sont menacés. La situation topographique et climatique des Alpes et l'existence de risques naturels, notamment hivernaux, expliquent partiellement cette vulnérabilité. La forme des vallées (en V ou en U) ainsi que les spécificités météorologiques (changements de temps fréquents) bloquent les émissions des processus de combustion dans les plus basses couches de l'atmosphère, empêchant ainsi la dispersion des polluants. La pollution de l'air dans ces vallées atteint souvent des pics comparables à ceux des zones urbaines. De même, la densité d'ozone peut atteindre des niveaux élevés. Enfin, les nuisances sonores sont sensiblement intensifiées en raison de la topographie des vallées.

Le changement climatique, déjà perceptible dans les Alpes, soulève la question du développement de pratiques touristiques et de mobilité permettant d'atténuer les effets négatifs tout en encourageant des changements de comportement.

La randonnée itinérante, telle que la Via Alpina nous y invite, peut constituer une double réponse aux défis que doivent aujourd'hui affronter le tourisme et la mobilité dans les Alpes.

- D'une part, il s'agit d'une pratique touristique « extensive », douce, nécessitant peu d'infrastructures et ayant peu d'impacts sur l'environnement ;
- Et, d'autre part, parce l'itinérance suppose souvent un point de départ différent du point d'arrivée, la question de la liaison entre ces deux points, par un transport autre qu'un véhicule individuel à moteur, est de premier ordre.

Mais le développement de la randonnée itinérante et, de fait, la mise en œuvre de conditions de pratiques confortables, notamment en termes d'accès aux itinéraires de randonnées, se heurtent à différents constats propres aux principales logiques et offres touristiques et de mobilité dans les Alpes.

UNE ACTIVITE TOURISTIQUE CARACTERISEE PAR DIFFERENTS DESEQUILIBRES

Une forte pression touristique

Chiffres clés du tourisme dans les Alpes françaises (2005)

	Alpes du Nord	Alpes du Sud ²	Total Alpes françaises
Population (millions d'habitants)	2,2	0,3	2,5
Nb de touristes (millions/an)	21,7	8,0	29,7
Nb de nuits touristiques (millions/an)	122,6	48,0	170,6
% Français	66%	57%	63%
% Allemands	2%	8%	4%
% Belges et Luxembourgeois	5%	12%	7%
% Hollandais	7%	8%	7%
% Britanniques et Irlandais	10%	3%	8%
% Italiens	1%	7%	3%
% Suisses	2%	2%	2%
% autres nationalités	7%	3%	6%
% saison d'été	41%	56%	45%
% saison d'hiver	59%	44%	55%

Source : ODIT France, comités départementaux de tourisme et estimations du CETE de Lyon

² La partie alpine du département des Alpes-Maritimes n'est pas prise en compte dans ce tableau car les statistiques courantes ne distinguent pas la partie méditerranéenne de ce département de sa partie alpine.

Les Alpes françaises comptent 2,5 millions d'habitants permanents, mais près de 30 millions de touristes fréquentent chaque année cette région. Plus de 80% arrivent et se déplacent localement en voiture, ce qui exerce une forte pression sur l'environnement (bruit, pollution atmosphérique locale, effet de serre, etc.).

A titre d'exemple, on peut évoquer la situation de certains départements comme les Hautes-Alpes (128 000 habitants) où plus de 260 000 touristes peuvent être présents le même jour (dont 130 000 touristes étrangers). De même, un samedi de vacances d'hiver, le trafic automobile dans la vallée de Tarentaise vers les stations de sport d'hiver atteint 35 000 véhicules par jour (transportant plus de 100 000 personnes) ; alors que, dans le même temps, 20 000 touristes « seulement » accèdent aux stations en utilisant le TGV et l'autocar, en raison notamment de la capacité limitée de l'infrastructure ferroviaire.

Cette forte pression touristique et ses caractéristiques se révèlent déterminantes :

- dans l'organisation réciproque des offres touristiques et de mobilité dans les Alpes ;
- quant à leur capacité à se coordonner et à prendre en compte les besoins de mobilités de tous les résidents et visiteurs du massif alpin, y compris les randonneurs itinérants.

Concentration dans l'espace des structures d'accueil touristique : un handicap majeur à l'extension des offres de mobilité douce dans les Alpes

L'offre d'hébergement dans les Alpes est particulièrement concentrée dans l'espace : sur les 2,3 millions de lits³ de la zone de montagne, les 2/3 sont situés dans les seules communes supports de station. Le massif de la Tarentaise en regroupe 14%.

A cette concentration spatiale, s'ajoute une concentration temporelle, puisque près de la moitié de la capacité d'accueil est assurée par l'hébergement marchand (hôtels, résidences de tourisme, gîtes ruraux, campings, etc.), avec un rythme de réservation essentiellement du samedi au samedi.

Les conséquences d'une telle concentration dans l'espace des structures d'accueil touristique pour la randonnée itinérante, Via Alpina et l'accessibilité aux réseaux de pratique ne sont pas sans poser problème.

■ La randonnée itinérante invite ses pratiquants à parcourir des espaces souvent situés hors des principaux points de concentration touristique, et notamment dans le cas de Via Alpina, dont le tracé a été déterminé pour découvrir des portions isolées et préservées des Alpes. L'offre de mobilité est d'une manière générale — notamment en France — développée et assurée dans les espaces montagnards les plus densément peuplés et visités. Cette concentration des structures d'accueil touristique a donc un effet majeur sur la détermination de l'offre de transport, qui va de fait être faible, voire inexistante, dans les espaces traversés par des itinéraires de randonnée originaux, à l'instar de Via Alpina par exemple.

³ Ce chiffre exclut l'hébergement occasionnel en résidence principale (accueil par la famille ou des amis). En 2001, l'hébergement par la famille ou des amis représentait 17% des nuitées des Français aux sports d'hiver et 28% des nuitées des Français à la montagne hors sports d'hiver.

■ La concentration de l'accueil touristique dans le temps — qui sous-tend des produits d'hébergements « calibrés » à la semaine, du samedi au samedi, dans des conditions d'offres spécifiques — s'accorde mal avec une activité itinérante. En effet, celle-ci suppose un faible temps passé au même endroit et des moments (jour et heure) d'arrivée et de départ des lieux d'hébergements très variés — s'articulant, de ce fait, souvent mal avec les temporalités très précises de l'accueil touristique, tout comme avec les offres de mobilité spécifiquement mises en place (navette, car, trains) pour rejoindre les lieux de concentration de l'hébergement (horaires très précis, principalement le samedi).

Une fréquentation touristique caractérisée par des pics

Les cinq départements de l'Isère, de la Savoie, de la Haute-Savoie, des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute-Provence attirent près de 140 millions de nuitées par an. Cette fréquentation est, comme l'offre d'hébergement, concentrée dans le temps et dans l'espace, avec des spécialisations plus ou moins marquées dans le tourisme hivernal ou dans le tourisme estival. Les chiffres suivants en sont une bonne illustration.

■ Un jour de pointe, les périmètres à neige des Alpes du Nord peuvent accueillir jusqu'à 600 000 touristes.

■ La population présente dans le département de la Savoie peut atteindre 750 000 personnes certains jours d'hiver (dont plus de 110 000 touristes étrangers), pour une population résidente de 392 000 habitants.

Ces pics de fréquentation touristique entraînent la mise en place d'infrastructures de transports capables d'absorber d'importants flux de personnes et de véhicules motorisés individuels (majoritaires, comme cité précédemment) dans des périodes très courtes. Les infrastructures routières ou autoroutières ont souvent un impact paysager et naturel important pouvant nuire à l'image et à l'attractivité d'un site naturel recherché par un randonneur itinérant.

Il se peut aussi que de telles infrastructures mettent en péril une partie d'un itinéraire de randonnée de par l'emprise au sol nécessaire pour leur réalisation.

Mais, surtout, les importants coûts de réalisation et d'entretien de telles infrastructures peuvent compromettre la mise en place de services de mobilités douces ou l'assurance de la continuité annuelle du service, dès lors que celui-ci est principalement, voire uniquement, mis en place dans ces mêmes périodes de pointes de fréquentation touristique. Par ailleurs, les grandes infrastructures routières desservent les grandes vallées et grands sites touristiques, lesquels ne sont pas forcément recherchés par les randonneurs itinérants, davantage en quête de naturalité, de silence, de ressourcement, que l'on trouvera plus dans de petites vallées isolées, quant à elles très souvent non ou mal desservies par les transports en commun.

LA MOBILITE DOUCE DANS LES ALPES FRANÇAISES : UN PRINCIPE QUI CHEMINE LENTEMENT

Un accès aux sites touristiques alpins essentiellement réalisé en voiture

Selon les sources, entre 75% et 85% des touristes se rendant dans les Alpes françaises arrivent en voiture. Par ailleurs, selon une étude nationale du Credoc sur les séjours de courte durée⁴, près de 2/3 des touristes français ont le choix de leur mode de transport ; mais 1/10 seulement se renseigne sur les différentes offres avant son départ. Les personnes interrogées évoquent souvent la praticité, le nombre de personnes et la quantité de bagages transportés pour justifier le choix de l'automobile.

La route est donc le principal moyen d'accès aux sites touristiques des Alpes. Si le développement d'une offre de transport collectif attractive peut faire évoluer la répartition modale actuelle, on ne peut guère envisager que, dans un avenir proche, une large majorité de touristes se rende dans les Alpes par les modes alternatifs à l'automobile. Comme le montre les chiffres (vus précédemment) concernant les samedis de pointe dans la vallée de la Tarentaise, les capacités de la voie ferroviaire sont encore loin de rivaliser avec celles de la voie routière.

Des conditions d'accès en transports publics plus favorables dans les Alpes du Nord

Dans le cadre des études menées au sein du groupe de travail « Transports » de la Convention alpine, les services du Centre d'Etude Technique de l'Equipement de Lyon (CETE Lyon) ont souhaité évaluer l'accessibilité des stations touristiques des Alpes françaises. Pour ce faire, ils ont analysé l'organisation et l'efficacité de la chaîne de transport complète (porte à porte) vers 10 stations, sur la base de critères qualitatifs et quantitatifs. Si toutes les stations analysées ne sont pas directement sur Via Alpina, certaines d'entre elles le sont (en gras) et d'autres se situent à proximité (souligné) de l'itinéraire. Les stations suivantes ont donc été étudiées :

- dans les Alpes du Nord : Megève (74), Les Gets/Morzine/Avoriaz (74), **Tignes (73)**, Les Karellis (73), Les Deux Alpes (38) et Pralognan-la-Vanoise (73) ;
- et, dans les Alpes du Sud : Pra-Loup (04), **Serre-Chevalier (05)**, Auron (06) et les stations du **Parc naturel régional du Queyras**.

A noter également que la station d'Auron se situe sur l'itinéraire bleu de la Via Alpina. Ce panel de stations fournit en conséquence un utile aperçu des conditions d'accès à différentes localités donnant plus ou moins directement accès à Via Alpina (rouge et bleue).

⁴ Credoc (2007) : Le choix du mode de transport pour les départs de moins d'une semaine.

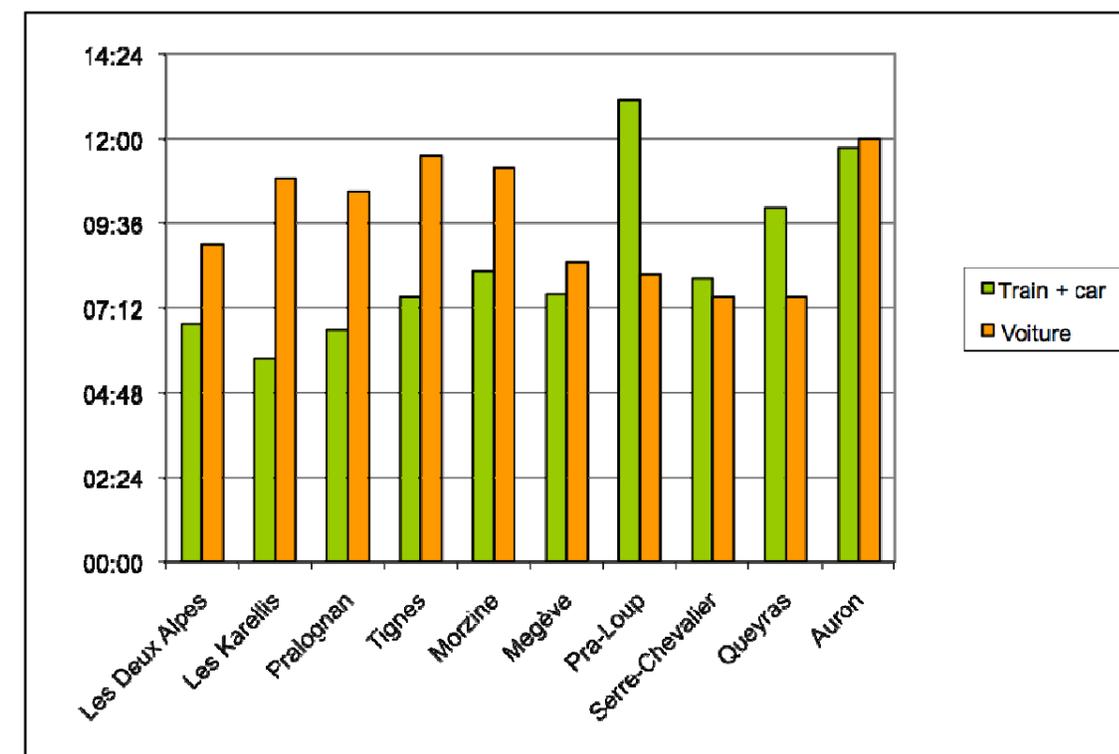
Cette étude du CETE a plus particulièrement analysé les coûts et les temps de trajet entre différentes villes européennes et les 10 stations retenues.

- Le temps de trajet est un temps « porte à porte » comprenant, pour les transports publics, le temps d'accès depuis ou vers la gare et, pour la voiture, un temps passé dans les ralentissements.

- Le prix est :
 - le meilleur prix qui puisse être trouvé sur Internet environ un mois avant un départ un samedi de vacances d'hiver⁵ pour les transports publics ;
 - le prix de l'essence et du péage autoroutier rapporté à trois personnes pour la voiture. Il s'agit en pratique du coût marginal « subjectif » qu'un touriste prend en compte pour son choix modal. Ce coût diffère du coût complet qui comprend également l'assurance, l'entretien, la dépréciation du véhicule, etc.

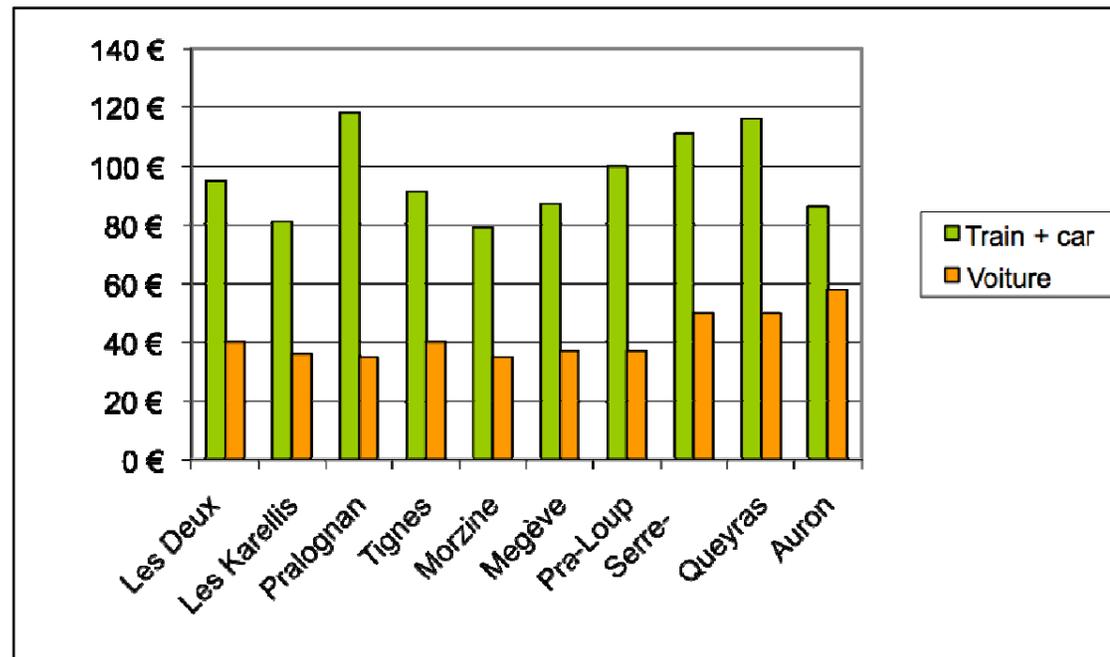
Les graphiques ci-après donnent les résultats obtenus pour des trajets au départ de Paris, origine typique des touristes alpins. Des résultats au départ d'autres villes (Londres, Bruxelles, Lyon, Marseille, etc.) ont été présentés dans le rapport complet du CETE.

Temps de trajet « porte à porte » au départ de Paris, vers 10 stations des Alpes françaises



⁵ Comme l'analyse du meilleur prix disponible le montre, ces observations ont été conduites principalement dans l'hypothèse d'un accès aux sites en hiver, alors que l'activité de randonnée itinérante se réalise plus généralement en été, ainsi qu'aux intersaisons lorsque la météo le permet. Toutefois, on peut considérer que les prix des transports en commun en haute saison hivernale sont relativement identiques à ceux de la haute saison estivale.

**Prix/personne d'un trajet au départ de Paris,
vers 10 stations des Alpes françaises
(base : 3 personnes, coût marginal ressenti pour la voiture)**



Ces graphiques mettent en évidence deux éléments.

- En termes de temps de trajet, les transports publics sont compétitifs dans les Alpes du Nord grâce au TGV et moins compétitifs dans les Alpes du Sud qui ne sont pas directement accessibles en TGV (cf. carte des infrastructures ferroviaires *infra*).

- En termes de prix, les transports publics ne semblent pas compétitifs si on compare leurs tarifs au coût marginal ressenti de l'automobile. En revanche, les transports publics apparaîtraient nettement plus compétitifs en comparaison avec le coût complet de l'automobile.

Il importe donc d'optimiser la chaîne des transports publics dans son ensemble par le développement d'une offre complète et attractive, sans se limiter à la partie « longue distance » des trajets : train à longue distance, autocars ou moyens de transport *ad hoc* comme les funiculaires ou les trains à crémaillère, offre sur le dernier kilomètre, sans oublier la nécessaire intermodalité entre ces différents modes de transport. En particulier, une bonne coordination de l'offre ferroviaire et de l'offre d'autocar des conseils généraux pourrait améliorer de manière très significative l'attractivité des transports publics.

Des trajets longue distance par train minoritaires pour rejoindre le cœur des Alpes

Le réseau français à grande vitesse permet un accès direct depuis Paris à Lyon, Marseille et Aix-en-Provence. Dans les Alpes du Nord, le TGV dessert également plusieurs villes proches des sites touristiques traversés par Via Alpina : Grenoble, Chambéry, Moûtiers, Bourg-Saint-Maurice, etc. Toutefois, si le train s'avère plus écologique, plus sûr et souvent plus rapide que l'automobile, il reste minoritaire car :

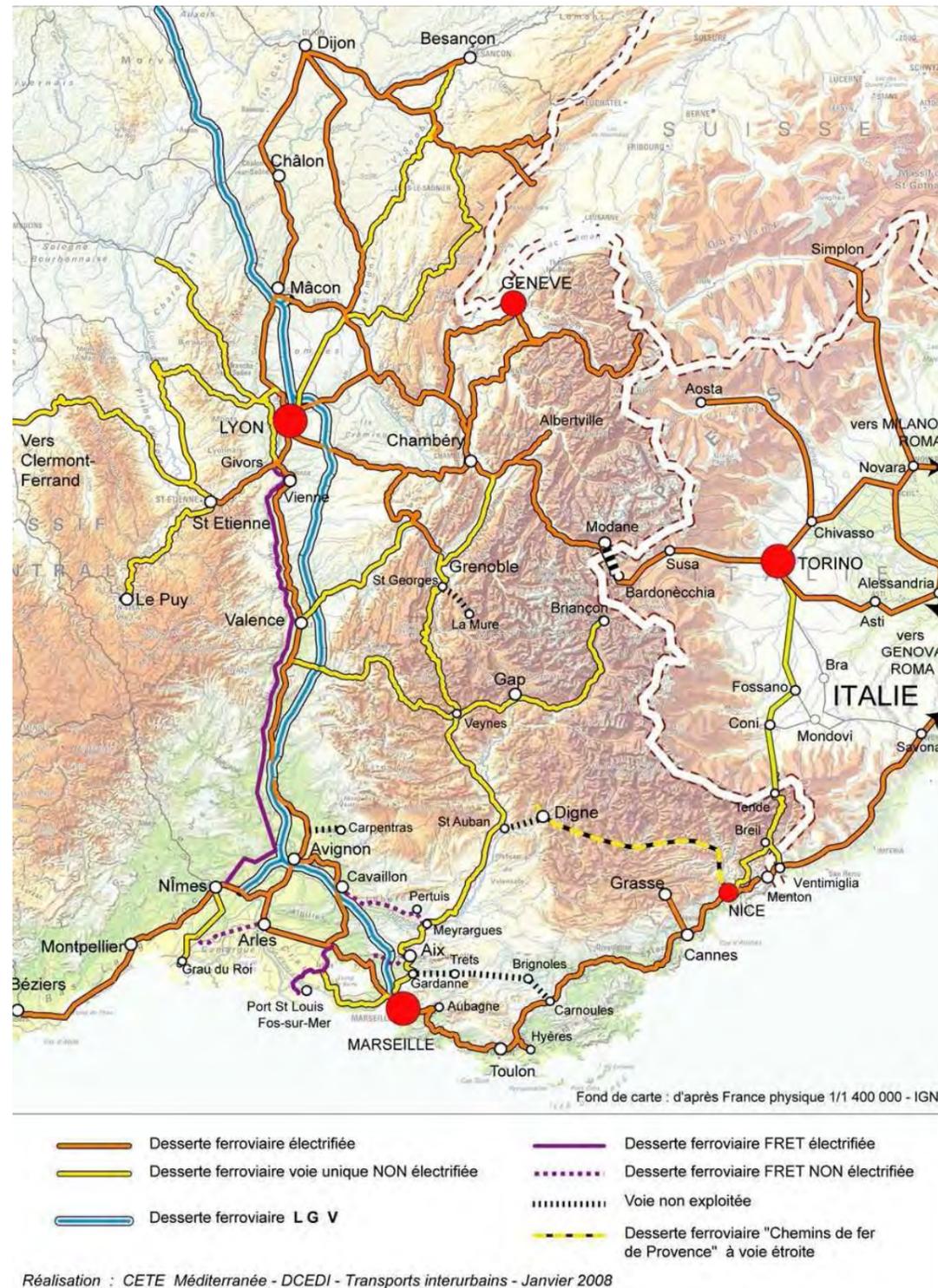
- la capacité du réseau ferroviaire est limitée, comparée aux flux de touristes à écouler en période de pointe ;
- l'automobile revient en général moins cher que le train dès que le taux d'occupation atteint 3 voyageurs/véhicule ;
- le transport des bagages et des skis s'avère beaucoup plus aisé en voiture qu'en train.

Il convient également de regretter fortement la disparition des trains de nuit, quasi inexistants pour les sites desservis par les trains à grande vitesse en journée. Autrefois très fréquents pour les trajets longue distance, ils ont vu leur nombre chuter fortement. Cependant, les acteurs locaux alpins expriment une forte attente pour ce type d'offre : ces trains permettraient de neutraliser la longueur du voyage (par exemple, le trajet d'une journée entre Paris et le Briançonnais dans les Alpes du Sud).

Ces analyses restent à préciser pour des pratiquants d'une activité itinérante comme la randonnée sur plusieurs jours. On peut d'ores et déjà imaginer qu'une proportion supérieure de ces personnes emprunte le train pour leur trajet longue distance, qu'elles complètent ensuite jusqu'au point de départ par une liaison locale ou régionale (idem pour le retour). Il est, en effet, très fastidieux de coordonner une navette de voiture pour une longue itinérance avec un point d'arrivée très distant du point de départ. De même, le « temps » généralement long d'une itinérance pédestre sur plusieurs jours peut générer une meilleure acceptation des moments d'attente entre les liaisons longues et courtes distances en transport en commun. Encore faut-il pour cela que le trajet en itinérance dure plus de 3 à 4 jours, sans quoi la même recherche d'efficacité, de rapidité et de commodité va être privilégiée avec la voiture.

En conséquence, l'accès longue distance par train reste fondamentalement à améliorer pour rejoindre les Alpes, même si, en l'état, on peut penser qu'il permet déjà aux itinérants au long cours de s'en accommoder.

Les principales infrastructures ferroviaires dans le grand Sud-Est de la France



L'accès aux sites touristiques alpins par car, train régional et/ou funiculaire

Pour que les touristes renoncent à utiliser leur voiture, il faut qu'ils soient certains de pouvoir rester mobiles jusqu'à la fin de leur séjour, sans difficulté. Cela implique des correspondances entre le train ou l'avion et les autres moyens de déplacement facilement accessibles, ainsi que des aménagements pour les déplacements locaux.

Aujourd'hui, la plupart des vallées et stations alpines sont reliées par car à au moins une gare SNCF. En période de pointe (notamment en hiver), des doublages sont mis en place et rejoignent directement les sites, sans arrêt intermédiaire. Cependant, l'attente en gare peut s'avérer longue (en raison des aléas de la circulation routière) et le ticket de car peut représenter un surcoût non négligeable par rapport au billet de train. Les cars, éventuellement couplés aux trains régionaux, permettent également d'acheminer des touristes locaux depuis les grandes villes régionales.

Enfin, certaines stations ont mis en place des funiculaires au départ des gares SNCF, mais ce système nécessite un important investissement que toutes les stations ne peuvent pas engager.

L'articulation de l'accès longue distance et courte distance (liaisons locale ou régionale) aux vallées et sites touristiques alpins est un enjeu majeur du report modal des visiteurs du massif. Cet enjeu suppose intrinsèquement des travaux conséquents à enclencher sur les thématiques suivantes.

- L'intermodalité train/car et car/desserte micro-locale est essentielle pour fiabiliser les temps de parcours et assurer le confort de l'utilisateur sur toute la chaîne de déplacement, jusqu'au « dernier kilomètre » stratégique. Des expériences intéressantes, telles que celle des sites touristiques et villages membres du réseau « Perles des Alpes » sont encore trop rares (cf. l'exemplaire village de Werfenweng en Autriche). En France, les Gets et Morzine-Avoriaz ont mis en place un système de navettes quotidiennes desservant les villages dans la vallée et les centres touristiques ;

- L'homogénéisation tarifaire, de billetterie et d'information semble également primordiale. Les importantes disparités de tarifs, le manque de transparence sur les coûts des services proposés ainsi qu'une mauvaise vision globale du service nuisent fortement au report modal de l'utilisateur vers les transports en commun. D'une manière générale, il est impossible en France de réserver et d'acheter un billet de « porte à porte » pour l'intégralité du trajet. Plus encore, dans le cas de l'organisation d'une itinérance transfrontalière, comme le propose Via Alpina, cette exigence d'homogénéisation à une échelle internationale des tarifs, titres de transports et informations se fait encore plus nécessaire.

Il s'agit des deux principaux points faibles de l'accessibilité en modes doux aux destinations alpines. Ces points faibles supposent eux-mêmes qu'une meilleure coordination et coopération entre les acteurs des secteurs du transport et du tourisme soient établies. C'est dans cette direction que le transport et la mobilité pour rejoindre les Alpes ou se déplacer dans le massif pourront constituer, non plus une contrainte aux activités visées, mais une partie intégrante de l'activité et un produit touristique en tant que tel, lequel sera en l'occurrence en parfaite adéquation avec le « voyage » que représente une activité d'itinérance pédestre.

Etat des lieux du réseau de transport en commun et des points de jonction avec la Via Alpina

Introduction

L'état des lieux du réseau de transports en commun dans les Alpes françaises et de ses points de jonction avec la Via Alpina s'est fait à travers l'étude de territoires-test. Comme dit en introduction, cette approche « discrétisée » a permis de faire un inventaire détaillé (voire exhaustif) de l'offre sur ces secteurs. Du nord au sud, ont ainsi été analysés en détail : le Haut-Giffre – Mont-Blanc, le secteur est de la Vanoise, le Briançonnais, la Haute-Ubaye et le Mercantour.

Pour chacun de ces territoires-test, les informations sont synthétisées à travers : un tableau bilan répertoriant l'ensemble de l'offre de transport en commun pour entrer et circuler dans le secteur défini, un croquis simplifié permettant de spatialiser l'offre et une synthèse écrite résumant les points forts, les points faibles et les bonnes initiatives identifiés.

HAUT-GIFFRE – MONT-BLANC

Il s'agit d'un territoire très touristique ; la proximité du mont Blanc est attractive hiver comme été. Dans cette haute vallée des Alpes, la densité des infrastructures de transports et les problèmes écologiques qu'elle soulève sont bien connus et souvent médiatisés.

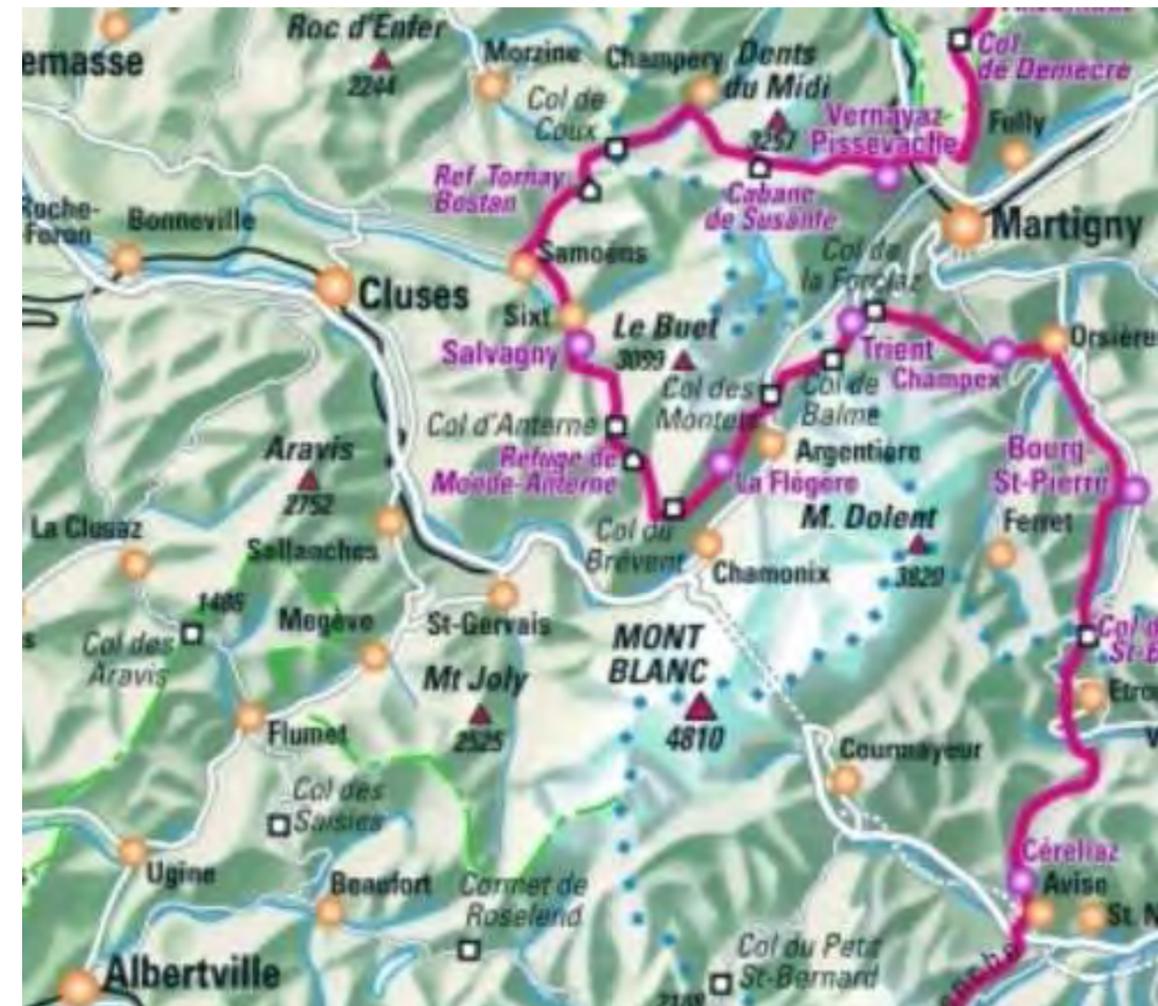
Est proposé ci-après un état des lieux de l'offre de transports en commun sur ce territoire qui a, depuis quelques années, développé un système plus efficace et plus lisible.

Tableau récapitulatif des déplacements dans le Haut-Giffre – Mont-Blanc

(Voir page 12)

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina dans le Haut-Giffre – Mont-Blanc

(Voir page 13)



Source : carte Via Alpina, GTA, 2009

Bilan déplacement Haut-Giffre - Mont-Blanc

Ligne d'origine : cité de destination principalement (pour certains trajets pas de continuité horaire annuelle)	Lignes de destination																											
	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur	Chamonix - Courmayeur
Existence transport	[X]																											
Fréquence de circulation	[L]																											
Quota de trajet en heures	[1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1] [1]																											
Coût	[25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€] [25€]																											
Disponibilité de l'information sur le terrain	[X]																											

Légende

- voir de Haut-Giffre - Mont-Blanc
- Se déplacer en Haut-Giffre - Mont-Blanc
- Transport sur réservation
- 6 Gratuit
- 7 variable
- Bon
- Moyen
- Indisponible
- Engrais info recueillies par téléphone interviews sur terrain
- Info réservation existantes (sans réservation)
- 7 Pas d'information
- Consulte VA
- 6 accès direct à la VA (Bleu)
- 5 accès direct à la VA (Rouge)
- 4 accès direct à la VA (Bleu et Rouge)

REP - Réseau, Pont et Pédale
L'ajout d'un service de bus TER proposé
sur la SAC à destination de la vallée
d'Annecy-Moraine

Transports en commun en Giffre – Mont-Blanc

Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

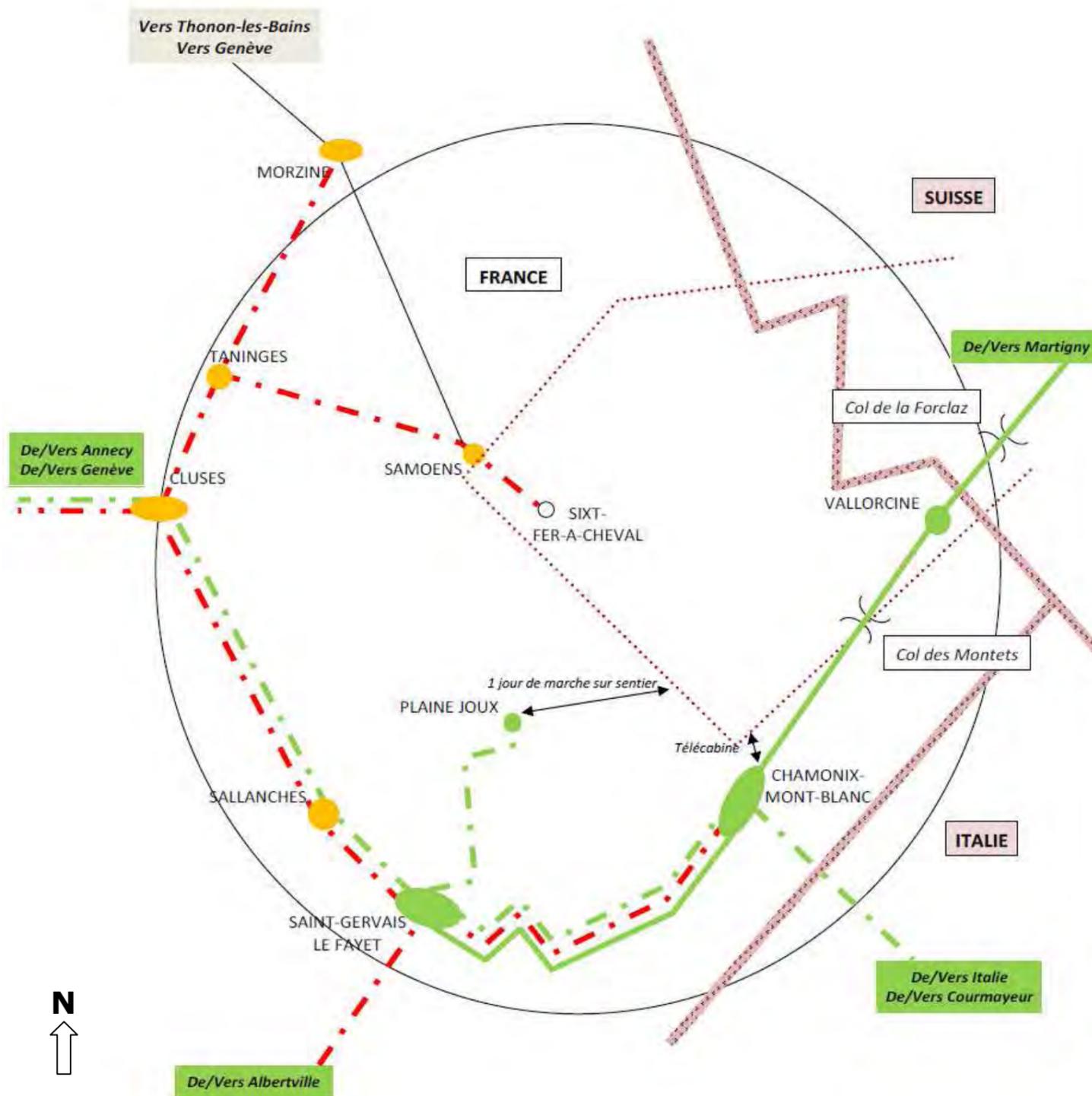
Nature du mode de transport : (variation de la nature du trait)

- Train
- - - Bus / Car
- · - · - Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée : (variation de couleur)

- Pour les lignes de transports
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU . La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.

- Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)
 - Correspondance rapide et facile/pratique.
 - Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU . Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
 - Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.



Bilan du territoire-test « Haut-Giffre – Mont-Blanc »

Qualité de l'offre de transport

❖ D'une manière générale, en comparaison à la majorité des autres hautes-vallées alpines, on constate une très grande densité d'offres de mobilités et de transports en commun aussi bien pour accéder (depuis Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble) que pour se déplacer à l'intérieur de la zone d'étude, notamment à partir des « nœuds locaux » que sont Cluses, Saint-Gervais-Le Fayet et Chamonix (pour Courmayeur ou Martigny principalement). Les liaisons ferroviaires et par car (lignes privées, lignes départementales avec convention aux sociétés de transports privées) sont nombreuses.

❖ Les prestataires privés de taxi (y compris par hélicoptère) sont encore plus nombreux sur toute la zone, avec la capacité pour la plupart de réaliser des transferts sur des distances relativement longues.

❖ Si l'on considère Chamonix comme une porte d'entrée privilégiée à la Via Alpina, alors les offres sont multiples, en été comme en hiver, pour rejoindre cette localité.

❖ La problématique du dernier kilomètre est partiellement bien résolue. Les services de bus urbains de Chamonix ou Morzine permettent de rejoindre précisément et directement des points d'accès à la Via Alpina, ou des sentiers rejoignant Via Alpina rapidement, sans parler de l'utilisation possible des remontées mécaniques fonctionnant même en été.

Points noirs

❖ Le principal point négatif est le pendant direct de cette grande diversité d'offres, à savoir une grande difficulté à appréhender ces multiples offres et services, à les combiner, à articuler les différentes échelles de mise en œuvre et de circulation des véhicules. La lisibilité et l'accessibilité à toutes ces offres sont obscurcies par leur grande diversité et ses manques de coordination. Plusieurs offres se superposent, contrariant ainsi la lecture et la bonne compréhension des connexions possibles. Bien que des sites internet de qualité (www.sat-montblanc.com ; www.viamontblanc.com) centralisent beaucoup d'informations avec une possibilité de simuler en direct un trajet précis avec horaires définis au moment souhaité (voire de réserver et payer en ligne), certaines offres ne sont pas référencées, ce qui nécessite un vrai travail d'exploration et d'inventivité pour finir par les trouver et construire son voyage.

❖ Un autre point noir, à relativiser, est la saisonnalité des offres de mobilité. Il est en effet très difficile de planifier son transport en détail en hiver si l'on souhaite réaliser sa randonnée en été. Les informations sur les offres saisonnières sont souvent indisponibles en dehors de la période en cours.

❖ Les liaisons directes en vallée (Genève – Chamonix ; Saint-Gervais – Vallorcine) pour aborder le territoire d'étude, y compris à l'échelle du sillon alpin (Grenoble – Chambéry – Annecy – Genève), sont souvent bien desservies, même si les connexions entre lignes régionales et locales sont généralement très perfectibles avec, notamment, des temps de correspondances parfois très longs. En revanche, les trajets permettant le franchissement ou le contournement d'un massif sont inexistantes ou tout simplement sans intérêt car les offres à combiner engendrent un temps de transport totalement disproportionné par rapport à la distance à parcourir. C'est très précisément le cas pour les liaisons Thonon-les-Bains – Samoëns et Albertville-Chamonix.

❖ De même, les dessertes interurbaines, très locales, permettent très difficilement le passage d'une vallée à une autre.

❖ Bien que des navettes urbaines (Chamonix, Morzine) soient gratuites (pour les résidents ou détenteurs d'une carte d'hôte) ou de faible coût, le prix des offres est dans l'ensemble assez élevé.

❖ La possibilité de voyager avec des affaires encombrantes, du matériel (vélo notamment), est généralement non renseignée pour les offres par car. On peut penser que cette possibilité est réduite, voire inexistante.

❖ Les liaisons en car depuis ou vers la gare routière de Genève ne sont pas négligeables. Pourtant, le fait d'en prendre connaissance par une recherche Internet relève presque du hasard. Aucune information n'est disponible sur la localisation de cette gare routière sur les sites internet d'informations généralisées (centrales de mobilité www.sat-montblanc.com et www.viamontblanc.com) alors que son accès suppose pourtant un transfert à pied, bus ou tram depuis les gares Cornavin ou Eaux Vives.

❖ Les liaisons par bus, mises en place dans le cadre du « Réseau régional étudiant », sont d'un apport considérable pour rejoindre Chamonix depuis Grenoble, Chambéry ou Lyon en comparaison avec les services classiques de transport (notamment ferrés). Mais ces services ne fonctionnent que pendant les périodes scolaires et les week-ends (départ pour Chamonix le vendredi après midi et/ou soir – retour le dimanche après midi et/ou soir). Il est donc quasi-impossible d'envisager une activité d'itinérance avec cette offre, y compris à l'échelle d'un week-end puisqu'elle suppose un retour vers Chamonix (au mieux itinéraire en boucle dans la vallée et massif).

Bonnes initiatives

❖ La nouvelle centrale de mobilité www.viamontblanc.com, bien qu'encore perfectible, est un vrai plus pour la mobilité dans la zone d'étude. Couplée au site internet de la SAT (www.sat-montblanc.com), elle permet d'obtenir une majorité des informations nécessaires pour un déplacement dans le territoire.

❖ La ligne Saint-Gervais – Vallorcine est un point fort indéniable pour l'itinérance et la randonnée dans le secteur grâce à : sa régularité, son cadencement, les paysages qu'elle permet de découvrir et sa desserte de plusieurs d'accès à Via Alpina (en France comme en Suisse).

Recommandations

❖ Simplifier, rationaliser, mieux organiser la grande diversité et complexité des offres existantes.

❖ Mutualiser et fournir les informations sur les horaires saisonniers toute l'année.

❖ Mieux organiser la combinaison des lignes locales pour permettre des correspondances lorsque ce n'est pas le cas et, dans tous les cas, travailler à la réduction des délais d'attente.

LA VANOISE

Ce territoire est très touristique, l'hiver, avec de nombreuses stations de ski ; mais, il l'est également l'été avec de nombreux départs de randonnées à l'intérieur du premier Parc National créé en France : « La Vanoise ».

L'avantage indéniable de ce territoire-test est l'accès possible en train, par le nord et par le sud (depuis Chambéry ou depuis l'Italie).

Tableau récapitulatif des déplacements en Vanoise

(Voir page 16)

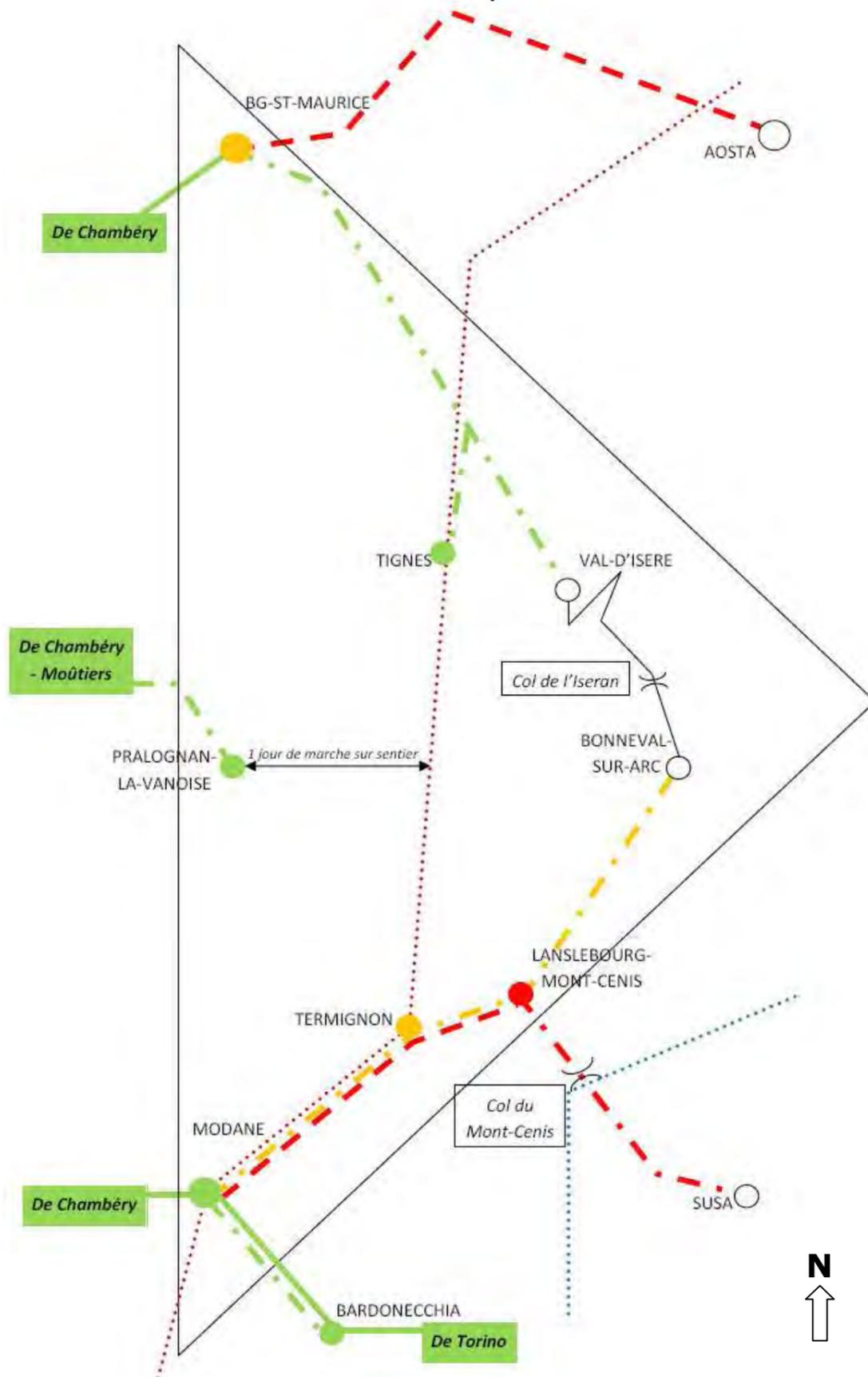
Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Vanoise

(Voir page 17)



Source : carte Via Alpina, GTA, 2009

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Vanoise



Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Nature du mode de transport : (variation de la nature du trait)

- Train
- Bus / Car
- Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée : (variation de couleur)

- Pour les lignes de transports
- La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
- La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU . La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
- La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.

- Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)

- Correspondance rapide et facile/pratique.
- Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU .Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
- Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.

Bilan du territoire-test « La Vanoise »

Qualité de l'offre de transport

✚ Le point fort de ce territoire-test semble être ses multiples portes d'entrées ferroviaires, dont l'une permet une arrivée directe sur la Via Alpina rouge (à Modane). Pour ce territoire, il y a au moins une dizaine de bus/trains par jour dans chaque sens pour les portes d'entrée suivantes : une par Bourg-Saint-Maurice, et deux par Modane depuis la France ou depuis l'Italie.

✚ L'autre atout de ce territoire est la mise en place d'une centrale de mobilité (<http://www.mobisavoie.fr/>) claire qui prend les choses les unes après les autres pour que l'information qui est actuellement disponible reste toujours de bonne qualité. Les avantages de cette centrale sont les suivants : une très bonne présentation et des liens vers tous les autres sites internet qui peuvent être utiles à l'organisation d'un déplacement dans la région, vers et à l'intérieur du département de la Savoie.

Points noirs

✚ On constate une très faible variété de l'offre de transport dans les fonds de vallée. C'est d'autant plus regrettable vu qu'un service très complet est offert aux usagers l'hiver (ski-bus, transport à la demande, très nombreuses navettes) par les collectivités. L'été, l'offre est beaucoup plus sporadique dans l'espace et dans le temps. La maison de Valcenis n'hésite pas à dire que les transports en commun sont beaucoup moins utilisés par les touristes l'été que l'hiver pour la bonne et simple raison qu'ils sont beaucoup moins adaptés.

✚ La centrale de mobilité (<http://www.mobisavoie.fr/>) semble quand même faire certaines impasses. Pourquoi ne pas avoir cherché à faire figurer les navettes des communautés de communes sur le site internet, comme c'est le cas pour la centrale « 05-Voyageurs » (<http://www.05voyageurs.com/> - voir *infra*) ? Par ailleurs, les délais de réservation par Internet ou par téléphone sont beaucoup trop importants pour que cette centrale de mobilité ait vraiment un rôle majeur. Les locaux et les touristes séjournant sur place ne prévoient certainement pas tous leurs déplacements une semaine à l'avance.

Bonnes initiatives

En termes de transport

✚ A Bardonecchia, les horaires de bus pour et depuis la France (Modane) sont pensés pour être utilisés en correspondance avec le train de/vers Torino.

✚ Plusieurs liaisons avec l'Italie permettent un service transfrontalier plutôt intéressant à l'échelle de ce territoire-test, même si l'information à ce sujet reste difficile à trouver et la fréquence de circulation assez faible sur certaines lignes.

En termes d'information/communication

✚ La création d'une centrale de mobilité est une excellente idée ; le point fort du site internet est sa présentation. Elle est parfaite en termes de lisibilité, mais elle reste incomplète pour ce qui est de l'articulation avec les services de navettes des communautés de communes de montagne.

LE BRIANÇONNAIS

Ce territoire-test est en plein renouveau touristique. Il n'est pas vraiment marqué par un déséquilibre entre activité hivernale et activité estivale. Le pays des Ecrins s'est organisé depuis plusieurs années pour innover dans le secteur du tourisme.

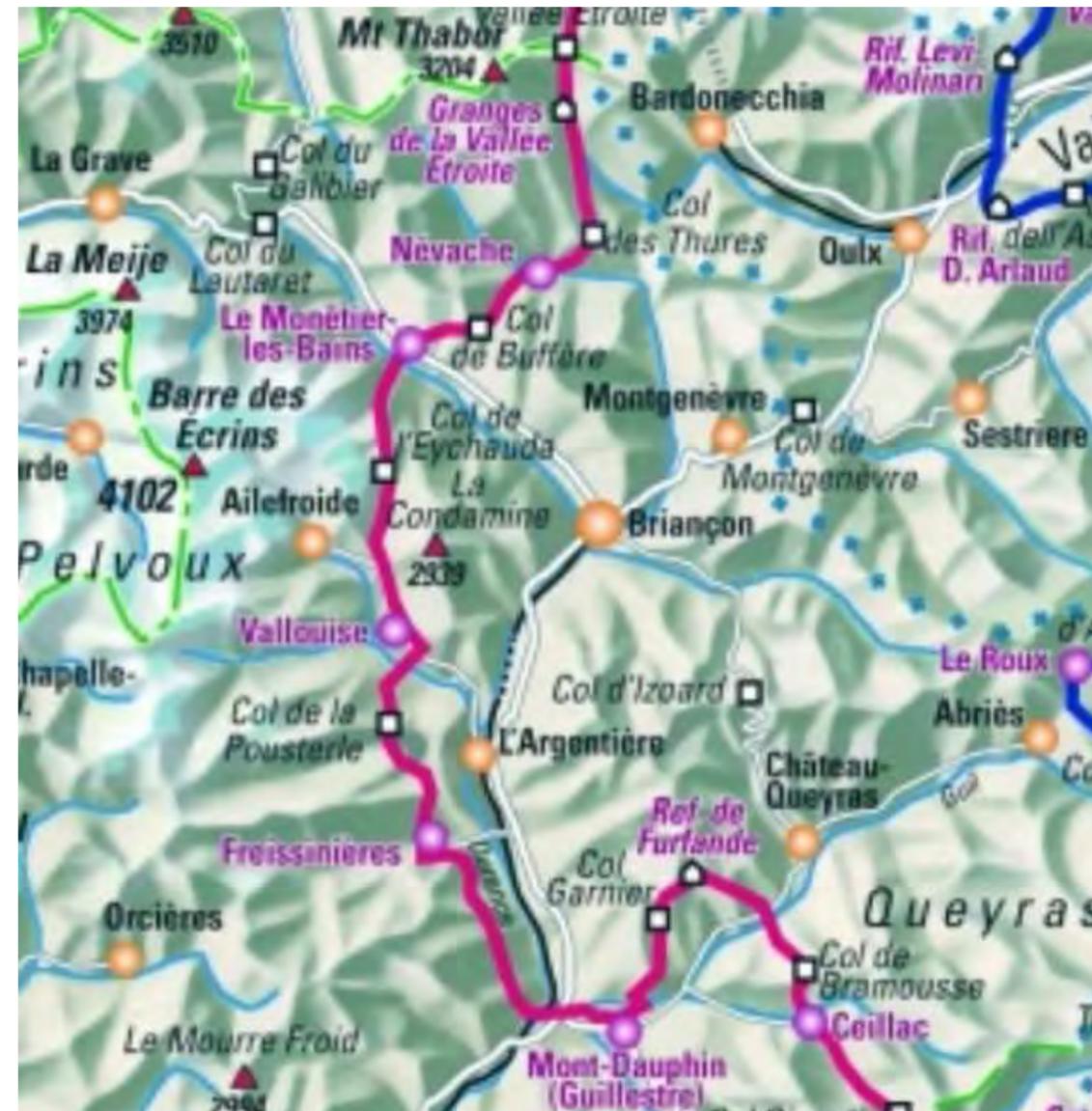
Nous verrons que ce territoire a su développer une offre de bus de proximité adaptée aux impératifs de la randonnée, connectée au réseau de trains ou de bus longue distance.

Tableau récapitulatif des déplacements en briançonnais

(Voir page 20)

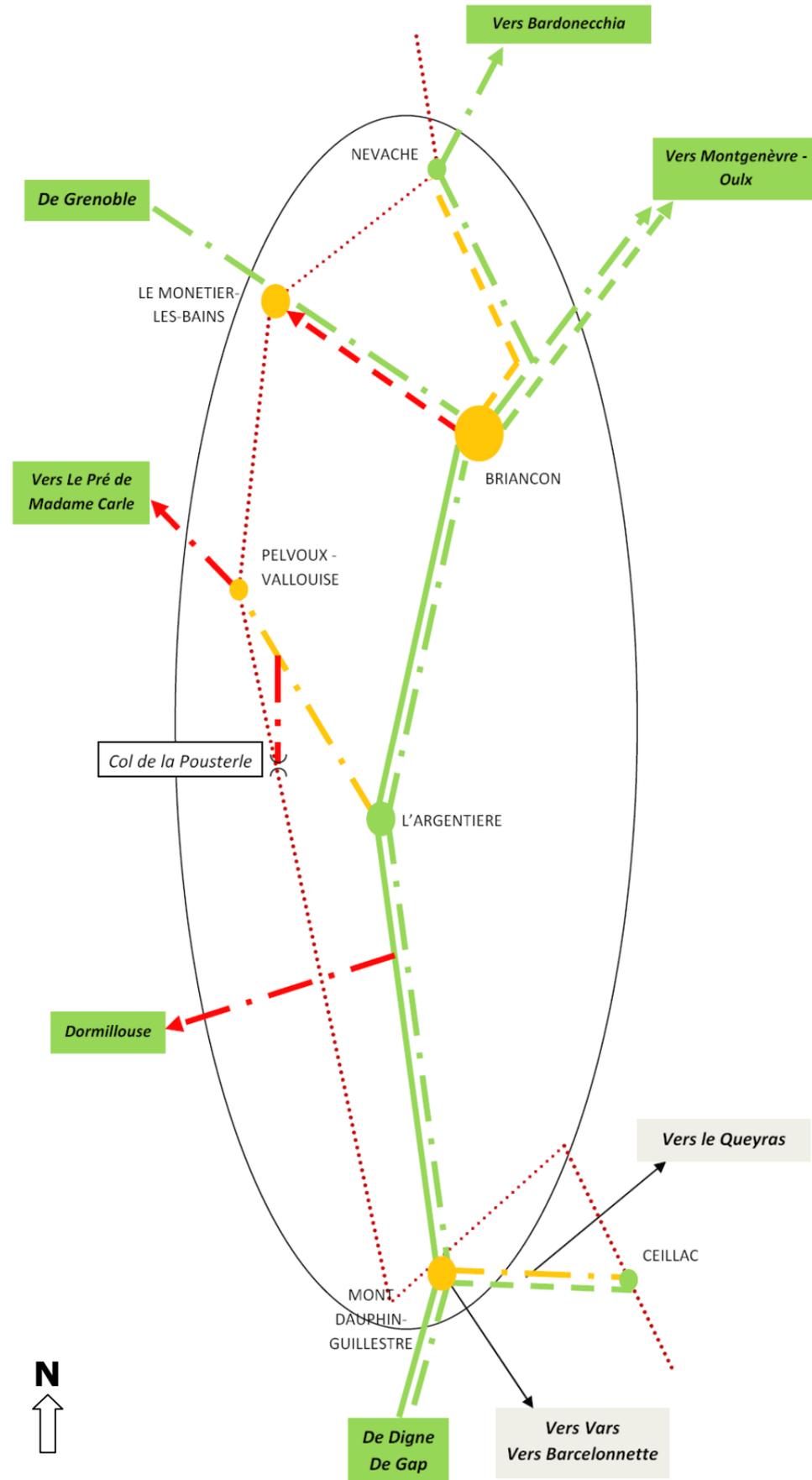
Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en briançonnais

(Voir page 21)



Source : carte Via Alpina, GTA, 2009

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina dans le Briançonnais



Légende

- ⋯ Via Alpina Rouge
- ⋯ Via Alpina Bleue

Nature du mode de transport : (variation de la nature du trait)

- Train
- Bus / Car
- Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée : (variation de couleur)

- Pour les lignes de transports
- La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
- La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU . La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
- La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.

- Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)

- Correspondance rapide et facile/pratique.
- Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU .Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
- Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.

Bilan du territoire-test « Le Briançonnais »

Qualité de l'offre de transport

✚ Le point fort de ce territoire-test semble être la densité des transports en commun et la facilité d'accès à la Via Alpina.

✚ La Via Alpina est accessible directement en train à Mont-Dauphin. A Névache, un bus passe 4 fois par jour dans chaque sens, deux par jour dans chaque sens pour Ceillac, de même pour Vallouise et le Monétier... Bref, un petit paradis pour l'accès à la Via Alpina en transports en commun !

Cela est d'autant plus vrai que les horaires sont plutôt adaptés à la randonnée, avec des départs assez matinaux pour monter en altitude.

L'accès en train est un plus évident dans ce secteur. Cela permet des correspondances assez faciles, d'autant plus que les horaires sont relativement bien calés.

✚ L'existence de l'initiative « 05-Voyageurs » (www.05voyageurs.com) est aussi un plus ; elle doit encore être améliorée, mais l'idée à long terme (la réflexion produite en amont) semble excellente.

Points noirs

✚ Le point noir est sans conteste la qualité insuffisante du site « 05-Voyageurs » (www.05voyageurs.com). Il est lourd, mal présenté, peu clair et complexe d'utilisation pour identifier précisément l'offre existante. Le système cartographique reste à revoir ainsi que la présentation des horaires, la liste des fiches horaires, etc. En bref, un site malheureusement peu pratique pour un touriste qui ne connaît pas le territoire.

✚ Un autre problème subsiste. Pour le moment, les informations sur les transports en commun sont incomplètes sur ce site. Pour les informations manquantes, plutôt que de les omettre, il aurait été préférable de faire des liens pour renvoyer vers les fiches horaires se trouvant sur des sites internet d'autres opérateurs.

✚ Par ailleurs, la centrale de mobilité n'est pas au point. Si l'initiative est bonne, il aurait été préférable d'attendre le bon fonctionnement du système avant sa mise en ligne. Et, la visibilité (Internet) de cette dernière est plutôt moyenne, voir nulle, depuis tous les sites touristiques.

Bonnes initiatives

En termes de transport

✚ La gratuité des navettes dans le Pays des Ecrins. Cela dit, elles restent très sporadiques : une à deux fois par semaine, c'est trop peu pour de la randonnée.

✚ La volonté de la part du « 05-Voyageurs » de faire correspondre les horaires de bus avec les trains et bus régionaux.

En termes d'information/communication

✚ La création d'une centrale de mobilité avec un opérateur unique... Bonne idée, basée sur des bons principes à long terme même si, pour le moment, le système n'est pas encore au point.

L'UBAYE

Ce territoire est marqué par la présence de nombreux touristes en période estivale ; c'est un grand point de départ et/ou d'arrivée pour la randonnée itinérante. Il est une porte d'entrée sur le parc national du Mercantour ainsi que sur les paysages de charme du Piémont italien, par le col de Larche.

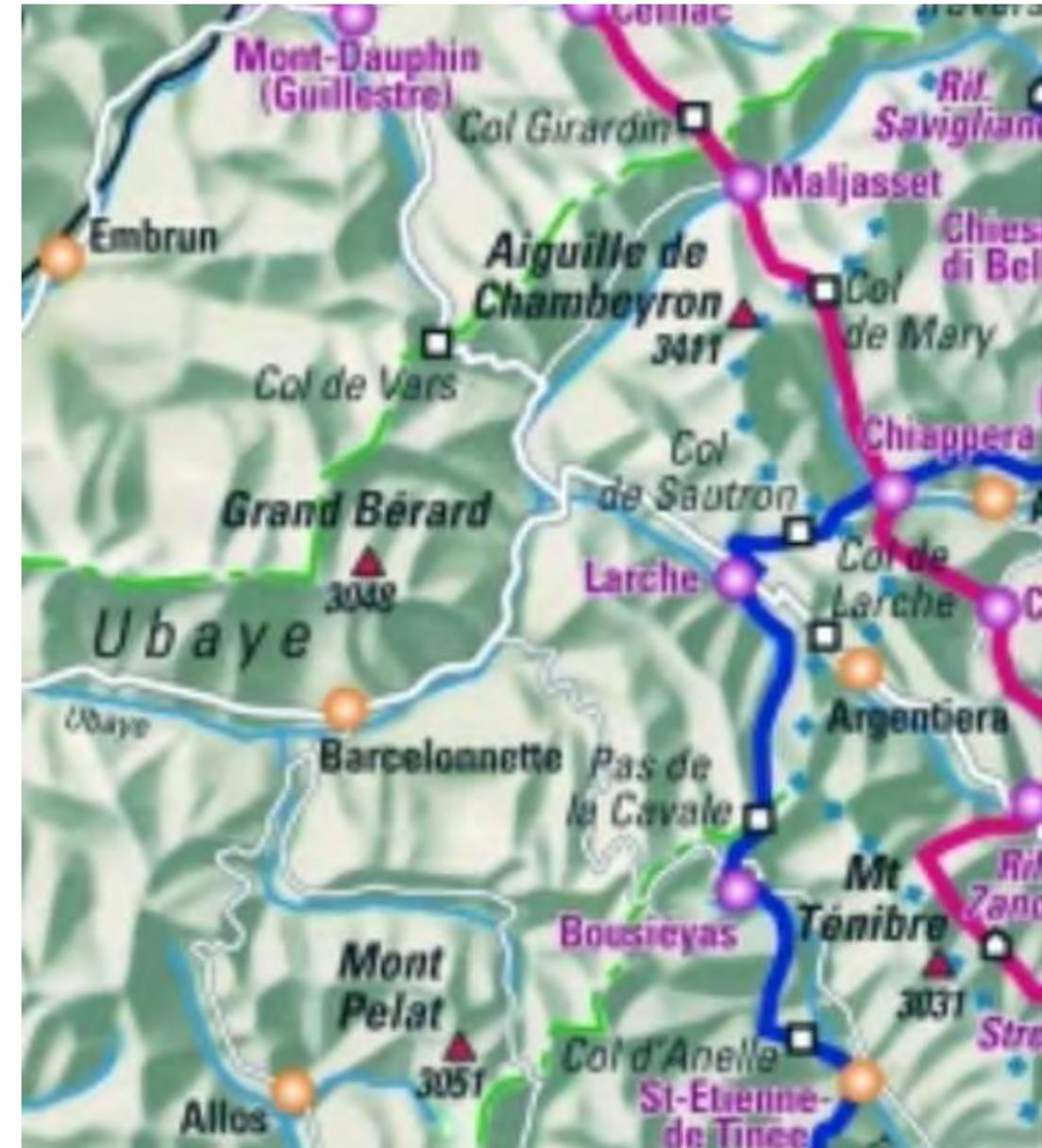
Mais, l'offre de transport est extrêmement pauvre sur ce territoire. Pas une ligne de train pour y accéder, seuls des bus longue distance de la Région PACA ; et il en est de même pour circuler à l'intérieur du territoire.

Tableau récapitulatif des déplacements en Ubaye

(Voir page 24)

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Ubaye

(Voir page 25)



Source : carte Via Alpina, GTA, 2009

Bilan déplacement en Ubaye

Ligne étudiée : période estivale (juillet -août)	Légende							
	Gap - Barcelonnette	Barcelonnette - Gap	Digne - Barcelonnette	Barcelonnette - Digne	Larche - Barcelonnette	Barcelonnette - Larche	zone de transport à la demande Shorpa Ubaye	
Critères :								
Desserte VA					B	B	X	
Existence transport	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	
Train								
Bus transfrontalier								
Bus régional	X	X	X	X				
Bus départemental								
Navette de bassin géographique					X	X		
Non régulier - Bus/Minibus à la demande (public)								
Non régulier - Service privé à la demande							X	
Fréquence de circulation								
Jour de circulation et nombre de trajet par jour	L	3	2	2	2		X	
	Ma	3	2	2	2		X	
	Me	3	2	2	2	2	2	X
	J	3	2	2	2			X
	V	3	2	2	2			X
	S	3	2	2	2	2	2	X
	D	1	1	2	1			X
Durée du trajet en heures en TC		2H	2H	2H	2H	0H50	0H50	V
Durée du trajet en heures en voiture personnelle		1H10	1H15	1H30	1H30	0H30	0H30	V
Réservation		RC	RC	RC	RC	NON	NON	OUI
Nombre d'heures avant départ		?	?	?	?			
Jusqu'à dernière minute		?	?	?	?			X
Tarif		7€40	7€40	9€30	9€30	G	G	V
Adaptation des horaires/jours de circulation								
Correspondance (à Barcelonnette)								
Lisibilité information sur internet								
Difficulté pour trouver l'information								
Différentes informations en fonction des sources		X	X	X	X	X	X	
Mauvaise présentation						X	X	
Données non disponibles								X
Manque de précision sur le service								X
Présence d'une bonne carte du réseau/de la ligne		X	X	X	X	X	X	
Disponibilité de l'information sur le terrain		?	?	?	?	X	X	X

Légende

-  Venir en Ubaye
-  Se déplacer en Ubaye
-  Solution mixte adaptable

G Gratuit

V Variable

-  Bon
-  Moyen
-  Faible

En gras infos recueillies par téléphone
introuvables sur internet

RC Réservation conseillée
(non obligatoire)

? Pas d'information

Desserte VA

B accès direct à la VA Bleue

R accès direct à la VA Rouge

X accès direct à la VA Bleue et Rouge

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina en Ubaye

Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Nature du mode de transport : (variation de la nature du trait)

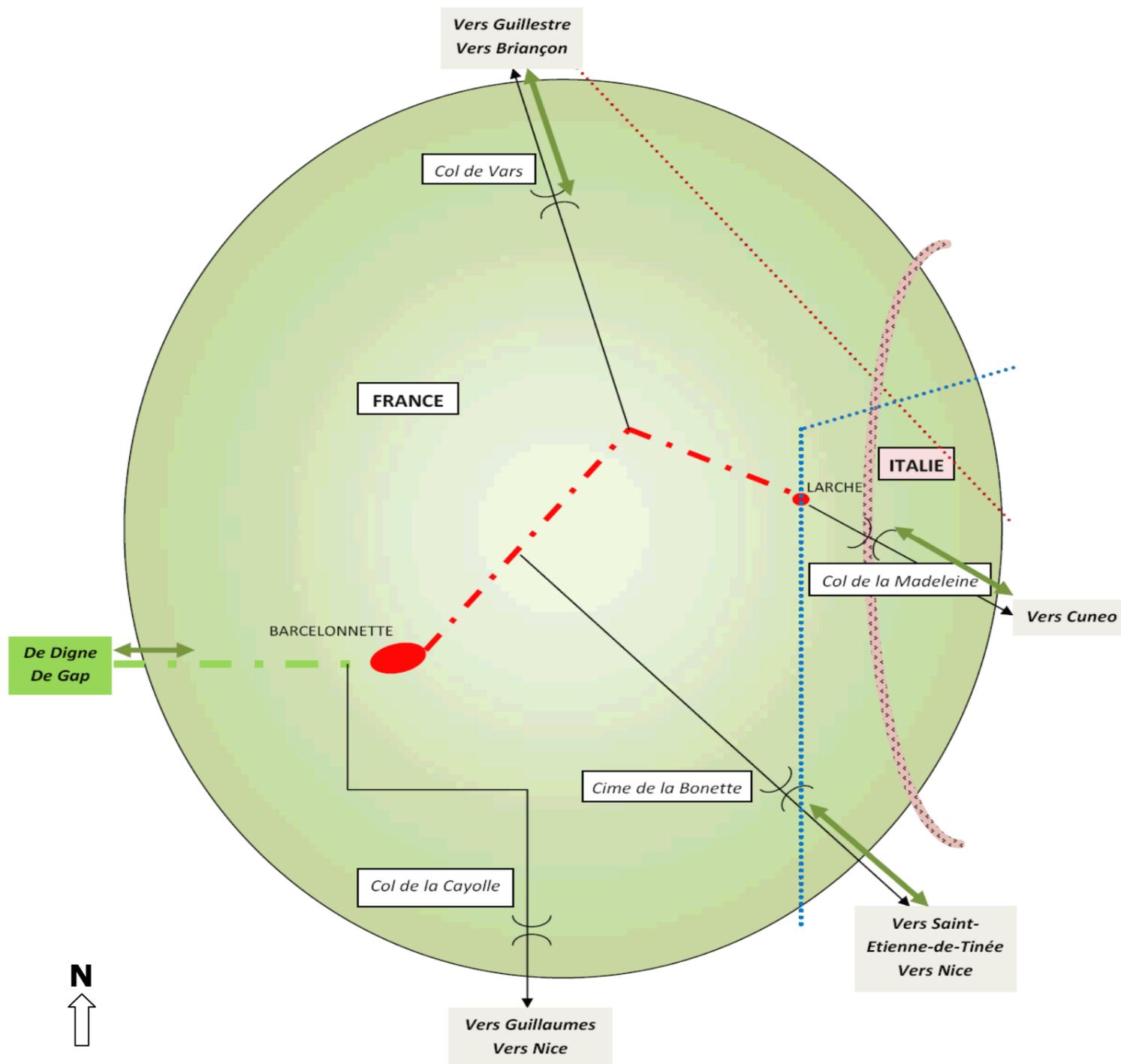
- Train
- - - Bus / Car
- - - Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée : (variation de couleur)

- Pour les lignes de transports
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU . La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.

- Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)

- Correspondance rapide et facile/pratique.
- Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU .Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
- Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.



Bilan du territoire-test « Ubaye »

Qualité de l'offre de transport

❏ Le point fort de ce territoire-test semble être l'accessibilité à la ville de Barcelonnette. Les bus régionaux permettent de rallier Digne et Gap depuis Barcelonnette et vice versa.

❏ Par ailleurs, la problématique du « dernier kilomètre » est, au moins en partie, résolue dans l'Ubaye grâce aux services proposés par Sherpa Ubaye. Cependant, cette solution reste onéreuse et n'est pas vraiment accessible à tous, pour des raisons financières d'une part et pour des raisons de visibilité de l'offre d'autre part.

Points noirs

❏ Le point noir essentiel est celui de l'organisation du service de navettes inter-villages qui est uniquement centré sur Barcelonnette. Les bus de la vallée de l'Ubaye sont pensés pour les locaux, très peu pour les touristes (ou alors pour développer le tourisme au voisinage de Barcelonnette).

❏ L'office du tourisme de Barcelonnette semble d'ailleurs être quasi ignorant des pratiques de randonnée qui peuvent avoir lieu dans ses environs.

❏ L'offre Sherpa Ubaye ne bénéficie pas d'une visibilité suffisante pour réellement combler les lacunes de l'offre de transport de la vallée. Il faudrait, par exemple, que l'office du tourisme de Saint-Etienne-de-Tinée (06) soit apte à proposer ce service (ce qui ne semblait pas être le cas à l'été 2008 – cf. étude transports en commun dans les Alpes-Maritimes, GTA, 2008⁶). Il faudrait aussi que son offre soit visible sur tous les sites internet touristiques de la vallée de l'Ubaye (cf. dernier paragraphe), et pas uniquement dans la rubrique « venir en Ubaye » du site www.ubaye.com.

Bonnes initiatives

En termes de transport

❏ Sherpa Ubaye est en pointe. Un prestataire privé qui fait du transport de randonneur de refuge en refuge, de lieu de départ/arrivée de randonnée en gare ou aéroport. En bref : du porte à sentier ! Il reste un peu cher mais c'est toujours mieux qu'un taxi... Le manque de moyen est un problème dans le sens où l'offre n'est pas assez visible. Sans subvention, une initiative comme celle-ci risque malheureusement de ne pas tenir longtemps.

En termes d'information/communication

❏ Les sites internet touristiques de ce secteur présentent une interface intéressante. Le site de la vallée de l'Ubaye est construit sur le même modèle que ceux de Sauze-Super Sauze, Saint-Anne-la-Condamine, Haute-Ubaye, Barcelonnette et Jausiers. Depuis chacun de ces sites, on trouve des liens vers tous les autres sites. Les informations y sont présentées de la même façon ; ceci facilite bien le travail de recherche, et particulièrement pour l'information concernant les transports en commun.

Il s'agit d'une excellente initiative d'homogénéisation de la présentation de l'information et de la mise en réseau de celle-ci.

⁶ GOUJON L., 2008, *Mobilités douces et itinérance dans les Alpes-Maritimes*, Grande Traversée des Alpes, Grenoble.

LE MERCANTOUR

Un tourisme de station se développe en hiver, de manière très localisée, au nord-ouest du territoire. En été, l'ensemble du Mercantour est extrêmement fréquenté pour la randonnée itinérante ; mais, la proximité du littoral attractif amène également de nombreux touristes excursionnistes à la journée.

Le territoire est irrigué par une offre de transports de bonne qualité – diversifiée et assez dense – mais qui n'est pas forcément adaptée pour la randonnée.

Pour plus de détails sur l'offre de transport dans ce territoire, on pourra se référer à l'étude menée par la GTA durant l'été 2008⁷.

Tableau récapitulatif des déplacements dans le Mercantour

(Voir page 28)

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina dans le Mercantour

(Voir page 29)



Source : carte Via Alpina, GTA, 2009

⁷ GOUJON L., 2008, *Mobilités douces et itinérance dans les Alpes-Maritimes*, Grande Traversée des Alpes, Grenoble.

le Mercantour

Bilan déplacement autour du Mercantour

Ligne étudiée : période estivale (juillet-août)		Breil-sur-Roya - Cuneo	Cuneo - Breil-sur-Roya	Nice - Tende	Tende - Nice	Nice - Breil-sur-Roya	Breil-sur-Roya - Nice	(Nice/Monaco) Vintimiglia - Breil-sur-Roya	Breil-sur-Roya - Vintimiglia (Monaco/Nice)	Menton - Sospel	Sospel - Menton	Menton - Tende	Tende - Menton	Nice - Auron	Auron - Nice	Nice - Isola 2000	Isola 2000 - Nice	Nice - Saint-Martin-Vésubie	Saint-Martin-Vésubie - Nice	Tende - Casterino	Casterino - Tende	Saint-Martin-Vésubie - La Bollinne	La Bollinne - Saint-Martin-Vésubie	Le Boréon - Saint-Martin-Vésubie	Saint-Martin-Vésubie - Le Boréon	Roquebillière - Berthermont-les-Bains	Berthermont-les-Bains - Roquebillière	Lantosque - Belvédère	Belvédère - Lantosque	Nice - La Colmanie (par la Tinée)	Zone TAD - Bassin de la Roya	Zone TAD - Bassin de Tinée Vésubie	Zone TAD - Bassin de Saint-Martin-Vésubie	Zone TAD - Bassin de Haute-Tinée	Zone TAD - Bassin des Pallons			
Critères :																																						
Desserte VA		R	R	X	X	X	X	R	R	R	R	X	X	B	B	B	B	B	B	R	R	B	B	B	B	B	B	B	B	R	R	B	B	B	B	B		
Existence transport		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	
Train				X	X	X	X																															
Train transfrontalier		X	X					X	X																													
Bus régional																																						
Bus départemental																																						
Navette de bassin géographique										X	X							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Bus/Minibus à la demande (public)												X	X	X	X	X	X																					
Non régulier - Service privé à la demande																																						
Fréquence de circulation																																						
Jour de circulation et nombre de trajet par jour		L	11	10	1	2	5	4	10	12	5	5	2	2	2	1	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	5	5	1	1	X	X	X	X	X	X		
		Ma	11	10	1	2	5	4	10	12	5	5	2	2	2	1	2	2	3	3	4	4	2	2	1	1	5	5	1	1	X	X	X	X	X	X		
		Me	11	10	1	2	5	4	10	12	5	5	2	2	2	1	2	2	3	3	4	4	2	2	1	1	5	5	1	1	1	X	X	X	X	X	X	
		J	11	10	1	2	5	4	10	12	5	5	2	2	2	1	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	5	5	1	1	X	X	X	X	X	X	X	
		V	11	10	1	2	5	4	10	12	5	5	2	2	2	1	2	2	3	3	4	4	2	2	1	1	5	5	1	1	X	X	X	X	X	X	X	
		S	11	9	1	2	5	4	10	12	5	5	2	2	2	1	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	5	5	1	1	X	X	X	X	X	X	X	
		D	12	12	1	2	5	4	11	12	3	3			1	1	1	1	3	3	4	4	1	2	1	1			1	1								
Durée du trajet en heures en TC		1H40	1H40	1H45	1H55	1H	1H05	1H30	1H30	0H50	0H50	1H45	1H45	2H35	2H32	2H55	2H50	1H40	1H45	0H45	0H45	0H30	0H30	0H30	0H30	0H15	0H15	0H30	0H30	2H10								
Durée du trajet en heures en voiture personnelle		1H20	1H25	1H20	1H15	1H20	1H20	0H55	0H55	0H30	0H30	1H05	1H05	1H50	1H50	1H50	1H50	1H20	1H20	0H35	0H35	0H25	0H25	0H20	0H20	0H10	0H10	0H15	0H15	1H40								
Réservation		NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	?	?																									
Nombre d'heure avant départ Jusqu'à dernière minute														24H	24H	24H	24H																					
Tarif		?	?	?	?	?	?	?	?	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	1€	
Adaptation des horaires/jours de circulation																																						
Correspondance (à Tende)																																						
Correspondance (à Saint-Martin-Vésubie)																																						
Correspondance (à Roquebillière)																																						
Correspondance (à Lantosque)																																						
Correspondance (à Breil-sur-Roya)																																						
Correspondance (à Vintimiglia)																																						
Lisibilité information sur internet																																						
Difficulté pour trouver l'information										X	X																											
Différentes informations en fonction des sources																																						
Mauvaise présentation																																						
Données non disponibles																																						
Manque de précision sur le service		X	X	X	X	X	X	X	X			X	X							X	X																	
Présence d'une bonne carte du réseau/de la ligne		NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Disponibilité de l'information sur le terrain		OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	

Légende

- Venir dans le Mercantour
- Se déplacer dans le Mercantour
- TAD - Transport à la Demande
- G Gratuit
- V Variable
- Bon
- Moyen
- Faible

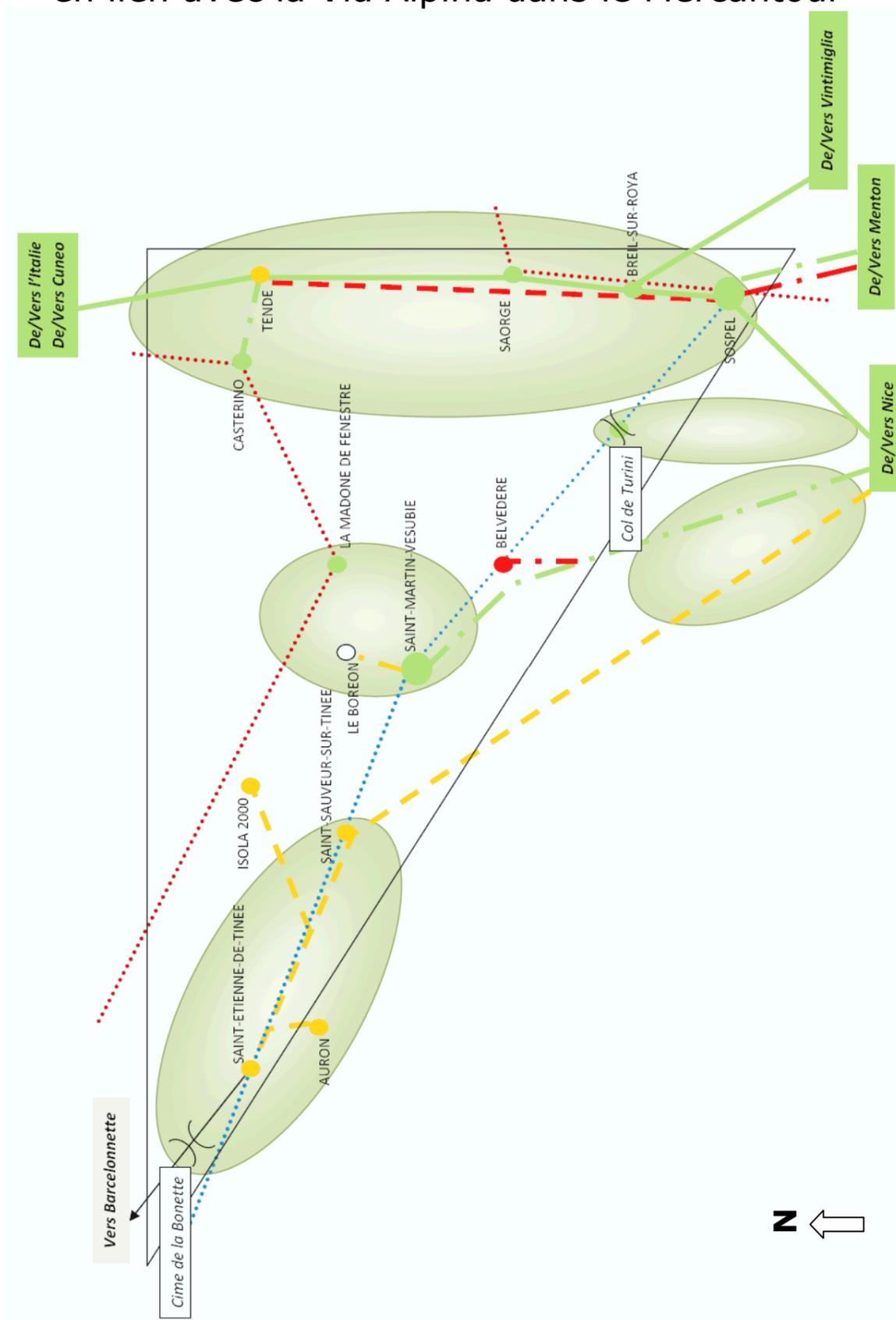
En gras infos recueillies par téléphone
introuvables sur internet

RC Réservation conseillée
(non obligatoire)

? Pas d'information

Desserte VA
B accès direct à la VA Bleue
R accès direct à la VA Rouge
X accès direct à la VA Bleue et Rouge

Spatialisation de l'offre de transports en commun en lien avec la Via Alpina dans le Mercantour



Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Nature du mode de transport : (variation de la nature du trait)

- Train
- Bus / Car
- Transport à la demande
- Zone de transport à la demande sans lien avec l'extérieur
- Zone de transport à la demande en lien avec l'extérieur
- Co-voiturage, Stop organisé

Adaptation à la pratique de randonnée : (variation de couleur)

- Pour les lignes de transports
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne) et adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne est régulière (quasi-quotidienne), mais inadaptée à une pratique de randonnée. OU : La ligne n'est pas régulière (quasi-quotidienne), mais adaptée à une pratique de randonnée.
 - La ligne n'est ni régulière (quasi-quotidienne), ni adaptée à une pratique de randonnée.
- Pour les lieux de correspondance (transport-transport et transport-marche)
 - Correspondance rapide et facile/pratique.
 - Correspondance un peu longue, mais pratique/facile. OU : Correspondance sans attente longue, mais pas facile/pratique.
 - Correspondance ni rapide, ni facile/pratique.

Bilan du territoire-test

Qualité de l'offre de transport

Les points forts de ce territoire-test sont le grand nombre de portes d'entrée, la diversité de l'offre de transports en commun et le nombre élevé de points de jonction entre la Via Alpina et des moyens de transport collectif.

Plusieurs portes d'entrée permettent d'accéder au haut pays des Alpes-Maritimes : deux depuis l'Italie, deux depuis Nice et une depuis Menton. L'avantage est que la Côte d'Azur est extrêmement bien desservie, et c'est depuis le littoral que partent la plupart des lignes de transports en commun qui amènent directement à la Via Alpina dans le territoire du Mercantour.

Il existe au sein de ce seul territoire-test une dizaine de points étape de la Via Alpina bleue ou rouge directement accessibles en train ou en bus ; et quelques autres sont accessibles par le transport à la demande (TAD), sur réservation. La problématique du « dernier kilomètre » est donc plutôt bien gérée.

Dans cette zone de moyenne et de haute montagne, la diversité des transports en commun est surprenante : train, bus régulier, bus régulier sur réservation, minibus à la demande. Ceci permet de répondre, au moins en partie, à la diversité de la demande et aux exigences des randonneurs.

Points noirs

Le transit inter-vallée est inexistant dans ce territoire-test. Les vallées sont très bien desservies, mais, même avec les bassins de TAD, il est impossible de passer d'une vallée à une autre. Le seul moyen d'effectuer ces passages est la marche à pied par la Via Alpina.

Le fonctionnement du TAD est bien spécifique. Il comporte certaines contraintes qui peuvent nuire à son utilisation et qui sont à améliorer. Tout d'abord, il ne fonctionne pas le dimanche ; c'est dommage puisque c'est précisément le jour où les transports en commun fonctionnent *a minima*. Peut-être serait-il envisageable de faire fonctionner le TAD le dimanche en période estivale (période privilégiée pour la randonnée pédestre) ? Par ailleurs, le TAD fonctionne par bassin ou par ligne, ce qui n'en fait pas un complément optimal à l'offre de transport régulière.

La présentation de l'information sur le site du Conseil général reste basique et ne met pas bien en valeur les qualités de l'offre de transport en commun. Une carte interactive renvoyant à l'information sur les lignes ou le TAD serait un bon moyen de moderniser la page « déplacements ».

Enfin, depuis l'étude faite sur ce territoire en 2008, un problème persiste : l'impossibilité d'accès aux informations concernant la ligne de train entre Nice (*via* Sospel ou Vintimiglia) et Cuneo depuis le site www.voyages-sncf.com. C'est un peu préjudiciable dans la mesure où c'est l'unique possibilité qui s'offre au voyageur pour connaître les tarifs ; les horaires sont disponibles sur le site www.ter-sncf.com/paca/, mais on ne pense pas toujours à s'y référer.

Bonnes initiatives

En termes de transport

La politique tarifaire est évidemment un plus pour l'utilisation des transports en commun. A 1 € par personne et par trajet, l'offre est très concurrentielle par rapport à la voiture individuelle. Au-delà, cette politique est le reflet d'une volonté du Conseil général de favoriser les mobilités douces.

En termes d'information/communication

Les sites internet touristiques de la vallée de la Roya sont presque tous construits sur le même modèle. C'est un bon principe qu'il serait bon d'étendre aux autres vallées du haut pays.

CONCLUSION SUR L'ÉTAT DES LIEUX DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET DES POINTS DE JONCTION AVEC LA VIA ALPINA

Conclusion thématique

Du millefeuille des transports...

Services proposés dans les zones d'étude	Origine de l'initiative
Les taxis	Privé individuel
Les transporteurs à la demande	Privé individuel
Le service de réservation à la demande ou transport à la demande	Service du CG
Les navettes saisonnières de bassin géographique	Service de la CC
Les bus et cars - liaison moyenne distance	Service du CG
Les bus transfrontaliers	Privé, CC, CG et/ou régions
Les lignes de bus LER - longue distance	La Région
Train <i>ter</i>	La Région et SNCF
Train TGV - ligne nationale et internationale	Etat, SNCF et Trenitalia

A l'heure du développement durable, les services de mobilité douce se multiplient. A tous les échelons territoriaux, mais également de la part de multiples prestataires privés, les initiatives sont de plus en plus nombreuses et cherchent à coller au plus près des attentes des citoyens. Les services à la demande qui se développent département par département tentent de répondre à la problématique : « 1 personne – 1 transport ».

Malgré la diversification de l'offre et la multiplicité des acteurs impliqués, l'utilisation n'est pas plus simple. En effet, les sources d'information concernant les transports sont de plus en plus variées : centrales de mobilité mises en place par les conseils généraux, centrale de mobilité à l'échelle alpine d'initiative privée, sites des conseils généraux, centrale de mobilité pour la vallée du Mont-Blanc, sites des communautés de communes, sites des communes, sites des offices du tourisme, etc. L'utilisation des transports en commun n'est donc pas plus facile et l'information pas véritablement plus claire.

... A celui des sources d'information

Le fait que l'offre de transport en commun soit gérée par de multiples acteurs entraîne des conséquences plutôt négatives sur la qualité de l'information. L'offre ne manque pas : elle est souvent riche et diversifiée, à quelques exceptions près. Mais elle est bien trop souvent mal promue : à chaque acteur des transports en commun correspond une source d'information, voire plusieurs qui peuvent se contredire.

Dans le cadre d'un voyage multimodal, l'utilisateur doit donc identifier les bonnes sources d'information, et ensuite les articuler entre elles. Par ailleurs, pour les déplacements trans-départementaux ou interdépartementaux, les touristes et les randonneurs ont parfois besoin de se renseigner auprès de deux centrales de mobilité différentes, dont la présentation, le fonctionnement et l'exhaustivité ne sont souvent pas comparables.

La présentation de l'information n'est donc pas homogène : à chaque source d'information, son site internet et, donc, sa présentation de l'information. Cela rend sa lecture beaucoup plus délicate et ne contrecarre pas la complexité de la situation.

Par ailleurs, dans le cadre de l'organisation d'un séjour pédestre itinérant, les recherches d'information peuvent commencer pendant la période hivernale. Mais les horaires spécifiques pour l'été ne sont disponibles sur Internet – et par téléphone – qu'à partir du mois de mai, avril au plus tôt. La saisonnalité de l'offre de transports en commun ne permet donc pas, en hiver et au printemps, de planifier en détail une randonnée que l'on souhaite effectuer en été.

Les centrales de mobilités

Pour le secteur des Alpes françaises, elles sont au nombre de deux, dans les départements de la Savoie et des Hautes-Alpes ; deux autres existent pour la seule vallée du Mont-Blanc. Elles sont récentes et se sont mises en place à l'initiative des conseils généraux. On peut clairement identifier ces initiatives comme de bonnes idées.

Pourtant on constate des différences de fond et de forme entre ces centrales de mobilité. « 05-Voyageurs » a l'ambition à long terme de présenter toute l'offre de transport du département avec une présentation uniforme et un seul et même numéro de téléphone pour les réservations (y compris pour les navettes saisonnières des communautés de communes qui, pour le moment, ont encore du mal à être intégrées). La présentation, et donc la clarté de l'information, sont encore assez médiocres. Mais le concept sur le long terme est excellent.

Pour « Mobi'Savoie », le concept est différent. Il s'agit plus de regrouper sur un même site toutes les informations (liens et numéros de téléphones) sur les transports en commun du département : faire un annuaire des sources d'information. La présentation est très réussie : toutes les fiches horaires sont claires et présentées de manière uniforme, tous les renseignements sont indiqués et il est rare qu'une information concernant les tarifs, les numéros de réservation ou autre soit oubliée. Par contre, l'intégration de l'offre des navettes saisonnières des communautés de communes ne semble pas être une priorité, ce qui est dommage.

Pour la vallée du Mont-Blanc, la centrale de mobilité de la SAT-Mont-Blanc (<http://www.sat-montblanc.com/>) se présente sous la même forme que pour Mobi'Savoie (présentation Altibus). La centrale de mobilité Via-Mont-Blanc (<http://www.viamontblanc.com/>) est certainement l'une des plus abouties des Alpes et l'une des plus agréables à consulter. Bien que son fonctionnement nécessite un petit temps d'apprentissage et que l'usage des cartes interactives puissent paraître parfois peu commodes ou d'une plus valeur relative, l'information fournie est claire, exhaustive et surtout juste.

Le problème de ces centrales de mobilité est qu'elles restent peu visibles sur Internet. A part le lien depuis le site des conseils généraux, il existe peu de liens, en particulier depuis les sites d'information dédiés aux touristes.

Pour finir, le principal problème de tous ces outils reste le fait qu'il est peu probable qu'un jour TOUTE l'offre de transports en commun puisse être répertoriée à l'échelle d'un département.

Autre élément, la présence d'une centrale de mobilité d'initiative privée (Altibus) d'échelle infra-départementale pour les Alpes françaises (au nord de Briançon) ajoute une autre couche d'information, dont la cohérence avec les autres dispositifs n'est pas toujours établie. A l'origine, elle semble avoir été créée pour organiser les navettes hivernales à destination des stations de ski. Aujourd'hui, elle est dotée d'une centrale de réservation qui fonctionne hiver comme été, sur des trajets également ouverts à la réservation sur les centrales précédemment citées.

On peut enfin signaler que, même si c'est en projet pour Mobi'Savoie, les centrales de mobilité des territoires étudiés ne présentent pas encore de calculateur d'itinéraire. Chaque mode de transport est traité de manière indépendante des autres. Pourtant, il existe plusieurs centrales de mobilité départementales ou régionales qui permettent le calcul d'un itinéraire d'un point à un autre en empruntant les différents modes de transport possibles : trains, bus, trams, métros, bus urbains, vélo, marche à pied, voiture personnelle (ex : <http://www.itinisere.fr/>).

Un grand décalage dans les tarifications

Du sud au nord des Alpes, c'est l'escalade dans les tarifs qui sont pratiqués pour les bus départementaux. Dans les Alpes-Maritimes, le Conseil général applique un tarif plus qu'incitatif : 1€ par personne et par trajet quel qu'il soit. En Savoie, on arrive à des tarifs aller simple jusqu'à 14€ pour des trajets de moins de 30 km...

L'échelle tarifaire pour les TER SNCF est la même partout. Par contre, entre les bus régionaux LER, les trains TER, les bus transfrontaliers, les TGV, les différences de prix sont conséquentes, il est difficile de se faire une idée de la vraie valeur du trajet...

Les multiples solutions pour accéder à la Via Alpina en transport en commun

La solution idéale reste celle du train. On peut rattraper la Via Alpina rouge à Sospel, Breil-sur-Roya, Soarge, Mont-Dauphin/Guillestre, Modane, etc. et la Via Alpina bleue à Sospel et en Italie... La fréquence de circulation est très importante et permet d'avoir des horaires adaptés pour la randonnée.

L'offre de bus est plus ou moins dense en fonction des territoires. Les Alpes-Maritimes, le sud du briançonnais et la vallée du Mont-Blanc sont les mieux dotés. Mais les horaires sont toujours très inégaux en fonction des jours et des trajets... Il faut donc bien planifier son séjour pour coller avec les horaires proposés.

Concernant le transport à la demande (public), il est plus efficace pour la collectivité mais n'est pas forcément plus pertinent pour l'utilisateur. En effet, il est à la fois plus souple dans le sens où il ne fonctionne que si l'on en a besoin (parfois à l'heure de son choix), mais il est également moins souple puisqu'il faut réserver 36 h à 48 h en avance (ce qui n'est pas forcément le cas avec les bus réguliers).

Finalement, la solution la plus adaptée est celle de Sherpa Ubaye, un transporteur privé qui roule à la demande sur un territoire des plus modulables, même si l'on prend contact à la dernière minute. Mais, ce service ne fonctionne que parce qu'il est un petit service de proximité sur le même principe qu'un taxi... S'il prenait de l'ampleur, on risquerait de retomber dans les problèmes que connaissent les conseils généraux.

Pour finir, on évoquera les problèmes liés aux services transfrontaliers. Ces services existent, mais, lorsqu'il ne s'agit pas de trains, il est très difficile de trouver de l'information claire (et plus particulièrement sur les sites italiens).

Des liaisons transfrontalières en faible quantité mais de bonne qualité

Du lac Léman à la Méditerranée, le long de la frontière franco-suisse et franco-italienne, les passages en transports en commun sont au nombre de 10. Mais, deux d'entre eux sont des liaisons en bus qui ne circulent qu'une à deux fois par semaine, sur un modèle d'excursion à la journée en Italie. Pour le reste, il s'agit de liaisons ferroviaires, routières, ou les deux, qui fonctionnent de manière quotidienne, plusieurs fois par jour, au moins pendant la période estivale (en ce qui concerne les bus). Compte tenu du fait que deux de ces passages sont situés sur les côtes du lac ou de la mer, on peut dire qu'il n'existe que six lieux de traversée régulière et fréquente en transports en commun, de part et d'autre de la frontière franco-italienne ou franco-suisse.

Considérant l'obstacle que constitue la chaîne alpine, le nombre de six passages est déjà conséquent. Mais il existe de nombreux cols où des bus/minibus pourraient circuler de manière quotidienne (à la demande, selon la fréquentation touristique et les besoins des populations locales des territoires concernés).

Concernant l'offre transfrontalière, le problème réside dans la difficulté à trouver les informations ; et, qui plus est, à ce qu'elles soient de bonne qualité : complète, claire et traduite. On a bien souvent du mal à trouver les informations, à les comprendre et même à saisir comment s'organise le trafic par car (qui gère ? communauté de commune, province, région, compagnie privée... ?).

Un transit inter-vallée quasi-nul

Globalement, sur l'ensemble des territoires étudiés, le transit d'une vallée à l'autre est extrêmement limité. L'exemple le plus marquant est celui des Alpes-Maritimes avec ses vallées en étoile autour de Nice qui ne communiquent absolument pas entre elles. Mais, il s'agit d'un problème général au massif alpin français : transit inter-vallée, transit inter-massif, transit entre territoires-test, transit de part et d'autre de la frontière (naturelle)... rien n'est simple quand il s'agit de franchir un col où il n'y a pas de tunnel routier et/ou ferroviaire favorisant les échanges.

En matière de mobilités douces, les seules solutions trouvées sur nos territoires-tests pour remédier à cela sont le transport à la demande Sherpa Ubaye et éventuellement le covoiturage.

Une bonne initiative !

Une initiative intéressante : Camp to camp

Référence Internet : <http://www.camptocamp.org/>

Cette initiative correspond tout à fait à l'idée maîtresse de cette étude. « Camptocamp-Association est une association loi 1901 du droit français, dont l'objectif unique est de **favoriser l'échange d'informations entre les pratiquants de sports de montagne**. [...] En constante évolution, [le site internet] deviendra ce que la communauté d'utilisateurs voudra en faire. »

Sur ce site internet, de nombreuses sorties sont répertoriées, décrites et classées. Le classement se fait par : « intitulé de la sortie », « altitude », « déneigement », « région » et « accès TC » / « Type TC ». C'est donc cette dernière catégorie qui nous intéresse particulièrement. Sont répertoriés dans l'accès TC : « service régulier », « service réduit », « pas de service », « service à proximité », « service saisonnier », sinon, il n'y a aucune notification.

Pour chaque sortie (de neige, escalade, alpinisme ou randonnée) répertoriée, les possibilités d'accès en transport en commun sont notifiées et précisées dans le descriptif de la sortie.

(<http://www.camptocamp.org/parkings/list/orderby/tp/order/asc/page/1>)

Les critiques du système

Les données disponibles sur Camp to Camp sont fournies par des amateurs ou des professionnels pratiquants de montagne. Les informations sont rentrées à un moment donné et ne sont pas forcément mises à jour si les internautes ne s'en occupent pas.

Par ailleurs, la quantité de sorties par zones géographiques est très inégale ; de même, il y a peu de sorties de randonnées pédestres alors que les sorties escalade, alpinisme ou neige sont nombreuses.

Beaucoup de sorties sont notées dans la liste et ne sont pas du tout détaillées dans la fiche technique (pas d'information).

Il est également à noter que les informations fournies ne peuvent pas vraiment être fiables. Certaines sorties pour lesquelles il n'y a aucune notification (ce qui laisse supposer qu'elles ne sont pas accessibles en transports en commun) ont pourtant un point de départ desservi par un service de transport régulier.

Pour d'autres, c'est l'inverse : la fréquence de circulation ou le bon fonctionnement du service sont parfois bien surestimés.

Les points d'accès à la Via Alpina en transport en commun

A partir des informations récoltées, nous avons pu dresser un tableau présentant l'ensemble des points-étape et, à défaut, des villes/villages (sur une étape) accessibles en transports en commun. Ce tableau – voir page suivante – renseigne sur le type de transport à emprunter pour les derniers kilomètres, la fréquence de circulation et le(s) site(s) internet où l'on peut trouver l'information concernant ces transports en commun (horaires, tarifs, etc.).

Nous avons également élaboré une représentation cartographique (voir page 35), à l'échelle des Alpes françaises, de l'offre de transports en commun pour accéder à la Via Alpina ; cette carte est présentée à la suite du tableau.

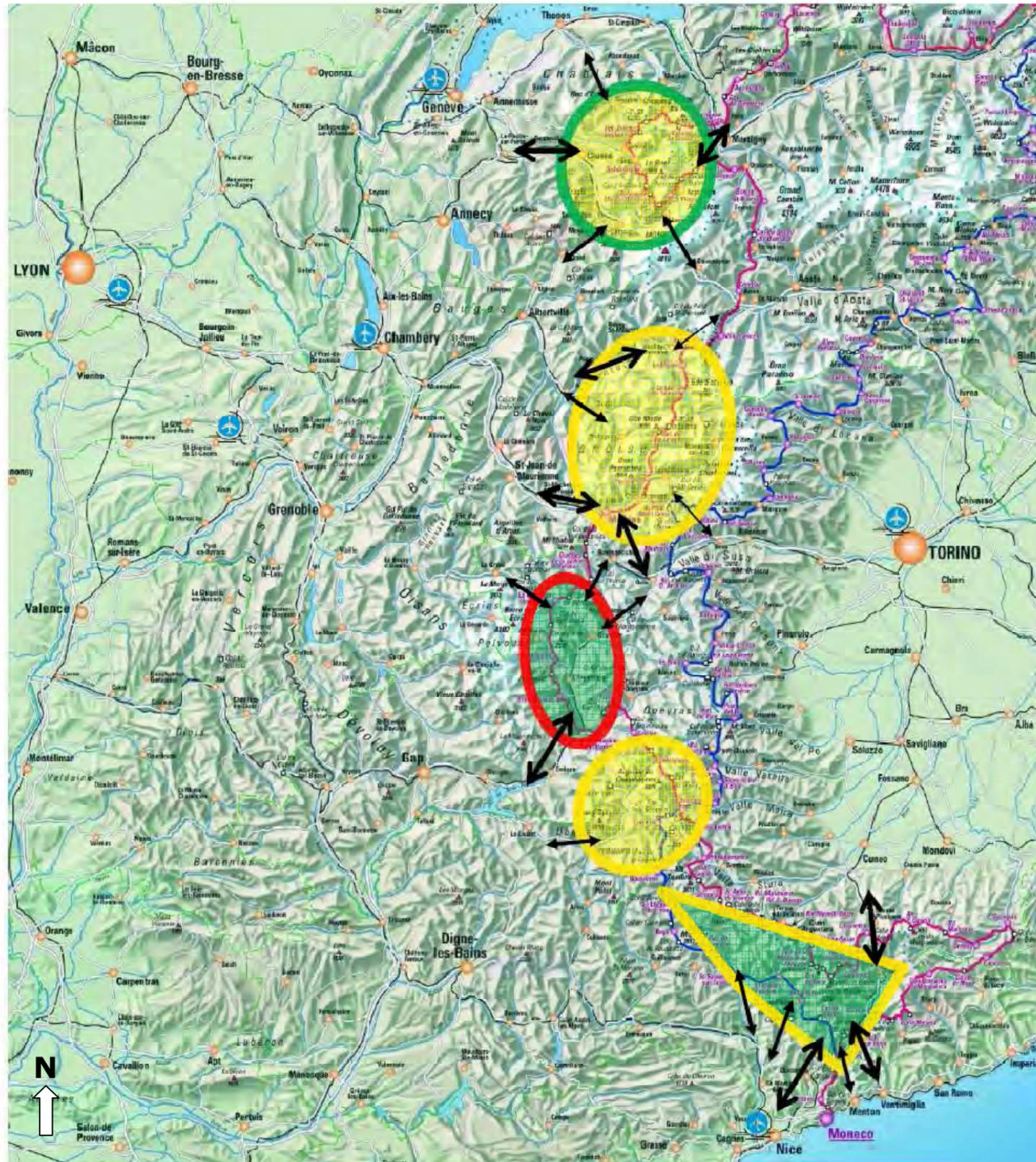
On trouvera également en annexe une explication du processus d'attribution des couleurs pour la légende de la carte (voir annexe n°3, page 43).

Points d'accès directs à la Via Alpina en transports en commun

Numéro de l'étape et nom de la commune	Type de transport en commun disponible	Fréquence de circulation	Où trouver l'information ?
VA Rouge :			
R 161 - Monaco	Train ter ou bus		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.voyages-sncf.com/
R 161/R 160 - Peillon	Train ter + TAD		http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
R 160/R 159 - Sospel	Train ter ou bus		http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
R 159/R 158 - Breil-sur-Roya	Train ter ou bus		http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
R 158/R 157 - Saorge	Train ter ou bus + TAD		http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
R 148/R 147 - Castérino	Bus		http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
R 145/R 144 - La Madone de Fenestre	Bus + TAD		http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
R 134/R 133 - Maljasset	Bus LER + Sherpa Ubaye		http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/ http://www.ubaye.com/fr/rubrique.aspx?ldRubrique=48
R 133/R 132 - Ceillac	Bus		http://www.autocars-imbert.com/services.htm http://www.info-ler.fr/
R 131/R 130 - Mont-Dauphin	Train ter ou bus		http://www.05voyageurs.com/ http://www.paysdesecrins.com/ http://www.paysdesecrins.com/
R 130/R 129 - Fressinières	Bus		http://www.05voyageurs.com/
R 129/R 128 - Vallouise	Bus		http://www.05voyageurs.com/
R 128/R 127 - Le Monétier-les-Bains	Bus LER		http://www.info-ler.fr/ http://www.05voyageurs.com/
R 127/R 126 - Névache	Bus		http://transports-autocars-excursions-voyages-scolaires-autocar-resalp.com/index.htm www.voyages-sncf.com http://www.ter-sncf.com/Regions/rhone_alpes/fr/Default.aspx http://tritalia.it/
R 125/R 124 - Modane	Train ter		www.voyages-sncf.com
R 124/R 123 - Termignon-la-Vanoise	Bus		http://www.mobisavoie.fr/
R 122/R 121 - Le lac de Tignes	Bus		http://www.mobisavoie.fr/
R 113 - Le Buet	Train		http://infotransports.cg74.fr/ http://www.sat-montblanc.com/ http://viamontblanc.com/
R 112/R 113 - La Flégère	Train ter ou bus + télécabine		http://infotransports.cg74.fr/ http://www.sat-montblanc.com/ http://viamontblanc.com/
R 110 - Samoëns	Bus		http://infotransports.cg74.fr/ http://www.sat-montblanc.com/ http://viamontblanc.com/
VA Bleue :			
D 61 - Sospel	Train ter ou bus		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 61/D 60 - Col de Turini	TAD		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/
D 60/D 59 - Belvédère	Bus		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 59/D 58 - Saint-Martin-Vésubie	Bus		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 58/D 57 - Saint-Sauveur-sur-Tinée	Bus		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 55 - Auron	Bus et/ou télésiège		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 55/D 54 - Saint-Etienne-de-Tinée	Bus		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 54 - Saint-Dalmas-le-Selvage	TAD		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 54/D 53 - Bousièyas	TAD		www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.cg06.fr/fr/serveur-les-habitants/deplacements/deplacements/
D 53/D 52 - Larche	Bus		http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/ http://www.info-ler.fr/ http://www.cg04.fr/routes-transports/reseau-des-transports/index.html http://www.ubaye.com/fr/rubrique.aspx?ldRubrique=48
D 34 - Col du Mont-Cenis	Bus		http://www.valcenis.com/acces-ete.htm

Fréquence de circulation	
Très haute	Tous les jours
Haute	Tous les jours
Moyenne	5 à 6 jours par semaine
Assez faible	2 à 4 jours par semaine
Très faible	1 jour par semaine
	> 5 A/R
	< 5 A/R

Cartographie simplifiée du réseau de transports en commun autour de la Via Alpina



Légende

- Via Alpina Rouge
- Via Alpina Bleue

Infrastructures

- Aéroports
- Voie ferrée

Organisation de l'offre de transport au sein d'un territoire-test.

- Bonne organisation
- Organisation moyenne
- Mauvaise organisation

Entrées/sorties dans le territoire-test.

- Train (et bus) - forte fréquence (plusieurs A/R par jour)
- Bus - fréquence moyenne (au moins 2 A/R par jour)
- Bus - faible fréquence (1 A/R par jour et/ou service non-quotidien)

Information sur l'offre de transport en commun concernant le territoire-test.

- Bonne information
- Information moyenne
- Mauvaise information

Données : présente étude (cf. bibliographie pour références)
 Fond de carte : Via Alpina, GTA, 2009
 Réalisation sous Microsoft Word 2007
 GOUJON Lise, GTA, 2010

Conclusion générale

Premières conclusions et préconisations

Contrairement à ce qu'aurait pu laisser penser l'actuelle faible utilisation des transports collectifs pour accéder aux sentiers de randonnée, ce n'est pas spécialement le manque de services de transports en commun, ni même leur densité qui serait principalement à mettre en cause – si l'on analyse la situation à l'échelle du massif alpin français. Bien-sûr, des services font défaut dans différentes vallées, ou ce sont les conditions d'usages des services proposés qui peuvent être très contraignantes, mal adaptées à une pratique de randonnée, ou même plus généralement à un usage touristique quel qu'il soit.

Mais l'observation globale des offres de transports existantes de la frontière suisse à la Méditerranée fait apparaître d'autres réalités, d'autres problèmes, d'autres enjeux.

En effet, dans les Alpes françaises, l'accès en train est un plus indéniable. Certes, l'offre n'est pas au niveau de celle de la Suisse, par exemple ; mais il est possible de s'approcher au plus près de la Via Alpina en train. Le bus et/ou le transport à la demande permettent également d'accéder à la Via Alpina, un peu plus en altitude.

L'offre est donc là, parfois lacunaire, mais elle est bien présente, souvent plus riche que l'on ne le pensait d'ailleurs.

Quels sont ainsi les écueils à une véritable augmentation de l'usage de ces offres par les touristes et plus encore, pour ce qui nous intéresse, par les randonneurs ?

La multiplicité des autorités organisatrices de transports apparaît comme une source de complexité majeure.

■ Elle entraîne inévitablement une grande diversité de services mis en place, peu souvent coordonnés en matière d'horaires, de tarifs et dont l'homogénéité de services connexes (possibilité ou non de voyager avec un vélo ou non, des bagages encombrants, etc.) proposés aux voyageurs est rarement assurée.

■ Elle induit une multiplication des informations – et ce faisant des sources d'informations – à identifier, à comprendre, à mobiliser et à coordonner au besoin par l'utilisateur.

■ Elle rend très délicate la coordination des autorités organisatrices de transports (AOT) entre elles, qui échangent souvent trop peu quant aux services mis en place. Cette absence de dialogue et de coordination se retrouve entre les prestataires de transports (sollicités par les AOT). Cette multiplicité des AOT et la complexité interne qui les caractérise grève aussi la capacité de ce groupe d'acteurs à communiquer et à organiser ses offres en lien avec les opérateurs touristiques. Ces derniers sont pourtant des acteurs dont, *a minima*, la consultation devrait être systématique (pour leur connaissance des touristes, de leurs comportements, des lieux d'intérêts, des produits touristiques qu'ils mettent en place, etc.) dans la construction des offres de transports dans les Alpes.

Les centrales de mobilité qui se sont mises en place ou se mettent en place dans certains départements semblaient être la solution pour centraliser l'information. Cependant, le souci d'exhaustivité n'apparaît pas toujours comme une priorité ; et, pour le moment, une expertise poussée en termes de transports en commun semble toujours requise pour pouvoir organiser un déplacement en ayant connaissance de l'intégralité de l'offre disponible – surtout lorsque ce trajet parcourt plusieurs départements. Plus encore, l'obtention d'une information exhaustive et coordonnée dans la perspective d'un trajet réalisé vers/depuis l'Italie ou la Suisse reste encore du domaine de la science fiction...

Il faudrait donc enrichir et standardiser l'information offerte par les centrales de mobilités existantes ou en projet pour aboutir à un portail global de renseignement exhaustif à l'échelle des Alpes (et des pré-Alpes) françaises, avec un objectif – à long terme – d'extension à l'ensemble des Alpes.

Ceci permettrait :

- **d'avancer vers une tarification plus homogène, à la place de l'actuel déséquilibre entre les Alpes du Nord, où les transports en commun restent très chers, et les Alpes du Sud, qui pratiquent des politiques tarifaires bien plus compétitives par rapport à la voiture individuelle ;**
- **de permettre à l'utilisateur de construire son trajet en transport en commun dans une logique "porte à porte" ;**
- **de contribuer à l'assimilation du temps du transport comme un temps de loisir et de découverte, et non plus comme un temps perdu et désagréable ;**
- **de renforcer la fréquentation des services de transports en commun et ainsi de contribuer à l'économie locale et à la diminution des impacts environnementaux, sanitaires, climatiques, économiques, etc. générés par la sur-utilisation de la voiture individuelle dans une région aussi fragile que les Alpes, et dont le premier argument touristique repose sur la qualité et la richesse de ses patrimoines naturels et culturels préservés.**

Le réseau de transports en commun alpins présente cependant une réelle lacune : le transit inter-vallées. Il s'agit d'un problème, encore sans solution, à toutes les échelles : pour passer d'une vallée à l'autre au sein d'un territoire-test, d'un massif à un autre et, d'autant plus, lorsqu'il s'agit de circuler de part et d'autre des frontières.

Une vraie réflexion reste à produire autour de cette thématique ; il s'agit de dépasser les échelles administratives classiques pour aller plus loin et proposer un service réellement adapté au milieu montagnard, à ses caractéristiques et aux pratiques qui s'y déroulent.

Pour la suite ...

Un travail de terrain est prévu pour donner suite à cette étude et la compléter. Celui-ci sera effectué à l'été 2010 et permettra de valider et/ou de nuancer certaines des conclusions précédentes.

Le travail de terrain devra être principalement axé autour des questions suivantes.

- Le **trafic transfrontalier** sera analysé de près. A défaut d'informations claires sur Internet, celles disponibles sur le terrain sont-elles de bonne qualité ? L'information est-elle disponible de part et d'autre de la frontière ? La circulation sur ces lignes transfrontalières est-elle pratique (notamment concernant la tarification et la billettique) ?

- Les **centrales de mobilités** visibles sur Internet donneront lieu à une attention particulière. Il s'agira de vérifier, pour les départements concernés, qu'elles ne sont pas uniquement visibles depuis Internet. Leur visibilité sur le terrain sera évaluée, plus particulièrement dans tous les lieux d'information touristiques. Des entretiens, auprès des conseils généraux et des communautés de communes seront indispensables pour comprendre pourquoi l'offre de transports en commun de ces dernières n'est pas obligatoirement visible sur les centrales de mobilité.

- Le **transport à la demande**, qu'il soit zonal ou linéaire, sera testé. Compte tenu du fait qu'il faille réserver pour effectuer son trajet, est-ce une solution vraiment pratique ? Est-elle réellement adaptée pour la pratique de la randonnée itinérante ?

- Enfin, la **facilité des correspondances** sera elle aussi évaluée, de la manière la plus exhaustive possible. A cet endroit précis, le changement de moyens de transport est-il facile et pratique ? Y a-t-il quelqu'un pour renseigner, si ce n'est pas le cas ? Etre en gare routière ou ferroviaire ne signifie pas être sur la Via Alpina ; les quelques kilomètres (tout au plus) qui les séparent sont-ils vraiment praticables ?

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Documentation générale concernant la mobilité touristique dans les Alpes françaises

Mobilités touristiques durables dans les Alpes

Document de synthèse produit dans le cadre du groupe de travail Transport de la Convention alpine, 2008

http://www.alpconv.org/NR/rdonlyres/F20C4A2D-94B2-4B68-AF57-B603E8A9F257/0/PC40_13_3_fr_without.pdf

Public transport accessibility of alpine tourist resorts from major European regions and cities - synthesis report.

Report for the Alpine Convention - Transport group, subgroup "sustainable mobility", Paris-Vienna, MEEDDAT-BMLFUW-TRAFICO, 2008

http://www.alpconv.org/NR/rdonlyres/1638D4E4-CA4E-499D-A3AF-B7307999B38B/0/synthesis_report_final_okt08corrigenatotal.pdf

Mobilité durable dans les Alpes. Bonnes pratiques et analyse du système de mobilité

Rapport produit pour le groupe de travail Transport de la Convention alpine, CIPRA France-MEEDDAT, Grenoble-Paris, 2008

http://www.alpconv.org/NR/rdonlyres/2D38EE91-A30F-4B0C-9BC2-E1239A9C03DF/0/PC40_13_2_fr_without.pdf

Documentation concernant l'état des lieux de l'offre de transports en commun

Pour la zone du Haut-Giffre – Mont-Blanc

Site de l'office du tourisme de Chamonix – Mont-Blanc, rubrique « Accès et transports » :

<http://www.chamonix.com/acces-et-transports,9,fr.html>

Site de la centrale de mobilité du SIVOM du Pays du Mont-Blanc :

<http://www.viamontblanc.com/>

Site de la centrale de mobilité Altibus, de TRANSDEV : www.altibus.com

Site des voyageurs SNCF : www.voyages-sncf.com

Site Infotransport des lignes interurbaines du Conseil général de Haute-Savoie :

<http://infotransports.cg74.fr/>

Site de la SAT Mont-Blanc, centrale de mobilité : <http://www.sat-montblanc.com/>

Site de la centrale de mobilité de la Savoie : <http://www.mobisavoie.fr/>

Site du transporteur « Autocars BORINI » : <http://www.borini.com/borini/default.html>

Site des CFF, compagnie des chemins de fer suisses : <http://www.sbb.ch/fr/>

Site de la Gare routière de Genève : www.gare-routiere.ch/

Pour la zone de la Vanoise

Site des voyageurs SNCF : www.voyages-sncf.com

Site TER-RA : http://www.ter-sncf.com/Regions/rhone_alpes/fr/Default.aspx

Site du CG73 : <http://www.cg73.fr/>

Site italien du réseau ferré Trenitalia : <http://trenitalia.it/>

Site de la centrale de mobilité de la Savoie : <http://www.mobisavoie.fr/>

Site de la Région Piemonte (Italie) – section transport :

<http://www.regione.piemonte.it/trasporti/pendolari/allegati.htm>

Site des offices du tourisme de Valcenis : www.valcenis.com

Site de la centrale de mobilité Altibus, de TRANSDEV : www.altibus.com

Site de l'office du tourisme de la Rosière : <http://www.larosiere.net/>

Site internet de la mairie de Modane et OT Valfréjus : <http://www.modane-valfrejus.com/>

Entretien avec l'OT de La Rosière

Entretien avec la Maison de Valcenis

Entretien avec Mobi'Savoie

Echange de mails avec Mobi'Savoie, la communauté de communes de Valcenis, le canton de Modane (terra Modana).

Pour la zone briançonnaise

Site des lignes express régionales de la région PACA : <http://www.info-ler.fr/>

Site de la région PACA, rubrique transport : <http://www.regionpaca.fr/index.php?id=32>

Site TER-PACA : <http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/>

Site des voyageurs SNCF : www.voyages-sncf.com

Site du CG05 : <http://www.cg05.fr/>

Site des transports du réseau TC du CG05 : <http://www.05voyageurs.com/>

Site de la communauté de communes du Pays des Ecrins, rubrique « vivre en écrins », « se déplacer » : http://www.cc-paysdesecrins.com/rubrique.php3?id_rubrique=17

Site de l'office de promotion du Parc des Ecrins : <http://www.paysdesecrins.com/>

Site de l'office du tourisme de Ceillac : <http://www.ceillac.com/>

Site des autocars Imbert : <http://www.autocars-imbart.com/services.htm>

Site du Queyras : <http://www.queyras.com/>

Site des autocars Résalp : <http://autocars.resalp.free.fr/>

Entretien avec 05-voyageurs

Entretien avec Transport Petit Mathieu

Pour la zone de l'Ubaye

Site des lignes express régionales de la région PACA : <http://www.info-ler.fr/>

Site du CG04, rubrique transport : <http://www.cg04.fr/routes-transports/transports/reseau-des-transports/index.html>

Site de la région PACA, rubrique transport : <http://www.regionpaca.fr/index.php?id=32>

Site de la vallée de l'Ubaye, rubrique « venir en Ubaye » :

<http://www.ubaye.com/fr/rubrique.aspx?IdRubrique=48#>

Site de Barcelonnette, rubrique « venir à Barcelonnette » :

http://www.barcelonnette.com/fr/il4-1_p135-transport_barcelonnette.aspx

Entretien avec Sherpa Ubaye

Entretien avec le Syndicat d'initiative de Larche

Entretien avec l'office du tourisme de Barcelonnette

Pour la zone du Mercantour

Site des lignes express régionales de la région PACA : <http://www.info-ler.fr/>

Site des voyageurs SNCF : www.voyages-sncf.com

Site du CG 06, rubrique déplacements : <http://www.cg06.fr/fr/servir-les-habitants/deplacements/transport-collectifs-tam/lignes-et-horaires/lignes-et-horaires/>

Site TER-PACA : <http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/Fr/Default.aspx>

Site de la mairie de Saint-Martin-Vésubie : <http://www.saintmartinvesubie.fr/>

Site italien du réseau ferré Trenitalia : <http://trenitalia.it/>

Site de l'office de tourisme d'Auron : <http://www.auron.com/>

GOUJON L., 2008, *Mobilités douces et itinérance dans les Alpes-Maritimes*, Grande Traversée des Alpes, Grenoble.

Initiatives mobilités douces

Site de la Via Alpina : <http://www.via-alpina.org/>

Site Camp to Camp : <http://www.camptocamp.org/parkings/list/orderby/tp/order/asc>

Rubrique "transport" des sites départementaux et régionaux français : cf. tableau en annexe n°4 (pages 44 à 47).

Echanges mails avec Mobilimousin.

ANNEXES

ANNEXES	40
1. GRILLES D'ENTRETIENS	41
Grille entretien : office du tourisme/syndicat d'initiative	41
Grille entretien : initiatives mobilités douces	42
2. EXEMPLE D'UNE FICHE « PARCOURS CLIENT » (POUR UN TRAJET)	43
3. CONSTRUCTION DE LA LEGENDE DE LA CARTE	43
4. TABLEAU PRESENTANT LES CARACTERISTIQUES DES DIFFERENTS SYSTEMES D'INFORMATION DEPARTEMENTAUX ET REGIONAUX, EN FRANCE	44

1. Grilles d'entretiens

Grille entretien : office du tourisme/syndicat d'initiative

Offre de transports

✘ Que pouvez-vous dire concernant l'offre de transport dans votre secteur ? Comment arriver dans votre secteur et comment y circuler ?

→ types de transports disponibles, tarifs, fonctionnement, réservations (obligatoires ou pas), publics visés, possibilité d'emprunter les transports en commun avec des gros sacs à dos, fréquence de circulation, confort, beauté des paysages, etc.

✘ Est-elle pensée/adaptée pour les randonneurs ? Est-elle utilisée par les randonneurs ? Pourquoi ? Voyez-vous des problèmes dans l'organisation des transports en commun qui pourraient nuire à leur utilisation pour la randonnée ?

✘ Y a-t-il des lignes, des types de transports, des secteurs qui soient plus fréquentés que d'autres par les randonneurs ? Pourquoi (raisons historiques, problèmes d'information/communication) ?

✘ L'offre de transport est-elle pensée dans une logique transnationale (lien avec Italie/Suisse) ? Dans quelle mesure ?

✘ Les grands sites touristiques et les grands itinéraires (quels sont-ils) sont-ils facilement accessibles en transport en commun ?

- A part les informations trouvées sur internet, y a-t-il d'autres moyens de se déplacer vers les départs de randonnées et particulièrement pour la Via Alpina ?
- Si oui, pouvez-vous me les décrire (éventuellement coordonnées) : tarifs, fonctionnement, etc. ? Y a-t-il une différence entre saison été et hiver ? Comment ça fonctionne l'été ?

Initiatives

✘ Connaissez-vous des initiatives en matière de mobilités douces dans votre secteur ?

✘ Quelles sont ces initiatives (description, fonctionnement, publics visés, acteurs en présence, etc.) ?

✘ Parmi ces initiatives, quelles sont celles qui marche bien (satisfaction des clients, de plus en plus de demande) ? Pourquoi ça marche, à votre avis ?

Quelles sont celles qui ne marchent pas ? Pourquoi ? Quels enseignements en tirer ?

Communication et information

✘ Les prix des transports en commun et des initiatives vous semblent-ils incitatifs ?

✘ Que vous demande-t-on le plus souvent ?

Comment les randonneurs se renseignent-ils (internet, téléphone) ? Comment aimeraient-ils

se renseigner ?

✘ Quelles sont les informations dont vous disposez ? Et celles que vous ne pouvez pas donner ? Pourquoi ?

Pensez-vous qu'il y ait des informations que vous devriez avoir (et que vous n'avez pas) pour mieux renseigner les randonneurs ou pour mieux répondre à leur demande ?

✘ Pensez-vous que la promotion de l'offre de transports en commun soit suffisante pour être utilisée par les randonneurs ?

L'accès à l'information concernant l'offre de transports en commun et les initiatives est-il facile ? Pourquoi ? Où trouve-t-on ces informations ?

✘ Les utilisateurs vous semblent-ils satisfaits de l'offre de transports en commun, des initiatives ? Et des informations qui en sont données (ou pas) ? Pourquoi ?

Y a-t-il des critiques ? Lesquelles ? Avez-vous des retours ?

✘ Quel est l'état d'esprit des randonneurs par rapport à l'accessibilité en transports en commun ? Constatez-vous une demande ? Si oui, quelle est sa nature exacte ? Voyez-vous de l'évolution dans cette demande ?

✘ Selon vous, l'utilisation des transports en commun par les randonneurs est plutôt un mythe ou plutôt une réalité ? Pourquoi ?

Grille entretien : initiatives mobilités douces

Offre de transport à la demande

(ex : service de transport à la demande mis en place par le CG ou Sherpa Ubaye)

- ✗ Dépendez-vous d'un organisme public (CG ou autre) ou êtes-vous un privé, une association, etc. ?
- ✗ Quel service proposez-vous ? Quand, comment et pourquoi est-il né ?
- ✗ Aujourd'hui, pouvez-vous décrire ce service de transport (uniquement personne et/ou bagage, service mixte) ? Quel est son fonctionnement ?
- ✗ Combien ça coûte (à l'utilisateur, à la collectivité – si compensation) ?
- ✗ Comment fonctionne le service de réservation ?
- ✗ Comment se passe la connexion avec le service de transports en commun classique ?
- ✗ Voyez-vous une évolution dans la fréquentation ?
- ✗ Qui s'occupe du transport et des réservations ? Si différents acteurs sont concernés, comment se passe leur coopération ?

Randonnée et transport à la demande

- ✗ Y a-t-il une part de randonneurs dans les utilisateurs ? Est-elle importante ?
- ✗ Quels sont les secteurs les plus fréquentés/demandés par les randonneurs ?
- ✗ Votre service de transport est-il adapté à une pratique de randonnée (accès jusqu'au départ du sentier, thématique du « dernier kilomètre ») ?
- ✗ La clientèle que constitue les randonneurs a-t-elle un intérêt particulier pour vous ? Est-ce un atout, une contrainte ?
- ✗ Votre service est-il pensé dans une logique transnationale (lien avec Italie/Suisse) ? Dans quelle mesure ?

Communication / Information

- ✗ Quels sont les publics visés par votre service de transport ? Les randonneurs en font-ils partie ? Pourquoi ?
- Quels en sont les utilisateurs réels ? Pourquoi ?
- ✗ Pensez-vous que votre offre bénéficie d'une promotion suffisante pour être utilisé par des randonneurs ? Si non, pourquoi ?
- ✗ Comment et où est diffusée l'information concernant votre service de transport (internet, affichage, OT) ?
- ✗ Les clients sont-ils satisfaits de votre service ? Et des informations qui en sont données ? Pourquoi ? Y a-t-il des critiques formulées ?
- ✗ Pensez-vous qu'il y ait une demande particulière de la part des randonneurs (différence d'utilisation du service entre été et hiver) ? Laquelle ? Pourquoi ?

2. Exemple d'une fiche « parcours client » (pour un trajet)

Fiche "parcours client"		
A l'intérieur du territoire-test : Barcelonnette - Larche		
<i>On se base sur la fiche horaire trouvée sur le site www.ubaye.com qui semble la plus rescente</i>		
Préparation du déplacement		
Critères	Résultats	Commentaire
<i>Généralités</i>		
Existence d'une ligne TC	OUI	
Type de TC	Bus départementaux	ou navette intervillages de la vallée de l'Ubaye
Fréquence de circulation	1 trajet / semaine	SAMEDI (sauf fêtes)
Tarif (dont tarif préférentiel, promo, etc.)	?	pas d'info sur site du CG04 ni sur ubaye.com
Réservation obligatoire	?	pas d'info sur site du CG04 ni sur ubaye.com
Durée du trajet	50 minutes	
Grille des horaires et saisonnalité	annuel	
<i>En ce qui nous concerne</i>		
Accessibilité de l'information: Qui? où? quantité?	Site CG04 Site ubaye.com	Lien entre site internet de Barcelonnette et le site ubaye.com pour les horaires Manque d'info sur tarifs, pratiquants acceptés, nécessité de réserver, etc.
Lisibilité de l'information	MAUVAISE	Deux fiches horaires trouvées... Sinon, séparément l'une de l'autre, infos claires et facile à trouver
Adaptation des horaires	MOYENNE	arrivée à Larche à 14H20, OK pour dormir sur place ou à proximité le soir même
Pratiquants acceptés (gros sac, vélo, etc.)	?	se renseigner: OT Barcelonnette ou transporteurs (cf. fiche horaire pour coordonnées)...
Services connexes (portage de bagages, etc.)	?	se renseigner: OT Barcelonnette...
Réalisation du déplacement		
Critères	Résultats	Commentaire
<i>Généralités</i>		
Existence d'une ligne TC		OUI Avec arrêt à Saint-Paul
Type de TC		Navettes inter-villages gérées par la communauté de communes
Fréquence de circulation		2 trajets par jours, 2 fois par semaine en été (juillet/aout) Horaires: 8H15 (arrivée 8H45) et 15H30
Tarif (dont tarif préférentiel, promo, etc.)		GRATUIT
Réservation obligatoire		NON
Facilité/Lisibilité de la correspondance		correspondance à barcelonnette depuis gap très longue depuis digne très très longue
Durée du trajet		30 à 50 min.
<i>En ce qui nous concerne</i>		
Véracité des informations		
Clarté des informations		
Accessibilité de l'information : où? quantité?		D'après ses dires, bcp d'infos sur les horaires des navettes, bonne communication de la part de la communauté de communes... Fiche horaires et affiches un peu partout
Adaptation des horaires		avec la rando plutôt pas mal, sauf fréquence de circulation
Pratiquants acceptés (gros sac, vélo, etc.)		
Services connexes (portage de bagages, etc.)		
Qualité : confort/propreté - beauté paysages		

3. Construction de la légende de la carte

Organisation de l'offre TC	Haut-Giffre Mont-Blanc	Vanoise	Briançonnais	Ubaye	Mercantour
Nombre de porte d'entrée/sortie dans le territoire-test	5	4	4	1	5
Facilité des déplacements à l'intérieur du territoire-test	+	-	+	+	+
Diversité des modes de transport disponibles	+	+	+	-	+
Adaptation des horaires à la randonnée pedestre	+	-	+	-	-
Présence d'un service de transport à la demande	-	+	+	+	+
Desserte directe de la VA	+	+	+	+	+
Fréquence de circulation	+	+	+	-	+
Tarifs	-	-	-	+	+
TOTAL					

Lisibilité de l'information	Haut-Giffre	Vanoise	Briançonnais	Ubaye	Mercantour
Existence d'une centrale de mobilité	+	+	+	-	-
Bonne présentation de l'offre TC sur le site du CG ou sur la centrale	+	+	-	-	-
Accessibilité à l'information sur les TC depuis sites touristiques	+	-	+	+	+
Lisibilité de l'information TC sur les sites touristiques	+	-	-	+	+
Facilité pour trouver l'information	+	+	-	+	+
Présence d'une bonne carte du réseau	-	+	-	+	+
Informations homogènes (non-contradictaires)	+	+	+	-	+
TOTAL					

4. Tableau présentant les caractéristiques des différents systèmes d'information départementaux et régionaux, en France

	centrale de mobilité	Calculateur d'itinéraire	Tarif	Site Co-voiturage	TAD	Carte du réseau	Adresses mail
Alsace - 1	NON	NON	V	NON	NON		http://www.region-alsace.eu/dn_transports/
Bas-Rhin - 67	NON	NON	1,5 à 3,5 €	OUI	OUI		http://www.bas-rhin.fr/se-deplacer
Haut-Rhin - 68	NON	NON	1,95 à 4,20 €	NON	NON		http://www.cg68.fr/horaires-des-bus/horaires-des-bus.html
Aquitaine - 2	NON	NON	V	NON	NON		http://aquitaine.fr/politiques-regionales/transports/transports.html
Dordogne - 24	NON	NON	2	NON	NON		http://www.cg24.fr/modules.php?name=Sections&cp=viewarticle&artid=262
Gironde - 33	NON	NON	V	NON	OUI		http://www.cg33.fr/cg33/jcms/DVA070418_5946/se-deplacer
Landes - 40	NON	OUI	2 €	OUI	OUI		http://www.rdtl.fr/ http://www.covoituragelandes.org/
Lot-et-Garonne - 47	NON	NON	?	OUI	NON		www.covoiturage-47.fr
Pyrénées-Atlantique - 64	NON	NON	V	OUI	OUI		http://www.cg64.fr/actions/assurer-transport-des-personnes.html
Auvergne - 3	NON	NON	V	NON	NON		http://www.auvergne.org/transports/transports.html
Allier - 03	NON	NON	2	OUI	OUI		http://transports.allier.fr/default.Asp http://www.covoiturageauvergne.net/
Cantal - 15	NON	NON	V	NON	NON		http://www.cantal.fr/page.php?Theme=10&Rubri=12&Onglet=1
Haute-Loire - 43	NON	NON	V	NON	NON		http://www.cg43.fr/Les-transports-interurbains.htm
Puy-de-Dôme - 63	NON	OUI	V	OUI	OUI		http://www.puydedome.com/Presentation-_14164.html?1=1
Bourgogne - 4	OUI	OUI	1,5 à 3 €	NON	OUI		http://www.mobigo-bourgogne.com/
Côte d'Or - 21	NON	NON	1,5 à 3 €	NON	OUI		http://www.cotedor.fr/jahia/Jahia/accueil/decouvrir/pid/473
Nièvre - 58	NON	NON	2 à 6 €	NON	OUI		http://www.cg58.fr/a-votre-service/infos-routes-et-transports/transports-de-voyageurs-mise-a-jour-au-22-05-2008.html
Saône-et-Loire - 71	NON	NON	1,50 €	OUI	NON		http://www.covoiturage71.fr/ http://www.cg71.fr/jahia/Jahia/Accueil/VivreenSaoneetLoire/SeDeplacer/ReseauBuscephale
Yonne - 89	NON	NON	2 €	NON	OUI		http://www.cg89.fr/page.php?lg=fr&rub=02
Bretagne - 5	NON	NON	V	NON	NON		http://www.bretagne.fr/internet/jcms/1B080117_6078/transports
Côtes d'Armor - 22	OUI	OUI	2	OUI	OUI		http://www.tibus.fr/ http://www.ticoto.fr/
Finistère - 29	OUI	OUI	2 à 6 €	OUI	OUI		http://www.viaoo29.fr/index.php/viaoo29/route/vuesearch http://www.covoiturage-finistere.fr/
Ille-et-Vilaine - 35	OUI	OUI	1,70 à 3,90 €	NON	NON		http://www.illenoo-services.fr/
Morbihan - 56	NON	NON	2 €	OUI	OUI		http://www.morbihan.fr/dossier/default.aspx?arbo2=4&arbo3=14&thm=NAV_SERVICE
Centre - 6	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://www.jv-malin.fr/index.php/centre
Cher - 18	OUI	NON	2	NON	OUI		http://www.lignes18.fr/
Eure et Loir - 28	OUI	OUI	?	OUI	OUI		http://www.transbeauce.fr/ http://covoiturage.eurelien.fr/
Indre - 36	NON	NON	2 €	OUI	OUI		http://www.indre.fr/territoire/les-deplacements/laile-bleue http://www.covoiturage36.com/
Indre-et-Loire - 37	NON	OUI	1,70 €	NON	OUI		http://www.cg37.fr/index.php?id_rubricue=357&media=45 http://www.tourainefilvert.com/
Loir-et-Cher - 41	NON	NON	2 €	NON	NON		http://www.cg41.fr/jahia/Jahia/site/cg41/lang/fr/transports-interurbains-route41-le-reseau-qui-nous-rassemble
Loiret - 45	NON	NON	2 €	NON	OUI		http://www.uly-loiret.com/index.cfm

	centrale de mobilité	Calculateur d'itinéraire	Tarif	Site Co-voiturage	TAD	Carte du réseau	Adresses mail
Champagne-Ardenne - 7	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://www.vitici.fr/index.php/vitici
Ardennes - 08	NON	NON	1 à 3 €	NON	OUI		http://www.rda.fr/index.php
Aube - 10	NON	NON	V	NON	OUI		http://www.cg-aube.com/index.php4?rubrique=43#
Marne - 51	NON	NON	V	NON	OUI		http://www.stdmarne.fr/r:Les_lignes_d%C3%A9partementales
Haute-Marne - 52	NON	NON	?	NON	OUI		http://www.transbus.org/reseaux/52.html
Corse - 8							RIEN
Corse du Sud - 2A							
Haute-Corse - 2B							
Franche-Comté - 9	OUI	OUI	V	NON	NON		http://www.motilib.fr/fr
Doubs - 25	NON	NON	3 à 6 €	NON	NON		http://www.doubs.fr/transports/index.php
Jura - 39	NON	OUI	V	NON	NON		http://www.cg39.fr/affiche.php?idsite=1&idpage=18
Haute-Saône - 70	NON	NON	1 €	NON	OUI		http://www.cg70.fr/jeunes/transpor.htm
Territoire de Belfort - 90	NON	OUI	V	NON	OUI		http://www.op:yimo.fr
Île-de-France - 10	OUI	OUI	V	NON	OUI		http://www.transport-idf.com/frontal?controller=Default
Paris - 75							RIEN
Seine-et-Marne - 77	OUI	NON	V	OUI	OUI		http://www.seine-et-marne.fr/actualites-transport http://www.covoiturage77.fr/
Yvelines - 78	NON	NON	?	NON	OUI		http://www.yvelines.fr/Routes_Transports
Essonne - 91	NON	NON	?	NON	NON		http://www.essonne.fr/ville_logement_deplacements/
Hauts-de-Seine - 92	NON	OUI	V	NON	NON		http://www.hauts-de-seine.net/cadre-de-vie/transport
Seine-Saint-Denis - 93							http://www.seine-saint-denis.fr/-Transport-.html
Val-de-Marne - 94	NON	NON	V	OUI	NON		http://www.cg94.fr/transports http://www.covoiturage94.fr/
Val-d'Oise - 95	NON	NON	?	NON	NON		http://www.valdoise.fr/heading/heading9638.html
Languedoc-Roussillon - 11	NON	NON	V	OUI	OUI		http://www.latribu-lr.fr/pages/?page=292
Aude - 11	NON	OUI	1,5 à 3 €	NON	NON		http://www.cg11.fr/www/contenu/v_transports_guide.asp
Gard - 30	NON	NON	1,50 €	NON	NON		http://www.edgard-transport.fr/
Hérault - 34	NON	NON	1 €	NON	NON		http://www.herault.fr/territoire/index.html
Lozère - 48	NON	NON	?	NON	NON		http://www.lozere.fr/page/p-29/art_id/
Pyrénées-Orientales - 66	NON	NON	1 €	NON	OUI		http://www.cg66.fr/routes_transports/index.html
Limousin - 12	NON	NON	V	NON	NON		http://www.transbus.org/reseaux/r_limousin.html
Corrèze - 19	NON	NON	2	OUI	OUI		http://www.cg19.fr/fr/amenagement-et-tic/les-transports/le-transport-voyageurs/index.html http://www.covoiturage-correze.com/
Creuse - 23	NON	NON	?	NON	NON		http://www.creuse.fr/rubrique149.html
Haute-Vienne - 87	NON	NON	2 €	NON	OUI		http://www.cg87.fr/amenagement-du-territoire/les-transports.html
Lorraine - 13	NON	NON	1,2 à 7 €	OUI	NON		http://www.cr-lorraine.fr/jahia/Jahia/cache/bypass/pid/87
Meurthe-et-Moselle - 54	OUI	OUI	1,70 €	NON	OUI		http://www.ted.cg54.fr/ted/DefautBureau.aspx?Onglet_Index=0&Onglet_ID=1384
Meuse - 55	NON	OUI	4 €	NON	OUI		http://www.rapidesdelameuse.fr/
Moselle - 57	NON	NON	V	NON	NON		http://www.tim57.com/front?controller=Home
Vosges - 88	NON	NON	V	NON	NON		http://www.veolia-transport-vosges.fr/

	centrale de mobilité	Calculateur d'itinéraire	Tarif	Site Co-voiturage	TAD	Carte du réseau	Adresses mail
Midi-Pyrénées - 14	OUI	OUI	V	OUI	NON		http://www.transports.midipyrenees.fr/index.php/midipy/
Ariège - 09	NON	NON	V	NON	OUI		http://www.transports-ariège.fr/
Aveyron - 12	NON	NON	V	NON	OUI		http://www.cg12.fr/site/haut/menu_principal/missions/transports_et_route/plan_des_transports
Haute-Garonne - 31	NON	NON	2 à 3 €	NON	NON		http://www.haute-garonne.fr/accueil_univers.asp?sX_Menu_selectedID=m1Reste_4A143F6E
Gers - 32	NON	NON	V	NON	OUI		http://www.gers-gascogne.com/ovidencia/index.php?tg=oml&file=amenagement.htm&cat=26&art=1244&ex=3
Lot - 46	NON	NON	?	OUI	OUI		http://covoiturage.lot.fr/
Hautes-Pyrénées - 65	OUI	NON	V	OUI	NON		http://www.le65.com/transport/transport.php3
Tarn - 81	NON	OUI	2 €	NON	NON		http://www.tarn.fr/tarnbus
Tarn-et-Garonne - 82							Seulement transports scolaires
Nord-pas-de-Calais - 15	NON	NON	V	NON	NON		http://www.nordpasdecals.fr/transports/faciliterLesTransport/maillageReseauxComplementaires.asp
Nord - 59	NON	NON	1 à 2 €	NON	NON		http://www.cg59.fr/FrontOffice/AfficheArtide.aspx?IdArborescence=99
Pas-de-Calais - 62	NON	NON	V	OUI	NON		http://www.covoiturage-5962.fr/
Basse-Normandie - 16	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://www.centrale-mobilite-basse-normandie.com/
Calvados - 14	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://commentjyvais.fr/index.php/crbn/
Manche - 50	NON	OUI	2 à 6,50 €	OUI	OUI		http://transports.manche.fr/
Orne - 61	NON	OUI	2 €	OUI	OUI		http://www.cg61.fr/orne-reseau-caporne.asp
Haute-Normandie - 17	NON	NON	2 €	NON	OUI		http://haute-normandie.covoiturage.fr/blog/innoveco-mobilite
Eure - 27	NON	NON	2	OUI	OUI		http://www.eure-en-ligne.fr/cg27/accueil_eure_en_ligne/mes_transports http://www.covoiturage27.net/
Seine-Maritime - 76	NON	NON	2 €	OUI	OUI		http://www.seinemaritime.net/fr/Les-actions/Ville/-Logement/-Transport http://www.covoiturage76.net/
Pays de la Loire - 18	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://www.destineo.fr/index.php/destineo
Loire-Atlantique - 44	NON	NON	2 €	OUI	OUI		http://www.loire-atlantique.fr/cg44/jcms/c_5032/lila
Maine-et-Loire - 49	NON	OUI	V	OUI	OUI		http://www.cg49.fr/le-conseil-general-a-votre-service/transports/transports-en-commun/
Mayenne - 53	NON	NON	V	OUI	OUI		http://covoiturage.lamayenne.fr/
Sarthe - 72	OUI	NON	2 €	OUI	NON		http://www.covoiturage.sarthe.com/ http://www.lestis72.com/
Vendée - 85	NON	NON	1,5 à 4,50 €	NON	NON		http://www.vendee.fr/dossiers/17/se-deplacer-en-car-en-vendee-de-nombreuses-possibilites.htm
Picardie - 19	NON	NON	V	NON	NON		http://www.cr-picardie.fr/spip.php?rubrique21
Aisne - 02	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://www.cita.asso.fr/
Oise - 60	OUI	OUI	2 €	OUI	OUI		http://www.oise-mobilite.fr/
Somme - 80							Site en cours de construction
Poitou-Charentes - 20	OUI	NON	V	OUI	OUI		http://portail.poitou-charentes.fr/transport/index.php
Charente - 16	NON	NON	V	OUI	NON		http://www.cg16.fr/grands-travaux-routes-deplacements/transports-departementaux/lignes-et-horaires/index.html
Charente-Maritime - 17	OUI	OUI	2 à 6 €	NON	NON		http://www.lesmouettes-transports.com
Orne - 61	NON	OUI	2 €	OUI	OUI		http://www.cg61.fr/orne-reseau-caporne.asp
Deux-Sèvres - 79	NON	NON	V	NON	NON		http://www.deux-sevres.com/transports/index.shtml
Provence-Alpes-Côtes d'Azur - 21	NON	NON	V	NON	NON		http://www.regionpaca.fr/index.php?id=32
Alpes de Hautes-Provence - 04	NON	NON	V	NON	NON		http://www.cg04.fr/routes-transports/transports/reseau-des-transports/index.html
Hautes-Alpes - 05	OUI	NON	V	NON	OUI		http://www.05voyageurs.com/
Alpes-Maritimes - 06	NON	NON	1	NON	OUI		http://www.cg06.fr/fr/servir-les-habitants/deplacements/deplacements/ http://www.equipage06.fr/
Bouches du Rhône - 13	OUI	OUI	V	OUI	NON		http://www.lepilote.com/
Var - 83	NON	OUI	2 €	NON	NON		http://www.varlib.fr
Vaucluse - 84	NON	NON	1,5 à 5 €	NON	NON		http://www.vaucluse.fr/86-reseau-departemental.htm

	centrale de mobilité	Calculateur d'itinéraire	Tarif	Site Co-voiturage	TAD	Carte du réseau	Adresses mail
Rhône-Alpes - 22	NON	NON	V	NON	NON		http://www.rhonealpes.fr/20-transport-rhone-alpes.htm
Ain - 01	NON	NON	2	OUI	NON		http://www.ain.fr/jcms/int_60339/carainfr http://www.covoiturage.ain.fr/
Ardèche - 07	NON	NON	3	NON	NON		http://www.ardeche.fr/Transport
Drôme - 26	NON	NON	2 à 7 €	NON	OUI		http://www.ladrome.fr/fr/les-services/transport-et-amenagement-du-territoire/transport/index.html
Isère - 38	OUI	OUI	V	OUI	NON		http://www.itinisiere.fr/
Loire - 42	NON	NON	2 €	NON	NON		http://www.loire.fr/display.jsp?id=cj_528799
Rhône - 69	NON	NON	1,5 à 2 €	NON	OUI		http://www.rhone.fr/amenagement_du_territoire/infrastructures_deplacements/transport
Savoie - 73	OUI	OUI	V	OUI	OUI		http://www.mobisavoie.fr/
Haute-Savoie - 74	OUI	OUI	?	OUI	NON		http://infotransports.cg74.fr/