

Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina



L'Argentière (05) - 08/2010 - Goujon L.

Rapport final 2010
Phase 2 – Expérimentation terrain



GTA (coordination) : Chappaz G., Goujon L., Martin D.
CIPRA France : Mignotte A.

Avec le soutien de :



SOMMAIRE

PRESENTATION ET METHODOLOGIE..... 3

Contexte et présentation de l'étude.....	3
Méthodologie.....	4
Rappel concernant les territoires-tests.....	5

BILAN DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN PAR TERRITOIRE TEST 7

Le Haut-Giffre – Mont-Blanc	7
La Vanoise	11
Le briançonnais	14
L'Ubaye	18
Le Mercantour.....	20

REJOINDRE LA VIA ALPINA ET LES SENTIERS DE RANDONNEES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN 23

UN DEFI	23
...qui reste impensé ou mal-solutionné.....	23
... A quelques exceptions près.....	24
Des problèmes spécifiques à la Via Alpina	25
<i>Un manque de visibilité de la Via Alpina</i>	<i>25</i>
<i>Un public de randonneurs aguerris...à élargir ?</i>	<i>26</i>
DES PROPOSITIONS SPECIFIQUES.....	27

SYNTHESE ET PRECONISATIONS GENERALES..... 29

INFORMATION ET GOUVERNANCE AU CŒUR DE 5 ENJEUX MAJEURS.....	29
1. Identification et gestion de l'offre dans une logique inter-territoriale.....	29
2. Organisation et accessibilité de l'information	30
3. Tarification	33
4. Intermodalité, gestion des correspondances.....	33
5. Adaptation du matériel, ponctualité.....	34

CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES..... 36

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	38
Pour la préparation des déplacements.....	38
<i>Pour la zone du Haut-Giffre – Mont-Blanc.....</i>	<i>38</i>
<i>Pour la zone de la Vanoise</i>	<i>38</i>
<i>Pour la zone briançonnaise</i>	<i>38</i>



<i>Pour la zone de l'Ubaye</i>	39
<i>Pour la zone du Mercantour</i>	39
Initiatives mobilités douces	39
ANNEXES	40
1. Supports méthodologiques	41
<i>Grille entretien client-mystère (à l'office du tourisme, dans les transports, etc.)</i>	41
<i>Grille d'évaluation des lignes de transports en commun</i>	42
<i>Grille d'évaluation du lieu de correspondance</i>	42
2. Tableau des déplacements effectués sur le terrain.....	44
3. « Accès départs/arrivées randonnées autour du massif des Ecrins » par le 05-Voyageurs	47
4. « Le bon chemin pour vos randonnées ! » par le Conseil général des Alpes-Maritimes.....	48

Présentation et méthodologie

Contexte et présentation de l'étude

Suite à l'étude menée courant 2009 sur la thématique des mobilités douces autour de la Via Alpina¹, la Grande Traversée des Alpes (GTA) et la délégation française de la Commission internationale pour la protection de Alpes (CIPRA France) sont allées sur le terrain pour confronter la réalité avec les conclusions précédemment obtenues.

L'étude « Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina » est réalisée en préalable au dépôt d'un dossier ou à l'insertion dans un projet européen sur cette thématique à l'échelle de l'arc alpin. Les spécificités de cette étude résident dans le fait de faire le lien entre l'offre et la demande (particulièrement dans la première phase – voir ci-dessous) et dans le fait de s'attacher à relier mobilités douces, offre de transports en commun et randonnée itinérante (pratique nécessitant des transports en commun dès lors que les points de départ et d'arrivée sont différents).

Cette étude « Mobilités douces et randonnée autour de la Via Alpina » s'est donc déroulée en deux phases.

- **La première phase**, effectuée en 2009, consistait en une recherche documentaire (papier, Internet et téléphone) sur cette thématique. Elle visait à faire un lien entre l'offre et la demande d'accès en transport en commun aux lieux de randonnées, et tout particulièrement autour de la partie française de la Via Alpina. Dans un premier temps, un bilan général sur les mobilités touristiques dans les Alpes françaises a été dressé ; il met en avant des déséquilibres caractérisés par une concentration dans l'espace et dans le temps de la fréquentation, mais aussi un cheminement progressif vers l'accroissement des offres de mobilités douces dans les Alpes. Dans un second temps, cette recherche documentaire fait un inventaire complet, à l'échelle de cinq territoires-tests, du réseau de transports en commun et de ses points de jonction avec la Via Alpina. Cet état des lieux « à distance » a permis d'identifier certaines pratiques comme de bonnes idées, mais également de soulever un certain nombre de problèmes (notamment en termes d'information et de communication).

Les conclusions de cette première phase mettaient en avant la complexité de la lecture et de l'organisation de l'offre de transports en commun induite par la multiplicité des Autorités organisatrices de transports (AOT). Pour y palier, nous préconisons d'« enrichir et [de] 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 »². Nous proposons de focaliser le travail de terrain sur les points suivants : le

¹ La Via Alpina est un réseau de plus de 5000 km de sentiers de randonnées sur les 8 pays de l'arc alpin : Monaco, France, Italie, Suisse, Liechtenstein, Allemagne, Autriche, Slovénie. La gestion est donc transnationale pour les 5 itinéraires proposés. La France est concernée par deux d'entre eux : l'itinéraire rouge correspond à la traversée intégrale (161 étapes) et l'itinéraire bleu qui traverse la Suisse, l'Italie et la France (61 étape).

² BERTHELOT L., CHAPPAZ G., GOUJON L., MIGNOTTE A., 2009, *Mobilités douces et randonnées autour de la Via Alpina – Phase 1 : étude documentaire*, Grande Traversée des Alpes, Commission internationale pour la protection des Alpes / France, Grenoble.

trafic transfrontalier, les centrales de mobilités, le transport à la demande et la facilité des correspondances dans le cadre d'un voyage multimodal.

- **La deuxième phase**, réalisée durant l'été 2010, avait pour but de vérifier les résultats de la première phase. Il s'agissait de se rendre sur le terrain en transports en commun, de les tester donc, et de constater les réelles possibilités d'accès à la Via Alpina depuis les points d'arrêts de ces mêmes transports en commun. L'idée était également de faire un compte-rendu des possibilités d'information sur place, concernant les transports et sur la Via Alpina.

Le travail a été mené dans les territoires-tests définis lors de la première phase, à savoir : en Haute-Savoie, le Haut-Giffre/Mont-Blanc ;, en Savoie, la Vanoise ; dans les Hautes-Alpes, le Briançonnais ; dans les Alpes de Haute-Provence, l'Ubaye et, dans les Alpes-Maritimes, le Mercantour.

Cette phase de terrain a permis de nuancer un certain nombre des conclusions de la première phase, de découvrir de bonnes initiatives invisibles « à distance », de pointer du doigt des éléments plus négatifs dont nous ne pouvions prendre conscience qu'en étant sur place, etc. L'apport de ces déplacements est donc indiscutable, dans le sens où les conclusions de la phase 1 ont été affinées et revues grâce à cela.

L'organisation du rapport de cette seconde phase est en deux parties principales. En premier lieu sont analysés les accès à la Via Alpina en transports en commun : comme pour n'importe quel autre sentier les conditions d'accès sont-elles satisfaisantes dans la pratique ? Ensuite une synthèse générale est réalisée ; laquelle permet de dégager les points forts et faibles du fonctionnement des transports en commun dans les territoires tests. Cette même synthèse permet ainsi de formuler nos des préconisations concernant un nouvel état d'esprit à mettre en avant et des solutions pratiques à adopter.

Méthodologie

Le principe de cette phase de terrain n'était pas l'exhaustivité dans la mesure où elle aurait réclamé d'importants moyens humains et matériels. Il s'agissait plutôt d'explorer, dans la limite de ce qui était possible, le maximum de portes d'entrée/sortie et de liaisons au sein de chaque territoire-test.

Les enquêteurs ont donc effectué, en transports en commun, trois grands circuits au départ de Grenoble, de trois ou quatre jours chacun³.

- Le premier circuit visait à explorer le territoire-test du Haut-Giffre/Mont-Blanc : depuis Grenoble, en passant par Samoëns et Chamonix, puis un aller-retour en Suisse, avec un retour par Genève.

- Le second circuit a été réalisé sur les territoires-tests de la Vanoise et du Briançonnais : au départ de Grenoble, les transports des hautes vallées de la Tarentaise et de la Maurienne ont été testés, avant un bref passage en Italie pour revenir en France à Briançon. Après un aller-retour vers deux grands départs de randonnée (Vallouise et Névaiche), le retour vers Grenoble s'est effectué par le col du Lautaret.

- Le troisième circuit permettait d'explorer la partie sud des Alpes, et donc les territoires-tests de l'Ubaye et du Mercantour. De Grenoble à Barcelonnette en passant par Mont-Dauphin et le col de Vars, le parcours continuait ensuite jusqu'à Nice par Saint-Etienne-de-Tinée. Et, après un aller-retour pour Saint-Martin-Vésubie, le retour à Grenoble s'est effectué par Digne-les-Bains et Veynes-Dévoluy.

³ Le descriptif détaillé des déplacements est présenté en annexe 2.

Outils utilisés :

- La méthode du client mystère a été appliquée dans la majorité des offices du tourisme, des transports en commun, des gares et des éventuels autres lieux de renseignements (hébergements, etc.). Dans de rares cas, décidés sur le moment, a été préféré l'entretien « à visage découvert », c'est-à-dire en présentant les structures et l'étude pour lesquelles était conduite cette enquête.

Lors des rencontres en client mystère, l'objectif était de constater si l'on pouvait être renseigné avec efficacité sur la Via Alpina, les transports en commun à disposition, leurs systèmes d'information et les critiques formulées concernant ces questions. Une grille d'entretien a donc été réalisée : elle est présentée en annexe 1 .

- Pour chaque ligne de transport testée et chaque lieu de correspondance visité, deux grilles d'évaluation différentes étaient à remplir (voir annexe 1).

Pour les lignes de transports en commun, l'évaluation visait à se renseigner sur : le coût (appréciation quantitative et qualitative), la nécessité de réservation, la fréquence de circulation, l'importance du retard éventuel, le remplissage du transport, la satisfaction des clients, la qualité du service, les informations disponibles à l'intérieur du transport, l'adaptation des horaires et du service à la randonnée pédestre.

Pour les lieux de correspondance, il s'agissait de se renseigner sur les informations à disposition (visibilité, accessibilité, qualité, couverture territoriale, langue, etc.) et aussi, et surtout, sur la facilité de la jonction avec la Via Alpina.

Rappel concernant les territoires-tests

Il ne s'agit pas, ici, de définir une nouvelle fois les cinq territoires-tests, ce qui a déjà été fait dans la première partie de la phase 1 de cette étude⁴. Nous rappellerons simplement les principaux éléments de conclusions par territoires-tests afin de pouvoir s'y référer dans cette deuxième phase.

- En Haute-Savoie, le territoire du Haut-Giffre/Mont-Blanc présente une offre de transports en commun d'une multitude et d'une densité importante. Mais, cela ne va pas sans inconvénients comme les difficultés à appréhender, à articuler et à déceler l'existence de cette offre. Malgré la présence de deux centrales de mobilité locales et d'une ligne de train cadencée d'exception (Saint-Gervais – Martigny), les informations et les liaisons inter-vallées restent problématiques.

- En Savoie, deux portes d'entrée ferroviaires et une liaison régulière à forte fréquence avec l'Italie permettent de se rendre aux portes du massif de la Vanoise. L'autre avantage réside dans la présence d'une centrale de mobilité claire, malgré les quelques impasses repérées. Par contre, les liaisons de bus qui sont censées compléter l'offre ferroviaire et permettre d'accéder en fond de vallée sont défectueuses.

- Dans les Hautes-Alpes, le territoire du Briançonnais a mis en place une centrale de mobilité dont le site internet est loin d'être à la hauteur de la qualité de la réflexion produite en amont, de la densité des services et de leur assez bonne adéquation avec la pratique de randonnée itinérante. Indépendamment, il semble qu'il y ait plusieurs points de jonction directs et pratiques entre les transports en commun et Via Alpina.

⁴ BERTHELOT L., CHAPPAZ G., GOUJON L., MIGNOTTE A., 2009, *ibid.*, page 5.



- Dans les Alpes de Haute-Provence, le territoire de la vallée de l'Ubaye est celui qui est le moins bien desservi par les transports en commun. Malgré l'existence de navettes inter-villages gratuites, l'offre reste d'assez mauvaise qualité du fait d'une trop faible fréquence. Heureusement Sherpa Ubaye en comble les lacunes, mais pas à n'importe quel prix : fonctionnement de type taxi, avec des tarifs identiques à ceux des taxis par exemple.
- Dans les Alpes-Maritimes, le parc national du Mercantour et ses abords sont plutôt bien desservis par des bus départementaux à 1€ et par une ligne de train. L'accès direct à la Via Alpina est possible à plusieurs endroits de manière plus ou moins pratique. L'offre est assez dense mais pêche malgré tout lors du passage d'une vallée à l'autre. Le vrai point noir est l'information disponible sur le site du Conseil général et l'absence de renseignement sur la ligne de train transfrontalière (Nice - Cuneo) depuis le site www.voyages-sncf.com.

Bilan de l'offre de transports en commun par territoire test

Ce premier bilan offre une vue d'ensemble des points positifs et négatifs des transports en commun à travers les Alpes françaises. Rappelons au préalable que ces services sont organisés en fonction d'entités administratives et/ou géographiques différentes. Chaque entité a donc un système différent ; les prestations de transports varient et s'adaptent au contexte local.

Le Haut-Giffre – Mont-Blanc

Comme la recherche « à distance » le laissait entrevoir, ce territoire bénéficie d'une offre relativement dense, c'est-à-dire qui dessert l'essentiel des points touristiques importants, lesquels constituent la majorité des points d'accès plus ou moins directs à des sentiers de randonnée, et parmi eux, à Via Alpina.

On soulignera également la très bonne qualité des matériels roulant, trains comme cars ou bus urbains, bien adaptés à la diversité des populations d'utilisateurs, ce qui fournit un confort d'utilisation, et donc de transport, tout à fait appréciable.



*L'Express Mont Blanc en gare de Martigny
(AM, 08/2010)*

Mais, si l'offre existe et si le réseau peut sembler suffisant à l'échelle du territoire, il pâtit malgré tout de divers points faibles.

Si la fréquence des liaisons entre Cluses et Chamonix (sillon de la vallée de l'Arve), et au-delà vers Martigny est très satisfaisante – notamment avec le cadencement du TER Express Mont Blanc, il est difficile d'en dire autant pour les liaisons qui partent de la vallée pour rejoindre des localités situées dans les massifs et vallées adjacentes, telles que Samoëns, le plateau d'Assy ou Megève, par exemple. Plusieurs liaisons peuvent être disponibles par jour mais leur nombre est malgré tout réduit voire très réduit (parfois seulement 2 à 3 par jour) ce qui s'avère peu pratique pour un

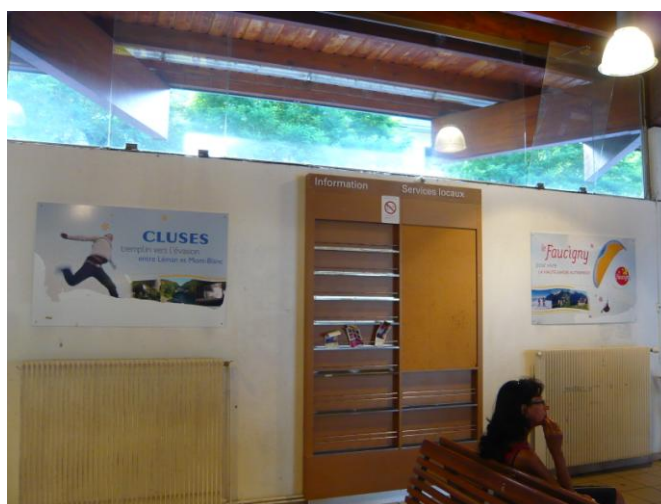
randonneur dont les horaires peuvent être très fluctuant, surtout à un retour de randonnée.

Aussi, le tarif des offres est dans l'ensemble bien trop élevé pour être attractif, à l'exception des TER et notamment de l'Express du Mont Blanc qui constitue de plus en lui-même une attractivité touristique exceptionnelle pour laquelle les usagers sont disposés à payer davantage. Ce n'est d'ailleurs par réellement le cas pour tous les touristes résidants à Chamonix disposant d'une carte d'hôte (disponible gratuitement sur demande) qui leur permet d'utiliser ce moyen de transport gratuitement entre Servoz et Vallorcine, de même que tous les bus urbains de la ville de Chamonix (dont les lignes desservent toute la haute-vallée des Houches jusqu'au Tour et l'Argentière). Pour le reste des offres, et donc surtout les liaisons par car, les tarifs sont beaucoup trop élevés. C'est

particulièrement le cas pour les liaisons les plus longues, comme Chamonix-Genève (33€ l'aller simple), où le trajet par car est deux fois plus long qu'avec une voiture individuelle. Quand bien même le coût réel d'un trajet en voiture individuelle pourrait être plus élevé, les conducteurs n'intègrent jamais les coûts indirects de l'usage d'une voiture (achat, assurance, entretien, etc.) dans leur estimation du coût d'un trajet. De plus, très rares sont les réductions pour les trajets par car dès lors que l'on voyage à plusieurs. Or, tout trajet en voiture permet de diviser les frais en autant de part que de passagers.

L'information sur les services existants est quant à elle disponible, mais encore faut-il bien savoir trouver puis utiliser les bonnes sources.

Tout d'abord, les hébergeurs et commerçants se sont dans l'ensemble révélés peu à même de fournir des renseignements en matière de transport en commun ou alors avec beaucoup de réserves. Certains proposent même de venir vous récupérer en voiture à l'arrêt de bus, même si la distance à parcourir jusqu'à l'hébergement est très faible. La première conclusion à tirer de ce constat est que la population locale elle-même n'utilise pas ou peu ces services, sauf sur les lignes performantes, c'est-à-dire l'axe Cluses-Vallorcine. La seconde est que l'on a à faire une population particulièrement captive par rapport à la voiture individuelle.



En gare routière de Cluses, des informations assez confuses pour le voyageur, ou véritablement déficientes.

L'information dans les gares est souvent très bonne concernant les services ferroviaires. On regrette toutefois que ces informations ne soient exhaustives qu'uniquement à l'échelle du territoire, voire de la vallée ou même d'une ligne. Concernant les services de car, il est plus délicat de trouver les informations nécessaires, notamment lorsqu'elles sont affichées dans un coin peu attirant de la gare. De plus, il est parfois difficile de s'y retrouver entre plusieurs feuilles polycopiées, peu lisibles, punaisées sur un tableau. Ces feuilles d'horaires sont en outre uniquement disponibles en français. Les guichets d'information-achat de ticket pour les cars fermant relativement tôt en fin d'après midi, il est parfois impossible d'obtenir des informations plus précises, si ce n'est auprès d'un chauffeur de car, dont le niveau de maîtrise des langues étrangères est très variable.

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 value relative, l'information fournie est claire, exhaustive et surtout juste. Mais le principal défaut de cette centrale, comme de toutes les autres centrales locales, est qu'elle ne fonctionne qu'à l'échelle d'un périmètre bien précis. Il est par exemple impossible d'interroger cette centrale pour le trajet Samoëns-Chamonix, ce qui en grève sérieusement l'intérêt dès lors que l'on entend sortir ou venir de ce territoire, ce qui est en l'occurrence une des caractéristiques notoires du randonneur itinérant.



The screenshot shows the homepage of the Via Mont Blanc website. At the top, there is a navigation bar with tabs for ACCUEIL, MON ITINÉRAIRE, KIOSQUE INFO, ME SITUER, ACTUALITES, and PAYS DU MONT BLANC. Below this, there is a search section with fields for 'Départ' (set to 05 heures) and 'le' (set to 05 juillet 2010), and a 'Chercher' button. To the right, there is a large banner with the text 'LA MEILLEURE VOIE POUR ATTEINDRE LES SOMMETS' and an image of a snowy mountain peak. Below the banner, there are several news items and a map of the region. The footer contains logos for SNOM, CIPRA, and other partners.

L'autre service d'information en ligne est fourni via les sites Altibus (<http://www.altibus.com/>) et de la SAT (<http://www.sat-montblanc.com/>), ce dernier fournissant, pour la Haute-Savoie seulement, les mêmes informations qu'Altibus. Si ces sites sont assez commodes d'usages et intègrent toutes les lignes en service, le mécanisme de réservation obligatoire des billets 7 jours à l'avance est totalement incompréhensible. En effet, le processus d'achat en ligne de billet est bloqué et donc impossible à moins de 7 jours du départ. Or, en téléphonant à l'agence de l'opérateur pour demander si une réservation est obligatoire et donc s'il sera possible de prendre le car ou pas, on apprend d'une part que cette réservation n'est pas obligatoire dans la majorité des cas, et plus encore que la solution recommandée est l'achat du billet dans le car auprès du chauffeur ! Il est donc impossible de planifier à distance son voyage à moins de 7 jours. Si la réservation du trajet et donc le paiement en ligne du billet sont réalisés plus de 7 jours à l'avance, un surcote est facturé pour des motifs totalement inexplicables et inconcevables pour l'utilisateur. Pire, tout utilisateur ne pensant pas ou n'osant pas téléphoner pour confirmation du besoin de réservation à moins de 7 jours du départ va penser qu'il lui sera impossible d'utiliser ce service et va donc se rabattre sur la voiture individuelle voire même choisir une autre destination de vacances. Que penser enfin si l'utilisateur potentiel de ce service est étranger et ne parle pas français ? Il est évident qu'aucun effort ne sera réalisé pour contourner ce problème. Enfin, nous avons constaté que des informations sur les possibilités d'activités touristiques, notamment de randonnée étaient très rarement fournies directement en gare.

Points forts :

- une offre globalement développée et de qualité sur l'axe principale (St Gervais-Martigny)
- l'Express Mont Blanc ! un produit « vitrine » très efficace et attractif
- des sources d'informations en lignes efficaces
- un matériel roulant de qualité

Points faibles

- le prix !!!! beaucoup trop cher (or TER dont Express Mont Blanc)
- une desserte des vallées adjacentes insuffisante et mal adaptée aux activités de randonnée
- manque de coordination entre toutes les offres
- trop de systèmes d'informations en ligne, de plus non articulés
- un système de réservation incompréhensible et inefficace pour les cars
- pas ou peu d'informations tourisme et randonnée directement disponible en gare
- des informations disponibles trop peu souvent en anglais (documentations et auprès des agents)
- une population locale qui ne prend pas les TC et les connaît mal
- des horaires d'ouverture et de fermeture des guichets trop serrés (surtout pour les cars)

La Vanoise

La centrale de mobilité Mobi'Savoie apparait comme un outil pertinent pour ce territoire. Elle présente de bonnes cartes du réseau de transport départemental, des fiches horaires explicites et bien présentées et des liens vers des sites d'information connexes. La mise à disposition de cartes – globale et par territoire – lisibles et claires facilite la lecture de l'information. Les fiches horaires rassurent le voyageur quant à ce qu'il trouvera sur place. Les liens vers les sites d'information connexes permettent de se rendre en un clic sur le site des réseaux urbains du département, celui des réseaux limitrophes (départementaux, régionaux, de la communauté de commune du Grésivaudan, région urbaine de Lyon) et celui des TER Rhône-Alpes. Cette possibilité de basculer sur les différents sites internet permettant l'organisation d'un voyage en transports en commun permet, en partie, de palier à l'inconvénient récurrent des centrales de mobilités dès lors qu'elles ne font souvent qu'ajouter une limite supplémentaire à la bonne préparation et donc au bon déroulement d'un déplacement du départ à l'arrivée. Ce système de lien vers d'autres sites d'information ne résout pas intégralement ce problème, mais il en réduit l'ampleur en élargissant l'échelle de collecte d'information, c'est-à-dire de combinaison des sources d'informations sur les offres de transports.

Sur le terrain, la centrale de mobilité Mobi'Savoie est clairement visible. Cette visibilité est assurée par la présence de guichet, un affichage des horaires dans tous les arrêts de bus, un estampillage sur tous les bus, les façades de gare routière et les devantures guichets. Dans toutes les gares routières et ferroviaires, il y a un ou deux guichets Mobi'Savoie exclusivement consacrés au réseau de bus du département. On y trouve du personnel pour les renseignements et réservations, mais également les fiches horaires du réseau Mobi'Savoie et des éventuels autres navettes locales.



**Bourg-Saint-Maurice (73) -
08/2010 - Goujon L.**

Cependant, en allant au-delà de la simple recherche de renseignements, on en découvre les premiers dysfonctionnements. D'abord, le système de réservation (passant par la centrale de mobilité Altibus) est très complexe d'utilisation. Il est clairement notifié qu'il faut réserver 7 jours à l'avance. Or, après contact téléphonique il s'avère possible de réserver jusqu'à 36 heures avant le départ (par ce biais). De plus, et malgré les notifications des fiches horaires disponibles sur Mobi'Savoie, il n'est pas nécessaire de réserver sur certains trajets. Aussi, lors d'une réservation par internet, tous les arrêts de bus ne sont pas notifiés et certains horaires ne correspondent pas, ce qui nuit à l'information en semant le doute par rapport aux fiches horaires, elles, très claires. Par ailleurs, le fait de réserver (sur internet ou par téléphone) permet de bénéficier de tarifs (légèrement) réduits mais induit des frais de dossier de 2€, ce qui annule le bénéfice de la mesure précédente ! Il est à noter que ces frais sont difficiles à comprendre et à accepter pour l'utilisateur : ils peuvent l'être dans le cas où le voyageur choisit de se faire envoyer les billets à domicile, mais ils sont imposés même si l'on choisit l'option « billet auto-imprimable ».

Extraits du site www.mobisavoie.fr



Belle Savoie Express Modane - Bonneval sur Arc
Du 02/09 au 17/12/10

TRANSDEV SAVOIE
TRANSDEV SAVOIE MODANE
1, rue Sommeiller
73000 MODANE

Au départ de Modane

Modane - gare routière	Valloire	Brévière	Valloire - Les Trois Vallées	Les Trois Vallées - Les Trois Vallées	Les Trois Vallées - Les Trois Vallées	Les Trois Vallées - Bonneval sur Arc	Conditions de circulation
11,00	11,15	11,30	11,30	11,45	11,50	12,00	Mercredi en période scolaire zone A
17,00	17,15	17,30	17,30	17,45	17,50	18,00	Lundi, mardi, jeudi, vendredi en période scolaire zone A
18,55	18,10	18,25	18,25	18,30	18,40	18,45	Vendredi en période scolaire zone A

Au départ de Bonneval sur Arc

Bonneval sur Arc	Brévière	Les Trois Vallées	Les Trois Vallées - Les Trois Vallées	Les Trois Vallées - Les Trois Vallées	Les Trois Vallées - Bonneval sur Arc	Conditions de circulation	
5,45	5,50	6,15	6,25	6,30	6,40	6,50	Lundi en période scolaire zone A
6,30	6,40	7,00	7,10	7,25	7,35	7,50	Lundi et jeudi en période scolaire zone A
-	7,00	7,10	7,30	7,35	7,35	7,30	Mardi, mercredi, vendredi en période scolaire zone A

Informations et réservations :
www.mobisavoie.fr ou au N° Indigo 0 820 200 330

Les tarifs des transports sont beaucoup trop élevés : 12,60€ en plein tarif pour le trajet « Bourg-Saint-Maurice – Tignes » (30 Km), alors que Via Michelin estime le coût carburant de ce trajet à 3,52€ Bien évidemment, le coût carburant n'est pas révélateur du coût réel global d'un trajet en voiture, mais c'est celui-ci sur lequel l'automobiliste se base principalement. Pratiquer des tarifs aussi élevés n'incite personne à emprunter les transports en commun. Il est regrettable d'avoir une centrale de mobilité d'assez bonne qualité, construite pour encourager à l'utilisation des transports en commun, et d'en annuler les effets avec des tarifs trop hauts.

Comme cela fut identifié dans la première phase, la liaison « Modane – Bardonecchia » en bus par le tunnel du Fréjus est une excellente initiative. Non seulement, côté italien, les horaires sont en correspondance avec les trains en provenance de Turin mais, en plus, cette ligne permet de circuler de manière fréquente et régulière de part et d'autre de la frontière pour 2€. Le chauffeur est, au moins, trilingue ce qui est un avantage considérable pour un service transfrontalier. Seul petit bémol, en prenant le bus côté

français sans ticket, le chauffeur nous indique qu'il faudra prendre son billet en arrivant en Italie à la gare de Bardonecchia ; il est dommage qu'un service de qualité soit compliqué par un problème billettique.

Par ailleurs, le terrain nous a permis de rectifier l'appréciation négative sur la desserte des fonds de vallée, au moins pour la haute-Maurienne. En effet, entre Bessans, Bonneval-sur-Arc et deux parkings d'altitude (sur la route du col de l'Iseran et dans une vallée adjacente), des navettes gratuites circulent l'été, dont les horaires ont été adaptés pour les randonneurs. Mais, ces navettes n'étaient pas visibles lors de la préparation du voyage pour les raisons évoquées lors de l'étude documentaire : la centrale de mobilité n'a pas vocation à rassembler toute l'offre disponible sur le département. Elle se constitue plutôt comme un annuaire de source d'informations ; un lien vers les informations sur les navettes de la Haute-Maurienne est donc présent sur Mobi'Savoie mais il est bien caché derrière les intitulés « Eco-déplacements » / « Randonnées » / « Accès ».

Points forts :

- le service en ligne d'information à la mobilité « Mobi'Savoie »
- la très bonne visibilité de Mobi'Savoie sur le terrain grâce à des points et services complémentaires d'informations « réels » et non uniquement virtuels
- la liaison transfrontalière Modane-Bardonecchia (bus), efficace, bon marché et des informations fournies en plusieurs langues (français, italien, anglais)
- des navettes gratuites estivales en fond de vallée (Haute Maurienne), bien adaptée aux randonneurs

Points faibles

- un système de réservation (via la base Altibus) confus, contre-productif et induisant un surcoût contestable
- des tarifs trop élevés n'encourageant pas à l'utilisation des TC
- l'achat du billet de bus Modane-Bardonecchia depuis la France
- obtenir l'information sur des services existants est encore difficile ! Mobi'Savoie n'est pas exhaustif.

Le briançonnais

En circulant dans le briançonnais sur les lignes de transport 05-Voyageur (centrale de mobilité récemment mise en place), on perçoit de manière très nette qu'une réflexion a été menée pour aboutir à un système de transports en commun adapté aux différentes contraintes du milieu de circulation et des divers usagers.

Ainsi, le matériel roulant est de bonne qualité, confortable et de petite taille pour les zones montagneuses où la circulation est plus délicate. Les lignes qui desservent des lieux de randonnée ont des horaires adaptés aux exigences de cette pratique : départs assez matinaux, possibilité de transporter des gros sacs, etc.

L'idée de cette centrale de mobilité est, à terme, de centraliser l'ensemble des informations concernant les transports en commun disponibles sur le territoire des Hautes-Alpes. Il s'agit là d'une vraie mise en relation des informations. Pour le moment, on trouve des renseignements pour les bus départementaux mais aussi pour les navettes de la communauté de communes du Pays des Ecrins. On attend, à terme l'intégration d'informations sur les trains de la SNCF.

Sur le terrain, les bus sont estampillés 05-Voyageurs. Un affichage horaire clair à chaque arrêt de bus assure la visibilité de l'offre sur le terrain. Cet affichage, comme les fiches-horaires disponibles un peu partout, sont de bonne qualité. Un pictogramme indique s'il s'agit d'un service sur réservation (SRD – service réservation à la demande) et un code couleur (ou un renvoi numéroté) renseigne sur les possibilités de correspondance avec les grandes lignes du réseau TER, LER et avec les autres lignes de bus du réseau des Hautes-Alpes.

MONTDAUPHIN ► GUILLESTRE ► VARS					
Jours de circulation	Quotidien	Lundi	Mercredi	Quotidien	L Ma J V
Service Régulier	Du 26/06 au 1/09		Période Scolaire	Du 26/06 au 1/09	Période scolaire
SRD		Annual SRD			
Montdauphin - Gare SNCF	8:05 (1)	12:15 (2)	12:50 (3)	16:10 (4)	16:55 (5)
Guillestre - Les Isclasses (arrêt desservi sur réservation)	8:07	12:17	12:57	16:12	16:57
Guillestre - Gare Routière	8:10	12:20	13:00	16:15	17:00
Guillestre - Collège			13:05		17:05
Vars - St Marcellin	8:35	12:45	13:25	16:40	17:25
Vars - Ste Marie	8:36	12:46	13:30	16:41	17:35
Vars - Ste Catherine			13:35		17:36
Vars - Les Claux	8:38	12:48	13:40	16:43	17:37
Vars - Point Show	8:39	12:49	13:41	16:44	17:38
Vars - Caribou Fournet	8:40	12:50	13:42	16:45	17:39

(1) Correspondance : Train de nuit en provenance de Paris, arrivée Gare Montdauphin 7h50
 (2) Correspondances : TER en provenance de Gap, arrivée Gare Montdauphin 11h40 / LER en provenance de Briançon, arrivée Gare Montdauphin 11h55.
 (3) Correspondance : LER en provenance de Gap, arrivée Gare Montdauphin 12h45.
 (4) Correspondance : TER en provenance de Romans, arrivée Gare Montdauphin 15h56.
 (5) Correspondance : LER en provenance de Briançon, arrivée Gare Montdauphin 16h40.

Extrait de la fiche-horaire "Montdauphin-Guillestre-Vars" de 05-Voyageurs

Le territoire-test du briançonnais a la chance de bénéficier d'une entrée ferroviaire qui permet d'arriver du sud (de Marseille) et du Nord, par Grenoble. L'offre de bus du Conseil général tente de s'articuler avec celle des communautés de communes pour organiser un réseau de transports en commun de qualité. Il aurait été dommage de ne pas accrocher



ce réseau de bus sur le réseau ferroviaire. Les indications sur les correspondances possibles sont un premier pas avant l'éventuelle intégration des horaires de train dans la centrale de mobilité 05-Voyageurs.

Deux liaisons transfrontalières avec l'Italie depuis Briançon assurent chacune 4 allers-retours par jour, respectivement par le col de l'Echelle et le col du Montgenèvre, vers Bardonecchia et Oulx. Les liens avec l'Italie sont assumés et renforcés grâce à la présence de deux lignes de transports en commun. On ne peut que bien accueillir cette initiative de liaison inter-vallées transfrontalières qui répond, en partie, aux problématiques de cette étude.

Autour de Briançon en direction des sommets, et au pays des Ecrins, le matériel roulant est essentiellement constitué de minibus. L'avantage de la taille moindre de ces véhicules est de pouvoir ouvrir des lignes de transports en commun sur des routes de montagnes sans faire de gros travaux pour améliorer et/ou élargir ces routes.

La ligne « Briançon – Névache – Bardonecchia » qui passe par le col de l'Echelle est impressionnante. Une petite route fraîchement refaite (pour le passage de ce minibus sans doute) permet la circulation d'une ligne de transport en commun, entre la France et l'Italie, à travers des paysages magnifiques.

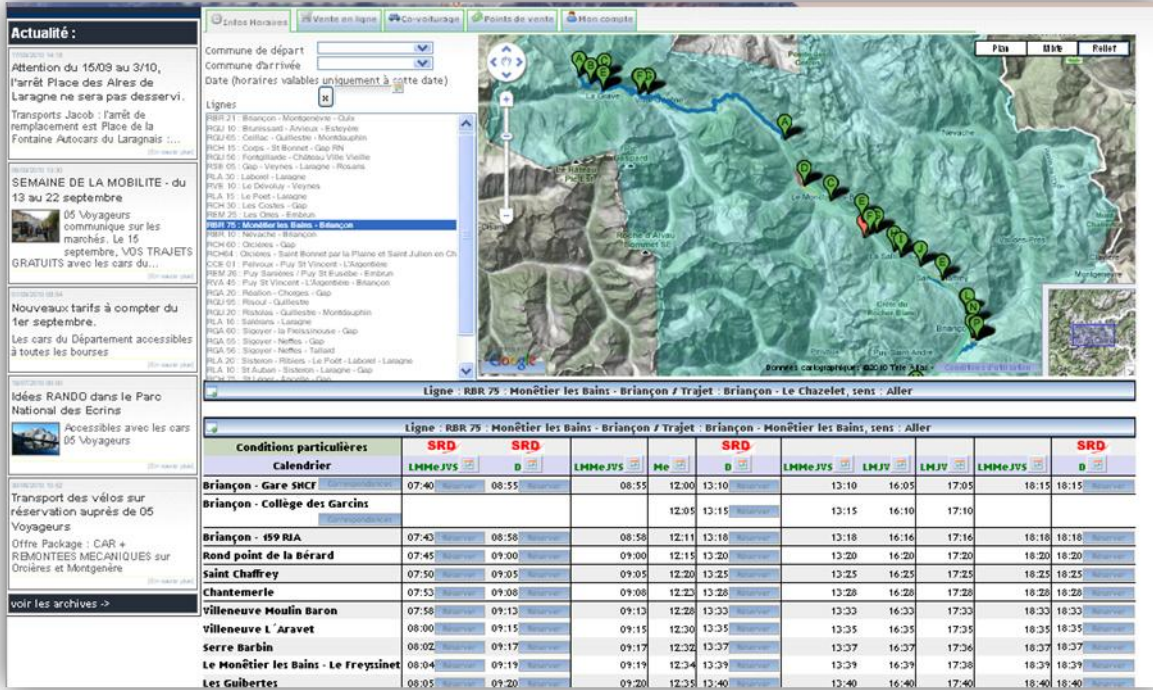
Les tarifs sont beaucoup plus accessibles qu'au nord des Alpes mais restent un peu trop élevés pour les trajets vers des lieux (« stations ») éloignés et notamment pour la liaison transfrontalière vers Oulx (5€, 10€ pour un trajet transfrontalier, en aller simple) ; dès que l'on est plus de deux personnes, on se met sérieusement à réfléchir... Il est, apparemment, plus économique de prendre sa voiture.

Mais, des problèmes de communication nuisent à la qualité réelle du service. Le site internet 05-Voyageurs pourrait être perfectionné : les cartes sont peu lisibles, les tableaux de présentation des horaires peu compréhensibles, etc.

Certes, il est depuis peu possible de télécharger les fiches-horaires, beaucoup plus claires et nettement mieux présentées mais, le site internet demeure trop confus. Le fond de carte issu des images satellites de Google, sur lequel est surimposé un découpage territorial (par zones de couleurs) pourrait peut être être revu, modifié (le mode « plan » serait peut être plus adapté que le mode « relief » par défaut). La coloration par territoire est discutable puisqu'en l'absence de légende on ne sait pas à quoi elle correspond. Par-dessus ces deux couches d'information, sont tracées les lignes de transports en commun (dans des couleurs parfois peu distinctes de celle du fond coloré) et des points correspondant aux arrêts. Ces arrêts sont parfois difficilement discernables entre eux et une information précise sur leur localisation ainsi que sur les possibilités de correspondances serait souhaitable lorsque l'on clique sur chacun d'entre deux.

La page d'accueil du site fait apparaître une carte du réseau de car complet et bien lisible. Il serait très judicieux de pouvoir la télécharger et que l'on puisse zoomer dessus. Il serait donc judicieux d'actualiser cette carte, d'en faire un vrai outil en la rendant disponible et interactive aux voyageurs.

Extraits du site www.05voyageurs.com



Actualité :

Attention du 15/09 au 3/10, l'arrêt Place des Aires de Laragne ne sera pas desservi.

Transports Jacob : l'arrêt de remplacement est Place de la Fontaine Autocar du Laragnais ...

SEMAINE DE LA MOBILITE - du 13 au 22 septembre

05 Voyageurs communique sur les marchés. Le 15 septembre, VOS TRAJETS GRATUITS avec les cars du ...

Nouveaux tarifs à compter du 1er septembre.

Les cars du Département accessibles à toutes les bourses

Idees RANDO dans le Parc National des Ecrins

Accessibles avec les cars 05 Voyageurs

Transport des vélos sur réservation auprès de 05 Voyageurs

Offre Package : CAR + REMONTEES MECANIQUES sur Droines et Montgenève

voir les archives ->

Commune de départ
Commune d'arrivée
Date (horaires valables uniquement à cette date)

Lignes

RBR 21 : Briançon - Montgenève - Oulx
RGU 10 : Brunissard - Arvieux - Esteyrie
RGU 65 : Ceillac - Guillestre - Montdauphin
RCH 15 : Corps - La Chapelle en Valgaudemar - St Bonnet - Gap RN
REM 27 : Embrun - Crévoux
REM 28 : Embrun - Crévoux
RGU 56 : Fontgillarde - Château Ville Vieille
RSE 05 : Gap - Veynes - Laragne - Rosans
RCH15 Régie : La Chapelle en Valgaudemar - St Bonnet
RLA 30 : Laborel - Laragne
RVE 10 : Le Dévoluy - Veynes
RCH 30 : Le Poet - Laragne
REM 25 : Les Costes - Embrun
RBR 75 : Monétier les Bains - Briançon
RBR 10 : Névaiche - Briançon
RCH64 : Orcières - La Plaine - St Julien - St Bonnet
RCH 60 : Orcières - Gap
CCE 01 : Pelvoux - Puy St Vincent - L'Argentière
REM 26 : Puy Sanières / Puy St Eusèbe - Embrun
RVA 45 : Puy St Vincent - L'Argentière - Briançon
RGA 20 : Réallon - Chorges - Gap
RGU 95 : Risoul - Guillestre
RGU 20 : Ristolas - Guillestre - Montdauphin
RLA 16 : Salérans - Laragne
RGA 60 : Sigoyer - la Freissinouse - Gap
RCA 55 : Sigoyer - Nefles - Gap

Ligne - RBR 75 - Monétier les Bains - Briançon / Trajet - Briançon - Le Chazelet, sens - Aller

Conditions particulières	SRD		SRD		SRD		SRD	
	LMMeJVS	D	LMMeJVS	Me	D	LMMeJVS	LMJV	LMMeJVS
Briançon - Gare SHCF	07:40	08:55	08:55	12:00	13:10	13:10	16:05	17:05
Briançon - Collège des Garcins				12:05	13:15	13:15	16:10	17:10
Briançon - IS9 RJA	07:43	08:58	08:58	12:11	13:18	13:18	16:16	17:16
Rond point de la Bérard	07:45	09:00	09:00	12:15	13:20	13:20	16:20	17:20
Saint Chaffrey	07:50	09:05	09:05	12:20	13:25	13:25	16:25	17:25
Chantemerle	07:53	09:08	09:08	12:23	13:28	13:28	16:28	17:28
Villeneuve Moulin Baron	07:58	09:13	09:13	12:28	13:33	13:33	16:33	17:33
Villeneuve L'Aravet	08:00	09:15	09:15	12:30	13:35	13:35	16:35	17:35
Serre Barbin	08:02	09:17	09:17	12:32	13:37	13:37	16:37	17:37
Le Monétier les Bains - Le Freysinnet	08:04	09:19	09:19	12:34	13:39	13:39	16:39	17:38
Les Guilbertes	08:05	09:20	09:20	12:35	13:40	13:40	16:40	17:40

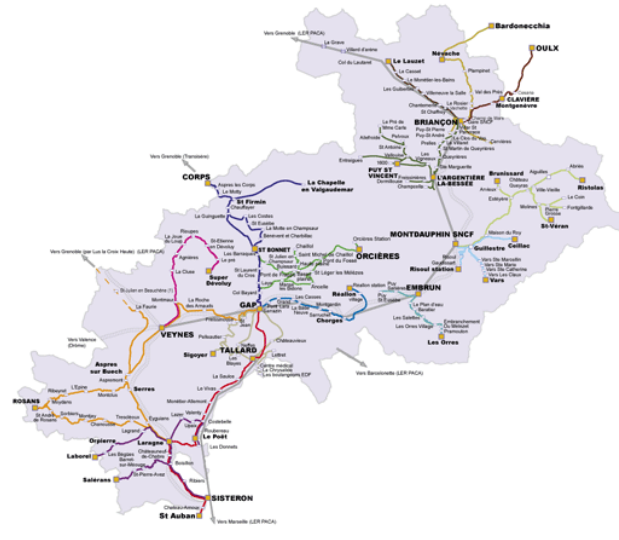
4 92 502 505 www.05voyageurs.com

Infos Horaires | Vente en ligne | Co-voiturage | Points de vente | Mon compte

Commune de départ
Commune d'arrivée
Date (horaires valables uniquement à cette date)

Lignes

RBR 21 : Briançon - Montgenève - Oulx
RGU 10 : Brunissard - Arvieux - Esteyrie
RGU 65 : Ceillac - Guillestre - Montdauphin
RCH 15 : Corps - La Chapelle en Valgaudemar - St Bonnet - Gap RN
REM 27 : Embrun - Crévoux
REM 28 : Embrun - Crévoux
RGU 56 : Fontgillarde - Château Ville Vieille
RSE 05 : Gap - Veynes - Laragne - Rosans
RCH15 Régie : La Chapelle en Valgaudemar - St Bonnet
RLA 30 : Laborel - Laragne
RVE 10 : Le Dévoluy - Veynes
RCH 30 : Le Poet - Laragne
REM 25 : Les Costes - Embrun
RBR 75 : Monétier les Bains - Briançon
RBR 10 : Névaiche - Briançon
RCH64 : Orcières - La Plaine - St Julien - St Bonnet
RCH 60 : Orcières - Gap
CCE 01 : Pelvoux - Puy St Vincent - L'Argentière
REM 26 : Puy Sanières / Puy St Eusèbe - Embrun
RVA 45 : Puy St Vincent - L'Argentière - Briançon
RGA 20 : Réallon - Chorges - Gap
RGU 95 : Risoul - Guillestre
RGU 20 : Ristolas - Guillestre - Montdauphin
RLA 16 : Salérans - Laragne
RGA 60 : Sigoyer - la Freissinouse - Gap
RCA 55 : Sigoyer - Nefles - Gap



La centrale de mobilité 05-voyageurs a produit pour l'été une fiche-horaire spéciale pour l'accès aux sentiers de randonnée en transports en commun intitulée « Accès départs/arrivées randonnées autour du massif des Ecrins » (voir annexe n°3). Une communication importante a été relayée par différents sites internet à ce sujet cet été. En revanche, sur le terrain, il est regrettable qu'elle soit restée invisible.

Partout dans ce territoire-test, nous n'avons pas rencontré de problème d'affichage des horaires et/ou d'autres informations sauf à la gare de Briançon. Il est un peu dommage que ce soit dans la plus grosse gare, le plus gros nœud de transports en commun que l'on rencontre ces problèmes. A l'intérieur de la gare SNCF, des fiches-horaires et un affichage des horaires des bus 05-voyageurs sont à disposition. Mais, à l'extérieur, il faut deviner que les bus partent sur cette portion de parking déserte ; aucun arrêt, pas de panneau informatif qui matérialiserait le départ des bus, pour être sûr d'attendre au bon endroit. Il serait bon d'aménager l'extérieur de la gare de Briançon pour la transformer en une véritable gare routière ou, au moins, plus simplement, de matérialiser l'arrêt par un panneau où serait afficher les horaires.

Aussi, et à l'instar de toutes les autres centrales de mobilité, on ne peut que regretter une fois de plus que 05 voyageurs ne fonctionne qu'à une échelle départementale, sans connexions possibles (via un renvoi, un lien internet automatique par exemple) avec les offres de mobilités des territoires voisins, ni vers les services d'informations à la mobilité en ligne à des échelles plus vastes, permettant de réaliser un itinéraire complet en porte à porte, vers ou depuis tout lieu des Hautes Alpes desservis par une ligne de car.

Le territoire-test du briançonnais a de fortes potentialités pour répondre à la problématique des mobilités douces, par la réflexion qui a été produite autour du réseau de bus et de la centrale de mobilité 05-voyageurs. Mais, l'information, en particulier sur internet, est à améliorer et à rendre plus simple et plus efficace afin de ne pas décourager à l'usage des services de transport en commun.

Points forts :

- le service en ligne d'information à la mobilité « 05 Voyageur »
- un matériel roulant bien adapté au territoire et ouvrant de nouvelles possibilités de déplacement en TC
- des horaires bien adaptés à la randonnée
- une fiche horaire estivale spéciale « randonnée et TC dans les Ecrins »
- des informations claires et efficaces disponibles sur le terrain (notamment pour les correspondances possibles)
- une desserte ferroviaire Nord et Sud sur laquelle s'articule l'offre de bus départementaux
- deux liaisons transfrontalières avec l'Italie depuis Briançon
- des tarifs plus accessibles que dans le nord des Alpes

Points faibles

- des tarifs encore dissuasifs (à partir de 2 personnes, la facture n'est pas négligeable)
- un site internet peu lisible à perfectionner
- une fiche horaire estivale spéciale peu relayée sur le terrain
- la gare de Briançon
- une centrale de mobilité départementale, sans lien avec l'extérieur du département

L'Ubaye

Le département des Alpes-de-Haute-Provence ne dispose pas d'un service de transport très organisé (pas de centrale de mobilité, pas d'homogénéisation tarifaire, pas de tentative de gestion concertée, etc.). L'offre existe mais elle est gérée par un nombre d'acteurs incalculables, les prestataires sont multiples et la lisibilité de l'information en pâtit considérablement.

L'Ubaye est le territoire-test le moins bien desservi par les transports en commun tant par la densité que par la fréquence de circulation. En plus du bus en provenance de Gap, des navettes circulent autour de Barcelonnette et desservent les hautes vallées et stations des alentours. Malgré une fréquence beaucoup trop faible (2 allers-retours, deux jours par semaine), ces navettes ont quelques avantages : elles sont gratuites et, celles qui desservent des lieux de randonnées tels que Larche, ont des horaires adaptés.

Ces lacunes importantes sont, en partie, contrebalancées par l'existence d'un service de qualité : Sherpa Ubaye. Il s'agit d'un prestataire privé qui roule essentiellement pour les randonneurs. Sur réservation (jusqu'à la dernière minute), il se déplace sur l'ensemble du secteur de l'Ubaye (et bien plus loin) : un vrai transporteur à la demande spécial randonneurs ! Le chauffeur est un pratiquant/habitant de la montagne ; il connaît donc bien le secteur et est vraiment à même de renseigner ses clients. Le voyage est enrichissant par la découverte des paysages et par les commentaires qui en sont faits.

Les tarifs pratiqués sont ceux des taxis, impossible de faire autrement sans subventions ou autre forme de soutien. Le service est assuré avec un minibus (8-9 places). Le tarif, fixe selon la course, peut donc se révéler très modique par personne si le service est réservé par un groupe de randonneurs.

Ce service de qualité est totalement privé et n'est assuré que par une personne, ce qui en limite fortement le déploiement. Il serait pertinent que les pouvoirs publics locaux, et notamment le CG04 en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, réfléchissent, avec l'opérateur Sherpa Ubaye, à la pérennisation et au développement de ce service.

La gare routière de Barcelonnette est un lieu très peu accueillant pour les voyageurs. L'espace principal est en fait un parking de bus, relativement étroit, également utilisé parfois par des véhicules motorisés individuels. Très peu d'informations sont fournies aux voyageurs en transit, en provenance ou au départ de Barcelonnette qui est pourtant le chef lieu du département et un pôle touristique majeur du territoire. Un petit bureau est temporairement ouvert pour l'information des passagers, mais il est très peu visible, mal indiqué et incite guère à être visité.

Il faut être attentif au panneau situé au bout du parking pour voir qu'il s'agit du lieu d'où partent les navettes desservant gratuitement les villages de la vallée de l'Ubaye.

Pour les autres lignes, c'est-à-dire les bus en provenance de Marseille et/ou de Gap ou Digne-les-Bains, seule une inscription au sol doit permettre de deviner qu'il s'agit du lieu de départ/arrivée des cars. Pourtant, tous les jours (à l'exception du dimanche pour certains bus), le réseau express régional (LER) assure 3 allers/retours entre Barcelonnette et Gap, dont 2 vont jusqu'à/proviennent de Marseille, et deux allers/retours sont assurés avec la ville de Digne-les-Bains. Les fiches horaires de ces lignes sont peu claires et donc peu lisibles. Une meilleure présentation des horaires est nécessaire, tout comme une information sur les tarifs pratiqués.

Gare routière de Barcelonnette (04) - 08/2010 - Goujon L.



Certes la proximité du marché est très agréable et permet la découverte et l'achat de nombreux produits locaux, mais il est indéniable que la gare routière de Barcelonnette mériterait d'importantes améliorations et transformations. En l'état, elle

n'incite pas à l'usage des TC dans le secteur de l'Ubaye.

Par ailleurs, ce territoire-test, frontalier avec l'Italie, est le seul à ne présenter aucune liaison transfrontalière. Cependant, le col de Larche (dit « colle della Maddalena » en Italie) permet de relier Barcelonnette et Cuneo par une route en parfaite état, empruntée par de très nombreux poids-lourds. Cette liaison Barcelonnette – Cuneo n'existe pas ; il existe bien la navette qui monte à Larche mais elle est peu fréquente (2 jours par semaine) et elle ne monte même pas au col, qui est pourtant un haut lieu de départ/d'arrivée de randonnée. Il paraît dommage de ne pas essayer de mettre en place une liaison en transports en commun entre ces deux villes. En effet, l'été, Barcelonnette est un bourg étonnamment dynamique et vivant. Côté italien, le patrimoine est riche dans la « Valle Stura » (ex : fort de Vinadio, visite de Cuneo, nombreux villages de la vallée, etc.). Un tel service entre la France et l'Italie pourrait permettre de drainer des touristes à la journée faisant une excursion de l'autre côté de la frontière, des randonneurs qui accèderaient au col et au fonds de vallée pour leur départ.

Points forts :

- « Sherpa Ubaye » : un service à la demande de qualité, bien adapté aux randonneurs

Points faibles

- une offre de TC peu développée, la plus déficiente de toutes les zones test
- pas de service de transport organisé
- beaucoup d'opérateurs de transport : une information très hétérogène, déficiente, difficile à obtenir sur place
- « sherpa ubaye » : un service entièrement privé, isolé et peu développé malgré sa grande qualité pour les territoires montagnards de pratique de la randonnée
- pas de liaisons transfrontalières vers l'Italie
- la gare routière de Barcelonnette !

Le Mercantour

Dans les Alpes-Maritimes, le Conseil Général réfléchit depuis plusieurs années à la promotion et à l'adéquation d'un système de transport pour les locaux et les touristes. Le passage à une tarification unique en 2008 (1€ par personne et par trajet) fut un énorme succès. Cette mesure participe à l'efficacité et à la qualité du système de transport.

L'accès aux sentiers de randonnée en transport en commun est, depuis cet été, à l'étude avec les « rando-bus » : un aller-retour direct depuis Nice, vers Saint-Martin-Vésubie, en correspondance avec des navettes vers La Madone de Fenestre, Le Boréon ou La Colmiane (tarif aller-retour : 5€). Ces bus circulent tous les jours et leurs horaires sont adaptés à la pratique de la randonnée.

Contrairement à ce que nous avons remarqué dans le Briançonnais, la promotion de ce nouveau service a été assurée dès sa mise en place. Nous avons pu voir sur internet et sur le terrain un dépliant (voir annexe n°4) expliquant les conditions de fonctionnement de ce service. On regrette cependant que ce dépliant ne soit disponible qu'en français et qu'il ne fasse pas apparaître une carte avec des propositions de randonnées autour des destinations finales concernées (Le Boréon, La Colmiane, La Madone de Fenestre).

Le problème principal des transports dans ce département est la disposition géographique en étoile des vallées de circulation autour de Nice. Cette ville est donc un passage obligatoire pour les déplacements en transports en commun et l'un des éléments qui ne facilite pas ces déplacements est le fait que Nice dispose de trois gares (mal indiquées depuis le tramway, entre autres) : la gare routière, la gare SNCF et la gare des Chemins de fer de Provence. Elles ne sont pas très éloignées (d'1 à 5 arrêts de tram au maximum) les unes des autres mais cela reste à une distance proche du kilomètre au minimum (et peu agréable à parcourir à pied).

Ce passage par Nice s'accompagne, pour l'accès aux vallées de la Vésubie, de la Tinée et du Var, par un passage dans la basse vallée du Var. L'entrée/sortie de Nice par cet endroit est peu agréable à l'œil et très longue.

Les caractéristiques des vallées des Alpes-Maritimes sont handicapantes pour la mise en service de lignes de transports en commun ; pourtant celles-ci existent. Il est clair que la conduite de bus de taille normale dans les gorges de la Vésubie, par exemple, n'est pas aisée. L'idée n'est pas de dire que les chauffeurs ne sont pas à la hauteur du défi, car ils le sont ; mais ils seraient peut-être plus à l'aise avec des bus de taille moyenne qui circuleraient alors plus fréquemment pour répondre à la demande.

En testant le nouveau service Rando-bus, nous nous sommes rendus à la Madone de Fenestre. Il s'agit probablement de l'endroit le plus reculé accessible en transport en commun sur les territoires-tests. Le minibus dépose ses passagers au pied de plus de 1000 mètres de dénivelé de paysages sublimes. Sur place, il n'y a que quelques bâtiments, parfaitement intégrés dans le paysage : une bergerie, un sanctuaire et un gîte. Malheureusement, une longue file de voitures est garée le long de la route et gâche le paysage.



**La Madone de Fenestre (06)
08/2010 - Goujon L.**

Il paraît indispensable de réfléchir à l'avenir de cette route d'accès et d'envisager sa fermeture aux véhicules individuels sous condition d'une plus fréquente desserte du lieu pour la navette rando-bus (à minima toutes les heures). Ceci permettrait de conserver la beauté des paysages de la Madone de Fenestre, mais aussi de réduire le risque d'incidents, voire d'accidents sur cette route étroite de montagne.

Concernant la circulation ferroviaire, deux lignes partent de Nice pour desservir l'arrière-pays : le train des Pignes qui va jusqu'à Digne-les-Bains et le train des Merveilles qui va jusqu'à Cuneo, en Italie.

Le train des Pignes est une ligne des Chemins de fer de Provence dont le fonctionnement a été détaillé dans l'étude « Mobilités douces et itinérance dans les Alpes-Maritimes » de 2008⁵. Sur cette ligne à voie unique, le matériel roulant, au diesel, est d'un autre temps ; le confort est donc le principal problème à soulever. Le wagon, unique et de petite taille, dispose de 60 places assises, qui sont toutes occupées l'été, et ne permet pas le transport de bagage important, ni de vélos par exemple. Les passagers se retrouvent donc tous les uns sur les autres (au moins jusqu'à Annot, au départ de Nice) à l'intérieur de ce wagon où l'on respire également l'odeur de l'essence. Le voyage entre Nice et Digne-les-Bains dure près de 5 heures ; dans ces conditions peu confortables, c'est très long... Heureusement, les paysages traversés valent le détour. Et, encore plus heureusement, de nouvelles rames sont à l'essai et seront mises en service prochainement.

Nice (06), gare Cfp
08/2010 - Goujon L.



Des difficultés de visibilité et d'information liées au caractère transfrontalier de la ligne Nice - Cuneo (testée en 2008⁶) sont à noter. Par exemple, le site SNCF (www.voyages-sncf.com) n'a toujours pas intégré cette ligne dans son moteur de recherche d'horaires et de tarifs. Pour connaître l'existence de cette liaison ferroviaire transfrontalière, il faut se rendre sur le site des *ter* de la région PACA (<http://www.ter-sncf.com/Regions/Paca/fr/Default.aspx>). Par ailleurs, on avait constaté en 2008, comme à Bardonecchia cette année, un problème d'incompréhension du système de tarification depuis l'Italie. Si le deuxième problème semble délicat à régler, le premier doit l'être pour une visibilité nationale, voire internationale, de cette ligne exceptionnelle.

Par finir, on peut regretter la présentation, peu claire, de la rubrique « transports » du site du CG. Il existe, par exemple, une excellente carte du réseau qui est pourtant peu mise en valeur.

Nous mettons également un bémol au service de transport à la demande, présenté comme un parfait complément du service classique de transport en commun. On est, en réalité, bien loin de pouvoir parcourir le trajet que l'on veut (celui qui nous arrange) en raison de zones de desserte restreinte et/ou de lignes de circulation prédéfinies. De plus, la centrale de réservation pour le service TAD reste imparfaite, et les renseignements fournis peu satisfaisants.

⁵ GOUJON L., 2008, *Mobilités douces et itinérance dans les Alpes-Maritimes*, Grande Traversée des Alpes, Grenoble.

⁶ GOUJON L., 2008, *ibid.*

Points forts :

- une politique départementale des TC dynamique
- un système de TC attentif aux touristes et aux populations locales
- un tarif unique et très attractif sur tout le département 06
- une offre de TC bien développée
- l'initiative Rando-bus
- les paysages traversés par le Train des Pignes et la ligne Nice-Cunéo

Points faibles

- une communication sur les offres de TC à perfectionner
- absence d'information pour la ligne Nice-Cunéo
- incompréhension tarifaire des trains depuis l'Italie
- importante zone de parking « sauvage » de voitures à la Madone de Fenestre
- Nice : passage obligé peu pratique pour tout voyageur (3 gares distinctes, embouteillages, accès délicat, etc.) et contraignant pour le développement des offres et services de TC
- confort réduit et lenteur du Train des Pignes
- un service de TAD à perfectionner

Rejoindre la Via Alpina et les sentiers de randonnées par les transports en commun

Si la circulation sur le réseau de transports en commun pose certaines questions, le chemin entre la sortie de ces transports et le départ du sentier n'en est pas moins problématique. C'est un élément sur lequel de très rares communes ont jugé utile de réfléchir ; pourtant, de très bonnes solutions ont été trouvées, comme à Modane, par exemple.

UN DEFI

...qui reste impensé ou mal-solutionné...

Il est bien plus facile de traverser un village ou une ville lorsqu'on est déjà sur le sentier que de l'atteindre depuis le point d'arrivée des transports en commun, même avec une carte au 1 :25 000. Dans les Alpes-Maritimes, par exemple, le balisage d'un sentier ne s'arrête pas à l'entrée de la ville. On peut la traverser sans problème, le balisage est continu. Par contre, pour rejoindre ce même sentier depuis la gare ou l'arrêt de bus, l'aventure commence. Avec une carte au 1 :25 000, on peut identifier les gares ferroviaires, le départ de son sentier, et éventuellement s'y rendre à l'aide de sa carte. Mais, on ne peut pas forcément identifier la localisation de l'arrêt de bus ou de la gare routière, sur sa carte, en arrivant dans une ville/un village inconnu. L'exploration commence alors pour trouver le départ du sentier dans les rues de la ville/du village. Trouver le départ d'un sentier de randonnée et de la Via Alpina depuis la gare/gare routière/l'arrêt de bus d'une ville ou d'un village n'est donc pas toujours chose facile. La plupart du temps, on ne trouve aucune indication dans le lieu d'arrivée des transports en commun sur les possibilités de randonnée au départ de cette ville/de ce village. Certaines fois, on peut voir un plan de la ville/du village mais aucune indication sur les lieux de départ de randonnée. On peut également trouver une carte un peu précise du territoire avec des sentiers de randonnée mais qui ne permet toujours pas de s'orienter avec précision dans la ville ou le village pour trouver le point de départ des sentiers. Il est très rare de trouver une mention de la Via Alpina sur un panneau d'indication / une carte des sentiers de randonnée, si par hasard il / elle est présent(e).

Intégrer des informations sur les mobilités douces (transports en commun et randonnée) sur un panneau d'information ou une carte à l'échelle d'un petit territoire est relativement aisé. La GTA agit dans ce sens pour sensibiliser les communes à la randonnée pédestre, plus spécialement à la Via Alpina, et à l'utilité de ce genre de petites actions. Mais, l'aboutissement de ses préconisations est soumis à des décisions locales ; cela dépend donc des volontés de la communes, de ses autres priorités, des financements, etc.

De petits détails pourraient être réglés d'autant plus facilement qu'ils ne sont pas sources de dépenses majeures pour les collectivités. Il s'agit simplement d'intégrer le concept de mobilité douce dans un certain nombre d'actions et de mettre un peu plus en valeur la randonnée pédestre dans les activités touristiques proposées par la commune. L'absence de lien entre les transports en commun et la randonnée pédestre, ou plus généralement le manque de visibilité de l'un ou de deux de ces éléments, est encore trop peu réalisé par les politiques locales. En effet, nous verrons que la jonction entre les transports en commun et les sentiers de randonnée est simple à effectuer, et pas forcément coûteuse ; dès lors que l'on s'est penché sur la question, les solutions s'imposent rapidement.

A titre d'exemple, sur les 13 points de jonction entre transports en commun et Via Alpina testés, le balisage n'était réellement satisfaisant (existant et faciles à repérer) que 4 fois par la présence de balisage en ville ou en sortie de ville/début de sentier.

... A quelques exceptions près

Des solutions ont cependant pu être trouvées pour permettre l'accès aux sentiers de randonnées, et donc à la Via Alpina depuis la sortie des transports en commun. Plusieurs options peuvent être avancées :

- a) flécher depuis chaque lieu d'arrivée des transports en commun, partout à travers la ville / le village, les départs de randonnées pédestres. Cette solution est efficace mais très coûteuse pour la collectivité : beaucoup de panneaux de fléchage à financer, à entretenir et à actualiser.
- b) faire passer le sentier devant la gare ou l'arrêt de bus lors de la traversée de ville/village ; ainsi le balisage sera forcément présent devant la gare. Mais la déviation du sentier dans une traversée de ville/village peut également revenir assez cher (balisage, travaux éventuels).
- c) La dernière option est celle proposée à Modane, et qui peut être déclinée de différentes manières. Il s'agit d'un panneau d'information sur les sentiers de randonnées avec une cartographie à deux échelles pour localiser les lieux d'arrivée des transports en commun et repérer le trajet les sentiers, pour s'y rendre. Sans accorder un panneau spécifique à la randonnée, un panneau – placé à chaque lieu d'arrêt des transports en commun – avec un plan de ville sur lequel des figurés permettrait d'identifier les lieux de départ/arrivée des transports en commun et les départs de randonnées suffirait à faire la jonction.

Lors des parcours sur le terrain, la meilleure solution trouvée pour faire le lien entre réseau de transport en commun et sentiers de randonnée est celle présente à Modane. En face de la gare, en évidence est présenté un panneau avec un plan élargi de la ville où tous les sentiers de randonnées sont inscrits (GR et ses variantes, Via Alpina, etc.). Ainsi, le randonneur peut se repérer, identifier son point de départ de sentier et s'y rendre. Il s'agit de la solution la plus facile à mettre en œuvre ; un panneau doit simplement être placé en gare et/ou à l'arrêt de bus de la commune. Si cette dernière possède une gare, une gare routière et, éventuellement, d'autres lieux dédiés aux transports en commun, il faudra placer un panneau dans chacun de ces endroits.

Ce panneau témoigne d'une réflexion sur l'accès aux sentiers de randonnées en transports en commun. Il s'agit probablement de la meilleure solution imaginable : peu onéreuse pour la collectivité, pratique et très compréhensible pour l'utilisateur. La réponse trouvée à Modane à la problématique de la jonction entre transports en commun et randonnée est transposable dans de nombreuses autres communes alpines.



Modane (73) - 08/2010 - Goujon L.

Des problèmes spécifiques à la Via Alpina

Un manque de visibilité de la Via Alpina

Après avoir arpenté les Alpes françaises, force est de constater que la Via Alpina n'est que très faiblement matérialisée sur le terrain, malgré les efforts consentis par la GTA depuis plusieurs années.

Néanmoins, ce constat est à nuancer dans la mesure où il résulte en partie du choix fait par l'ensemble des gestionnaires de la Via Alpina. En effet, lors de la mise en place de l'itinéraire, l'enjeu était de ne pas ajouter une nouvelle couche d'information et de balisage à celles préexistantes, émanant des multiples acteurs et structures impliqués dans la promotion de la randonnée. Le choix s'est donc orienté vers une simple apposition du pictogramme Via Alpina à côté du fléchage existant (voir photo ci-contre).

A chaque point-étape, un panneau d'information avec l'itinéraire pour les étapes suivante et précédente ainsi que des informations sur ce lieu d'étape pouvait être installé ; certains pays ont choisis de le placer en extérieur de manière visible pour



Saint-Martin-Vésubie (06)
08/2010 - Goujon L.



l'information des randonneurs. D'autres pays, comme la France par exemple, ont préféré les installer en intérieur (offices du tourisme, hébergement, etc.) pour ne pas encombrer les paysages naturels que la Via Alpina incite à découvrir.

Dans la pratique, on constate que **le balisage de la Via Alpina est très sporadique et peu visible**. Les panneaux d'information sont rarement au rendez-vous dans les points-étapes. Mais surtout, dans les offices du tourisme et hébergements, les renseignements précis sur la Via Alpina se font plus que rares et sont donc très précieux.

- Le balisage est absent sur une partie des étapes, points-étapes et sections de sentier de la Via Alpina (au moins pour sa partie française). Il est en effet extrêmement délicat à une telle échelle de garantir le balisage sur l'ensemble de l'itinéraire, même s'il s'agit d'un réel objectif et que les gestionnaires s'y emploient de manière perpétuelle.

- Pour ce qui est des panneaux d'information, il faut *a minima* que les offices du tourisme ou hébergements (si le point-étape est un hameau ou un refuge en montagne, les installent. En réalité, ce n'est que rarement le cas, pour cause de sensibilité ou de place. Pourtant, ils permettent d'assurer la visibilité de l'itinéraire à un public non averti ; sans cela, seuls les connaisseurs ont conscience de l'existence de l'itinéraire. Cette première sensibilisation à la Via Alpina permettrait qu'elle soit fréquentée par des randonneurs plus novices sur de petites portions (1 ou 2 jours).

- Il faudrait que le personnel des offices de tourisme et les hébergeurs puissent donner les indications suivantes : durée et difficulté de l'étape suivant (dénivelé, etc.), points de passage emblématiques, coordonnées de l'hébergement (des hébergements) suivant(s) et possibilités de ravitaillements des prochaines étapes. Les renseignements oraux que les différents opérateurs touristiques donneraient sur la Via Alpina permettraient de faire vivre l'itinéraire et participeraient à sa matérialisation/concrétisation sur le terrain. Afin de remédier à ce problème, on pourrait imaginer pour les années à venir l'envoi aux hébergeurs et offices de tourisme d'une fiche avec les détails pratiques (cités ci-dessus) concernant les étapes de la Via Alpina. Ainsi, sans la distribuer et sans avoir parcouru l'itinéraire, les renseignements élémentaires seraient connus et pourraient être communiqués.

Un public de randonneurs aguerris...à élargir ?

Les randonneurs qui entreprennent de « faire la Via Alpina » sont tous autonomes. Ceci est du, entre autres, aux problèmes de balisage ainsi qu'à l'ampleur de l'itinéraire. Le tracé de la Via Alpina est bien défini, mais les cartes présentes sur le site (<http://www.via-alpina.org/>) et **les renseignements fournis ne suffisent pas**. En effet, les informations récoltées sur internet doivent être complétées par l'étude détaillée de cartes de randonnée (ex : IGN Top 25 pour la France) pour ne pas avoir trop de surprise en arrivant sur le terrain.

Ce travail de vérification des données fournies et l'aventure que représente une itinérance au long cours sur la Via Alpina s'adressent à un public de randonneurs avertis et aguerris à ce genre d'exercice. **Ces randonneurs autonomes sont évidemment la cible principale visée par les gestionnaires de l'itinéraire**. Par ailleurs, cette itinérance implique un point de départ lointain et différent du point d'arrivée ; de ce fait, l'utilisation des transports en commun devient une nécessité. Le randonneur se doit donc d'être autonome pour l'organisation et la réalisation de son itinérance, mais est dépendant d'un système de transports en commun efficace pour se rendre au départ ou pour rejoindre son domicile depuis l'arrivée. L'accessibilité en transports en commun à un



itinéraire tel que la Via Alpina n'est donc pas une problématique marginale mais bien une question centrale.

Par ailleurs, il serait possible de **drainer un autre type de randonneurs** avec une communication différente dans les points-étapes. Des marcheurs moins aguerris mais sensibilisés à la pratique de la marche en montagne pourraient alors se lancer pour 1 à 3 jours de marche par exemple. Le public touché serait alors en vacances ou en résidence sur place et, là aussi, la question du transport entre le point de départ et le point d'arrivée se poserait.

Les problèmes de visibilité de la Via Alpina sont donc tout relatif au public visé. Mais, même pour un randonneur d'expérience, prendre connaissance de la Via Alpina peut relever du hasard complet, ce qui ne devrait pas être le cas. La Via Alpina devrait être visible dans tous les points d'information des territoires de randonnée pédestre alpins. La mauvaise qualité du balisage deviendra un vrai problème lors de l'éventuelle extension du public ciblé ; mais alors, il sera à gérer à une moindre échelle.

DES PROPOSITIONS SPECIFIQUES

Dans les Alpes françaises, la randonnée pédestre, et donc la Via Alpina, est une pratique touristique qui souffre d'un manque de reconnaissance de la part des acteurs territoriaux. Il s'agit d'une pratique diffuse, qui semble peu impacter l'économie locale et qui est extrêmement difficile à gérer (balisage, etc.). Les collectivités ont parfois peu de considération pour cette activité touristique ; ceci explique que le public de randonneurs, et particulièrement pour la Via Alpina, se doit d'être autonome.

Mais, les mobilités douces sont au cœur des enjeux de développement durable actuel ; et, dans ce cadre, la randonnée est l'un des prolongements logiques des transports en commun. Les promouvoir ne suffit pas, il faut faire la jonction entre eux et avec la randonnée. Pour le moment, il s'agit d'un élément impensé par les politiques des communes concernées. Cependant, quelques bonnes idées sont visibles sur le terrain et leur extension à d'autres territoires est une nécessité pour encourager les mobilités douces dans le secteur touristique.

Les parcours de terrain ont permis une analyse de l'offre de transports en commun, globale et territoriale, ainsi qu'un état des lieux de la visibilité de l'activité randonnée, et particulièrement de la Via Alpina. Le lien entre ces deux types de mobilités douces reste à concevoir.

Pour ce faire, plusieurs propositions peuvent être listées (voir page suivante) :

Propositions :

- indiquer et baliser les itinéraires de randonnée depuis les gares et points d'arrêts des TC
- fournir des informations sur les possibilités de randonnée dans les gares et aux points d'arrêts des TC
- intégrer les informations TC dans les outils de communications du territoire, qu'il soient spécialisés ou non sur la randonnée
- développer des outils de communications spécifiques à la randonnée dans les territoires (à l'échelle la plus pertinente localement : vallée, interco,... - à définir)
- développer les activités de randonnées (si possible en lien avec Via Alpina)
- mettre en place des actions de sensibilisation à la mobilité douce, si possible en lien avec les activités touristiques, dont la randonnée

- analyser le dispositif installé à Modane (coût, satisfaction, résistance du matériel, etc.)
- transposer l'initiative de Modane à d'autres lieux

- renforcer et homogénéiser le balisage
- installer les panneaux d'informations
- faire des OT et des hébergeurs des « ambassadeurs » de la Via Alpina : produire et diffuser des fiches étapes avec les renseignements élémentaires nécessaires.

- améliorer la qualité, la diversité et la précision des informations sur le site internet Via Alpina, notamment pour ce qui concerne les TC
- imaginer, développer des « idées-séjours » (1 à 3 jours) de randonnée depuis Via Alpina pour diversifier un public très spécifique en l'état (faire de Via Alpina un vrai outil de développement territorial et non plus seulement une niche pour quelques randonneurs aventureux)

Synthèse et préconisations générales

INFORMATION ET GOUVERNANCE AU CŒUR DE 5 ENJEUX MAJEURS

1. Identification et gestion de l'offre dans une logique inter-territoriale

- La multitude d'acteurs et de structures impliquées entraîne une confusion sur les services effectivement existants. A part le conducteur de train ou le chauffeur de bus, personne ne sait vraiment ce qui est disponible sur le terrain.
- La désorganisation des opérateurs et l'absence de communication entre eux aboutit dans certains endroits à voir des offres identiques se surimposées les unes aux autres. Dans certaines vallées, des trains régionaux circulent en doublon de bus départementaux. Le coût aux collectivités de telles situation est inconcevables et particulièrement rédhibitoire au développement des transports en commun puisque chacun de ces deux offres va souffrir d'un taux de remplissage faible et donc d'une rentabilité faible qui à terme peut nuire au maintien des offres.
- L'organisation des différents services de transports en commun varie d'un département à l'autre, d'une région à l'autre, voire même d'une vallée à l'autre. Lors d'un séjour itinérant, le randonneur tout comme chaque touriste, n'a pas forcément conscience de basculer d'une entité administrative ou géographique à une autre, et donc d'un système à un autre avec des

Exemple, témoignage

Pour les bus sur réservation (en Savoie ou Haute-Savoie), tous les services ne donnent pas la même information : la centrale de réservation téléphonique, n'ayant pas les mêmes horaires que sur la centrale de mobilité, se renseigne auprès du transporteur pour qui il s'agit d'un bus régulier pour lequel il n'est pas nécessaire de réserver (contrairement aux informations de la fiche horaire) et selon le chauffeur il est inutile de réserver mais préférable de prendre son ticket en gare routière avant de monter dans le bus.

Digne les Bains compte trois gares : celle des chemins de fer de Provence, de la SNCF et la gare routière. En provenance de Nice, il était prévu de prendre un bus à 17h15 pour Veynes pour ensuite regagner Grenoble. En gare des chemins de Fer de Provence, l'enquêteur tâche de se renseigner sur ce bus. Un affichage indiquait qu'il circulait tous les vendredis mais la fiche horaire officielle indiquait qu'il ne circulait qu'en période scolaire. Aucune information n'a pu être délivrée aux guichets des gares ferroviaires, non responsables de ce service certes, mais le bus s'arrêtait pourtant devant le bâtiment abritant les deux gares. L'enquêteur se rend alors en gare routière (15min de marche plus loin). Au guichet, la personne hésitante téléphone au transporteur pour s'assurer du service. Il indique qu'un bus circule bien ce jour-là mais à 17h35 (horaire absent des fiches horaires, des panneaux d'affichage). Attendant donc dehors, l'enquêteur se rend soudain compte qu'un bus pour Veynes est stationné devant lui et s'approche alors du chauffeur : « Vous allez bien à Veynes ? - Oui. - A quelle heure partez-vous ? - A 17h15, dans trois minutes... ».

démarches différentes, des modalités d'accès au service et d'usage différentes, etc.

- Certains services de transports en commun assurés par des opérateurs privés individuels ou de très petite taille peuvent être de très bonnes alternatives ou compléments au déploiement d'une offre régulière et fortement structurée (lignes et horaires fixes notamment) notamment dans des espaces montagnards difficiles d'accès, peu densément peuplés ou à forte variation de population selon les saisons. C'est le cas par exemple du service proposé par Sherpa Ubaye. Ce transporteur à la demande privé dessert toute une zone autour de la haute-vallée de l'Ubaye. Il permet, entre autres, d'effectuer les jonctions avec les vallées adjacentes (la Tinée dans les Alpes-Maritimes, Valle Stura – Italie – de l'autre côté du col de Larche, le massif du Queyras par le col de Vars). Cette offre est un vrai complément au service de transports en commun classique, dans cette zone de montagne où leur fréquence et leur densité sont assez faibles.

Préconisation

- ✓ En tant qu'autorités organisatrices des transports, les collectivités doivent identifier de façon totalement exhaustive les offres de mobilités sur leur territoire que celles-ci soient privées ou publiques.

C'est sur la base de cette connaissance complète de l'offre du territoire qu'une organisation et planification adaptée et évolutive des services de transports en commun peut être réalisée. La complémentarité des offres ne peut être établie sans ce diagnostic continu de l'offre et son évaluation, afin de soutenir, y compris financièrement ou via la redéfinition de marchés de délégation de service public que les offres et opérateurs les plus performants pourront trouver tous leurs intérêts pour le territoire et les usagers.

- ✓ Maintenir ou développer les services permettant d'assurer des trajets transfrontaliers et trans-valléens.

2. Organisation et accessibilité de l'information

Toutes formes et sources d'informations sur les transports en commun peuvent être identifiées, ce qui peut être un avantage, mais aussi souvent un inconvénient...

- La présentation de l'information est rarement uniforme et parfaitement lisible.
- L'information n'est pas toujours exhaustive et continuellement mise à jour.
- L'information n'est souvent accessible ou disponible que dans quelques lieux très précis. - la tendance croissante à centraliser l'accès à l'information ainsi que la réservation, l'achat et l'acquisition (via impression privée) de titres de transport par des services en ligne sur internet génèrent différentes difficultés dans la préparation et la réalisation du trajet, sur site comme à distance.
- Le niveau de qualité des sites internet à vocation transport et mobilité est très variable et leur grande diversité ne sont pas des avantages pour encourager toute personne à avoir recours aux transports en communs.

- Les centrales de mobilité locales ou départementales (si elles sont de bonne qualité) apparaissent comme un bon point lors de la préparation du déplacement. Mais, dans la pratique, si elles peuvent améliorer la lisibilité et la visibilité de l'offre à l'échelle du territoire à laquelle elles sont conçues, elles créent une nouvelle frontière, une nouvelle barrière à franchir pour tout utilisateur qui doit composer un trajet parcourant plusieurs territoires donc chacun est doté d'une centrale différente dans sa conception, son organisation, etc. Sans liens entre elles, ces centrales de mobilité contraignent l'identification de tous les maillons de la chaîne de transport propre à un trajet « hors cadre ». Malheureusement, l'itinérance suscite souvent ce genre de besoins de mobilité.
- Les lignes franco-italiennes testées cette été et en 2008, dans les Alpes-Maritimes⁷, souffrent de problèmes d'information (accessibilité, contenu). Côté italien, l'affichage dans les gares est quasi inexistant pour l'offre ferroviaire. Pour l'offre de bus transfrontalier, il n'y a aucun affichage ni pour les horaires, ni pour le lieu d'arrêt. Par ailleurs, le personnel de la gare n'a pas forcément de bonnes notions de français, ce qui ne permet pas de palier aux déficiences de l'affichage. La situation n'est en outre pas meilleure côté français ; un enquêteur italien produirait certainement les mêmes conclusions sur la France.

Se déplacer c'est avant tout rencontrer l'autre ! Et ça commence au guichet...

Malgré le passage à l'ère numérique, l'apport d'un guichet, et donc d'une personne ressource est considérable. Les usagers peuvent poser librement leurs questions et tout faire au même endroit : informations, renseignements, achat des titres de transports, départ/arrivée de voyage. De plus, de nombreuses personnes n'ont pas d'accès à internet. Ce lieu peut également permettre de corriger les éventuels dysfonctionnements (horaires erronés, difficultés d'orientation des voyageurs, etc.). Une présence au guichet améliore la qualité du service, en assure une égalité d'accès, réduit l'incertitude et l'erreur, en lui laissant une part d'humanité.

Un guichet à vaste amplitude horaire d'ouverture permet de rendre l'offre de transports en commun visible, particulièrement pour les bus et le TAD. Si l'infrastructure ferroviaire matérialise l'offre sur le terrain, il est par contre moins évident de savoir qu'un bus ou qu'une navette circule sur une route. La présence d'un guichet matérialise l'offre sur le territoire et la rend visible.

Au-delà de la mise en place d'un guichet, il est nécessaire que le personnel qui y travaille ne soit pas uniquement compétent pour l'accueil mais également pour renseigner sur l'organisation des transports. Ce personnel doit donc collaborer avec l'ensemble des acteurs de l'organisation des transports ; il doit être intégré dans le système comme n'importe quel autre maillon de la chaîne.

Préconisations

- ✓ Harmoniser et clarifier la présentation de l'information de toutes les offres de transport à l'échelle du territoire le plus pertinent (définition d'une charte graphique commune, standardiser la structure des grilles horaires, etc.).

Une présentation homogène et claire dispense le voyageur d'un nouvel effort de lecture et de compréhension de l'offre de transport.

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

- ✓ Multiplier et diversifier les lieux d'accès à l'information (physique et virtuel). L'information doit venir à l'utilisateur et non l'inverse.

Il est regrettable qu'une information complète sur les offres de transports d'un territoire ne soit pas toujours mise à disposition dans l'ensemble des lieux touristiques (hébergements, commerce, mairies, bureaux de poste, etc.) et non pas uniquement aux points d'arrêts des transports en commun ou dans les offices de tourisme.

- ✓ Améliorer le niveau de qualité et d'ergonomie des sites internet à vocation transport et mobilité.

L'existence d'un site internet de très bonne qualité est essentielle et complémentaire aux guichets. Il est une condition de la promotion et de la réussite d'un service. Il doit être clair, bien présenté, avec toutes les informations nécessaires : tarifs, horaires, réservation, localisation des gares/arrêts, carte générale du réseau à l'échelle du territoire concerné, liens actifs et directs vers les sites similaires des territoires limitrophes ou d'échelle supérieure, etc.

- ✓ Maintenir et même développer une présence physique (ou téléphonique) par des guichets en gare ou tout autre système visant à répondre en direct à l'utilisateur. Cette réponse doit pouvoir être donnée dans d'autres langues que le français, et a minima en anglais.

- ✓ Construire ou renforcer la communication entre les opérateurs de transport afin d'obtenir et de pouvoir diffuser une information exhaustive et à jour sur toutes les offres de transport du territoire.

La multiplication des opérateurs de transport est handicap à l'actualisation permanente d'une information exhaustive sur les offres de transports. Mais cet écueil peut être surmonté par une meilleure gouvernance du secteur des transports, en lien avec le secteur du tourisme.

- ✓ Conduire un effort particulier pour homogénéiser le contenu, la qualité et l'accessibilité de l'offre de transports transfrontaliers.

- ✓ Conduire un effort particulier pour homogénéiser le contenu, la qualité et l'accessibilité de l'offre de transports transfrontaliers.

- ✓ **L'homogénéisation de l'offre, l'accessibilité à tous (usagers, opérateurs, etc.) supposent que celle-ci soit mise à disposition gratuitement et qu'elle soit structurée (constitution de base de données) selon des formats standards. Sans ce pré-requis, il nous apparaît inutile d'imaginer une optimisation véritable de l'utilisation des transports en commun et de leur promotion.**

3. Tarification

- Pour l'utilisateur et/ou le touriste, la grande diversité des tarifs (selon les transports, selon les territoires, selon les opérateurs, etc.) est **incompréhensible et incohérente**. La variation d'organisation des services de transport s'accompagne très souvent d'une variation tarifaire. Après un changement de territoire, le voyageur peut se retrouver à payer 10€ plus cher, un trajet de même distance, sans comprendre pourquoi.

Préconisation

- ✓ Les autorités organisatrices de transport, en lien avec tous les opérateurs, doivent élaborer une politique tarifaire attractive et cohérente à l'échelle d'un territoire le plus vaste possible.

Cet effort tarifaire ne peut qu'être le fruit d'une décision politique de régulation de l'offre et de son prix, dans une logique de maintien et de développement d'un service public fondamental (transport) et du droit à la mobilité.

La mise en valeur de tarifs cohérents et attractifs est indispensable sur les sites internet ou centrales de mobilité. Les tarifs doivent être au plus bas pour être vraiment attractifs : 1 à 2€, pour les bus départementaux par exemple. Les bénéfices financiers directs sont réduits mais le succès du service est presque assuré, à l'image de ce qui s'est produit dans les Alpes-Maritimes. Les taux de remplissage augmente (acquisition d'abonnements, utilisation du bus pour les loisirs, par de nouvelles populations, etc.) et compense la perte du gain sur le prix du billet. Par ailleurs, de nombreux bénéfices indirects sont à prendre en compte : embouteillages réduits, pollution, moins de parkings, accidentologie réduite, etc.

Sans aller jusqu'à une tarification unique et très faible - qui se révèle être un vrai choix politique et stratégique à l'échelle du territoire - on peut se contenter d'une excellente cohérence tarifaire. En effet, l'utilisateur doit comprendre pourquoi il paye tel ou tel tarif. Les différences de tarification doivent se justifier de manière évidente.

**Moins chers les TC,
moins de voitures,
moins**

d'embouteillages : un gain pour le territoire

Une récente étude réalisée par la société INRIX¹, spécialisée dans la production d'informations sur les trafics de transport et d'élaboration d'outils de navigation, a permis d'analyser les principaux axes autoroutiers de 27 agglomérations françaises. L'agglomération grenobloise apparaît dans les 10 plus gros points noirs français. Le rapport met en avant qu'un automobiliste grenoblois perd en moyenne 33 heures par an dans les embouteillages. Les impacts environnementaux, sociaux et économiques des embouteillages sont considérables.

4. Intermodalité, gestion des correspondances

- Les difficultés à prévoir ou vécues dans un lieu de correspondance font parties des éléments dissuasifs pour l'emprunt privilégié des transports en commun, face à la concurrence du véhicule individuel. Ces difficultés peuvent être liées aux éléments suivants : temps d'attente trop long, gares trop éloignées les unes des autres, manque d'information général, etc. En montagne particulièrement, où les fréquences de circulation sont souvent faibles, le principal problème est de **trop longs temps**

d'attente entre deux modes de transport. Un temps d'attente d'une demi-heure est encore acceptable, d'autant qu'il peut constituer une marge de sécurité en cas de retard. Au-delà, le temps d'attente est trop important et constitue un réel frein au report modal par l'utilisateur.

- La localisation des différentes gares dans une même ville ou agglomération est un paramètre essentiel dans la mise en œuvre de bonnes correspondances. L'utilisateur, notamment le touriste, n'est généralement pas au fait de la réalité de l'éloignement des gares les unes par rapport aux autres. De même, il arrive régulièrement que les modalités de déplacement entre deux gares ne sont pas fournies.

Préconisations

- ✓ Organiser les correspondances entre toutes les offres de mobilité d'un territoire est une exigence minimale au bon fonctionnement et donc au développement de l'usage des services.
- ✓ Autorités organisatrices des transports et opérateurs doivent prévoir un système de concertation permettant d'organiser ces correspondances. C'est une étape suivante au travail collectif permettant d'identifier exhaustivement l'offre.
- ✓ L'organisation ou l'optimisation des correspondances supposent que les informations sur les services mis en place soient mises à disposition des autres opérateurs (sous des conditions à définir collectivement) et des autorités organisatrices de transport. La rétention d'information ou la mise à disposition à des tarifs trop élevés est un frein évident au développement d'une offre cohérente et donc à l'usage de celle-ci.

Dans un certain nombre de gares alpines, principalement lorsqu'il n'y a pas de disjonction entre les différentes gares, les horaires des bus qui montent en altitude (c'est-à-dire du dernier maillon de la chaîne, dans notre cas) sont pensés en correspondance avec certains de trains (de nuit ou TGV) pour la capitale. Mais, les correspondances facilitées avec les trains pour la capitale ne suffisent pas.

5. Adaptation du matériel, ponctualité

- La demande de mobilité en montagne implique le transport d'une clientèle spécifique, à laquelle nous nous intéressons tout particulièrement : les randonneurs. Ces derniers ont des impératifs horaires assez contraignants notamment le matin et le soir. Les offres de transports ne prennent pas assez ses caractéristiques en compte, notamment hors saison estivale. Pourtant, l'évolution des pratiques et des rythmes de travail montrent que les temps des loisirs ne peuvent plus être conçus sur des modèles hérités.
- Certains véhicules sont parfois très inadaptés soit aux contraintes de la circulation en montagne (véhicule inconfortable, surdimensionné, etc.), soit ils sont très vieux car une faible attention est portée aux transports en commun. Certains de ces véhicules se révèlent alors très polluants, nuisant ainsi à la volonté des transports en commun à contribuer à l'image d'une montagne préservée.
- L'inadaptation du matériel, l'expérience insuffisante de certains chauffeurs à la conduite en montagne, couplées à l'inorganisation des correspondances et à une trop mauvaise connaissances des caractéristiques des clientèles sont souvent les causes

de retards particulièrement préjudiciables à la fiabilité de l'offre et à son attractivité. Toutefois, sur la base de l'expérimentation de terrain faite pour cette étude, mais aussi de notre usage régulier des transports en commun dans les Alpes, le problème des retards concerne essentiellement les lignes de train, qui sont souvent à voie unique (possibilités de croisement amoindries et, donc, répercussion des retards. Les bus ne sont que très rarement en retard. Les minutes de retard, éventuellement prises au départ, sont souvent comblées à l'arrivée. Les faibles voire très faibles qualité et performance de certaines lignes ferroviaires (trains de nuit Paris-Briançon par exemple) sont également à mettre en regard de ressources humaines et financières sans doute insuffisantes pour garantir un service attractif et fiable.

Préconisations

- ✓ Le matériel roulant doit être adapté, calibré, aux contraintes de la montagne et plus spécialement encore aux caractéristiques topographiques et climatiques de chaque ligne ou secteur.

L'utilisation de minibus ou de bus de taille moindre permet de circuler sur des routes sinueuses et étroites.

- ✓ Si le matériel roulant présente une capacité de passagers réduite compte tenu des conditions de circulations, il convient d'augmenter la fréquence du service dans les zones les plus fréquentées.

- ✓ L'amplitude horaire journalière de circulation des offres desservant les départs et retours d'altitude ou les fonds de vallée doit être accrue. Cette meilleure desserte doit être mise en place en haute saison touristique mais doit aussi être envisagée le reste de l'année. L'offre appelle l'utilisateur tout autant voire plus que l'inverse, surtout si elle est très adaptée aux besoins de celui-ci.

L'amélioration des infrastructures ferroviaires (doublement des lignes à voie unique, meilleur entretien des installations, modernisation des équipements et du matériel roulant, etc.) est indispensable. Le maintien (à minima) et certainement l'augmentation des ressources financières et humaines pour assurer cette amélioration du service ferroviaire sont hautement nécessaires.

Conclusions et perspectives

Le travail de synthèse et de préconisation met clairement l'accent sur la multitude d'acteurs et de structures impliquées dans les secteurs des transports et du tourisme, laquelle entraîne un cloisonnement des décisions. Chaque acteur ou structure a un rôle et/ou un travail bien précis qu'il réalise très souvent de manière isolée. Cette absence de coordination grève lourdement le développement d'une offre pertinente de TC et son usage. En effet, s'il nous a été possible de réaliser les trajets nécessaires pour rejoindre Via Alpina, les services utilisés sont dans l'ensemble **loins d'être concurrentiels par rapport à la voiture individuelle, notamment les services locaux** (à l'exception de quelques uns comme l'Express du mont Blanc par exemple, et dont nous avons souligné la qualité de cette offre rapide, ponctuelle, fréquente, cadencée, etc.).

La mise en place d'une véritable gouvernance du secteur des transports nous apparaît donc comme primordiale. De nombreux leviers d'optimisation de l'offre pourraient être activés à travers le développement d'une meilleure gouvernance des transports, en association avec d'autres opérateurs territoriaux et notamment les opérateurs touristiques.

Cette absence de gouvernance est notamment à l'origine d'une mauvaise organisation et communication de l'information, objectif pourtant décisif au développement d'une offre efficace et attractive de transports en commun.

Face à la multiplicité des échelles d'intervention, des systèmes de transports et des services proposés, des centrales de mobilité ont vu le jour pour faciliter l'information et l'usage des transports en commun. Mais sous couvert d'offrir une plus grande liberté de déplacements aux voyageurs dans une certaine zone, la centrale de mobilité réduit la liberté de circulation au-delà de cette zone en contraignant l'utilisateur à trouver l'information ailleurs et qui plus est certainement sous une autre forme.

Compte tenu de la complexité du panel d'acteurs impliqués, de territoires concernés, d'attentes exprimés par ceux-ci, etc., la solution à viser pour optimiser l'information « transport-tourisme » n'est probablement pas dans la mise en place d'une « méta-centrale alpine de mobilité », contrairement à ce que nous avons évoqué dans la phase 1 de cette étude. En fait, il serait probablement plus profitable de maintenir les centrales de mobilité existantes (et, éventuellement d'en créer de nouvelles) mais d'en uniformiser la présentation, le fonctionnement et, surtout, de les interconnecter entre-elles.

C'est principalement sur ces objectifs associés de gouvernance et d'information que la GTA et CIPRA France souhaite poursuivre les travaux engagés par cette étude dans une perspective internationale. Plusieurs rapprochements ont ainsi déjà été opérés avec le groupe de travail « transport » de la Convention alpine, ainsi qu'avec différents experts alpins, notamment italiens.

Enfin, alors que nos sociétés contemporaines semblent parfois s'épuiser dans une course permanente à la vitesse et au temps « gagné », la randonnée et l'itinérance « lente » nous offrent le luxe de porter un regard décalé sur nous même et nos comportements.

Faire du temps de trajet un temps de loisir est alors aussi un message à prendre en compte pour répondre à un besoin sociétal désormais clairement exprimé pour « ralentir » et mieux vivre. Différents services spécifiques pourraient être développés en ce sens. L'itinérance commence dès le pas de sa porte et pas une fois la portière de la voiture fermée.

L'enjeu de la mobilité douce va bien au-delà de l'ingénierie technique des correspondances, des horaires, etc.



REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Pour la préparation des déplacements

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 TER-RA : http://www.ter-sncf.com/Regions/rhone_alpes/fr/Default.aspx
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 des CFF, compagnie des chemins de fer suisses : <http://www.sbb.ch/fr/>

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 de la centrale de mobilité Altibus, de TRANSDEV : www.altibus.com
Site internet de la mairie de Modane et OT Valfréjus : <http://www.modane-valfrejus.com/>
Site internet de l'office du tourisme de Tignes : <http://www.tignes.net/>
Site internet de l'office du tourisme de Val d'Isère : <http://www.valdisere.com/>

Pour la zone briançonnaise

Site des lignes express régionales de la région PACA : <http://www.info-ler.fr/>
Site TER-PACA : <http://www.ter-sncf.com/Regions/paca/fr/>
Site des voyageurs SNCF : www.voyages-sncf.com
Site des transports du réseau TC du CG05 : <http://www.05voyageurs.com/>
Site de l'office de promotion du Parc des Ecrins : <http://www.paysdesecrins.com/>
Site des autocars Imbert : <http://www.autocars-imbart.com/services.htm>
Site des autocars Résalp : <http://autocars.resalp.free.fr/>
Site de l'office du tourisme de Briançon : <http://www.ot-briancon.fr/>
Site de l'office du tourisme de Névalche : <http://www.accueil-tourisme-nevalche.com/fr/>



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

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

Site de la Haute-Ubaye : <http://www.haute-ubaye.com/fr/index.aspx>

Site de Barcelonnette, rubrique « venir à Barcelonnette » :

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

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 de la mairie de Saint-Etienne-de-Tinée : <http://www.saintetiennedetinee.fr/>

Site des Chemins de Fer de Provence <http://www.trainprovence.com/>

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

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 Changer d'approche :

<http://www.camptocamp.org/portals/219879/fr/changerdapproche-org>

Site de Camp to Camp : <http://www.camptocamp.org/>



ANNEXES

1. Supports méthodologiques
2. Tableau des déplacements effectués sur le terrain
3. « Accès départs/arrivées randonnées autour du massif des Ecrins » par le 05-Voyageurs
4. « Le bon chemin pour vos randonnées ! » par le Conseil général des Alpes-Maritimes
5. Construction de la légende de la carte

1. Supports méthodologiques

Grille entretien client-mystère (à l'office du tourisme, dans les transports, etc.)

Renseignements sur la Via Alpina

- Connaissent-ils la Via Alpina ? Y a-t-il des dépliants disponibles ?
- Sont-ils capables de donner des renseignements un peu précis sur la Via Alpina ? Où est le départ du sentier ? Quel est la durée, la distance et la difficulté de l'étape suivante ? Quel est l'hébergement du point-étape suivant ?
- Quelle est la fréquentation de la Via Alpina ? Y a-t-il beaucoup de Via Alpinistes de passage dans leur établissement ?

Renseignements sur les transports et leurs systèmes d'information

- Quelles sont les informations dont-ils disposent (fiches horaires, plan de la ligne, du réseau, prix, fréquence de circulation, etc.) ?
- Est-il besoin de réserver pour emprunter les lignes de transports ?
- Où est la gare ou l'arrêt de bus/TAD/taxi ?
- Où s'effectue l'achat des titres de transport ?
- Si le territoire dispose d'une centrale de mobilité, sont-ils capables d'en expliquer clairement le fonctionnement/l'utilisation ?

Critiques que laissent paraître le discours

- A travers les propos recueillis, certaines critiques positives ou négatives se dégagent-elles ?
- Y a-t-il des solutions envisagées ?

Grille d'évaluation des lignes de transports en commun

Date :		Jour :	
Type de transport :			
Ligne empruntée :			
Trajet du transport :			
Tronçon parcouru :			
Cout réel (plein tarif) :			
Appréciation qualitative du coût		<ul style="list-style-type: none"> ● Très abordable ● Abordable 	<ul style="list-style-type: none"> ● Cher ● Excessif
Prix incitatif (par rapport à la voiture individuelle) : OUI – NON			
Réservation	OUI	Si oui :	Si oui, délai de
	NON	<ul style="list-style-type: none"> ● Payante : € ● Gratuite 	réserve
Fréquence de circulation		Par jour :	Par semaine :
Retard du transport emprunté : OUI – NON		Durée du retard :	
Appréciation du remplissage		<ul style="list-style-type: none"> ● Plein ● Plutôt plein ● Moyennement rempli ● Plutôt vide ● Presque vide ou vide 	
Appréciation de la satisfaction des clients		<ul style="list-style-type: none"> ● Très satisfait ● Satisfait ● Moyennement satisfait ● Peu satisfait ● Pas satisfait du tout 	
Qualité du service	Confort :		Beauté des paysages traversés :
	<ul style="list-style-type: none"> ● Très confortable ● Confortable ● Moyennement confortable ● Pas confortable du tout 		<ul style="list-style-type: none"> ● Magnifiques ● Beaux ● Inégaux le long du trajet ● Sans intérêt
Informations disponibles à l'intérieur du transport	Carte du réseau et/ou de la ligne :		Dépliants/Fiches horaires :
	<ul style="list-style-type: none"> ● OUI ● NON 		<ul style="list-style-type: none"> ● OUI ● NON
		Renseignements oraux :	
		<ul style="list-style-type: none"> ● OUI ● NON 	
Desserte directe de la Via Alpina : OUI – NON		Horaires adaptées pour un départ/un retour de randonnée : OUI – NON	
Randonneurs acceptés (gros sacs-à-dos, chaussures sales...) : OUI – NON			
Commentaires :			

Grille d'évaluation du lieu de correspondance

<i>Lieu :</i>		<i>Jour et date :</i>		
<i>Trajet pour venir</i>	Origine :	Mode de transport :		
<i>Trajet pour partir</i>	Destination :	Mode de transport :		
<i>Temps d'attente :</i>	Jour et heure de d'arrivé :			
	Jour et heure de départ :			
<i>Concernant l'information disponible sur place...</i>				
	A la gare (ou assimilé)	A l'office du tourisme	Dans le reste de la ville	Dans l'hébergement
Info visible et accessible				
Type d'info disponible				
Qualité de l'info à disposition				
Info claire				
Info juste				
Couverture territoriale de l'info				
Si centrale de mobilité, apparente ?				
Info disponible en plusieurs langues				
Info sur TC italien/suisse				
Info sur la VA et sentiers de rando.				
<i>Aller à la gare</i>	Indications signalétiques :		Autres indications :	
<i>Aller sur la Via Alpina</i>	Indications signalétiques :	Autres indications :	Entretien du début de sentier :	

2. Tableau des déplacements effectués sur le terrain

	Gap	13h05	ter PACA	5 €	10' à l'arrivée
	Mont-Dauphin	14h18			
	Mont-Dauphin	16h10	bus 05-Voyageurs	5 €	
	Vars	16h45			
	Vars	17h	Sherpa Ubaye	70 €	
	Barcelonnette	18h			
	Nuit	Barcelonnette			
	Mercredi 25/08				
		Barcelonnette	navettes de la vallée de l'Ubaye	GRATUIT	
		Larche			
		Larche	Sherpa Ubaye	160 €	
		Saint-Etienne-de-Tinée			
		Saint-Etienne-de-Tinée	bus TAM	1 €	
		Nice			
	Nuit	Nice			
	Jeudi 26/08				
		Nice	bus TAM	1 €	
		Saint-Martin-Vésubie			
		Saint-Martin-Vésubie	navette TAM	1 €	
		La Madone de Fenestre			
		La Madone de Fenestre	navette TAM correspondance avec rando-bus pr Nice	5 €	
		Saint-Martin-Vésubie			
		Saint-Martin-Vésubie	bus TAM rando-bus		
		Nice			
	Nuit	Nice			
	Vendredi 27/08				
		Nice	train des Pignes	17,65 €	10' à l'arrivée
		Digne-les-Bains			
		Digne-les-Bains	bus SCAL/LER PACA	9,30 €	5' au départ
		Veynes			
		Veynes	ter RA/PACA	17,30 €	
		Grenoble			
	Jeudi 26/08				
		Grenoble	ter RA	25,80 €	11' à l'arrivée
		Annecy			
		Annecy	ter RA		5' à l'arrivée
		Cluses			
		Cluses	car lisha SAT	8 €	
		Samoëns			
	Nuit	Samoëns			
	Vendredi 27/08				
		Samoëns	car lisha SAT	8 €	
		Cluses			
		Cluses	ter RA	4,4 €	

Date	Lieux de départ/arrivée	Horaires	Modes de transport	Tarif	Retard
Mardi 17/08					
	Grenoble	7h43	ter Rhône-Alpes	10,60 €	
	Chambéry	8h42			
	Chambéry	10h11	ter Rhône-Alpes	16,30 €	
	Bourg-Saint-Maurice	11h15			
	Bourg-Saint-Maurice	14h10	bus Mobisavoie	12 €	
	Tignes	15h25			
	Tignes	19h10	bus Mobisavoie	5,10 €	
	Val d'Isère	19h35			
	Nuit Val d'Isère				
Mercredi 18/08					
	Val d'Isère	8h15			
	Bonneval-sur-Arc	9h	Taxi Etoiles des neiges	50,90 €	
	Bonneval-sur-Arc	9h40	bus Mobisavoie	12 €	
	Modane	11h			
	Modane	13h20	bus transfrontalier	2 €	
	Bardonecchia	13h50			
	Bardonecchia	15h20	bus transfrontalier		
	Briançon	16h30	05-Voyageurs	10 €	5' au départ et à l'arrivée
	Nuit Briançon				
Jeudi 19/08					
	Briançon	7h55	ter PACA	3 €	
	L'Argentière	8h10			
	L'Argentière	8h30	navette du Pays des Ecrins	5 €	
	Vallouise	9h15	05-Voyageurs		
	Vallouise	10h25	navette du Pays des Ecrins	5 €	
	L'Argentière	10h40	05-Voyageurs		
	L'Argentière	11h51			
	Briançon	12h05	ter PACA	3 €	10' au départ et à l'arrivée
	Briançon	14h	bus transfrontalier	3 €	10' au départ et à l'arrivée
	Névache	14h35	05-Voyageurs		
	Névache	17h30	bus transfrontalier	3 €	5' au départ et à l'arrivée
	Briançon	18h	05-Voyageurs		
	Nuit Briançon				
Vendredi 20/08					
	Briançon	13h15			
	Monêtier	13h45	bus 05-Voyageurs	5 €	
	Monêtier	16h36			
	Grenoble	18h40	bus LER PACA	17,60 €	
Mardi 24/08					
	Grenoble	10h13			
	Gap	12h20	ter RA/PACA	20, 60 €	10' à l'arrivée

	Saint Gervais	8h27			
	Saint Gervais	8h34	ter RA express du mont blanc	24,90 € Prix d'un A/R	2' au départ
	Mont Roc	9h42			
	Mont Roc	10h14	ter RA express du mont blanc	Chamonix- Martigny, billet vendu dans le train	2' au départ et à l'arrivée
	Vallorcine	10h24			
	Vallorcine	11h01	ter RA express du mont blanc	par le contrôleur	10' à l'arrivée
	Martigny	12h05			
	Martigny	13h08	ter RA express du mont blanc		7' au départ, 1' à l'arrivée
	Les Praz	14h32			
	La Flégère bas	14h46	Télécabine de la Flégère	13 € Aller/Retour	
	La Flégère haut	14h53			
	La Flégère haut	15h34	Télécabine de la Flégère		
	La Flégère bas	15h41			
	La Flégère bas	16h12	Bus urbain Chamonix	1,50 €	
	Chamonix centre	16h20			
	Nuit Chamonix				
Samedi 28/08					
	Chamonix gare routière	7h47	car Sat	33 €	
	Genève gare routière	9h37			
	Genève gare routière	9h38	trajet à pied		
	Genève Cornavin	9h45			
	Genève Cornavin	10h17	ter RA	24,20 €	
	Grenoble	12h38			

Le tableau ci-dessus détaille chaque trajet effectué par les enquêteurs pendant la période d'expérimentation terrain. Les heures de déplacements, le type de transports en commun utilisé, le tarif et l'éventuel retard sont indiqués pour compléter les informations. Ainsi, ce tableau donne une idée précise de ce qui a été testé pour formuler les conclusions de la présente étude.

3. « Accès départs/arrivées randonnées autour du massif des Ecrins » par le 05-Voyageurs

BRANCONNAIS

Carte IGN TOP25 JAKET et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®. Les itinéraires sont proposés en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Ils sont soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

MONBIET

Carte IGN TOP25 JAKET et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

SERRE-PONCON

Carte IGN TOP25 JAKET et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

CHAMPSAUR

Carte IGN TOP25 JAKET et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

PEPIC

Carte IGN TOP25 JAKET et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

CHAMPAIGN

Carte IGN TOP25 JAKET et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

VALGAUDEMAR

Carte IGN TOP25 JAKOT et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

PRE DE L'ANNE GALLE

Carte IGN TOP25 JAKOT et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

LA CHAPELLE EN VALGAUDEMAR

Carte IGN TOP25 JAKOT et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

LA CHAPELLE EN VALGAUDEMAR

Carte IGN TOP25 JAKOT et JAKOT
Cartographie : Yann Chastanet - PDB®

Informations utiles	05	05	05	05
Point de départ	1815	1815	1815	1815
Point d'arrivée	1815	1815	1815	1815
Distance	1815	1815	1815	1815
Altitude	1815	1815	1815	1815
Difficulté	1815	1815	1815	1815

Les Sagnettes
Point de départ : Montier les Bains / Ducre : 1815 / Arrivée : 1815
Cet itinéraire est proposé en tant que service à la clientèle de la Via Alpina. Il est soumis à la validation de la PDB® et de la PDB®.

4. « Le bon chemin pour vos randonnées ! » par le Conseil général des Alpes-Maritimes



« Ce nouveau service mis en place par le Conseil général répond à une volonté forte de se positionner comme une collectivité éco-responsable. Promouvoir un accès facilité auprès des randonneurs, c'est favoriser la découverte de nos magnifiques montagnes. »

ÉRIC CIOTTI

Député - Président du Conseil général des Alpes-Maritimes

Un bus en service express

est proposé **au départ de Nice** (gare routière et Saint-Augustin) pour Saint-Martin-Vésubie, Le Boréon, la Madone de Fenestre et La Colmiane.

NOUVEAU

- **Départ de la gare routière**, passage à Saint-Augustin avec arrêt devant le parc-relais (pour y laisser les véhicules), et trajet direct jusqu'à Saint-Martin-Vésubie et La Colmiane.

Des correspondances gratuites vers Le Boréon et la Madone de Fenestre

- **3 allers-retours pour le Parc Alpha et Le Boréon parking supérieur.**
- **1 aller-retour le matin, 1 le midi et 1 en fin de journée pour la Madone de Fenestre.**

Les horaires :

NICE → LA COLMIANE		
Départ Nice - Gare routière	Saint-Martin-Vésubie	La Colmiane
7H SAINT-AUGUSTIN : 7H05*	8H25	8H45
LA COLMIANE → NICE		
Départ La Colmiane	Saint-Martin-Vésubie	Nice - Gare routière
16H40	17H	18H25 SAINT-AUGUSTIN : 18H15*

Les tarifs :

- **5€ l'aller-retour**
- **3€ le trajet simple**

- **Correspondance gratuite** avec l'une des 2 navettes du Boréon ou de la Madone de Fenestre. Dans le sens retour, priorité sera donnée à ceux qui auront un titre aller-retour.
- **En comparaison, les systèmes de covoiturage actuels reviennent à 10/12€ par personne !**

* Heure de passage estimée en fonction des conditions de circulation.



 **CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**



**CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**

www.moutonvaldes Alpes.fr

**CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**

N° Vert 0 800 06 01 06

Pour en savoir plus : www.cg06.fr

Le bon chemin pour vos randonnées !

NOUVEAU

Bus express
tous les jours
du 2 juillet
au 31 août 2010



**CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**