

Actes

Séminaire Technique "Se rendre dans les espaces protégés pour pratiquer les randonnées"

Au Comité National Olympique et Sportif Français

le 18 novembre 2008

Quelles synergies pour renforcer le développement des circulations douces ?



Sommaire

Sommaire	page 1
Programme	page 2
Introduction	page 3
Ouverture	page 4
Déplacements et changement climatique, le choix des mobilités douces dans l'activité touristique	page 5
Rendre les circulations douces concrètes – trois exemples d'initiatives	page 8
Des ateliers de travail pour répondre aux enjeux des circulations douces	page 10
Atelier A : Quelle communication pour répondre aux enjeux des circulations douces	page 10
Atelier B : Quelle plus value des nouveaux produits touristiques pour favoriser les transports alternatifs	page 13
Synthèse	page 14
Clôture	page 16
Liste des participants	page 18
Enquête de satisfaction	page 22

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Depuis les années 1990, les circulations douces sont « à la mode » pour proposer des alternatives à l'automobile privée et individuelle. Le débat actuel sur le changement climatique et les hausses des prix du pétrole soulignent la nécessité de développer des solutions basées sur les transports en commun. En réalité, l'accès à l'espace rural et donc aux espaces protégés devient de plus en plus difficile ou impossible (suppression des lignes TER / SNCF, difficultés de transport, manque de connexions, prix, peu de communication...).

Les gestionnaires des espaces protégés qui s'engagent pour un tourisme durable de leurs territoires et les fédérations sportives doivent renforcer leur partenariat pour avancer sur cette problématique : Concrètement, comment des acteurs comme la FPNRF et la FFRandonnée peuvent travailler ensemble pour favoriser le développement des circulations douces ? Quels sont les partenariats possibles pour associer l'ensemble des membres du CNOSF à ces réflexions ? Comment impulser de nouvelles pratiques au niveau local ?

Basé sur des expériences pratiques et des exemples, ce séminaire technique devrait permettre de faire des propositions pour :

- Construire conjointement une méthodologie pour identifier les itinéraires accessibles en transports en commun et en assurer la promotion,
- Mettre des solutions en œuvre pour changer les comportements des pratiquants,
- Impulser des actions communes de sensibilisation destinées aux services publics, aux décideurs et responsables des transports.

PARTICIPANTS

- Membres des réseaux FFRandonnée, Comité national olympique et sportif français et Fédération des Parcs naturels régionaux de France,
- Élus, directeurs et chargés de mission en lien avec les dossiers concernant les circulations douces,
- Partenaires institutionnels et techniques.

MARDI 18 NOVEMBRE 2008
AU COMITÉ NATIONAL OLYMPIQUE ET SPORTIF FRANÇAIS (CNOSF)
MAISON DU SPORT FRANÇAIS - 1 AVENUE PIERRE DE COUBERTIN - 75013 PARIS

CONTACT :

- FFRandonnée - Benjamin Boire - Tél. 01.44.89.93.15 - E-mail : boire@ffrandonnee.fr
- Fédération des Parcs naturels régionaux - Olaf Holm Tél. : 01 44 90 86 20
E-mail : oholm@parcs-naturels-regionaux.fr

SEMINAIRE TECHNIQUE

Se rendre dans les espaces protégés pour
pratiquer les randonnées

Quelles synergies pour renforcer le développement des circulations douces ?



18 NOVEMBRE 2008

- PARIS -

COMITÉ NATIONAL OLYMPIQUE ET SPORTIF FRANÇAIS



MARDI 18 NOVEMBRE 2008

9h30 Accueil café

10h00 Ouverture du Séminaire
Bienvenue à la Maison du sport Français

- Accueil par les partenaires CNOSF, FFRandonnée, FPNRF
- Présentation du programme du séminaire et ses objectifs
- Co-animation de la Journée par Laure Sagaert, FFRandonnée et Olaf Holm, FPNRF

10h15 Déplacements et changement climatique, le choix des
mobilités douces dans l'activité touristique, par TEC
Conseils

- Introduction et cadrage thématique
- Questions et réponses avec les participants

11h00 Rendre les circulations douces concrètes – trois exemples
d'initiatives

- Expériences de pratiquants sur les mobilités douces, par *Christine Oriol, Mountain Wilderness France*
- Présentation de Suisse Mobile et la Suisse à pied, par *Anne Babay, Suisse Rando*

- Favoriser le développement des circulations douces dans un Parc naturel régional, l'exemple du Massif des Bauges, par *Pascale Vinit / Benoît Tiberghien, Parc naturel régional du Massif des Bauges*

- Présentations des initiatives par les intervenants
- Questions et réponses avec les participants

12h30 Déjeuner à la Maison du sport Français offert par les
partenaires

14h00 Des ateliers de travail pour répondre aux enjeux des
circulations douces

- Des ateliers de travail avec des expériences pour identifier des bonnes pratiques et favoriser l'échange entre les participants
- Atelier A et B organisés en parallèle, un atelier un choix

Atelier A : Quelle communication pour sensibiliser les
pratiquants ?

- Expérience 1 : « Chemins de TER » par *Christian Bertholet, Comité départemental de la randonnée pédestre de la Haute-Loire*
- Expérience 2 : « La fête de la nature des Bauges, un partenariat local pour développer les circulations douces » par *Pascale Vinit / Benoît Tiberghien, Parc naturel régional du Massif des Bauges*

Atelier B : Quelle plus value des nouveaux produits
touristiques pour favoriser des transports alternatifs ?

- Expérience 1 : « Les retombées économiques du tourisme à vélo, arguments en faveur des déplacements doux dans le Luberon » (sous réserve)
- Expérience 2 : « L'intermodalité au service du tourisme et des sports de nature » par *Frédéric Biebat, Agence de développement touristique du Bas-Rhin*

15h45 Pause café

16h00 Synthèse de la journée en plénière : comment renforcer les
synergies sur nos territoires ?

- Restitution des ateliers en présence des partenaires
- Identifier des perspectives et coopérations possibles
- Questions et réponses avec les participants

17h00 Clôture et fin de la journée

AVEC LE SOUTIEN DE :



Introduction

Ce séminaire sur les circulations douces s'est tenu à Paris le 18 novembre 2008 à la Maison du Sport français, pour des questions de logistique et permettre au maximum de personnes intéressées d'y participer.

A l'initiative de la Fédération française de la randonnée pédestre et de la Fédération des Parcs naturels régionaux de France, ce séminaire a été organisé en partenariat avec le CNOSF et grâce aux concours du Fonds social européen, du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, du Secrétariat d'État à la Jeunesse, aux Sports et à la Vie associative, de la Direction du Tourisme et de la société TEC Conseils. Environ 70 personnes ont répondu à l'appel, ce qui témoigne de l'importance accordée aux circulations douces, avec un bon équilibre entre membres de la FFRandonnée et de la FPNRF (Fédération des Parcs Naturels Régionaux de France), outre la présence de représentants des ministères concernés et d'autres fédérations sportives.



Ouverture du Séminaire Bienvenue à la Maison du sport Français

Marie-France Charles
Administratrice du CNOSE (Comité National
Olympique et Sportif Français)
Présidente du Conseil interfédéral des
sports terrestres

Au nom du président du Comité national olympique et sportif français, Henri SÉRANDOUR, je suis particulièrement heureuse de vous accueillir aujourd'hui dans la Maison du sport français pour ce séminaire technique consacré à l'accès aux espaces naturels protégés pour pratiquer les randonnées.

En l'accueillant au sein de la Maison du sport français et en y associant étroitement le mouvement sportif à travers le Conseil interfédéral des sports terrestres, que je préside, nous nous intégrons bien dans l'esprit des articles L 311-5 du code du sport et L 364-1 du code de l'environnement, qui prévoient que « Le Comité national olympique et sportif français conclut avec les organismes gestionnaires d'espaces naturels ... des conventions ayant pour objet de fixer les conditions et modalités d'accès à ces sites pour les pratiques sportives en pleine nature ... ».

Mais nous nous inscrivons aussi et surtout dans la logique du Grenelle de l'Environnement, renforçant d'une part notre rôle d'acteurs de la trame verte et bleue et d'autre part, notre adhésion aux principes de la stratégie nationale en faveur du développement durable.

On constate depuis quelques années une forte explosion des pratiques sportives de nature. Celles-ci sont devenues un enjeu de développement économique des territoires en même temps qu'elles peuvent présenter un réel danger pour le milieu naturel. Il convient donc de trouver un juste équilibre et de raisonner, non pas en opposant développement économique et développement écologique, mais plutôt en travaillant à une intégration raisonnée de ces pratiques dans leur environnement naturel.

N'oublions pas que le développement durable englobe autant le champ environnemental que le champ social et le champ économique. Soyons attentifs à ne pas mettre en œuvre des solutions qui « sanctuariseraient » les milieux au détriment de l'Homme... au risque de porter atteinte à la biodiversité elle-même. Je vous renvoie dans ce sens aux prescriptions de Gilles VALENTIN-SMITH dans le Guide méthodologique des documents d'objectifs Natura 2000 : « ... la sauvegarde de la biodiversité des sites peut requérir le maintien, voire l'encouragement d'activités humaines... ». Pour autant, comme il l'écrit lui-même, « Les activités humaines doivent demeurer compatibles avec les objectifs de conservation des sites... ».

Dans cet esprit, nous devons envisager de nouveaux modes de déplacements, tant pour le trajet domicile/lieu de pratique, que pour la circulation dans les milieux naturels (itinéraires pédestres, cyclables ou équestres, etc.), sans pour autant remettre en cause la légitime aspiration de tout citoyen à accéder à la nature...

Force est de constater que, aussi bien pour pratiquer des disciplines sportives de nature que des activités à caractère naturaliste, il faut recourir à un moyen de transport individuel pour effectuer le trajet entre son domicile et les lieux de pratiques.

Et, que ce soit pour randonner, grimper, naviguer, s'orienter, botaniser, inventorier les lépidoptères, etc., pour toutes ces activités « propres » sur le plan écologique, le moyen de transport indispensable que nous choisissons est bien souvent la voiture ! Ce choix peut paraître paradoxal avec les moyens classiques mis à notre disposition face aux enjeux du réchauffement climatique et de l'augmentation du coût des énergies fossiles.

Ces moyens individuels présentent en eux-mêmes des contraintes collectives qui peuvent provoquer un impact sur les milieux naturels : zones de stationnement, densité de circulation, émission de gaz à effets de serre...

Inversement, les moyens de transports collectifs sont souvent peu, voire pas adaptés à nos pratiques... Absence de lignes régulières, suppression de dessertes, manque de logiques d'interconnexions entre réseaux, autant de facteurs qui limitent, voire empêchent et donc découragent les bonnes volontés.

Enfin, les sports de nature peuvent certes se pratiquer dans des espaces naturels protégés. Mais ils peuvent l'être également dans ce qu'on qualifie de « nature ordinaire ». Je souhaite que l'on n'oublie pas cet aspect en

nous limitant à une réflexion qui viserait seulement à traiter de la question de l'accès aux seuls espaces protégés. Toutes nos pratiques sont concernées, quel que soit le milieu naturel dans lequel elles se déroulent !

Je voudrais conclure mon propos en insistant sur l'importance de saisir l'opportunité qui nous est donnée aujourd'hui de travailler pour établir, voire renforcer quand ils existent, les partenariats entre fédérations sportives et gestionnaires d'espaces naturels.

Je vous donne rendez-vous à la fin de cette journée pour dresser un premier état des lieux, tant sur la plan des partenariats existants que sur celui des freins rencontrés.

Agnès Boulard

Directrice adjointe de la Fédération des Parcs naturels régionaux de France

Ce séminaire est une traduction concrète de ce que nous pouvons faire dans le cadre de nos conventions de partenariat entre FFRandonnée et Fédération des Parcs. C'est l'occasion de partager nos savoir-faire. Un message essentiel : Partageons ensemble ces bonnes pratiques et surtout, innovons dans le domaine de la mobilité douce.

Laure Sagaert

FFRandonnée

Quels sont les objectifs de ce séminaire ?

Au cours de cette 1^{ère} Journée sur les Circulations Douces, il s'agira de partager et d'avoir une meilleure connaissance des expériences et des initiatives existantes concernant ce thème innovant dans nos réseaux. Cette journée a été décidée conjointement avec la Fédération des Parcs dans le cadre de la convention signée avec la FFRandonnée en avril 2007. Elle doit permettre d'envisager les partenariats que nous allons pouvoir solliciter pour travailler tous ensemble sur ce sujet. Il s'agira de mettre en place les premières pistes d'action commune, de confronter les points de blocage, ce qui permettra ultérieurement de prendre contact avec diverses structures de décideurs, dans le domaine du transport en priorité. Sont notamment représentés pour cette journée de travail, une dizaine de parcs naturels, une vingtaine de comités de la randonnée pédestre, la fédération de cyclotourisme, l'Assemblée des Départements de France, le Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative (MSJSVA), le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi et le Ministère de l'Ecologie (MEEDDAT).

Olaf Holm

FPNRF

Le but de cette journée est de mettre en avant les enseignements que l'on peut tirer des expériences qui vont nous être exposées et voir concrètement, quelles sont les prochaines étapes de notre collaboration.

Déplacements et changement climatique, le choix des mobilités douces dans l'activité touristique

Marie Lootvoet

Cabinet TEC Conseils



Il est utile de préciser que TEC Conseils a accompagné la préparation de ce séminaire depuis un an environ.

En quarante ans, le tourisme a totalement changé. Entre 1964 et 2004, le nombre de vacanciers en France est passé du simple au double (plus de 40 millions aujourd'hui) en s'étalant sur toute l'année et non plus simplement sur la saison estivale. La durée moyenne d'un séjour est passée de 20 à 12 jours, et le taux des séjours à l'étranger est passé de 12% à 19%. Ainsi le tourisme prend une place de plus en plus importante dans la contribution à l'émission de gaz à effet de serre (GES). Pour pouvoir mettre en place ces stratégies de limitation, il s'avère nécessaire de circonscrire le profil des touristes les plus contributeurs en GES.

Les enjeux dans le domaine du transport touristique peuvent se décomposer en trois parties :

1. Les enjeux du développement durable :
 - A - Le problème des émissions de gaz à effet de serre
 - B - L'harmonie des paysages avec à la clé, tout un ensemble d'éléments à prendre en compte tels le réseau routier, les parkings sauvages au bord des chemins, le revêtement des voies à circulation douce
 - C - La tranquillité des riverains et habitants (pollution sonore, de l'air ...)
 - D - L'accès aux sites sensibles

2. Les enjeux sociaux, et donc l'accessibilité à tous :
 - A - Aux non-partants, donc aux habitants
 - B - Aux personnes handicapées (moteurs)
 - C - Aux petits budgets

3. Les enjeux économiques :
 - A - Les enjeux nationaux, avec des partenaires comme la SNCF
 - B - Les enjeux locaux : mise en place de navettes et services qui prennent le relais du chemin de fer, maintenir l'accès à des territoires pour en préserver le dynamisme

Il faut envisager dès le départ des services mixtes habitants/touristes pour réellement se placer dans une réflexion durable.

Interactions entre tourisme et changement climatique.

TEC Conseils mène diverses études en tant que consultant mais également avec une équipe de chercheurs. Le cabinet a réalisé une enquête sur les implications des déplacements touristiques.

En France, le tourisme génère 6 à 8% des émissions de GES (62% pour l'aérien) et dans le secteur du tourisme, le transport représente 75% des émissions. Si l'on agit directement sur cet aspect de l'activité touristique, l'impact sera tout de suite significatif. Cela étant, les émissions de GES ne sont pas seules en cause, il faudrait étudier d'autres effets comme la formation de cirrus par exemple.

Si l'on étudie les modes de transport, on constate que l'utilisation du train augmente très progressivement et que la voiture reste omniprésente pour les petites distances. En 2005, en France, les émissions de CO2 dans l'atmosphère se répartissaient de la façon suivante (en millions de tonnes) :

Transport aérien	522
Transport routier	418

Autres transports 39
[Enquête SDT : Suivi des Déplacements Touristiques]

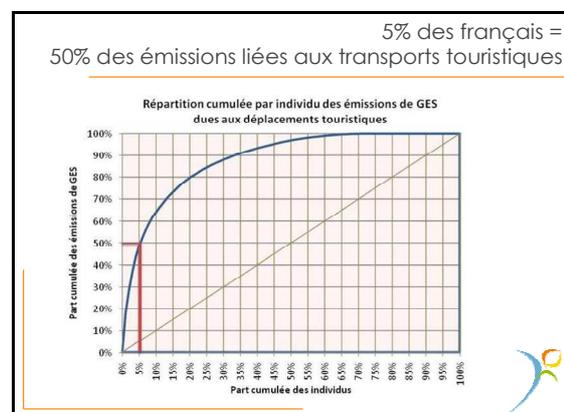
La part totale des émissions de GES dues aux transports constituant 26,5% de l'ensemble des émissions françaises. En générant 1 kg de CO2, la même personne peut parcourir 400 km en TGV alors qu'à l'opposé, elle ne parcourra que 1 km en avion en classe affaires.

Les touristes inégaux face à la pollution générée

Les déplacements touristiques sont répartis de façon très inégalitaire entre les Français. Il s'avère que 5% des touristes contribuent à eux seuls à 50% des émissions de GES dues aux déplacements touristiques, ou encore 10% émettent presque les deux tiers des GES. L'étude met en avant une hyper concentration des touristes les plus pollueurs. En d'autres termes, environ 3 millions de français contribuent à l'émission de 15 millions de tonnes de GES, soit l'équivalent de la part revenant aux 60 millions de personnes restantes.

Pour plus d'informations :

<http://www.fne.asso.fr/fr/themes/question.html?View=file&CategoryID=171&EntryID=175>.



Quels leviers d'action pour atténuer ces émissions ?

Pour réduire la consommation d'énergie liée aux transports, il faut imaginer des scénarios « de transport touristique durable ». Par exemple, mieux répartir les déplacements de la population aujourd'hui dispensés de manière très inégalitaire : réduire la fréquence des déplacements longue distance et augmenter la mobilité à proximité et donc, les loisirs et activités sur-place. Il y a énormément de travail si l'on veut revenir à la France ferroviaire de 1930. Il faudra imaginer des transports alternatifs, pourquoi pas un tunnel sous l'Atlantique ... Enfin, on peut aussi imaginer une politique de prix dissuasifs, la

hausse du pétrole ne représentant qu'un levier limité, puisque le carburant ne constitue que 20% du prix d'un billet d'avion.

A l'heure actuelle, trop de régions construisent leur stratégie touristique sur l'arrivée d'une plate-forme « low cost », stratégie particulièrement risquée à l'opposé d'une démarche de développement durable. En résumé, il faut concevoir différemment la culture du voyage et aller vers ce qu'on appelle le slow-tourism. Ce concept signe la fin de l'hyper-mobilité. Il s'agit de reprendre le temps de voyager, de retrouver le plaisir de la découverte, même près de chez soi. En commençant par améliorer le cadre de vie, le rendre moins stressant, ce qui rendrait le besoin de « voyage-échappatoire » beaucoup moins pressant. En espérant que les jeunes générations vont participer à ce changement de mentalité. Il y a une véritable inversion des tendances à opérer puisque aujourd'hui en matière de voyage, on pense de plus en plus loin, de plus en plus court et de plus en plus souvent.

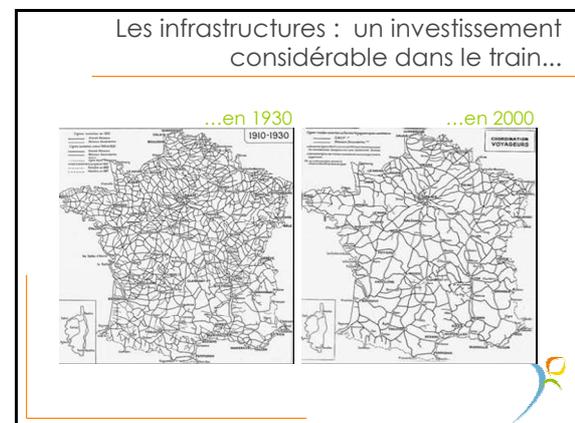
Espaces naturels et mobilité, quels enjeux spécifiques ?

Il est nécessaire de prendre en compte l'acheminement des visiteurs depuis leur lieu de résidence (grands bassins, grandes villes et autres) vers les espaces naturels. Ensuite, leur permettre de se déplacer à l'intérieur de l'espace, depuis les points d'accès principaux (aéroports, gares TGV, etc) pour rejoindre leurs hébergements.

Parmi les enjeux, il faut tenir compte des excursions, impliquant des pics de fréquentation importants les week-ends prolongés, considérer les fortes concentrations, faisant apparaître des problèmes de congestion, de parking, de densité de trafic. Si les retombées économiques sont limitées, cela n'encouragera pas les collectivités à investir dans des infrastructures ou des services de transport. Les mesures de protection de milieux très sensibles ou encore certaines contraintes géographiques, peuvent aussi être un frein au développement de produits touristiques pour cause d'accès limité.

Il faut bien entendu, décourager la voiture individuelle et proposer une alternative via les transports en commun. Mais il faut aussi prendre des mesures pour le parc de voitures restantes, prévoir des parkings et accès appropriés et ne pas laisser cet aspect sans contrôle sous prétexte que le but ultime est de supprimer la voiture. Il faudra développer les transports collectifs avec un maillage suffisamment dense, pour éviter les chaînons

manquants, ce qui est souvent le cas (cars ne transportant pas les vélos par exemple). Cela implique des horaires coordonnés et des tarifications adaptées permettant l'accessibilité pour tous. L'une des premières étapes serait de prendre en compte les déplacements quotidiens des habitants, à partir desquels il serait possible de créer des services mixtes partagés entre les habitants et les touristes. Enfin, le réseau de transports devra être doté de services associés : transport de bagages, accès des personnes à mobilité réduite ou des seniors, organisation des déplacements internes. De telles mesures reposent évidemment sur divers partenariats, à commencer par la SNCF, mais aussi avec les autorités organisatrices de transports tels les Conseils généraux.



Savoir communiquer

Une fois les infrastructures mises en place, il est essentiel de communiquer vers les utilisateurs, qui seront tenus informés de la possibilité d'arriver sur-place avec son vélo, d'accéder à pied avec des horaires adaptés et un service sur-place. Cette information reposera également sur des partenariats, afin qu'elle soit diffusée de toutes parts, à commencer par les prescripteurs (autocaristes, CDT, Offices de tourisme) et sur-place, afin de rendre les visiteurs véritablement autonomes grâce à une signalétique adaptée.

Rendre les circulations douces concrètes - trois exemples d'initiatives

Christine Oriol
Mountain Wilderness France



Redessiner une aventure de proximité

Depuis 2004, Mountain Wilderness travaille à la promotion d'autres moyens de déplacements en montagne que les véhicules individuels (recensement, étude de solutions de remplacement, contact avec les acteurs locaux, inventaire des initiatives). En 2007 et 2008, Mountain Wilderness a organisé un concours « *Changer d'approche* » pour sensibiliser les pratiquants des activités de montagne à la mobilité douce. Il s'agissait d'effectuer des sorties en montagne en n'utilisant que les transports en commun français.

Il se trouve que je revenais d'un voyage à vélo et tout naturellement, j'ai eu envie de faire appel autant que possible à des transports doux. Par exemple, j'ai eu envie de pratiquer le « vélo ski », en d'autres termes, utiliser mon vélo pour me rendre sur une station de ski. Bien sûr, un déplacement de ce type demande un temps d'organisation préalable, il faut réapprendre à gérer son temps autrement, arrêter de courir après la montre, reprendre conscience de nos limites temporelles. Même si ce n'est pas si simple sur le plan de l'organisation, je pense qu'il y a un côté grisant à se lancer dans ce genre d'entreprise totalement inédite dans notre pays. C'est l'occasion de redessiner une aventure de proximité.

Des bénéfiques insoupçonnés

A faire ce type de geste-citoyen, on y gagne un sentiment de liberté, une sensation d'aventure alors que l'on se rend tout près sur le plan géographique. Le temps du transport lui-même devient un temps de promenade à

part entière. A chercher des solutions en mettant à profit les transports existants, on a la sensation de découvrir de nouvelles possibilités et donc, d'ouvrir de nouveaux espaces.

L'utilisation des transports publics permet de changer de transport au dernier moment et offre une certaine liberté d'improviser. Le coût est parfois très incitatif : par exemple, pour 2 €, on peut se rendre dans le Vercors en bus depuis Grenoble.

Enfin, cela permet de s'affranchir de la voiture qui reste une forme de carcan trop vite accepté. En se déplaçant ainsi, on acquiert une forme d'humilité, la situation nous oblige à aller à la rencontre des gens, impossible de rester calfeutré dans sa voiture.

Anne Babey
Suisse Rando



Suisse Mobile, 20 000 km d'itinéraires pour 5 disciplines

Suisse Mobile est un tout nouveau concept en Suisse, qui s'appuie sur le réseau déjà existant de 62 000 km de sentiers balisés et sur l'expérience de Suisse Rando, l'équivalent helvète de la FFRandonnée. Ce projet se décline en 5 disciplines : randonnée pédestre, vélo, VTT, rollers et canoë-kayak. Pour son logo, Suisse Mobile s'est inspirée de la fameuse croix blanche sur fond rouge, redessinée en cinq branches, qui symbolisent les cinq moyens de déplacement pour lesquels ont été aménagés des itinéraires, avec 5 couleurs différentes. Il faut savoir qu'en Suisse, le trafic « loisirs » représente 45% des transports. Il est possible d'acheter un abonnement annuel qui permet d'utiliser tous les transports en commun, depuis le funiculaire jusqu'au bateau, en passant par le train et l'autocar, etc.

Réseau d'itinéraires ...

En Suisse, toute la signalisation pédestre part des transports publics et l'on dispose de 18 000 stations de transport public. Sur les grands itinéraires traversant l'ensemble du pays, Suisse Mobile a aménagé 20 000 km d'itinéraires balisés, soit 22 itinéraires nationaux et 147 itinéraires régionaux, avec à la clé, 757 étapes journalières et 560 points info.

Le principe était de se mettre d'accord sur une marque commune, une norme de signalisation unique, avec des guides de randonnées uniformes (57 au total). Les itinéraires sont associés à diverses prestations, 500 hébergements diversifiés, véhicules de location, transport de bagages. Dans un second temps, il a fallu mettre en place une coordination entre l'offre touristique, la publicité à travers Suisse Tourisme, l'information diffusée, la signalisation sur le terrain et les itinéraires proposés. Enfin, ces itinéraires sont dynamiques, ils évoluent dans le temps, sont réaménagés ou modifiés si nécessaire, par exemple si une région devient trop dangereuse à traverser. Ceci implique un suivi indispensable sur le plan de l'information. Suisse Mobile, gérée par une dizaine de personnes, est une fondation où sont impliqués le Club Alpin, les diverses fédérations concernées, ainsi que les Chemins de fer fédéraux qui sont aussi motivés à mettre en valeur leurs prestations. Suisse Mobile s'occupe des tâches transversales telles la recherche des sponsors, la gestion de la marque, le suivi de toutes les disciplines sur roues, tandis que Suisse Rando se charge du volet randonnée pédestre. Cela implique un rôle de planification et de coordination avec les associations cantonales chargées de la signalisation sur le terrain. Vis-à-vis des touristes, suisses ou étrangers, il faut s'assurer que l'information soit toujours exacte, que l'offre soit cohérente avec ce que l'on propose et que la qualité soit toujours au rendez-vous.

... et réseau de partenaires

Huit offices fédéraux ont investi des fonds dans le projet, ainsi que les 26 cantons et des organismes privés, remontées mécaniques par exemple. Le budget de mise en place s'est élevé à environ 6,3 millions d'€ et le budget de fonctionnement annuel atteint 1,1 million d'€. Nous avons créé une plate-forme Internet uniformisée très innovante en trois langues, avec notamment, le descriptif de la région traversée ou encore l'intégralité des transports publics disponibles avec toutes les connexions, d'utilisation très aisée.

Sur le plan de la promotion, Suisse Tourisme a intégré le produit Suisse Mobile au centre de son offre touristique (marketing international), le groupement d'intérêts Suisse Mobile gère les forfaits et la logistique, enfin, les régions touristiques sont très partantes pour intégrer le produit Suisse Mobile dans leur offre régionale.

Pascale Vinit

Chargée de mission Parc Ville-Portes (PNR du massif des Bauges)

Benoît Tiberghien

Chargé de mission Accueil du public, mise en valeur des patrimoines (PNR du massif des Bauges)



Le massif des Bauges, ressourcement et tourisme de proximité

C'est un territoire de moyenne montagne qui fait partie du sillon alpin avec des territoires d'espaces de nature exceptionnels. La région Rhône-Alpes avec ses sept parcs naturels régionaux est très dynamique et mène une vraie politique régionale en faveur des Parcs, avec des partenaires financiers régionaux qui nous soutiennent considérablement. Le massif des Bauges, c'est un territoire qui compte 64 communes à cheval sur la Savoie et la Haute-Savoie, ceinturé de cinq villes-portes (Rumilly, Aix-les-Bains, Chambéry, Albertville et Ugine) et de l'agglomération d'Annecy. Nous sommes sur un territoire de proximité, le cœur de nature du Parc étant à 30 minutes de ces villes.

A proximité de Lyon, Grenoble et la Suisse, ce territoire très accessible permet une offre de tourisme complète, été comme hiver, l'intersaison restant à développer. Nous avons axé le développement touristique du massif sur l'offre de ressourcement à proximité de chez soi. Le Parc, ce sont 450 km de sentiers, 250 km de pistes balisées. C'est aussi un domaine de ski nordique, Savoie Grand Revard, et une station de montagne familiale, Les Aillons-Margeriaz. Notre réseau de sentiers est en lien direct avec les gares des villes-portes (balisage GR® au départ des gares vers les Bauges). On a un maillage ferroviaire

important et la chance d'avoir 4 gares TGV et 7 gares TER qui ceinturent notre territoire.

Les élus du massif des Bauges ont décidé dans le cadre de la nouvelle charte (effective à partir de 2008) d'embaucher une personne chargée des relations urbain-rural au quotidien. Elus du massif et élus des villes ont la même préoccupation de développer la mobilité douce, dans une région où les déplacements pendulaires sont essentiels. C'est ainsi que j'ai travaillé sur un inventaire de l'offre de transports en commun, bus, navettes. Depuis plus d'un an par exemple, les bus scolaires de Savoie sont ouverts aux habitants, un moyen intelligent de développer l'offre de transports en commun.

Les vélos aplanissent nos montagnes

Le parc peut être force de proposition et de coordination. Récemment, il y a eu l'inauguration de la dernière liaison pédestre réalisée, au départ d'Aix-les-Bains, utilisant l'ancien tracé de la crémaillère du Revard. Un projet ambitieux serait la remise en route de cette crémaillère depuis le lac d'Aix jusqu'au plateau du Revard.

Une navette régulière baptisée *Lacs et montagnes* estivale équipée pour les VTT et les parapentes relie Aix-les-Bains à Savoie Grand Revard. En 2007, 3300 personnes ont ainsi été transportées pour 5 € aller-retour. La première année, en 2006, cette navette a transporté 3/4 de vététistes pour 1/4 de randonneurs, en 2007, la proportion est devenue 60 contre 40%, et peu à peu, la tendance s'inverse, les randonneurs prenant le pas sur les vététistes. Le Conseil général envisage de développer le produit sur l'hiver.

Un Point Information Accueil a été apposé sur les parvis, avec la carte du territoire et de ses villes-portes. En coordination avec les élus d'Aix-les-Bains et la communauté d'agglomération du lac du Bourget, nous réfléchissons à l'aménagement d'une vélostation, avec une offre de VAE (Vélo avec Assistance Electrique).

L'agglomération de Chambéry nous a proposé de mettre en place un PDA (Plan Déplacement Administration) rural. Dans l'esprit du slogan *Les vélos aplanissent nos montagnes*, on a prêté au personnel du PNR du massif des Bauges, un scooter et deux vélos électriques pour les déplacements professionnels et personnels vers les villes au cours de l'été 2008. Parmi les idées-projets : la mise à disposition de vélos électriques dans les maisons thématiques du Parc pour les touristes, ou encore des panneaux solaires pour recharger ses batteries de vélo électrique.

Dans le cadre de 4 événements en 2008, nous avons essayé d'inciter les urbains à utiliser des transports collectifs. Pour la fête des fromages au Semnoz par exemple, nous avons mis des navettes gratuites à disposition, ce qui fut un échec total avec 8 personnes transportées ...

D'ici la fin 2008, nous devrions commencer à envisager la mise en place d'un partenariat opérationnel avec la SNCF, car nous avons des intérêts communs à ce partenariat.

Des ateliers de travail pour répondre aux enjeux des circulations douces

Mise en avant d'expériences permettant d'identifier des bonnes pratiques et de favoriser l'échange entre les participants

Atelier A

Quelle communication pour sensibiliser les pratiquants ?

Animé par Laure Sagaert, FFRandonnée

Expérience 1

« Chemins de TER » par Christian Bertholet
Comité départemental de la randonnée
Haute-Loire



Marier la Loire et le TER avec les chemins pour témoins

Département de 200 000 habitants, la Haute-Loire ne dispose pas d'infrastructures notoires sur le plan touristique. Néanmoins, en matière de randonnée, le département est traversé par plusieurs grands itinéraires, le GR® 65 de Saint-Jacques, le Genève-Le Puy en amont, le chemin de Stevenson, le GR® 3. D'autre part, nous avons la Loire sauvage suivie par une voie ferrée. Ainsi, nous avons imaginé de marier le fleuve avec le train TER avec les

chemins pour témoins, sur la base de cette ligne ferroviaire aux caractéristiques assez exceptionnelles (ponts, viaducs, tunnels).

La parution du topoguide Chemins de TER® en juin 2008 fut l'aboutissement de six années de travail, premier topoguide où sont associés train et randonnée pédestre. Entre Aurec-sur-Loire et Le Puy-en-Velay, cet itinéraire se répartit en deux linéaires rive droite (86 km) et rive gauche (84 km), balisés en GR® et GRP®, avec un total de 8 gares et 12 ponts. Le concept permet des randonnées à la journée entre deux gares, mais aussi sur un week-end ou sur une semaine sur chacune des deux rives. Il s'agit d'omnibus qui s'arrêtent à toutes les stations, en quantité suffisante dans la journée pour pouvoir partir à toute heure.

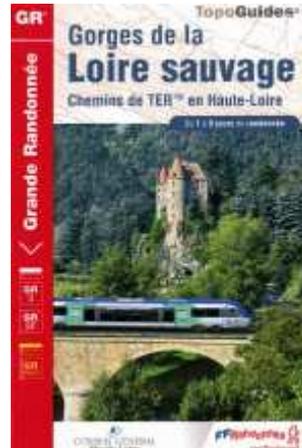
Les itinéraires ont l'avantage de ne pratiquement jamais emprunter aucun tronçon privé, gage de longévité. Ils s'éloignent régulièrement des bords de Loire pour s'élever au-dessus et permettre de découvrir tout un patrimoine vernaculaire. Ce projet a été l'occasion de développer des territoires, sur 20 communes, soit environ 40 prestataires de service concernés (hôtels, gîtes, camping, etc). Nous avons multiplié les notices thématiques, basées notamment sur l'historique du train mais aussi de la Loire lorsqu'elle servait de voie de transport.

Eductour, événements et opérations de promotion

Le coût a été de 35 300 euro. Par ailleurs, une micro-signalisation Pic-Bois a été mise en place avec 58 panneaux directionnels et 8 panneaux seront prochainement installés dans les gares, pour un montant de 24 500 €. TER n'a rien financé, si ce n'est une affichette qui sera apposée dans les gares et dans les trains. Un dépliant de promotion du réseau balisé sera édité par TER Auvergne à disposition dans les Offices de Tourisme et Salons de la Randonnée. Le coût total de l'opération s'est élevé à environ 60 000 € dont 80% financés par le Conseil général de la Haute-Loire, complétés par un apport des 6 communautés de communes et d'agglomération.

Nous avons proposé un éductour (voyage organisé s'adressant aux professionnels du tourisme et aux journalistes pour faire découvrir une destination, un produit ou un circuit à des fins de promotion) cet automne, pour présenter durant trois jours, l'itinéraire à 50 personnes de clubs de randonnée de la région Rhône-Alpes. En juin, nous avons organisé une randonnée entre deux gares avec un retour en train, soit 400 randonneurs ! Ces opérations nous ont permis de mobiliser la

population environnante par des annonces dans les journaux, par le calendrier annuel du Comité de la randonnée et les documents du Comité Départemental du Tourisme ainsi que le bouche à oreille. Notre but : faire randonner des associations et individuels de la région mais aussi de plus loin, puisque notre itinéraire peut être en connexion directe avec des destinations lointaines via le TGV.



Un Guide des Services pour mobiliser les partenaires

Nous avons bénéficié d'un petit encart dans le *TGV Magazine*. Le site Internet TER-Auvergne va également multiplier les annonces. Le service commercial du CDT de la Haute-Loire a mis en place un produit clés en main à la carte, avec hôtellerie, transport de bagages, tout compris. Nous sommes en train de négocier avec TER Auvergne, des réductions pour les randonneurs qui seraient amenés à utiliser une partie de la ligne. C'est un projet qui est ouvert aux hébergeurs (hôtels, gîtes, camping, etc), sur le chemin et jusqu'à 5 km de l'itinéraire, réactualisé tous les ans. Ainsi, nous avons mobilisé les partenaires. Antérieurement, nous avons créé un petit label « *Les compagnons de route* » et nous proposons une adhésion de 35 € aux prestataires de service qui se trouvent sur l'un des GR®. Cela nous aide à entretenir le balisage tandis que les prestataires peuvent afficher le logo sur leur établissement et bénéficier de 5-6 lignes dans notre *Guide des services*. Nous avons eu un article dans le magazine du Conseil général, ainsi qu'une page complète dans la brochure *Respirando* du CDT. Grâce à la FFRandonnée, nous avons eu des articles dans les médias, dans *Notre Temps* par exemple. Tout ceci permet d'insuffler un nouveau dynamisme à ces gorges de la Loire un peu endormies jusque là. Pourquoi ne pas réenvisager des produits qui n'existent plus aujourd'hui, tels les billets de train *Bon dimanche* qui permettaient pour un

prix modique, de repartir d'une gare différente de celle de l'arrivée ...

Expérience 2

« La fête de la nature des Bauges, un partenariat local pour développer les circulations douces » par Pascale Vinit - Chargée de mission Parc Ville-Portes (PNR du massif des Bauges) et Benoît Tiberghien - Chargé de mission Accueil du public, mise en valeur des patrimoines (PNR du massif des Bauges)

Promouvoir des transports collectifs sur des événements

Chaque été, dans le massif des Bauges, se déroulent des événements liés aux loisirs de nature, liés à l'agriculture, au pastoralisme, etc. Dans ce cadre, nous avons mis en place quelques expériences sur la promotion des circulations douces, en proposant aux personnes se rendant sur quatre différents événements d'utiliser des transports en commun.



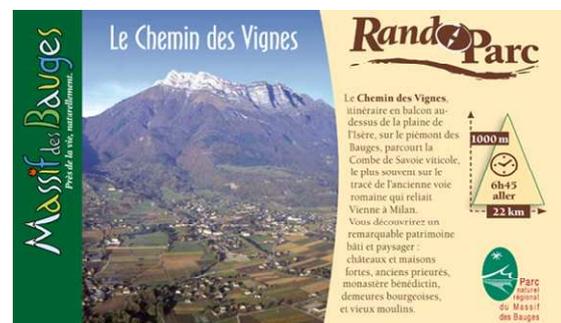
1 - A Chambéry, a eu lieu la quinzaine de l'éco-citoyenneté pour favoriser les gestes éco-citoyens. Dans ce cadre, une conférence avait été programmée durant un week-end sur la biodiversité des prairies fleuries dans le massif des Bauges. La ville de Chambéry a eu l'idée de faire monter les Chambériens sur le territoire du Parc et de mettre à disposition une navette gratuite, avec exploitation de tous les outils promotionnels de la ville pour informer la population. Nous avons eu 40 personnes, ce qui est assez probant.

2 - Une Fête de la Nature dans la station de Savoie Grand Revard organisée par l'Office de Tourisme et soutenue par le Parc des Bauges, qui a lieu chaque année, a été couplée cette année à un rando challenge FFRandonnée, pour permettre une meilleure promotion et une

meilleure fréquentation. Cet événement s'est déroulé le 21 septembre dernier et le transport en bus se faisait sur inscription, car nous avons prévu un second bus s'il advenait que le premier soit plein. L'idée a été d'affréter une navette depuis Chambéry. Sur 400 participants, le bus a transporté 20 usagers, soit en fait, une dizaine d'habitants de Chambéry ... Piètre résultat qui fait prendre conscience qu'il y a un grand pas entre la volonté de mettre des bus à disposition et le passage à l'acte des usagers.

Le point positif, c'est que tous les partenaires veulent reproduire ce type d'initiative, en communiquant mieux, en étant plus incitatif. Cela demandera de la persévérance, car il faut faire évoluer les comportements, ce qui se fera sur la durée.

3 - La communauté d'agglomération du lac du Bourget (CALB) a organisé au début de l'automne, le 1^{er} salon des Sports de Pleine Nature d'Aix-les-Bains, simultanément salon et événement sportif avec des activités de pleine nature deux jours durant au bord du lac à Aix-les-Bains. Pour se démarquer des stands institutionnels, le Parc des Bauges, partenaire de l'opération, a eu l'idée de proposer aux visiteurs du salon de venir pratiquer gratuitement une activité de pleine nature sur le territoire du massif des Bauges 1000 m plus haut. Une randonnée en montagne d'une journée avec un accompagnateur, sur le thème balade et cueillette de champignons avec dégustation d'omelette sur le vif à la clé. Dès le vendredi après-midi, nous avons fait la promotion de l'activité sur le salon. La journée du samedi a été annulée, faute de participants. Sur quelque 10 000 visiteurs, 10 personnes se sont inscrites pour la randonnée du dimanche. Nous avons réactivé pour l'occasion la navette saisonnière *Lacs et montagnes*, interrompue à cette époque-là.



4 - Lors de la dernière fête du pastoralisme organisée régulièrement en Rhône-Alpes en partenariat avec les SEA (Société d'Economie Alpestre), nous avons proposé une découverte des alpages du Semnoz sur la journée, des

producteurs et de leurs produits avec dégustation sur-place. Un système de navettes gratuites avait été mis en place, utilisant la ligne régulière montant depuis Annecy, ainsi que des navettes inter-sites sur-place pour ramener les groupes au lieu commun de pique-nique. Malgré les conditions météo déplorables, 20 personnes ont participé à la randonnée et 2 ont utilisé les navettes, soit 10%, somme toute un très bon pourcentage ... L'événement a été riche d'enseignement sur le plan d'organisation pour mettre en place un système de transport collectif sur un événement.

Communiquer et faire évoluer les mentalités

En conclusion, on constate que de plus en plus, organisateurs et institutionnels sont eux-mêmes à l'origine de cette mise en place de transports. Par contre, on se trouve confronté à la difficulté de bien communiquer sur les cibles que l'on veut toucher et de faire évoluer les comportements, notamment en s'adaptant au niveau des horaires : document d'appel, articles dans la presse et les médias...

Dans le cadre de notre politique de soutien aux événements qui se déroulent sur le territoire, lors de l'attribution d'une subvention, outre l'activité proposée et l'aspect pédagogique, l'un des critères désormais pris en compte est l'incitation des participants à utiliser les transports collectifs.

Pour 2009, nous sommes en train d'organiser un challenge de trails tout autour du massif des Bauges, soit 5 courses en montagne, dont justement, le principe de base est de ne pas laisser de traces derrière soi. Nous sommes actuellement en contact avec la SNCF, pour valoriser l'accès TER, voire TGV. Il faut savoir que les accords avec la SNCF doivent porter sur des projets très pragmatiques, localisés et concrets.

D'autre part, nous sommes en train de travailler sur un projet de randonnée culturelle itinérante, en Combe de Savoie viticole sur le piémont des Bauges. L'itinéraire est ponctué par une succession de petites gares TER, ce qui nous a donné l'idée de développer un partenariat avec la SNCF pour permettre aux randonneurs d'utiliser le train dans le cadre d'un aller simple.

Un autre grand projet est le sentier des parcs pré-alpins, un produit d'itinérance sur le thème de la grande traversée des Alpes en traversant les parcs pré-alpins, depuis le haut Jura jusqu'à la Camargue. Dans ce cadre, nous travaillons à la traversée du parc des Bauges avec arrivée sur le territoire par ligne SNCF, tout en proposant un produit avec itinérance

en vélo électrique depuis Annecy jusqu'à Chambéry, pour découvrir le patrimoine du massif.

Atelier B

Quelle plus value des nouveaux produits touristiques pour favoriser des transports alternatifs ?

Animé par Olaf Holm, FPNRF

Expérience

« L'intermodalité au service du tourisme et des sports de nature » par Frédéric Bieber, Agence de développement touristique du Bas-Rhin

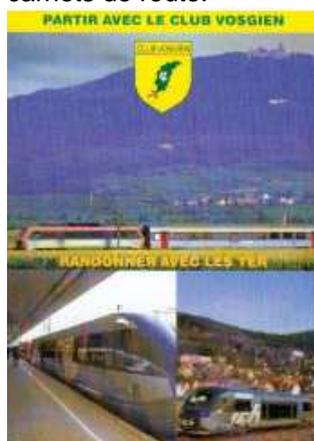
Le département du Bas-Rhin compte un Parc Naturel Régional et 13 Réserves naturelles. 14% du département est couvert par des sites Natura 2000 et 32% des visiteurs viennent pour la nature. Parti du constat que sur 11 millions de touristes en Alsace en 2007, 78% se sont déplacés en voiture, le Bas-Rhin s'est défini un Agenda 21 avec plusieurs objectifs :

- La mise en œuvre du Plan Vélo depuis 1992 : soit 700 km d'itinéraires cyclables dont 350 km en site propre, et le transport du vélo gratuit sur tout le réseau TER.
- L'attractivité du train : un espace dédié au transport des vélos, une campagne de communication, l'augmentation de l'écomobilité (revisiter le cadencement et les connexions, faciliter l'accès aux trains et aux gares), des formules de prix avantageuses (pass d'une journée à l'intérieur du département).
- Le renforcement de l'attractivité des transports combinés avec le train, avec une desserte de la route des Crêtes et du GR®65 grâce à la *Navette des Crêtes* (billets à la journée ou pour la saison).
- La mise en place de lignes touristiques sur le Réseau 67, réparties en lignes structurantes cadencées, rapides, 7 jours/7, lignes secondaires et de rabattement, 8 lignes touristiques.

Bilan positif avec 1500 voyageurs sur la saison de juillet à novembre pour la navette de Sélestat jusqu'au site du Haut-Kœnigsbourg.

A travers sa démarche, le Bas-Rhin a voulu promouvoir un développement économique solidaire et responsable. Il s'est ainsi penché sur la promotion des transports combinés, la valorisation touristique des modes de déplacement doux (exemple du cyclotourisme) et l'élaboration de forfaits touristiques.

Un premier topoguide de randonnée pédestre est conçu pour le train, soit 51 randonnées d'une journée à une demi-journée, 9 randonnées au long cours, avec des tracés essentiellement linéaires, de gare en gare. Ceci implique la mise en avant des villes ayant une gare TGV, la promotion de l'itinérance et de l'intermodalité. Un dépliant portail de 8 pages propose le descriptif de 22 itinéraires proposés, le détail des services inventoriés (forfaits séjours cyclo, location de bicyclettes, transport des bagages, sorties guidées) et des contacts utiles, le renvoi vers www.tourisme67.com pour télécharger les carnets de route.



Synthèse du séminaire en plénière : Comment renforcer les synergies sur nos territoires ?

Animée par Olaf Holm, FPNRF

Synthèse de l'atelier A :
Claudine Zysberg, MEEDDAT

Se donner les moyens

De ces deux expériences, on peut induire plusieurs points. Pour concrétiser ce type de démarche, il faut se donner les moyens. Ainsi, pour le Comité de la randonnée de Haute-Loire, on voit que deux personnes salariées n'ont pas été de trop pour mener à bout le projet aux côtés des bénévoles. En ce qui concerne les partenariats, on constate que bien souvent, ils arrivent au fur et à mesure où le succès se fait jour.

Lorsque l'on propose une offre de transport organisé, on obtient une assez bonne participation à l'activité, mais une utilisation des transports en commun quasi nulle. Il faut se poser plusieurs questions :

Est ce que la communication a été bien faite ?
Est ce que les institutionnels comprennent réellement l'enjeu de mettre en place des

transports sur un mode doux, qui plus est sur des événements en rapport direct avec la nature ? Comment donner envie aux gens d'oublier leur voiture ? Ne pourrait-on pas offrir un plus pour ceux qui prennent ces transports publics ?



Synthèse de l'atelier B :
Sébastien Baholet, Direction du Tourisme

Au cours de cet atelier, le témoignage principal portant sur l'exemple de l'Agence de développement touristique du Bas-Rhin, a été suivi de témoignages très variés et très intéressants de la part de l'ensemble des participants. On peut établir une synthèse en 4 points :

1 - Quelles sont les tendances touristiques côté public et côté professionnels ?

L'exemple du Bas-Rhin a démontré que la motivation pour la découverte de la nature concerne 32% des touristes qui se rendent dans ce département, donc assez forte. Une des particularités des territoires frontaliers porte sur la manière de considérer ses voisins. Pour l'Alsace, les voisins constituent un réservoir de clientèle, mais aussi des concurrents proches et performants, et encore des partenaires lorsqu'on cherche à développer des produits d'itinérance qui, par la force des choses, ne s'arrêtent pas aux frontières.

Du côté des professionnels du tourisme, des territoires ou du milieu associatif, on constate des prises de conscience. En Alsace, par exemple, la SNCF communique déjà sur des produits touristiques montés par le Parc naturel régional des Vosges du Nord, sans qu'il y ait véritablement de partenariat officiel préalablement mis en place. Lorsque les professionnels cherchent à monter des produits-séjours avec des hôteliers ou des hébergeurs engagés dans le tourisme durable, ils trouvent des prestataires prêts à collaborer.

2 - Quels sont les apports des produits touristiques basés sur les circulations douces ?

On constate que l'intérêt économique est avéré, comme c'est le cas dans le Lubéron (un document en témoigne). En Alsace, une agence réceptive emploie 3 salariés permanents et 5 vacataires, un certain nombre de prestataires impliqués dans les circuits rando ou vélo accueille cette clientèle spécifiquement intéressée par ces produits. Mais il est vrai qu'on a encore peu de données détaillées sur les apports de ces prestations.

3 - Quelles ont été les priorités des différents expérimentateurs dans le montage des produits touristiques ?

On constate parmi les personnes présentes que tout le monde s'est posé la question de monter des activités en y associant les circulations douces. On peut classer les activités citées ci-après par ordre d'importance. On commence ici et là à travailler sur l'amélioration des itinéraires à pied et à vélo pour favoriser l'arrivée des visiteurs par les transports collectifs. L'adaptation des réseaux de transport collectif aux besoins des publics randonneurs est une question primordiale, avec la mise en place de lignes spécifiques, soit saisonnières, desservant spécialement les sites touristiques. Ainsi, en Alsace, un certain nombre de lignes touristiques ont été expérimentées ces derniers temps, fonctionnant plus ou moins bien selon le cas. L'une d'entre elles dessert notamment, le Haut-Kœnigsbourg et d'autres sites depuis la gare de Sélestat. On a également cité, en Alsace toujours, la mise en forme des informations à destination d'un public très ciblé. En effet, les besoins en services d'un randonneur à pied ou d'un randonneur à vélo diffèrent beaucoup de ceux d'un touriste moyen. Cela a donc nécessité un gros travail de traitement de l'information et de restitution vers les publics, au moyen de petits fascicules papier orientant le lecteur vers des sites Internet très spécialisés et très fournis pour permettre la préparation de séjours.

4 - Que nous manque-t-il pour aller plus loin aujourd'hui, avec une comparaison avec l'exemple suisse ?

L'un des premiers points est la gestion de la complexité des acteurs. La place des différents acteurs par rapport à des projets de circulations douces dans le cadre de produits touristiques semble relativement facile à gérer au niveau local dans les territoires. Par contre, lorsqu'on passe au niveau départemental ou régional, les difficultés apparaissent.

L'investissement dans les services spécifiques aux randonneurs a été assez peu abordé. On s'est plutôt penché sur l'amélioration des itinéraires et les réseaux de transport.

Concernant la place de la communication, l'exemple suisse montre bien que c'est là une priorité, ce qui n'est sans doute pas le cas en France. En conclusion, l'un des facteurs essentiels pour une bonne approche de cette problématique est sans doute la place que l'on donne aux clients ou aux utilisateurs dans un projet. Il y a peut-être un déficit de ce côté-là.

Il y a également l'importance de la tarification pour l'utilisateur, attaché à un juste prix d'un transport collectif lié à une activité de loisirs. Par exemple, le Comité régional de randonnée d'Ile de France cherche à plaider auprès des transporteurs des réductions pour ses adhérents. Il y a également des revendications au niveau du transport de bagages. Ainsi, la tarification sur la Grande traversée du Jura n'est, semble-t-il, pas très bien perçue de la part du public. Dans certains territoires (le territoire de Belfort notamment), on a constaté des problèmes d'offre touristique classique. En l'absence d'hôtels, impossible de faire du développement touristique, et encore moins de trouver des acteurs engagés dans des démarches environnementales.

Christian Riquelme Assemblée des Départements de France

Les départements au cœur de ces problématiques

Par les politiques dont ils ont la charge, les départements sont la plaque tournante des problématiques ayant trait aux questions de transport. En effet, les départements gèrent la quasi-intégralité du réseau routier structurant, soit 400 000 km de routes pour l'ensemble du territoire. Cela se confirme à tous les niveaux, à commencer par les transports scolaires (4 millions de jeunes transportés tous les jours), les améliorations effectuées sur les dessertes et le parc autocariste. Mais aussi la biodiversité avec la gestion des espaces naturels sensibles, et la taxe départementale qui permet de conduire des politiques très volontaristes. Les départements ont un rôle au niveau des sports de nature, presque tous ayant élaboré un PDIPR et la plupart ont engagé des démarches en vue de la mise en œuvre d'une commission départementale Espaces Sites et Itinéraires, les CDESI, permettant de mailler les territoires pour promouvoir les sports de nature, afin de créer une dynamique à la fois économique, sociale, touristique et environnementale. Au cœur de ces logiques, les politiques des départements

sont aujourd'hui mobilisatrices de moyens considérables. Il suffirait de redistribuer ces moyens budgétaires différemment, pour promouvoir les circulations douces. C'est ainsi que l'ADF plaide pour que le cadre sur la base duquel les collectivités élaborent leur Agenda 21, soit rapidement revu et corrigé. La stratégie nationale du développement durable a bien identifié les transports durables, mais ne constitue plus aujourd'hui l'un des points prioritaires dans les questions environnementales.

Une politique économique, sociale et environnementale

Néanmoins, les actions croisées des collectivités commencent à aboutir sur des résultats significatifs. Il faut imaginer une multitude de différentes formes de déplacement qui s'entrecroisent aux côtés des transports collectifs. Lutte contre le changement climatique, biodiversité, valorisation des espaces naturels sensibles sont de formidables leviers de mise en valeur de nos territoires. Il s'agit d'associer dans une même démarche, les espaces et les multiples acteurs. C'est une politique à la fois économique, environnementale et sociale incontestable qu'il faut mener : faire en sorte que le prix du transport diminue dans le budget des familles, que des solutions alternatives soient trouvées et enfin, considérer de façon transversale et non cloisonnée, espaces naturels sensibles, sports de nature, aménagements routiers, transports publics.

La dimension sociale de la mobilité, du transport et du déplacement, est à prendre en considération aux côtés des aspects économiques, touristique et environnemental. Les masses budgétaires que gèrent les départements sur l'ensemble de ces politiques sont colossales. Il suffirait qu'une partie minime soit orientée vers une approche douce de la circulation et vers des actions structurées du développement durable, cela pourrait avoir un effet considérable qui nous permettrait de changer l'approche économique en une véritable approche écologique.

Dominique Llamouler

**Fédération française de cyclotourisme :
FFCT**

Un sujet interministériel

Un grand nombre de fédérations représentant les activités de pleine nature sont concernées dans le développement et la mise en valeur des circulations douces : spéléo, canoë-kayak, marche, vélo, rollers, escalade, etc. Chacune

d'entre elles est amenée à être en relation avec différents organismes : les Parcs, associations diverses, ministères divers. En effet, les circulations douces constituent un sujet véritablement interministériel, un grand nombre de ministères étant concernés. Nous avons tous intérêt à nous réunir autour du sujet plutôt que de travailler séparément, à la création concertée d'itinéraires, sur le modèle de l'exemple suisse qui nous a été exposé ce matin, assurant une synergie entre toutes ces activités de pleine nature. Ce pourrait être un modèle pour la France particulièrement attachée à la diversité et à la séparation. Plutôt que de concevoir des projets comme La France à vélo, on pourrait imaginer une fondation plus large « Douce France », fédérant sous une même bannière l'activité de mille et une associations très actives aujourd'hui, connectée à tous les intervenants au niveau des départements et des régions.

Clôture du séminaire

**Jacques Lemaître
FFRandonnée**

Une extrême diversité des expériences et des situations

Je veux juste rappeler que ce premier séminaire technique est le fruit d'une initiative commune entre FFRandonnée et FPNRF. Cette journée qui avait pour objectif d'échanger des expériences fut très intéressante et nous avons été très heureux que le comité olympique et sportif puisse s'y associer. Qu'ont montré ces échanges d'expériences ? Une extrême diversité des situations, des expériences et des avancées dans le domaine des circulations douces. Une notion essentielle : le réseau (de randonnées, d'accueil et d'hébergement, de transports et de tourisme). On constate que les acteurs du transport étaient absents aujourd'hui, il faut donc espérer une prochaine étape qui fera suite à celle-ci.

On sait que la notion de territoire est totalement imbriquée avec la notion de transport, avec cependant des différences. Les TER par exemple, relèvent des régions, alors que les départements fortement impliqués dans le domaine de la randonnée sont concernés par le réseau des bus. Et l'on voit très vite les écarts entre départements touristiques ou secteurs péri-urbains, où les choses se mettent en place, et les départements « plus ruraux ». La porte est entrouverte, à nous d'essayer d'aller plus loin, à nous d'ouvrir cette porte aux « non-initiés », à nous d'adapter nos propositions et de passer

de l'exceptionnel au régulier. Impact climatique, mais aussi impact social car nous sommes au cœur de propositions qui s'adressent à tout le monde dans la réalité de demain, avec les problèmes financiers grandissants auxquels nous sommes confrontés (hausse du pétrole, etc). Je pense que nous détenons là une des portes de l'avenir.

Par la suite, faudra-t-il engager un séminaire élargi à d'autres fédérations ou aller plus loin dans la démarche présente, avec les acteurs régionaux et les transporteurs pour la mise en place d'un inventaire ? Ce sera aux acteurs présents aujourd'hui de répondre à cette question.



Liste des participants

NOM	PRENOM	FONCTION	ORGANISME
JOUBERT	Matthieu	Chargé de mission Développement durable	ADF
RIQUELME	Christian	Directeur Général adjoint	ADF
BIEBER	Frédéric	Service Développement touristique territorial	Agence de développement touristique du Bas-Rhin
MACE	Hervé	Secrétaire Général	CDRP 31
HOUSSARD	Frédéric	Animateur Randonnée	CDRP 23
DUPONT	Arlette	Secrétaire	CDRP 36
SCHULD	Henri	Vice-Président	CDRP 38
SERGÉ	Elienne	Responsable de zone	CDRP 38
MOREAU	Jean-claude		CDRP 41
ROUSSEAU	Stéphane	Technicien Randonnée	CDRP 41
BERTHOLET	Christian	Président	CDRP 43
LAVAUD	Jean-Marie	Président Commission Sentiers	CDRP 44
GARCIA	Nicolas	Conseiller technique départemental	CDRP 54
NOËL	Christian	Président	CDRP 54
VOYOT	Jean-marc	Administrateur	CDRP 58
GRIMBERT	Alain	Président	CDRP 59
LECLERCQ	Thérèse	Présidente	CDRP 62
AYEL	Gérard	Président Commission Sentiers	CDRP 69
PHILIBERT	Eliane	Membre Commission Sentiers	CDRP 69
WAISS	Claire	Secrétaire Général	CDRP 75

LALLEMAND	Marcel	Président	CDRP 90
ANGELOGLOU	Constantin	Président Commission Sentiers	CDRP 95
CHARLES	Marie-france		CNOSF
VAUTIER	Pascal	Chargé de mission aménagement du territoire et développement durable	CNOSF
GIRARDIN	Philippe	Président	CODERANDO 78
MALVOISIN	Mélissa	Chargée d'étude	Conservatoire du Littoral
BERROTTE	André	Président Commission Sentiers CCRP et Président CDRP 64	CRDRP
MALET	Jean-Michel	Président	CRRP Alsace
GRANGEON	Jean-Claude	Président	CRRP Auvergne
RAMEY	daniel	Administrateur	CRRP Ile de France
REINICHE	André	Président	CRRP Midi-Pyrénées
PIPART	Daniel	Président	CRRP Picardie
JOUANNEAU	Samuel	Agent de Développement	CRRP Rhône Alpes
PIGEYRE	Alain	Secrétaire Général	Fédération Française de Roller Skating
GUILLOT	Jean-Pierre	Vice-président	FFCT
LAMOULLER	Dominique	Président	FFCT
NEULET	SAMUEL	Vice-Président chargé des Sports de Nature	FFCT
CHESSBOUEUF	Séverine	Chargée de formation	FFRandonnée
DENY	Anne	Chargée Relations Média	FFRandonnée
ELOIRE	Benjamin	Chargé d'études environnement	FFRandonnée
GENDROT	Michèle	Chargée de Communication	FFRandonnée
LEMAITRE	Jacques	Vice-président	FFRandonnée

LICHTENSTEIN	Marcel	Chargé de mission	FFRandonnée
SAGAERT	Laure	Responsable du pôle ATTEN	FFRandonnée
SAKO	Bintou	Assistante du pôle ATTEN	FFRandonnée
HOCHARD	Murielle	Conseiller technique fédéral	FFRandonnée Lorraine
LESPERAT	Yves		FFRP
POLIMENE	Ginette	Administratrice	FFRP
BOULARD	Agnès	Directrie-Adjointe	FPNRF
HOLM	Olaf	Chargé de mission "tourisme, sports de nature et patrimoines"	FPNRF
ZYSBERG	Claudine	Chargé de mission tourisme, sports, montagne	MEEDDAT
BAHOLET	Sébastien	Chargé de mission Tourisme durable et Tourisme à vélo	Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi
VOCHER	Christine	Chargée de mission Tourisme rural et Partenariats	Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi
ORIOLE	Christine	Adhérente MW-Membre groupe de travail "mobilité Douce"	Mountain Wilderness
LOUCHE	Benjamin		MSJSVA
DEFOS DU RAU	Lydie	Chargée de mission Tourisme	Parc Alpilles
JANNIC	Nicolas	Responsable "Randonnée"	Parc Caps et Marais d'Opale
DUPONT	Charlotte	Chargée de mission activités de pleine nature	Parc Chartreuse
MARGUET	Florian	Chargé de mission Tourisme	Parc Haut Jura (détaché aux Grandes Traversées)
PERRIN	Baptiste	Technicien Chemins	Parc Haute vallée de Chvrreuse
GIRAULT	Sophie	responsable Mission Tourisme	Parc Lorraine
DESPEYROUX	Gilles	Chargé de mission	Parc Millevaches en Limousin
TIBERGHIE	Benoit		Parc naturel régional du Massif des Bauges

VINIT	Pascale		Parc naturel régional du Massif des Bauges
SOUVERAIN	Brigitte	Chargée de mission Tourisme	Parc Oise Pays de France
HEDRICH	Irène	Chargée de mission activités de pleine nature	Parc Vexin Français
BABEY	Anne		Suisse Rando
LOOTVOET	Marie	Consultante	TEC Conseils
PETRESCO	Tania		FFM
LOQUIEN	Jocelyne		UFOLEP 95
POYER	Erich		CRRP Haute-Normandie
DARGENT	Lucille		
BOURRELIER	Brigitte	Administratrice	FFRandonnée
TISSINIER	Dominique	Chargé de mission tourisme	

Quelles synergies pour renforcer le développement des circulations douces ?

Enquête de satisfaction sur le séminaire technique du 18 Novembre 2008

Vous venez de participer à un séminaire technique organisé par la FFRandonnée, la fédération des Parcs naturels régionaux de France et le CNOSF.

Nous souhaiterions recueillir vos impressions sur cette journée tant sur les thèmes proposés, le contenu des interventions que sur l'organisation

Votre appréciation nous permettra d'améliorer les prochains rendez-vous que nous serons amenés à vous proposer.

Concernant l'organisation

- *Le choix de la date vous convenait-il ?* Oui Non

Si non pourquoi ?

- *Le choix du lieu de réunion vous convenait-il ?* Oui Non

Si non pourquoi ?

- *La qualité du repas était-elle satisfaisante ?* Oui Non

Si non pourquoi ?

- *L'accueil a-t-il répondu à vos attentes ?* Oui Non

Si non pourquoi ?

- *Le rythme de la journée vous convenait-il ? (temps de travail, temps de pause) ?*

Oui Non

Si non pourquoi ?

Concernant le contenu technique

- *Le contenu des interventions a-t-il répondu à vos attentes ?*

Oui Non

A détailler s'il vous plait

- Les interventions vous ont-elles permis de collecter des initiatives à reprendre sur votre territoire ? Oui Non

Pouvez-vous nous préciser votre réponse ?

Des propositions à nous faire ?

- Selon vous certains thèmes mériteraient-ils d'être approfondis grâce à d'autres interventions ? Oui Non

Précisez ceux sur lesquels vous souhaiteriez obtenir davantage d'informations :

- Il existe d'autres moyens de mutualiser et partager les informations entre nos réseaux sur ce sujet ? Avez-vous des propositions à nous faire dans ce sens ?

Oui non

Si oui, lesquelles ?

- Vous souhaitez nous faire part d'une action que vous menez en particulier sur ce sujet et la faire partager, indiquez-nous le thème sur lequel vous travaillez et laissez-nous vos coordonnées en bas de page afin que nous prenions contact avec vous.

Thème de l'action menée sur le terrain à faire partager :

- Dans le cadre du conventionnement existant entre la FFRandonnée et la Fédération des Parcs, souhaiteriez-vous travailler sur d'autres sujets ? Oui non

Si oui lesquels ?

Pour approfondir ensemble certaines de vos propositions, laissez-nous vos coordonnées :

Nom

Prénom

Structure

Tél

E-mail

***A transmettre directement à Bintou Sako -
Accueil de la journée - ou à envoyer par
fax au 01 40 35 85 47***

Résultats de l'enquête de satisfaction

27 questionnaires retournés

ORGANISATION						
	OUI		NON		PAS DE REPONSE	
Le choix de la date vous convenait-il?	27	100%	0	0%	0	0%
Le choix du lieu de réunion vous convenait-il?	27	100%	0	0%	0	0%
La qualité du repas était-elle satisfaisante?	26	96%	1	4%	0	0%
L'accueil a-t-il répondu à vos attentes?	27	100%	0	0%	0	0%
Le rythme de la journée vous convenait-il?	24	89%	3	11%	0	0%
CONTENU TECHNIQUE						
	OUI		NON		PAS DE REPONSE	
Le contenu des interventions a-t-il répondu à vos attentes?	18	67%	3	11%	6	22%
Les interventions vous ont-elles permis de collecter des initiatives à reprendre sur votre territoire?	21	78%	3	11%	3	11%
PROPOSITIONS						
	OUI		NON		PAS DE REPONSE	
Selon vous certains thèmes mériteraient-ils d'être approfondis grâce à d'autres interventions?	19	70%	0	0%	8	30%
Il existe d'autres moyens de mutualiser et partager les informations entre nos réseaux sur ce sujet? Avez-vous des propositions à nous faire dans ce sens?	16	59%	3	11%	8	30%

<p>Vous souhaitez nous faire part d'une action que vous menez en particulier sur ce sujet et la faire partager, indiquez-nous le thème sur lequel vous travaillez et laissez-nous vos coordonnées en bas de page afin que nous prenions contact avec nous.</p>		0%		0%		0%
<p>Dans le cadre de la conventionnement existant entre la FFRandonnée et la Fédération des Parcs, souhaiteriez-vous travailler sur d'autres sujets?</p>	9	33%	2	7%	10	37%

Crédits photos

Christian Bertholet
Jean Michael Poliakov

Rédaction des Actes :

Sophie Martineaud

Télécharger les présentations du séminaire technique en cliquant sur le lien suivant :

<http://www.ffrandonnee.fr/circulation/circulationsDouces.aspx>

Contact :

- FFRandonnée
64 rue du Dessous-des-Berges
75 013 Paris
Tél. 01.44.89.93.93 – fax 01.40.35.85.67

Benjamin Eloire beloire@ffrandonnee.fr
Laure Sagaert lsagaert@ffrandonnee.fr

- Fédération des Parcs naturels régionaux
01.44.90.86.20

Olaf Holm oholm@parcs-naturels-regionaux.tm.fr

