



des navettes  
dans les espaces naturels

Préparé par  
Lydiane Estève  
et Anne Vourc'h,  
Réseau des  
Grands sites  
de France ;  
Jean-Marie Petit,  
Mission inter  
Parcs nationaux

© www.pedibus.gieres.fr

16623



À GIÈRES (ISÈRE), LE PÉDIBUS EMMÈNE LES ENFANTS À L'ÉCOLE. ICI, LORS DU PREMIER ANNIVERSAIRE DU PÉDIBUS.

## Moins de voitures dans la nature

Comme chaque matin, une petite troupe d'enfants attend son « pédibus ». Un véritable « autobus » de ramassage pédestre, le pédibus : pas de moteur, mais des parents accompagnateurs à tour de rôle, une ligne, des arrêts, un horaire... Cela se passe à Laussane ou à Tassin-la-demi-Lune. En ville, partout depuis trente ans, un identique souci : faire reculer la voiture individuelle.

Or, aujourd'hui les espaces naturels empruntent le pas. Le mouvement est amorcé : « la Victorine », petite navette, permet d'accéder à Sainte-Victoire pour randonner. De Sainte-Maxime à Saint-Tropez, en période estivale, il est plus rapide « d'adopter » le bateau collectif. À Cassis, un vaste réseau de parkings, au-dessus de la ville, est relayé par une navette permettant d'accéder aux Calanques. Dans les Pyrénées, depuis le parking de la Réserve naturelle de Néouvielle, la navette vous « porte » à 2 100 m d'altitude. À la pointe du Raz, le stationnement des voitures a reculé d'un kilomètre et c'est une navette « au gaz naturel » qui permet aux moins valides d'approcher le confin. L'accès aux sites majeurs est ainsi aménagé afin que la découverte des monuments naturels les plus spectaculaires ou des témoignages les plus forts de la culture humaine soit précédée d'une approche préparant le visiteur.

Un rapport, édité en 2003 à la demande du ministère de l'Écologie et du Développement durable (voir encadré), fait état de plus de cinquante initiatives dont certaines de mobilité douce (sans moteur). On y apprend

que la gestion des flux touristiques est le principal problème en montagne, avec la gestion des flux de marchandises. « Ces flux touristiques, en perpétuelle croissance, représentent 20% de la mobilité journalière de l'arc alpin. Ils engendrent l'équipement des bassins touristiques (parkings, routes d'accès, remontées...) très coûteux et souvent victimes de leur propre succès. Le trafic automobile devient la nuisance principale (pollution, bruit) pour le développement touristique des Alpes. Au-delà de politiques volontaristes et d'aides financières européennes en matière de mobilité durable, la France marque un retard certain vis-à-vis de ses voisins alpins. Bien que généralement favorables à de telles initiatives, les touristes (et les responsables locaux) y opposent encore le temps – les navettes seraient moins rapides – et le confort (sécurité, commodité). »

La Semaine européenne de la mobilité s'est déroulée du 16 au 22 septembre 2006, elle traitait du changement climatique, et son slogan national s'est décliné en « Bougez autrement. La meilleure énergie, c'est la vôtre... ». Il faut alors reconnaître que la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution dues aux transports concernent aussi la nature. Pour s'associer à ces démarches, *Espaces naturels* fait le point sur quelques opérations « Navettes » qui ont fait l'objet d'enquêtes plus approfondies. ■

**JEAN-MARIE PETIT**  
CHEF DE LA MISSION INTER PARCS NATIONAUX

>>> Mél : [jean-marie.petit@espaces-naturels.fr](mailto:jean-marie.petit@espaces-naturels.fr)

### ensavoirplus

► Inventaire des initiatives et outils de sensibilisation en matière de mobilité durable, Mountain Wilderness, France nature environnement, Commission internationale pour la protection des Alpes France, 2003. Étude de cas dans les Alpes, les Pyrénées, les Vosges et le Jura. Téléchargeable sur le site : <http://france.mountainwilderness.org/index.php?action=afficher&rub=59&from=1>





© Communauté de communes du Briançonnais



Minibus dans la Vallée de la Clarée (Hautes-Alpes)

# La pérennité du transport collectif dépend des crédits publics

Sans étude préalable, il a été possible d'agir vite et d'instituer, sans attendre, un système de navettes jusqu'au cœur du massif. *Quid* de sa pérennité ?

**3 500** véhicules par jour en moyenne, et des pointes jusqu'à cinq mille ! Comme la Vallée Étroite, la Vallée de la Clarée fait l'objet d'une forte attractivité. Aussi, fin 2002, constatant les importantes difficultés de circulation, le parcage illicite, la saturation et la dégradation globale du site, le Conseil général des Hautes-Alpes<sup>1</sup> offre aux visiteurs la possibilité d'emprunter des navettes entre Névache et le lieu-dit Laval (dix kilomètres, trente minutes). Cette expérimentation s'accompagne d'une réglementation de l'accès au site pour les véhicules à moteur.

Agir vite. C'est bien ainsi qu'il faut qualifier cette volonté politique. En effet, les élus ont souhaité intervenir sans tarder et éviter les études préalables longues et coûteuses. Le dispositif de navettes mis en place dès l'été 2003 répond au souhait d'une

>>> Mél :  
s.barelle@ccbriançonnais.fr



© Jean-Marie Veit

démarche pragmatique, les décideurs préconisant « d'affiner le système » en fonction des effets produits. D'importants moyens sont alors dégagés : systèmes de comptage, recrutement de quatre personnes, installation d'un panneau électronique à messages variables. La tarification, elle, est voulue très attractive : un euro la première année.

Première saison : le succès est au rendez-vous. On note notamment le désengorgement du site et l'amélioration de l'accueil. À ces effets constatés, il faut ajouter que 98 % des personnes interrogées trouvent l'initiative bonne ou excellente.

Cependant, ce plébiscite ne doit pas dissimuler les difficultés et notamment les préoccupations financières mettant en question la pérennisation du dispositif. En effet, le coût de fonctionnement s'avère important et les recettes sont faibles. L'année suivante, les gestionnaires se voient donc obligés de corriger le dispositif, de revoir sa durée, sa tarification, ses rotations. D'essais en ajustements, la période de mise en fonctionnement des navettes, par exemple, a été successivement de trente-sept jours en 2003, cinquante et un en 2004, trente-huit en 2005 (voir tableau).

▼ NAVETTES ENTRE NÉVACHE ET LAVAL.  
▼ AJUSTEMENT DES HORAIRES, PÉRIODES DE FONCTIONNEMENT ET RÉSULTATS CHIFFRÉS TTC.

	Nb de tickets	Nombre de jours	Horaire	Période	Fonctionnement	Recettes	Recettes par jour
2003	43 000	37	9h 18h	du 12/06 au 17/08	140 000 €	18 864 €	509 €
2004	54 000	51	9h 18h	du 12/06 au 29/08	126 250 €	30 700 €	588 €
2005	60 000	38	9h 18h	du 14/06 au 21/08	72 803 €	32 964 €	867 €

Source : Service transport du CG 05

**ON POURRAIT S'ÉTONNER DU MONTANT ÉLEVÉ DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT POUR L'ANNÉE 2004. CETTE PREMIÈRE ANNÉE A ÉTÉ L'OCCASION DE METTRE DES INVESTISSEMENTS LOURDS EN PLACE : DISPOSITIFS DE COMPTAGE, DE DEUX PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES (50 000 €), CE QUI A FAIT CONSIDÉRABLEMENT AUGMENTER LE BUDGET.**



LA VALLÉE DE LA CLARÉE ET LA VALLÉE ÉTROITE. CE TERRITOIRE A ÉTÉ CLASSÉ EN 1992 AU TITRE DE LA LOI DU 2 MAI 1930 (RELATIVE À LA PROTECTION DES MONUMENTS NATURELS ET DES SITES À CARACTÈRE ARTISTIQUE, HISTORIQUE, SCIENTIFIQUE, LÉGENDAIRE OU PITTORESQUE).



Questions à Jean-Louis Chevalier  
maire de Névache\*

## « Il faut un certain courage politique »

**En 2003, vous avez choisi de fermer l'accès de la Haute-Vallée de la Clarée à la circulation automobile. Cela a dû provoquer quelques levées de boucliers...**

Des réticences? Effectivement. Dans la Haute-Vallée, une centaine de chalets d'alpage sont transformés en résidences d'été. Il y a également des commerces, un camping... Les gens craignent que la réglementation génère des retombées économiques négatives. C'était sans compter, aussi, quelques adversaires politiques qui se sont manifestés sur le thème « comment vont faire les agriculteurs? ». Nous avons pris des risques et il fallait un certain courage politique pour aller ainsi à contre-courant. Les navettes étaient déjà prévues dans le cahier des charges de l'opération Grand site de France en 1999 mais elles n'avaient jamais été mises en œuvre parce que c'était politiquement suicidaire.

**Vous avez commencé doucement...**

Nous avons surtout fait preuve d'imagination pour ne pas léser les résidents. Les agriculteurs – pour leur tracteur – disposent d'un laissez-passer. De même, les entreprises et les habitants de la Haute-Vallée, les personnes handicapées peuvent circuler librement. Néanmoins, cela ne va pas sans contrôle, car les gens ont tendance à vouloir contourner la règle.

**Sur quelle base avez-vous établi votre politique tarifaire?**

Nous voulions un tarif attractif. Cependant, une chose est sûre: nous ne voulions pas que cela soit gratuit. Nous n'aurions pas pu revenir en arrière. Sans compter qu'on ne peut pas tout subventionner! La première année, nous avons conçu un produit d'appel à un euro le trajet et nous avons prévu de modifier les choses en fonction des enseignements de cette première expérience.

\* Dans les Hautes-Alpes. 300 habitants permanents. 3 000 résidents l'été et un flux de 4 000 voitures/jour (1 500 l'hiver).

**Comment vous y êtes-vous pris pour convaincre?**

Il y avait une volonté politique forte de la part du conseil municipal et l'appui du président du Conseil général. Et puis, malgré tout, les habitants étaient conscients que quelque chose n'allait pas. Il faut dire qu'il y avait vraiment des voitures partout...

Aujourd'hui, depuis quatre ans, les avis sur le sujet commencent à changer. C'est même devenu un argument. Fin juillet, une voiture pouvait mettre 1 h 30 pour descendre jusqu'à Névache. Il y a douze kilomètres. Maintenant, on peut se promener, on a retrouvé le plaisir de flâner.

**Êtes-vous satisfait du résultat ou comptez-vous aller plus loin?**

Les années précédentes, nous fermions la route quand la Haute-Vallée était saturée. Cette année, la route a été fermée à 11h tous les matins. Ce qui est possible aujourd'hui ne l'aurait pas été en 2003. Mais, nous n'avons pas fini de régler le problème, d'autant que la question du stationnement des voitures a été reportée en bas de la vallée.

**D'après vous, que faut-il pour qu'un tel système de navettes fonctionne?**

Prendre en compte les aspirations des habitants permanents. Mais il faut aussi que les transporteurs connaissent parfaitement le pays. Qu'ils puissent, presque, jouer les guides touristiques dans le bus. Dans les petits bus, il y a d'ailleurs beaucoup de convivialité, les gens discutent entre eux, demandent des renseignements. Du reste, nous avons prévu cette clause au cahier des charges de l'appel d'offres.

Et puis, il faut peut-être savoir qu'il n'y a pas de schéma à appliquer. Il faut s'adapter chaque année et essayer de trouver les bonnes solutions. ■

À ce jour, les navettes sont toujours en place, les impacts sur l'environnement sont considérablement réduits, la pollution atmosphérique et visuelle est diminuée... les infrastructures routières sont moins dégradées... cependant, la pérennisation du système n'est toujours pas acquise.

Après trois années d'ajustements techniques, le système n'est toujours pas consolidé et l'inquiétude des gestionnaires réside dans la recherche de l'équilibre financier. En effet, malgré l'augmentation des recettes (liée notamment à l'augmentation du prix du billet) et la diminution des coûts de fonctionnement (rotations moins fréquentes et période de fonctionnement plus courte, moins d'investissements en équipement), le financement à la charge de la collectivité a pu être évalué à 40 000 euros en 2005.

En 2006, l'instauration d'un nouveau tarif (2 € le ticket par trajet montée ou descente) répond à la préoccupation de voir peser la charge du service sur le consommateur et non sur le contribuable. Elle conforte l'intérêt d'une fermeture systématique de l'accès à la Haute-Vallée en fin de matinée (sens montant).

Si cette démarche pragmatique a eu l'intérêt de démarrer vite, l'expérience en montre aussi les limites. Certes, un retour à la situation antérieure est peu probable mais le paramètre économique reste problématique. Il aurait pu être mieux apprécié s'il avait été intégré dans une étude de faisabilité préalable. ■

**STÉPHANE BARELLE**

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

1. En collaboration avec la commune de Névache et la Communauté de communes du Briançonnais.





LES PERSONNES HANDICAPÉES  
PEUVENT ÉGALEMENT  
ACCÉDER AU REFUGE, TRACTÉES  
PAR UN ÂNE BÂTÉ.



© Frédéric Revel

© Frédéric Revel

>>> Circulation douce

# L'authentique, c'est très technique

Le syndicat mixte de Canigò Grand site<sup>1</sup> instaure des navettes en attelage



Pari : faire d'un mode de transport un outil d'initiation à l'écologie montagnarde et un moyen de découverte de l'histoire locale des traginers (muletiers) catalans. Maîtriser définitivement la circulation automobile en zone d'altitude. Assurer des retombées économiques significatives.

1. Le Syndicat mixte du Canigou réunit trente-cinq communes. Cet établissement public administratif se compose du Conseil général, du Syndicat intercommunal pour l'aménagement rationnel du Canigò (en catalan), de l'Office national des forêts.

2. Sur le projet de réintroduction de l'attelage, voir notamment la revue *L'Accent catalan de la République française*, décembre 2004.

3. L'intégralité du projet est financée par le Conseil général des Pyrénées-Orientales, le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Pays des terres romanes, programme Leader +.

L'alchimie opère naturellement. Au coude à coude, les trois grands gaillards de chevaux de Mérens tirent leur attelage lourdement chargé de huit personnes. Le cocher gère avec calme la croisée d'un cycliste qui descend le massif, tandis que les touristes, installés dans la nacelle, abondent en joyeux commentaires. Mais ils reprennent vite leur silence... attentifs à nouveau à l'esprit du paysage.

« C'est ce que nous souhaitons, explique Aldo Rizzi avec la passion qui anime ce chef de projet, couper la route à la circulation automobile, et se rappeler qu'il n'y a pas si longtemps, on ne croisait ici que des animaux de bât pour des opérations de débardage, de transport de fer ou de charbon... Faire sentir, faire aimer nos montagnes catalanes et les protéger... » L'idée de la traction animale a germé il y a deux ans, en fin de saison. Elle a éclôt joyeusement, presque violemment, avec l'énergie de ceux qui risquent de se perdre, s'ils ne retrouvent pas rapidement leur âme. Le Syndicat mixte du Canigò<sup>1</sup> voulait maîtriser l'impact de la fréquentation sur l'environnement. « En une semaine, il a fallu imaginer l'itinéraire pour accéder au refuge et tester sa faisabilité avant l'arrivée de la neige. Nous avons ensuite quelques mois pour convaincre, trouver des financements<sup>2</sup>, se procurer des chevaux, construire des attelages<sup>3</sup>, former les personnels, bâtir des écuries, trouver des

partenaires<sup>3</sup>... » Quelques mois pour que tout soit prêt. Le projet est alors arrêté en ces termes : à l'été 2005, la route sera coupée à la circulation à 1 900 m d'altitude. Il sera possible à pied, à vélo, en attelage, en fauteuil roulant, de se rendre au refuge, but ultime du voyage, à 2 150 m d'altitude. Et, entorse à la règle, la voiture sera tolérée avant neuf heures et après dix-sept heures.

## Le cheval de Mérens, figure emblématique des Pyrénées

Coup de cœur des conseillers généraux et des maires locaux qui testent le voyage en avant-première... ce projet « authentique » les séduit d'emblée. Ils financeront. Ça roule... Mais le montage d'un tel projet est infiniment technique. D'abord, où trouver quinze chevaux et qu'en faire, le soir, ou à la saison creuse ? Le haras national d'Uzès vient porter main forte au projet. Il loue quinze chevaux de Mérens, figures emblématiques des Pyrénées. Le Syndicat mixte est d'ailleurs aujourd'hui en train de faire leur acquisition. Dorénavant, l'hiver, les équidés travailleront sur des opérations de débardage ou d'entretien de sentiers. Le grand site s'étend sur 75 000 ha, aussi, tout compte fait, l'opération sera rentable. Pour conduire l'expérience jusqu'au bout de sa



LE PRIX D'UN ALLER-RETOUR : CINQ EUROS POUR LES ADULTES, DEUX POUR LES ENFANTS.

cohérence écologique, les animaux sont parqués, chaque nuit sur des zones différentes, afin que leurs piétinements soient profitables à la réouverture des milieux. Et, comme ils piétinent notamment du rhododendron et du genêt, les éleveurs du massif ont, eux aussi, soutenu ce projet. Voici comment on engrange les partenaires!

### Un moteur à hydrogène pour récupérer l'énergie de la descente

Le calcul des rotations suppose de bien connaître la résistance des chevaux. Ainsi, l'implantation du stationnement des véhicules à moteur à 1900 m d'altitude a été décidé en fonction de la possibilité de récupération des animaux: cinq rotations par jour, pas davantage! Descendre à 1700 m la barre de fréquentation automobile supposerait de disposer d'un cheptel plus important. Difficile sans prévoir une écurie plus grande, mais aussi une ressource en eau adaptée. Dans deux ans sans doute...

Une écurie en bois a été spécialement construite par l'Office national des forêts, en montagne, et trois voitures hippomobiles ont été achetées. Une quatrième, en préparation, sera dotée d'un moteur à hydrogène alimenté par un système solaire afin d'éviter que les chevaux ne se fatiguent trop.

Et toc, c'est l'occasion d'un autre partenariat avec une école d'ingénieurs de Catalogne (Ripolle) qui doit imaginer comment récupérer de l'énergie à la descente. L'alliance de la tradition et de la haute technologie pour découvrir un espace naturel fragile: le concept est séduisant!

Mais puisqu'il faut penser à tout, il n'aurait pas fallu omettre le volet formation. Celle des équidés bien sûr, qui ont suivi un entraînement spécial leur permettant de résister au travail d'endurance que réclame un tel dénivelé. Mais aussi celle des hommes. Certains personnels ont passé un diplôme

équestre; d'autres, avec le syndicat des accompagnateurs en montagne, ont suivi une formation spécifique afin d'obtenir le certificat de qualification handisport. Les personnes handicapées aussi doivent pouvoir parvenir au refuge grâce au fauteuil tout terrain (voir photo).

### Retour d'investissement sur l'emploi

Parlons chiffres... Quelle rentabilité conduit l'ensemble des partenaires à financer un tel projet? Le prix d'achat moyen d'un cheval entraîné, préparé et adulte, est de l'ordre de 3200€. Une voiture hippomobile revient à 6000€. Il faut aussi compter la nourriture, les frais vétérinaires, les investissements lourds pour la construction de l'écurie, le personnel... Ce budget, c'est d'abord un choix politique du Syndicat mixte en faveur de l'environnement; choix relayé par la Diren qui a inscrit l'opération dans la convention Opération Grand site de France II, signée en septembre 2006. Mais il faut voir les choses autrement, éclaircit le chef de projet, «l'entretien des pistes d'altitude nous coûtait cher et l'insatisfaction était générale: les automobilistes auraient souhaité que l'on goudronne, tandis que des randonneurs, VTTistes et cavaliers se sentaient dépossédés du site. Aujourd'hui, cela nous coûte un peu d'argent, mais le public est satisfait et il revient chez nous avec un état d'esprit favorable aux espaces naturels. Les communes ne s'y trompent pas, elles connaissent un retour d'investissement sur leur développement économique et sur l'emploi».

Allez, une indication simplement: depuis trente ans que cette piste est ouverte, pour la première fois en 2005, la circulation était filtrée. Eh bien, cette même année, le refuge des Cortalets a augmenté sa fréquentation de plus de cinq pour cent. ■

**MOUNE POLI**

>>> En savoir plus : [canigougrandsite@wanadoo.fr](mailto:canigougrandsite@wanadoo.fr)



© Frédéric Revel

L'ESTHÉTIQUE DE L'ATTELAGE A AUSSI ÉTÉ ÉTUDIÉE.



© Frédéric Revel

LEVER DE SOLEIL AU REFUGE DES CORTALETS (PYRÉNÉES). ÉDIFIÉ EN 1899 - CLUB ALPIN FRANÇAIS.

# L'auto, stop!

## Est-ce acceptable pour le public?

Le public est prêt. Sans doute plus prêt que ne le croient les décideurs techniques, ou élus, à renoncer à la voiture. L'expérience des sites qui ont fait reculer les voitures le montre assez sûrement. En 1989, quand parmi les solutions envisagées, l'hypothèse de faire reculer le stationnement de la pointe du Raz a été émise, que n'a-t-on pas entendu! «Jamais les gens n'accepteront de marcher!», «Vous voulez faire fuir

nos touristes!», «Vous avez pensé aux personnes âgées et aux familles?» Encore ne s'agissait-il que d'un recul de un kilomètre, sur un site en cul-de-sac! Mais il a fallu aux élus locaux un courage certain pour faire ce choix, d'où la décision de l'accompagner par la mise en place d'une navette au gaz naturel offrant à ceux qui le souhaitent la liaison entre les lieux de stationnement et l'extrémité de la pointe. Contrairement à toutes les craintes, ce



nouveau fonctionnement a été très vite plébiscité par les visiteurs très «grand public» qui y découvraient un site naturel réhabilité, des aménagements de qualité, des services, des cheminements repensés dans leur parcours de façon à diversifier les approches et les points de

suite page 12 ●●●





# Complexe! Il fallait pourtant

Sur soixante-cinq kilomètres, la navette des crêtes...

● ● ● suite de la page 11

vue sur un site comme «élargi» du fait du recul de sa «porte d'entrée».

La perception de la voiture est sans doute en train de changer dans l'opinion. Non pas que les valeurs de confort et d'autonomie qui y sont attachées soient remises en cause, mais les aspects négatifs (pollution, nuisance, accident) sont plus présents dans les esprits. Un sondage TNS Sofres de 2003 montre que l'utilisation de la voiture est essentiellement un usage contraint, car si 85% des Français sont utilisateurs de la voiture, ils ne sont que 45% à la citer comme mode de transport préféré.

Et si proposer d'abandonner nos «vaches sacrées» aux abords des sites naturels n'était plus vécu comme une contrainte insupportable? Et si accéder à des sites naturels débarrassés des voitures était effectivement ressenti par un public de plus en plus large (au-delà des convaincus d'avance) comme un «plus» en termes d'environnement, de qualité de visite et de balade? À condition que le changement ne soit pas mis en place comme une punition, mais présenté positivement par le gestionnaire et accompagné d'un véritable message sur le sens de la mesure et d'informations pratiques associées facilitant la vie du visiteur (temps, difficultés, services sur le site, horaires de navettes lorsqu'elles existent...).

Les plus récalcitrants sont souvent ceux qui ont des habitudes ancrées au site: au-delà des professionnels locaux (éleveurs, agriculteurs, forestiers...) pour lesquels des mesures dérogatoires sont faciles à mettre en place et à justifier, il est plus difficile de convaincre les régionaux habitués des lieux, ou de gérer les contraintes particulières de ceux qui partent au petit matin pour les courses en montagne par exemple. Le pragmatisme doit prévaloir, mais, là aussi, attention à l'information de ceux qui ont fait l'effort de laisser leur voiture à la porte... et découvrent des poches de parkings combles en pleine nature! ■

**ANNE VOURC'H**  
DIRECTRICE DU RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

>>> Mél:  
annevourch@grandsitedefrance.com



Trois millions de personnes, habitant quatorze bassins de vie, peuvent rejoindre les sommets de la grande crête des Vosges en moins de

deux heures. Il n'existe aucune

sorte de limitation ou interdiction d'accès pour les véhicules. Le Parc naturel régional des ballons des Vosges s'est donc lancé un défi: convaincre le public de ne pas se déplacer en voiture mais d'utiliser les transports en commun. Une navette a été mise en place. Dix cars sont mis à la disposition du public. La tarification se veut incitative et son fonctionnement a été étudié au plus proche de l'attente des usagers<sup>1</sup>.

Afin de trouver un juste équilibre entre la protection des milieux et des paysages, l'intérêt écologique à long terme et l'usage touristique, plusieurs enquêtes de satisfaction ont permis d'affiner le système. Ainsi, concernant la tarification, le public dispose de deux formules: un Pass journée à deux euros ou un Pass saison à cinq euros. Les mineurs, quant à eux, bénéficient de la gratuité du service.

La navette circule les jours où la grande crête connaît les plus fortes fréquentations, à savoir les dimanches et jours fériés en période estivale. Elle dessert dix-neuf sites touristiques tout au long de soixante-cinq kilomètres. Les arrêts sont assurés toutes les demi-heures, temps au-delà duquel l'attente n'est plus «spontanément supportable par les publics». Chacun des arrêts est matérialisé par une balise comprenant des informations pratiques (nom de l'arrêt, horaires, itinéraire et tarification). Plusieurs vallées permettant d'accéder à la crête, neuf liaisons ont alors été mises en place. Près d'une trentaine de communes sont ainsi desservies ce qui représente près de cinquante-cinq arrêts sur les liaisons crêtes-vallées.

Afin d'élargir le nombre d'usagers potentiels, la question de la multimodalité des transports en commun s'est, elle aussi, posée. Des partenariats avec la SNCF, les Régions et les Départements ont alors été développés et les navettes sont en correspondance avec les trains TER dans chacune des vallées concernées.

Le Parc voulait que des véhicules à propulsion alternatifs (gaz, électricité, hydrogène) soient utilisés. Après étude, il s'est avéré que

les surcoûts entraînés par ce type d'énergie étaient trop conséquents pour être supportables. Par ailleurs, leur manque de puissance en milieu montagneux et leur autonomie insuffisante n'eussent pas permis leur utilisation. Le choix s'est donc porté sur les cars les moins polluants possible. Ceux-ci respectent les normes européennes anti-pollutions les plus strictes (Euro 3 et, dès 2007, Euro 4).

© Welcome Byzance pour le PNR ballons des Vosges



- Arrêt
- Sommet
- Parking
- Route des crêtes
- Sentier
- Ligne SNCF
- Gare SNCF

PAS PLUS D'UNE DEMI-HEURE... AU-DELÀ, LE PUBLIC N'ACCEPTÉ PLUS D'ATTENDRE LA NAVETTE. SEULES LES VACHES...



# faire simple

Par ailleurs, et afin d'assurer un service qualitatif, les chauffeurs ont suivi une formation leur permettant de répondre aux éventuelles questions des usagers sur le Parc naturel régional des ballons des Vosges.

Le volet communication est d'ailleurs une des clés essentielles du développement de l'opération. Marquage des bus, pose de kakémonos, site Internet (21 837 connexions pour les six mois de mise en ligne du site en 2005), plaquettes de présentation de la navette avec les horaires (135 000 exemplaires en français et 15 000 exemplaires en allemand), affiches, conférences de presse (et donc articles de presse), émissions de radio locales, encarts dans les bulletins des différentes collectivités locales... autant d'outils mis en œuvre auxquels on ajoutera encore les clubs de marche.

Le Parc a-t-il rempli sa mission? Pour évaluer l'impact de la navette, on peut retenir que la moyenne journalière de 3 000 véhicules légers les dimanches a connu une diminution de 7%. Ce n'est pas rien... ■

**STEPHAN ZIMMERMANN**

PARC NATUREL RÉGIONAL DES BALLONS DES VOSGES

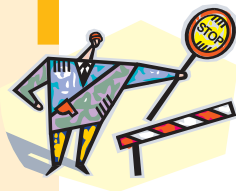
>>> Mél:

s.zimmermann@parc-ballons-vosges.fr

1. L'opération navette est financée par les Conseils régionaux d'Alsace et de Lorraine, l'État, les Communautés de communes, le Conseil général, les villes aux portes du Parc et la recette de la vente des billets.

Des raisons précises permettent de fermer une voie publique à la circulation

## Les navettes, les voies, le droit



Peut-on s'appuyer sur le droit pour réguler la circulation? Le principe de la loi est simple: pas de hors-piste. Un véhicule à moteur ne peut rouler que sur des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation des véhicules à moteur. À condition cependant que ce véhicule ait des caractéristiques conformes au code de la route et qu'il soit reçu comme tel par le service des Mines (Driré).

### Quelles sont ces voies ?

Tout est indiqué dans la loi, celle du 3 janvier 1991<sup>1</sup>. Il s'agit des routes nationales, départementales et communales, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation des véhicules à moteur.

- Les trois premières font partie du domaine public de l'État, du département ou de la commune, leur statut d'ouverture au public est inaliénable. Seules des questions de sécurité ou d'ordre public peuvent justifier leur fermeture.

- Les chemins ruraux font partie du domaine privé de la commune mais, par destination, ils sont ouverts au public. Seul un arrêté du maire (article L 2213-4 du code général des collectivités territoriales - CGCT) ou du préfet (article L 2215-3 du CGCT) peut, pour des raisons d'environnement, interdire totalement ou partiellement la circulation de véhicules sur ce type de voies. Dans ce cas, un panneau doit être apposé aux abords du chemin fermé à la circulation des véhicules.

- Les voies privées appartiennent soit à des particuliers, soit à des collectivités (cas fréquent en forêt). Ces voies ne sont pas, par destination, ouvertes au public. Elles peuvent cependant être ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur, soit selon un usage local (accord tacite du propriétaire), soit suivant une convention (accord explicite du propriétaire). La décision de fermeture de ce type de voie relève de la décision du propriétaire, qui n'est pas obligé d'en faire mention, même si le signalage par panneau de la fermeture de la voie se révèle plus commode pour un conducteur « étranger » à la région.

### Qui a le droit de fermer ces voies et pourquoi ?

Sur le territoire de sa commune, le maire a une compétence de police générale (il doit assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques) et une compétence de police de la circulation et du stationnement. À ce titre, le maire a la possibilité de fermer des voies ou des chemins pour assurer la tranquillité publique, préserver la qualité de l'air, protéger les espèces, les espaces naturels, les paysages et les sites ou permettre leur mise en valeur. L'arrêté doit être motivé, mais la liste des motifs est large et peut s'appliquer à toutes les communes.

Sur tout le département, le préfet a une compétence de police générale ainsi que de police de la circulation et du stationnement. Il peut se substituer au maire, en cas de défaillance avérée de ce dernier, pour fermer une ou plusieurs voies à la circulation de véhicules pour des motifs d'environnement.

### Navettes gratuites, navettes payantes

Les navettes routières ou ferroviaires peuvent venir compenser la fermeture temporaire d'une voie et réguler ainsi la fréquentation des espaces naturels. Les navettes routières ne peuvent qu'emprunter des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur. S'il y a paiement, on ne paye pas l'accès, mais le service rendu.

**CLAUDINE ZYSBERG - MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

>>> Mél: claudine.zysberg@ecologie.gouv.fr

1. Codifiée aux articles L 362-1 et suivants du code de l'Environnement.





PUY-DE-DÔME. PLUS DE 48% DE GENS Y ACCÈDENT À PIED. CETTE ÉVOLUTION MARQUE UN CHANGEMENT DE PRATIQUES.



## Navettes en bus pour le Puy-de-Dôme

# Quinze ans d'expérience...

En 1992, le Conseil général instaure un système de navettes pour accéder au Puy-de-Dôme du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août, de 11 h à 18 h. Ce transport collectif vise à diminuer le nombre de voitures au sommet. Le nouveau parking aménagé ne contient volontairement que 150 places. En 1999, le service est étendu aux week-ends et jours fériés des mois de mai, juin et septembre, de 12 h 30 à 18 h. Quinze ans plus tard, la fréquentation est en baisse et le modèle économique semble avoir trouvé ses limites. Le Conseil général réfléchit à un autre mode de transport.

© Carlos Da Costa - Conseil général du Puy-de-Dôme

**L**e montage juridique et financier de mise en œuvre de navettes jusqu'au sommet du Puy-de-Dôme repose sur une délégation de service public - affermage. Le contrat d'exploitation de cinq ans prévoit une gestion aux risques et périls du délégataire, sachant qu'en juillet et août le Puy-de-Dôme reçoit en moyenne 200 000 visiteurs, soit presque la moitié de sa fréquentation annuelle. Le délégataire s'engage sur plusieurs obligations telles que l'attente limitée à douze minutes, le confort des bus, les normes ISO 9002. Il lui appartient aussi de proposer les tarifs.

Une redevance à la collectivité est prévue au-delà de 50 000 billets vendus : 0,16€ entre 50 001 et 110 000 billets ; 0,30€ au-delà de 110 000 billets.

Un exploitant privé s'est organisé en pool d'exploitation : en s'associant avec l'ensemble des transporteurs locaux, il bénéficie des bus les plus performants sans investissement supplémentaire.

Les tarifs du service ont évolué ainsi :

- tarif adulte : 2,74€ en 1992 ; 4€ en 2006
- tarif enfant : 1,83€ en 1992 ; 1€ en 2006.

Le succès de ce service est attesté par le doublement en sept ans du nombre de personnes transportées en juillet/août : soit 159 000 personnes en 1999, contre 80 000 en 1992.

Le service n'a pas d'impact sur l'évolution de la fréquentation annuelle du site qui augmente en moyenne de 1% par an depuis plus de vingt ans. Les navettes permettent cependant d'absorber cette évolution sans créer de nouveaux parkings au sommet.

**Politique tarifaire.** Selon une enquête réalisée en 2005, 40% des utilisateurs trouvent le service trop cher. Ces déclarations s'expliquent par l'absence de tarification adaptée (pas de tarif famille ni clientèle locale, pas d'abonnement...). À ceci, il convient d'ajouter le faible prix d'accès au site en véhicule individuel (4,5€ par voiture, inchangé depuis 1999) et l'absence d'informations à l'intérieur des bus. On note ainsi que la clientèle locale ne s'est pas appropriée le service et attend 18h pour accéder au sommet en voiture individuelle. Depuis 1999 et malgré

l'extension du service aux week-ends de mai, juin et septembre, la clientèle des navettes a diminué de 25%. Malgré ceci, le concessionnaire est réticent à proposer une modularité des tarifs. En effet, l'augmentation du prix des carburants a considérablement diminué sa marge. L'augmentation de clientèle que susciteraient de nouveaux tarifs ne saurait compenser le manque à gagner, d'autant plus que le chiffre d'affaires est très dépendant des conditions climatiques.

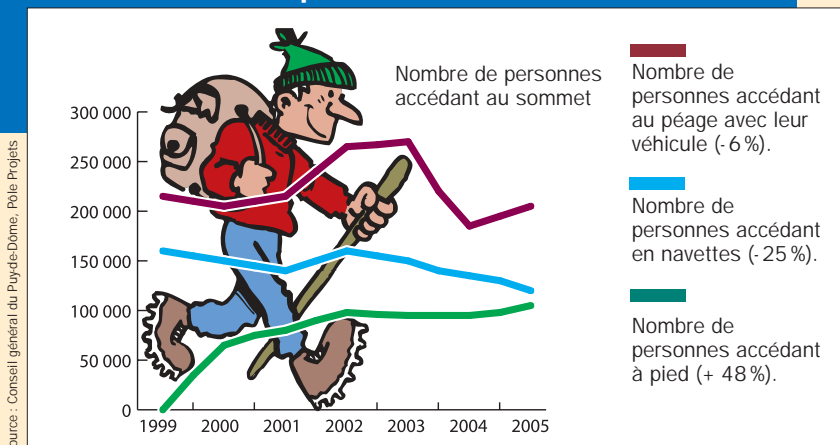
**Question de sécurité.** Avec un départ toutes les cinq minutes les jours de pointe, cinq à six bus véhiculent jusqu'à 1 200 personnes/heure. Ceci peut représenter jusqu'à cent allers et retours par jour (hors autres opérateurs) sur une route étroite ne permettant pas le croisement de bus sur le dernier kilomètre.

Avec du recul, il faut admettre que le système des navettes atteint aujourd'hui ses limites techniques et financières. La redevance versée à la collectivité diminue ; le contexte énergétique et la baisse de fréquentation ne permettent pas d'envisager un renversement de tendance. C'est pourquoi le Conseil général réfléchit à un autre mode de transport pour accéder au sommet du site le plus prestigieux d'Auvergne. ■

>>> Mél : Florence.  
Tastet@cg63.fr

**FLORENCE TASTET**  
CHARGÉE DE MISSION AU CONSEIL GÉNÉRAL DU PUY-DE-DÔME.

## Évolution de la fréquentation selon le mode d'accès





ICI, LE POSTE DE CONTRÔLE DE LA VALLÉE DE LA CLARÉE (HAUTES-ALPES). C'EST AUSSI LE LIEU OU LES VISITEURS PEUVENT RECEVOIR DES RÉPONSES À LEURS QUESTIONS.

© Jean-Marie Petit



Un service de navettes peut-il être gratuit ? Débat éthique, mais aussi juridique et, plus prosaïquement, financier.

# Qui va payer ?

**I**l faut le dire d'emblée : l'instauration d'un service de navettes est coûteux. Il en est ainsi même lorsque l'on use de véhicules existants tels des cars de ramassage scolaire, inutilisés l'été. En effet, en comparaison du coût d'amortissement des véhicules ou encore de celui des carburants, le salaire du (des) chauffeur(s) constitue le poste budgétaire principal. Dès lors, le gestionnaire est confronté à la question du mode de financement du service. Sera-t-il supporté par la collectivité ou par les usagers ?

S'agissant des espaces naturels, le débat est souvent placé sur le plan des grands principes, celui de la gratuité ou non de l'accès à la nature. Pour répondre on peut alors se référer au droit. Dans son article (page 13 de ce numéro), Claudine Zysberg explique clairement les obligations juridiques liées à la liberté d'aller et venir. L'accès à un espace naturel ne peut être payant. En revanche l'usager peut être amené à payer un service rendu, celui du parking de son véhicule, de son déplacement en navette. En conséquence, un randonneur à pied, en vélo, à cheval... sans voiture à stationner et délaissant la navette accède sans payer à la haute montagne ou à la plage. En pratique, trois politiques différentes de tarification des navettes se dégagent :

► **la gratuité** : une option incitative prise par des sites en phase test (les deux premières années sur la route des Crêtes), ou afin de ne pas ajouter à la contrainte l'idée « qu'en plus, il faudrait payer pour aller dans la nature ». La navette est un service offert au visiteur un peu en guise de compensation, celle de devoir abandonner sa voiture. Dans ce cas, c'est la collectivité qui finance le coût du service.

1. Voir la publication *Sites naturels. Contribution du tourisme à leur gestion et à leur entretien*, Anne Vourc'h et Jean-Marc Natali, Urbanis/Odit-France, la Documentation française, 2003.

► **la navette payante** : 1 € en Clarée et 2 € le pass journalier sur la route des Crêtes. La tarification ne couvre quasiment jamais la totalité du coût d'exploitation, plus ou moins largement pris en charge par la collectivité. Le Puy-de-Dôme présente un cas assez exceptionnel d'autofinancement du service à 100 % par l'usager, avec un tarif par passager de 4 € aller/retour par adulte (1 € par enfant).

► **le service global payant** : le visiteur ne paie pas la navette, mais finance, au travers du paiement du parking par exemple, un ensemble de services incluant la navette.

À la pointe du Raz, le stationnement à l'entrée du site est payant (5 € par voiture). Ces recettes permettent d'autofinancer l'entretien du site par le syndicat mixte gestionnaire, et, en sus, de mettre une navette à disposition du public.

Là encore, l'information du public est essentielle. Information sur le coût des services, aménagements et aménités dont il bénéficie directement mais aussi, au-delà, sur le coût de la préservation et l'entretien des espaces naturels et patrimoniaux. Le public doit comprendre que disposer d'espaces naturels de qualité, riches du point de vue de la biodiversité, gérés, organisés pour y accueillir du public... signifie de faire appel à du personnel et d'y affecter des moyens. Autant de choses qui ont un coût.

Alors qui doit payer ? Le contribuable ? L'usager direct ? Un peu les deux sans doute<sup>1</sup>. Le public est parfaitement à même de comprendre et d'accepter de participer à l'entretien et à la protection des sites qu'il visite. À condition cependant d'être informé du sens et de la destination de sa contribution financière. À condition aussi qu'il ait des garanties quant à son utilisation. ■

**ANNE VOURC'H**  
RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

>>> Mél :  
annevourch@grandsitedefrance.com



© Jean-Marie Petit

LE DROIT FRANÇAIS  
CONSACRE LA LIBRE  
CIRCULATION  
DES PERSONNES  
ET DES BIENS.