



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'ACCEPTE PLUS D'ATTENDRE LA NAVETTE. SEULES LES VACHES...