



L'écomobilité AU PROFIT DE LA NATURE ?



C'est crucial Accéder aux sites sans voiture

Le nombre de vacanciers a doublé en France en quarante ans, passant de 20 à plus de 40 millions entre 1964 et 2004¹. Ce développement s'accompagne aussi d'une modification importante des comportements. Les touristes partent de plus en plus souvent et de moins en moins longtemps. Ainsi la proportion d'allers-retours de longue distance dans la journée est en hausse et ces déplacements sont bien souvent réalisés en voiture. Les déplacements touristiques représentent ainsi près de 30 % des kilomètres annuels du parc automobile français².

Attractifs pour les touristes, les sites naturels accueillent souvent des excursionnistes, venus pour la journée. Les problèmes se posent peu à l'intérieur des sites où la plupart des circulations sont piétonnes. En revanche, ces sites peuvent être soumis à des fréquentations importantes et à un certain envahissement automobile, du fait d'un nombre d'accès souvent limité et générant des engorgements de voies et de zones de stationnement. Par ailleurs, du fait d'un élargissement important des aires urbaines, certains parcs ont aussi à prendre en compte les déplacements domicile-travail de nouveaux habitants. Ces phénomènes peuvent constituer une atteinte physique et esthétique aux sites et contribuer à terme à leur désaffectation et donc à la baisse de l'activité économique locale. La question de

l'organisation des déplacements devient alors un enjeu à la fois environnemental et économique et c'est bien la question de l'accessibilité aux sites qui devient cruciale.

Les responsables de ces territoires ont donc intérêt à développer des actions d'écomobilité, prenant en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement. Des offres spécifiques de mobilité peuvent être conçues pour les habitants des sites et adaptées aux touristes selon les périodes : développement de navettes saisonnières dans les stations touristiques, centrales de réservation multimodales, offres de services mixant autopartage et locations de véhicules familiaux... Ces enjeux sont d'autant plus importants que la pression pourrait croître sur les espaces naturels français, du fait de l'augmentation du nombre de jeunes retraités consommateurs de loisirs, mais aussi de la hausse du prix de l'énergie et des phénomènes de crise. Les années 2008 et 2009 ont ainsi été marquées par une augmentation des consommations touristiques de proximité, au détriment de déplacements à l'international. Faudra-t-il un jour réguler l'accès à ces sites ? ●

Patricia Varnaison Revolte

Chef du département déplacements durables. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)

patricia.varnaison-revolte@developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

- 21 C'est crucial : accéder aux sites sans voiture.
- 22 Prévoir de ralentir le temps.
- 23 Mais de quoi parle-t-on ?
- 24 La fin de la navette des crêtes. Qui doit financer l'écodéplacement ?
- 25 « La mobilité : illustration de l'inégalité sociale ». Mayotte.
- 26 Suisse mobile, tout le pays s'y met.
- 27 Vélo : aménager sans dénaturer.
- 28 L'écomobilité contre l'isolement et la précarité.
- 29 Les recommandations du Réseau des Grands sites de France aux porteurs de projets.
- 30 Marais poitevin. L'offre vélo... et toute une filière économique s'organise.
- 31 « Maîtriser les flux sans interdire »
- 33 Tribune. Entre écomobilité et devoir de proximité.

1. Source : Mission interministérielle de l'effet de serre.

2. Source : Les mobilités touristiques, Centre d'analyse stratégique, 2010.

Eric Monnier - Mountain Wilderness

Transports en commun, navettes, covoiturage, vélos... La mobilité douce, ce n'est pas perdre son temps mais prendre son temps.



VIVRE

Prévoir de ralentir le temps

Mountain Wilderness n'a pas perdu sa préoccupation environnementale mais l'association sait maintenant qu'il s'agit moins de promouvoir l'écomobilité que le changement d'approche.

Encourager la mobilité douce, c'est soustraire les hommes des pollutions envahissantes, c'est s'extraitre des bruits, omniprésents et stressants, c'est défendre l'environnement naturel, exceptionnel et fragile, et chercher à limiter les effets spectaculaires du réchauffement climatique.

En ces termes, l'association *Mountain Wilderness*¹ s'engageait au début du siècle en faveur d'une mobilité non motorisée et visait à ce que tout un chacun vive la montagne autrement.

Mais les ans sont espiègles et l'expérience a enrichi cette représentation de l'écomobilité. Sans doute parce que l'association a sondé l'esprit du

voyage en recueillant récits et témoignages auprès de ses adhérents.

Voilà déjà quelques années qu'un concours² encourage les voyageurs à narrer leurs plus belles sorties en mobilité douce dans toutes les montagnes de France : randonnée, escalade, alpinisme, VTT, parapente... Sur le site internet, toutes les impressions recueillies convergent : la mobilité douce, c'est d'abord un sentiment. Celui d'un autre rapport au voyage, à la nature. C'est un temps où l'on prend le temps ; d'observer, de découvrir, de ressentir, de s'immerger, de mettre de la distance avec l'habitude des allers-retours incessants. Un temps du bien-être.

Il n'est qu'à citer cette famille grenobloise, qui avait envisagé de rouler 250 km, « un coup de voiture dans la journée », pour se rendre jusqu'au Parc naturel régional du Luberon et admirer les ocres de Roussillon. Splendides rochers, cirques d'aiguilles... Avec la même destination, elle a opté, plutôt, pour « un grand voyage » : regarder les cartes avec les enfants, faire son itinéraire avec le plus possible de pistes cyclables, consulter les horaires pour emmener les vélos dans le train, prendre contact avec les gîtes ou chambres d'hôtes, se projeter dans la montée (ou la descente) d'un col, imaginer les odeurs de la végétation dans laquelle on va se balader... La course a commencé bien avant les trois jours. Plus tard, longtemps encore après le retour, elle a nourri de nombreux récits et partages.

Mountain Wilderness n'a pas perdu sa préoccupation environnementale mais l'association sait maintenant qu'il

s'agit moins de promouvoir l'écomobilité que le changement d'approche. Changer : ne plus voir de valeur ni de fatalité dans la vitesse omniprésente (rendue quasiment obligatoire).

Certes, en montagne par exemple, nous utilisons tous, à un moment ou à un autre,

“ Changer d'approche, c'est **modifier son rapport au temps** et enrichir son rapport aux hommes.

le repère des chiffres (le dénivelé réalisé, le temps réalisé, le nombre de sorties, les cotations liées à la difficulté...). Mais la qualité de notre approche, la richesse du vécu et des rencontres ne sont pas chiffrables, et c'est tant mieux !

1. Association de protection de la montagne, reconnue d'utilité publique.

2. Le concours intitulé « Changer d'approche » a été initié il y a deux ans par la mise en place d'un portail internet qui recense plus de 10 000 itinéraires en montagne (rando, escalade, ski, alpinisme) accessibles sans voiture.

www.mountainwilderness.fr/pratiques-sportives/actions/2802-qchngr-dapproche-cest-toujours-possible.html?task=view

3. www.appelpournosmontagnes.org



Ecomobilité

INFO PÉDAGOGIQUE

Mais de quoi parle-t-on ?

Écomobilité, mobilité douce, mobilités actives, covoiturage, autopartage, multimodalités, intermodalités, les terminologies fleurissent et les questions subsistent.

Ainsi, **les transports en commun** sont-ils vraiment écomobiles ? Un bus de 50 places consomme plus de 40 l/100 km en milieu urbain et 25 l en interurbain faiblement rempli. Il peut avoir un bilan environnemental nettement plus mauvais qu'un conducteur seul au volant de son 4x4.

Compte tenu des consommations des véhicules en accès aux lignes de transport, des taux d'occupation parfois faibles en bout de ligne, un réseau urbain de transport d'une ville moyenne a une consommation de 4 à 5 l/100 km par voyageur. Hors transport scolaire, des lignes interurbaines à faible fréquentation peuvent avoir des consommations de plus de 10 à 15 l/100 km par voyageur. Un TER au mazout peu fréquenté est potentiellement autant catastrophique.

De même, le **transport à la demande**, individuel, nécessitant un aller à vide garde une faible efficacité énergétique et économique à un coût moyen supérieur à 3 €/km.

Bien d'autres raisons, notamment sociales, peuvent justifier ces choix mais la pertinence écomobile des transports en commun n'est réelle que sur des flux suffisamment massifiés : un car plein consomme moins de 0,5 l/100 km par voyageur en interurbain.

Et **les voitures individuelles** ? Les déplacements de loisirs de plus de 50 km (2,5 personnes) et les déplacements touristiques (2,3 personnes) ont une performance de l'ordre de 2,5 l/100 km par voyageur. A *contrario*, dans les déplacements domicile-travail, le taux d'occupation stagne à moins de 1,05 : 95 % des automobilistes sont seuls dans leur voiture.

Le **covoiturage**, défini comme l'utilisation conjointe et préalablement organisée de la voiture (au contraire de notre bon vieux stop), peut être une solution

pertinente d'un point de vue écomobile, économiquement très efficace et rapide à mettre en œuvre. Mais si celui-ci est fortement utilisé par les jeunes dans les déplacements longs, son développement dans les déplacements domicile-travail demande un important travail d'animation pour vaincre les freins psychologiques. Les résultats sont pourtant là : en l'espace d'un an, des zones d'activités entières sont passées de 3 à 15 % de pratiquants. Le « stop participatif » consiste à mettre en place des lignes avec des arrêts visibles et un kit de covoiturage (badges, ardoise...) sécurisant la relation, avec une participation du stoppeur aux frais de déplacement. Solution simple et efficace pour des déplacements de 10 à 20 km sur des itinéraires fréquentés.

Reste aussi le principe de **l'autopartage (car sharing)**. Une institution ou plusieurs individus mettent des véhicules à disposition de ses membres. À première vue, l'autopartage reste une forme d'utilisation de la voiture et ne peut donc être classé dans les écomobilités. Les enquêtes réalisées auprès des membres montrent pourtant que le basculement de la voiture individuelle vers l'autopartage tend à supprimer l'utilisation réflexe de la voiture et à diminuer son utilisation finale.

Et nos fameux « modes doux » ? Le terme renvoie aux modes à propulsion humaine, principalement la marche, le vélo, mais aussi le roller, la trottinette. Cette terminologie peu dynamique a le tort d'oublier la référence à un des enjeux majeurs de la mobilité des années à venir, la santé publique. En l'espace d'un siècle, le niveau d'activité physique de la population a été divisé par 10, entraînant des pathologies clairement liées à la sous-activité. Le terme de « modes actifs » rend bien mieux compte de ces enjeux. ●

Nicolas Mercat

Co-fondateur d'Altermodal/Inddigo
Chef de projet expert
n.mercat@inddigo.com

Car outre le rapport au temps, changer d'approche, c'est changer le rapport aux hommes. Le rapport à soi-même et aux gens. C'est d'ailleurs ce que révèlent, tout en nuances, les films postés sur le site de l'association. Celui de ce groupe d'accompagnateurs en montagne par exemple, lesquels ont goûté, après quelques hésitations, à de grands voyages en Laponie en train et qui maintenant « n'en démordent plus ».

Et si la qualité et la singularité des expériences devenaient boussoles pour une approche de la montagne, plurielle et diversifiée ?

Mountain Wilderness en est persuadée, elle qui vient de lancer l'Appel pour nos montagnes³. Un cri pour que soit élaborée une politique globale en faveur des cimes. ●

Frédi Meignan Président de *Mountain Wilderness*
Gardien du refuge du Promontoire (Oisans/Écrins)
fredi.meignan@orange.fr

EN SAVOIR PLUS

www.mountainwilderness.fr
www.changerdapproche.org
www.camptocamp.org
www.rail-and-ride.blogspot.com



BALLONS DES VOSGES

La fin de la navette des crêtes

Qui doit financer l'écodéplacement ?

Un bien pour un mal ? La fin de la navette a déclenché une prise de conscience sur la nécessité d'un renforcement de la coopération interrégionale entre les autorités organisatrices de transports, quitte à remettre en cause certains schémas inadaptés.



Les recettes des ventes de billets ne peuvent couvrir le coût du service. Alors même que, s'agissant d'un service touristique, la tentation pourrait être de considérer qu'il doit être financé par l'usager.

LK Kunegel

C'était pourtant bien parti... Pour pallier le risque de surfréquentation, notamment motorisée, qui aurait pu nuire à l'image de nature et de quiétude des Hautes-Vosges, et pour empêcher les dérives d'une offre touristique banalisée qui réduit l'attractivité du territoire, une navette d'autobus a été créée. En 2000, la navette des crêtes voyait le jour à titre expérimental. Dix ans plus tard, l'expérience s'arrête pour des raisons économiques notamment.

Expérience. Le constat pourtant était sans appel : les crêtes des Vosges attirent de nombreux visiteurs. Une majeure partie est constituée d'habitants locaux : 4,5 millions de personnes habitent à moins de 2h de route. Lors des belles journées, du printemps à l'automne, un flot de voitures cir-

Le service n'a pu fonctionner que hautement subventionné.

cule sur la route des crêtes, avec les effets néfastes que l'on imagine sur la qualité de l'environnement du cœur du Parc naturel régional des ballons des Vosges.

Pour ces habitants des villes et agglomérations proches, dont les plus grandes sont Colmar, Mulhouse et Belfort, la Grande crête représente un espace de respiration où l'on vient randonner, s'évader, manger en ferme-auberge et admirer l'enchaînement des ballons, les vues lointaines sur les Alpes autrichiennes et suisses.

Aussi, fort de sa réflexion et de sa légitimité, le Syndicat mixte gestionnaire du parc

met en place une navette destinée à limiter la circulation automobile. Il bénéficie pour cela d'une délégation de compétence des conseils généraux du Haut-Rhin et des Vosges pour gérer ce mode de transport en commun à vocation touristique.

Équilibre. Le service de navette, entre les vallées et la crête et sur la route des crêtes, est confié à la société de transport Kunegel, choisie notamment pour ses performances environnementales et la qualité du service proposé.

Jusqu'en 2010, le parc bénéficie d'un soutien financier à hauteur de 150 000 euros/an émanant de partenaires multiples dont l'État et l'Europe au travers de la convention interrégionale du massif des

Vosges, les régions Alsace et Lorraine, le conseil général du Haut-Rhin, une douzaine de communautés de communes et deux villes portes. Les ressources croissantes, dont la vente des billets (15 % des recettes), permettent le développement du système jusqu'à son optimal en 2008. En 2009, la fréquentation se stabilise autour de 10 000 billets distribués en 17 jours de fonctionnement. Les ressources ne permettent pas de couvrir les frais de fonctionnement soit 153 890 euros et, pour la première fois, le parc connaît un déficit d'exploitation de 6 193 euros qu'il doit couvrir sur son budget de fonctionnement.

L'augmentation du coût du service couplée à la réduction des subventions ont eu raison de la navette qui s'est arrêtée en septembre 2010.

Succès. D'un point de vue social, cette expérimentation est un succès indéniable : la population locale, certains maires et associations, réclament le retour de la navette des crêtes. Conscients de la nécessité de structurer un transport interdépartemental pour l'offre touristique du

Montage financier

Les financements en 2010	
Europe (Feder)	37 100 €
État (FNADT)	17 500 €
Région Alsace	33 000 €
Conseil g ^{al} 68	17 000 €
C. de communes	22 000 €
Villes portes	7 300 €
Recettes	20 546 €
Total	154 446 €

massif des Vosges, les départements des Vosges et du Haut-Rhin avec les partenaires historiques de la navette, coordonnés par le parc, travaillent actuellement d'arrache-pied au renforcement du réseau interdépartemental. Les acteurs du tourisme sont associés afin de proposer des produits de découverte des Hautes-Vosges sans voiture dès l'été 2012.

Conscience. Finalement, la fin de la navette a déclenché une prise de conscience collective sur la nécessité d'un renforcement de la coopération interrégionale entre les autorités organisatrices de transports (quitte à remettre en cause certains schémas de transport inadaptés). Cette prise en main par les autorités compétentes est la meilleure garantie possible pour pérenniser un système de transports à vocation touristique dans le massif des Vosges. ●

Franck Bézannier

PNR Ballons des Vosges

f.bezannier@parc-ballons-vosges.fr

Le modèle de la navette

Été 2010, douze autocars ont circulé les dimanches et jours fériés du 6 juin au 26 septembre. Matin et midi, ils acheminaient les visiteurs sur la crête des Vosges d'où partent de nombreuses randonnées. Midi et soir, ces mêmes navettes repartaient dans l'autre sens et desservait l'ensemble des villages des vallées ainsi que les gares en Piémont où onze correspondances avec les TER étaient assurées. Sur la Grande crête, soit un linéaire de 65 km, le service était assuré toutes les demi-heures dans les deux sens. À pied, en suivant le GR5, la distance moyenne entre les lieux touristiques desservis était de 3 km, soit environ 3/4 d'heure de marche. Le prix d'un billet était de 3 euros pour autant de trajets souhaités dans une même journée. 10 euros pour l'ensemble de la saison. Les mineurs bénéficiaient de la gratuité. Le service, conçu pour les touristes, a en fait été utilisé par les locaux. Retombée inattendue, il a joué le rôle de transport en commun. Pendant son fonctionnement, la navette a permis la création de 18 emplois chaque été. ●

À Mayotte, certains parcourent des kilomètres à pieds pour aller travailler quand d'autres se déplacent de quelques centaines de mètres avec des gros 4x4.



MAYOTTE

Fabrice Bosca

Conservateur de la Réserve naturelle nationale de l'îlot de M'bouzi

« La mobilité : illustration de l'inégalité sociale »

Que vous inspire, depuis Mayotte où vous travaillez, la question relative à la promotion de l'écomobilité ?

Nous sommes encore loin de ces préoccupations. À Mayotte, certaines personnes parcourent à pied, parfois nus, des dizaines de kilomètres chaque jour, pour aller travailler... Ils cohabitent avec d'autres gens qui roulent en gros 4x4 pour se déplacer de quelques centaines de mètres.



J. Demasson

Les transports en commun ne sont encore qu'un vague projet, en dehors des taxis collectifs et, heureusement, du ramassage scolaire. Alors, oui, la mobilité est révélatrice de l'inégalité sociale, mais tout comme l'accès à la nourriture ou aux soins médicaux.

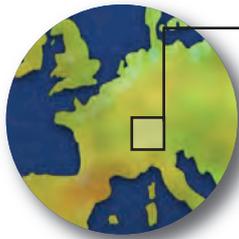
En mer, c'est la même chose, les piroguiers traditionnels qui pratiquent une pêche vivrière, parfois de subsistance, côtoient les vedettes et les jetskis des métropolitains qui « consomment » le lagon pour la durée de leur séjour ici qui, généralement, n'excède pas 4 ans. Quant au tourisme, il est très peu développé et il s'agit de tourisme principalement affinitaire : des gens qui viennent là parce qu'ils ont de la famille ou des amis.

Vous comprendrez que la question de l'écomobilité ne peut pas se poser dans les mêmes termes qu'en métropole.

Pour notre part et même si nous disposons d'une embarcation à moteur imposée par nos missions de gestionnaire insulaire (police de la nature, transport de matériel, plongée professionnelle), nous nous attachons à modérer le régime du hors-bord, à optimiser les sorties et à utiliser aussi le kayak pour certaines des sorties de prospection de l'équipe de gestion.

Par ailleurs, à la Réserve naturelle de l'îlot M'bouzi, nous avons choisi d'axer notre stratégie de sensibilisation autour de l'accès à l'îlot en kayak qui apporte une dimension à la fois ludique, sportive et durable à la chose. C'est d'autant plus important que notre cœur de cible est constitué par les jeunes citoyens du département. Ce choix, qui est au cœur du concept d'écomobilité permet, parallèlement, de créer de l'activité pour les entreprises de location de kayak et de donner du travail aux jeunes brevets d'état kayak de Mayotte. ●

conservateur@naturmay.org



INITIATIVE NATIONALE

Suissemobile, tout le pays s'y met

Il aura fallu 20 ans pour construire 24 000 km d'itinéraires et permettre à quiconque de parcourir la Suisse avec sa seule force musculaire.

La Suisse en vélo, la Suisse en roller, la Suisse en canoë, la Suisse à pied... Possible!

Et pour compléter la donne, les itinéraires sont connectés pour permettre de mixer les sports. 9 000 km pour la marche, 9 000 km pour le vélo, 4 500 pour le VTT, 1 100 pour les rollers et 330 pour le canoë sont ainsi organisés autour d'un balisage uniforme.

L'effet réseau. Le solide réseau, étroitement coordonné par la fondation Suissemobile, résulte d'une volonté partagée des acteurs publics et économiques qui ont vu là, presque immédiatement, l'intérêt économique que ce réseau pouvait représenter. Certes, l'idée de départ repose sur la passion de quelques cyclistes (cf. encart) mais son développement à l'échelle nationale n'aurait jamais vu le jour sans l'investissement, notamment, de la Confédération, des cantons, de Suisse tourisme ou des Chemins de fer fédéraux.

Des partenariats...

Les offres de *SwissTrails* comprennent la réservation centralisée de plus de 600 hébergements, le transport quotidien des bagages, etc. Avec plus de cent emplacements, *Rent a bike* dispose d'une offre étoffée de vélos, de VTT voire de vélos électriques, de tandems...



Suissemobile

Le balisage est uniforme sur l'ensemble du territoire.

Effectivement, depuis 2008, Suissemobile est devenue un élément indispensable du paysage touristique suisse.

Comment c'est devenu possible...

- **En 1993**, quelques résidents d'Olten, passionnés de vélo, ont l'idée de réaliser des itinéraires nationaux. Contactée, la Fédération suisse du tourisme soutient l'idée. Ensemble, ils lancent la fondation La Suisse à vélo dans laquelle sont représentées de nombreuses organisations en charge du transport, du sport et du tourisme.
- **En 1995**, la phase de réalisation débute. Neuf itinéraires nationaux sont projetés. Les cantons les balisent d'une manière uniforme dans toute la Suisse.
- **En 1998**, la fondation La Suisse à vélo élargit ses objectifs en vue de développer les loisirs et le tourisme pour toutes les formes de mobilité douce en combinaison avec les transports publics.
- **En 1999**, la Fédération suisse du tourisme pédestre contacte la fondation La Suisse à vélo et lui fait part de son intérêt pour une Suisse à pied. Les discussions conduisent en 2000 à l'idée de mettre sur pied Suissemobile. L'objectif étant de développer, pour les loisirs et le tourisme, un ensemble d'itinéraires de mobilité douce.
- **À l'automne 2004** et après de nombreux préparatifs, la fondation La Suisse à vélo, en collaboration avec Suisse Rando, démarre la réalisation de Suissemobile. Le projet réunit différents offices fédéraux, les cantons, la Principauté du Liechtenstein ainsi que, à nouveau, de nombreuses organisations s'occupant de transport, de sport et de tourisme.
- **À l'automne 2008**, la fondation Suissemobile remplace la fondation La Suisse à vélo. Inscrite au registre du commerce, elle prend aussi un caractère d'utilité publique. ●

Partenaires. Plus de 1 100 hôtels, campings, chambres d'hôtes, auberges de jeunesse, fermes, ont obtenu le label qualité délivré par la fondation Suissemobile. Ils sont ainsi devenus des établissements partenaires s'engageant à répondre aux besoins des voyageurs.

Cinq cents lieux d'étapes ont été retenus, desservis par les trains, cars postaux, bus, bateaux et téléphériques.

Les itinéraires sont associés à des prestations dont, plus particulièrement, des transports publics, des véhicules de location, des offres de transport de bagages...

Indépendance. Le succès repose également sur la mise en place d'une stratégie clairement compréhensible et simplement présentable. Par ailleurs, le cœur de l'opération s'est mis en place sans bureaucratie avec l'habileté diplomatique nécessaire à ce type de projet. Rapidité, flexibilité et indépendance ont pu être observées.

Le site internet promeut la mobilité combinée et permet d'organiser son voyage entre déplacement et découverte des curiosités régionales. ●

Lukas Stadtherr

Fondation Suissemobile
lukas.stadtherr@suissemobile.ch

EN SAVOIR PLUS

www.suissemobile.ch



Les visiteurs à vélo s'intéressent d'abord aux paysages et aux espaces naturels. Ils prennent le train, pour un quart d'entre eux, pour venir ou repartir.

REPÈRES POUR L'AMÉNAGEMENT

Vélo : aménager sans dénaturer

Les itinéraires cyclistes connaissent des hausses de fréquentation exceptionnelles, année après année. Conseils de bon sens pour l'aménagement de voies cyclables...

Dans les années à venir, le vélo itinérant va connaître un large développement : c'est ce que laissent augurer plusieurs études récentes conduites sur des itinéraires nouvellement aménagés comme le Tour de Bourgogne à vélo, la Loire à vélo et le Canal des deux mers (voir encart). Ces perspectives posent la question des aménagements cyclables.

D'autant que les itinéraires en question, pour la plupart prévus dans les schémas de véloroutes et voies vertes, traversent de nombreux espaces naturels ou paysagers remarquables.

Recommandations. Un travail mené avec les représentants des acteurs de ces aménagements, aménageurs, responsables territoriaux et services de l'État, a permis de dégager des recommandations pour la réalisation de voies cyclables respectueuses des milieux, de la biodiversité et des paysages, tout en étant adaptées aux besoins des cyclistes.

À quoi devrait ressembler la voie cyclable idéale pour la découverte tranquille des paysages remarquables et des milieux naturels ? Son tracé doit être pensé très en amont avec les responsables des diverses

protections, en fonction de la fragilité des sites rencontrés sur l'itinéraire. Elle emprunte le plus souvent d'anciens chemins ruraux, permettant ainsi la découverte de lieux qui ont une histoire tout en évitant des saignées contribuant au morcellement des habitats naturels. Elle a une largeur mo-

Investir ?

Les randonneurs à vélo utilisent des hébergements marchands et fréquentent musées et autres lieux organisés pour découvrir le patrimoine. Les trois études citées dans l'article montrent des dépenses moyennes de 50 000 euros par km d'itinéraire et par an, soit un retour sur investissement très rapide pour les collectivités locales aménageuses.

L'étude Loire à vélo, itinéraire de 800 km aménagés au cours des 10 dernières années, fournit les chiffres suivants : 736 000 cyclistes en 2010, 21 millions de km parcourus sur l'année, 15 millions d'euros de dépenses économiques directes de la part des utilisateurs à mettre en relation avec les 50 millions d'euros d'investissement pour l'aménagement. ●

deste et des bas-côtés enherbés. Il n'existe pas de norme de largeur de voie cyclable mais des recommandations (véloroutes et voies vertes, Certu...). Ainsi, concernant les espaces protégés, on peut se référer à celle édictée par le ministère en charge de l'écologie, élaborée dans un cadre concerté. Elle vise une largeur de 2,50 m, ce qui permet à deux cyclistes avec sacoches de se croiser.

Élément du paysage. La voie, qui doit constituer elle-même un élément du paysage, serpente éventuellement entre des arbres qu'il n'est pas utile d'abattre, adaptant son tracé au site et non l'inverse. Les ouvrages d'art comme les passerelles, les ponts ou les murs sont laissés tels quels ou créés avec une taille proportionnée à la voie : c'est le cycliste qui s'adapte et met éventuellement pied à terre au passage d'une voie d'eau. Le revêtement d'une piste cyclable est réalisé avec les matériaux du secteur, à base de calcaire ou de sable tassé et stabilisé avec un liant qui lui permet de garder sa teinte naturelle. Enfin, la signalétique se fait discrète, à hauteur de visage de cycliste, avec des panneaux de taille miniature

bien adaptés à la distance et à la vitesse qui respectent la signalisation officielle.

Précisons que le non-aménagement s'avère parfois pertinent dans les espaces particulièrement fragiles qu'il est préférable de faire contourner par les nombreux cyclistes en laissant des passages plus intimes non aménagés connus des seuls initiés.

Le vélo itinérant participe pleinement de l'écomobilité en permettant un nouveau type de découverte du territoire. Il peut être développé dans ou le long des espaces remarquables. À condition d'en respecter les protections, dans l'esprit comme dans la lettre, et de cibler les cyclistes découvreurs plutôt que les sportifs. Lesquels préféreront faire des pointes de vitesse sur les petites routes bitumées. ●

Nathalie Vicq-Thepot
Meddtl

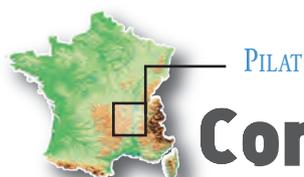
Nathalie.Vicq-thepot@developpement-durable.gouv.fr

EN SAVOIR PLUS

Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés, Meddtl, 2011.

<http://mic.fr/20>





Contre l'isolement et la précarité

La Maison de la mobilité du Pilat agit en faveur de modes de déplacements alternatifs à « l'autosolisme ». Elle vise la qualité du lien social.

Pomponée, maquillée... Comme tous les matins à 8 h 10, Jocelyne franchit sa porte. Cette jeune retraitée, pourtant, n'a plus aucune contrainte : divorcée, sans enfant... le temps lui appartient. Le temps, mais également le risque d'isolement social. Petit câlin au chat, elle descend l'escalier afin de retrouver la bande de gosses qui guette son arrivée pour conduire le pédibus jusqu'à l'école. « Je fais cela pour être utile, et pour garder la forme aussi. » Rachel Voron, une des deux chargées de mission de la Maison de la mobilité du Pilat (Mopi) et agent du parc, travaille à la dynamique de ce service peu ordinaire. Elle renchérit : « Une vie sociale s'installe. Les réunions pédibus, faut voir... c'est un très joyeux bazar ! Et puis, cela a valeur d'exemple. »

Covoiturage. Ce codéplacement pédestre fait écho au service covoiturage impulsé, lui aussi, par la Mopi. Réponse économique à la question du déplacement sur le vaste territoire rural du Parc naturel régional du Pilat, le covoiturage permet à nombre de personnes, dépendantes de leur conjoint ou enfants, de retrouver une certaine liberté. Les lignes de bus ne couvrent pas tout le territoire et, pour les personnes âgées notamment, le service est une aubaine. L'autonomie retrouvée déclenche même de la joie, témoigne la responsable de la Mopi.

La mobilité partagée s'organise soit autour de demandes ponctuelles (une personne qui doit aller chez le médecin, ou faire des courses en



Parc naturel régional du Pilat/Pilattitude

ville), soit autour de déplacements réguliers tel le trajet domicile/travail. C'est le cas d'Isabelle qui « aime partager un moment agréable et régulier avec des personnes que, dans d'autres circonstances, elle n'aurait jamais rencontrées. »

Même enthousiasme pour Maïlys qui utilise le service depuis un an. « Dans mon école, il n'y a pas d'internat et je n'ai pas le permis... Restait la solution du studio en ville. Mais mes parents ne pouvaient pas faire face à ces dépenses, et de toute manière, je me sens trop jeune pour habiter seule. Alors, je covoiture, on discute... C'est sympa. Cela m'autorise aussi plus de souplesse horaire que le bus. Je ne suis plus dépendante de mes parents qui devaient faire sept kilomètres matin et soir pour venir me chercher. »

Après une enquête approfondie sur les déplacements des habitants, la Maison pour l'emploi Loire Sud a également inauguré des solutions moins conventionnelles : le prêt de cyclomoteur ou de vélo pour les personnes à la recherche

La mission Mopi

2005-2007 : Autour du Forum social du Pilat, de riches débats abordent les questions de ruralité et donc les problèmes d'isolement et de transports.

Le constat : beaucoup de trajets pour travailler aux villes portes ; auto-stop non sécurisé des jeunes ; difficultés de déplacements pour les personnes âgées ou précarisées. L'objectif vise des déplacements plus écologiques. Très vite, il s'avère qu'il faut raisonner à l'échelle d'un territoire assez grand : celui du parc du Pilat.

Cette réflexion se concrétise par la création d'une association d'habitants : Pilattitude. Une convention est signée en janvier 2010 entre le Parc naturel régional du Pilat et l'association. Le parc assure la cohésion territoriale, le management de la mission. Pilattitude apporte son expertise citoyenne grâce au retour des personnes relais et la mobilisation de son réseau. ●

d'un emploi. Le service est plébiscité par les jeunes qui ont investi l'outil comme un espace de liberté. Certaines autres communes¹ ont emboîté le pas, offrant des services de location de mobylettes.

Action citoyenne. L'idée de mobilité alternative prend sa source sur un fort terreau de militants « du lien social » dont l'action s'est trouvée renforcée avec la création de l'association Pilattitude. Celle-ci, en lien avec le parc, porte l'esprit du projet.

L'association fonctionne avec des bénévoles, personnes relais qui connaissent leur territoire et le quotidien de ses habitants. Rachel Voron leur rend hommage : « Aujourd'hui nous proposons des formations au covoiturage aux secrétaires de mairie. Si les collectivités locales s'emparent de ces questions, nous aurons gagné. » ● **Moune Poli**

EN SAVOIR PLUS

www.pilattitude.org
www.parc-naturel-pilat.fr

1. Communauté de communes du Pilat rhodanien. Région de Coudrieu.

Recommandations aux porteurs de projets

1 Approche d'ensemble

- Créer une offre d'écomobilité, c'est d'abord mailler des éléments existants (souvent bien plus nombreux qu'on ne le croit) plutôt que créer des dispositifs nouveaux.
- Mettre l'accent sur l'intégration des approches car des secteurs très différents sont concernés : transports et tourisme, aménagement et services, technique et communication.
- Penser aux visiteurs et aux habitants.
- Se mettre en permanence à la place de l'utilisateur/client/visiteur à toutes les étapes du projet.



La durée, la continuité, la ténacité dans l'action au niveau politique comme au niveau technique sont des facteurs clés pour monter des projets d'écomobilité. Les partenaires sont multiples, et il faut du temps (10 ans, 20 ans parfois) pour que le public connaisse et s'approprie ces nouveaux services : de nouvelles habitudes, de nouveaux réflexes à acquérir.

2 Organisation

- Déterminer une structure référente et reconnue, qui porte le projet dans la durée, qui sait faire travailler ensemble des acteurs très différents.
- Mettre en réseau les partenaires publics et privés pour définir avec eux les aspects du projet. Un voyage d'étude est un bon déclencheur.
- Développer des partenariats avec les opérateurs privés pour résoudre les problèmes délicats comme le lien des gares au site.

3 Diagnostic amont

- Porter une attention particulière à la problématique de l'articulation avec les gares et transports publics. Les derniers kilomètres sont souvent à l'origine de ruptures de charge et, *in fine*, du choix du recours à la voiture personnelle !
- Identifier les pratiques des visiteurs en s'appuyant sur les associations d'usagers

et le monde du voyage.

- Penser accessibilité et chaîne de déplacement pour tous publics, y compris à mobilité réduite.

4 Financement

- Identifier le financement de l'animation et de la coordination est un point clé. Ces démarches reposent largement sur la capacité à relier les maillons d'une chaîne, à fédérer et faire évoluer les acteurs touristiques. Qualifier leur prestation.
- Associer les partenaires identifiés dès l'élaboration du plan de financement.
- S'interroger sur le coût d'usage d'un transport public pour les visiteurs. Les recettes de la vente de billets peuvent rarement financer des services de transport. L'équilibre correspond souvent à 80% de financement public et 20% de financement par les usagers.
- Inventer de nouveaux modes de financement. Élargir l'affectation de la

taxe de séjour aux transports collectifs ?

- Solliciter des financements européens. La mesure 341b du Feader vise l'acquisition de compétences et la mise en œuvre de stratégies locales de développement par exemple.

5 Communication

- Prévoir un portail d'information. L'utilisateur doit pouvoir trouver facilement tous les services dont il a besoin pour son déplacement. Il a besoin d'être sécurisé.
- Proposer des packs couvrant le déplacement, les services et une offre de découverte ou guidage sur le site.
- Rassembler les informations techniques sur les services du territoire concerné et les mettre à la disposition d'éditeurs de guides.
- Développer une politique événementielle afin d'accroître la notoriété du dispositif.

- Chiffrer dès le départ les actions de communication. Celles-ci sont rarement les plus coûteuses, pourtant elles sont souvent supprimées en fin de parcours faute de crédits.

6 Innovation

- Identifier les leviers permettant de démultiplier les actions d'écomobilité : une personnalité locale, un nouveau dispositif d'aide, un appel à projet.
- Imaginer des possibilités de développement de l'existant.
- Innover pour inciter les visiteurs à venir et à se déplacer sans leur propre voiture (proposer un pack couvrant le déplacement, les services et une offre de loisirs).

7 Qualité

- Former et impliquer le personnel d'accueil, les prestataires privés, les chauffeurs sur les enjeux environnementaux du projet.
 - Qualifier un réseau de prestataires privés en s'appuyant sur des labels de qualité existants. On crée une autre relation entre le prestataire et le client venu sans voiture et le rythme est différent.
 - Favoriser la diversité des offres adaptées à des publics différents car l'écomobilité ne correspond pas à un profil unique de visiteurs (itinérants, excursionnistes, famille, sportifs, etc.). ●
- Réseau des grands sites de France**

CONSULTER LES SOURCES

- *Écomobilité touristique et de loisirs vers les espaces ruraux*. Projet conduit dans le cadre du Réseau rural français <http://mic.fr/47>
- *L'écomobilité dans les Grands sites*, RGSF, 2010 www.grandsitedefrance.com



MARAIS POITEVIN

L'offre vélo... et toute une filière économique s'organise

En dix ans, une filière vélo a été montée de toutes pièces dans le Marais poitevin. Deux régions¹, trois départements² et une dizaine de collectivités sont impliqués dans l'aventure.

Dans le Marais poitevin³, le développement des itinéraires cyclables n'est pas le fruit du hasard. Le projet est porté par le parc interrégional et ses partenaires depuis plus d'une décennie. Huit cents kilomètres d'itinéraires vélo ont été balisés et harmonisés. Une partie de ces cheminements a été aménagée en site propre tout en respectant les secteurs sensibles : site classé ou Natura 2000... L'objectif était clairement affiché : limiter les déplacements en voiture et permettre un développement économique.

Dans les années 1990, le Marais poitevin était visité par des excursionnistes qui venaient une demi-journée « uniquement pour effectuer un tour de barque dans quelques communes » souligne René Mathé, maire de Saint-Georges de Rex. Cette concentration touristique dans le temps et dans l'espace générait un impact négatif sur le site et pour les visiteurs eux-mêmes qui ne trouvaient pas la qualité environnementale escomptée. Les habitants, eux, devaient subir une économie fluctuante et saisonnière.

La filière vélo a contribué à l'allongement des séjours qui durent maintenant six nuits en moyenne, d'avril à octobre. De même, les touristes rayonnent sur des secteurs plus larges. « Ils génèrent des retombées économiques... y compris dans les petites communes », poursuit l'édile local.

Le territoire est entré dans une spirale de valeur ajoutée. Avec l'allongement des séjours, 20 % de gîtes et chambres d'hôtes ont été créés, des

Parc interrégional du Marais poitevin



L'offre vélo vient étoffer d'autres activités économiques telle la visite du marais en barque.

hôtels ecolabellisés ont vu le jour.

Redynamisant les villages, l'activité économique a également contribué à la rénovation du bâti ancien en cœur de bourg. À Arçais par exemple, l'hôtel environnemental Maison Flore a été aménagé dans une ancienne maison maraîchine.

La filière a également ouvert d'autres voies de développement tels la location ou l'entretien de cycles.

Pierre-Alain Desage exploite la Bicyclette verte. Outre la location, il est tour-opérateur et organise des voyages à vélo. Il aime saluer l'aménagement des pistes, le balisage, la sécurisation... « Le site exceptionnel du Marais poitevin est adapté à toutes sorties, scolaires, famille, amis, pour un événement, un week-end ou un séminaire. La découverte sportive ou familiale peut aisément s'allier avec une promenade en barque. Le marais

En chiffres

- 800 km de pistes.
- 10 % en site propre pour connecter les chemins (ponts, platelage).
- 60 000 €/km pour les nouveaux tronçons.
- 20 000 €/km pour les réhabilitations.
- 820 €/m pour les platelages bois.

à quelque chose d'authentique qui plaît aux visiteurs et qui fait notre force. Il génère par ailleurs la vente de cartes et de guides. Le marais est reconnu en tant que destination vélo. Il accueillera la semaine fédérale internationale de cyclotourisme du 7 au 12 août. » Preuve, s'il en fallait, que les retombées économiques reposent sur la qualité.

Qualité que peaufinent en toute conscience les acteurs économiques du terroir. Soixante professionnels du

tourisme se sont ainsi mis d'accord autour d'une charte Vélo découverte. Celle-ci formalise leur engagement dans la mise en place de services et d'équipements adaptés. Elle a été reconnue en 2007 par le label Les Étoiles de l'accueil. Une distinction nationale ! Et puis, il y a les retombées sociales, celles qu'on attendait comme la participation d'équipes en insertion pour l'entretien des chemins. Mais aussi celles qu'on n'espérait pas : l'adoption du dispositif par les habitants eux-mêmes. Cyclistes ou piétons, ils empruntent ces chemins toute l'année. ●

Sandrine Guihéneuf

Directrice technique, Syndicat mixte PIMP
s.guiheneuf@parc-marais-poitevin.fr

1. Poitou-Charentes ; Pays de la Loire. • 2. Deux-Sèvres, Charente-Maritime, Vendée. • 3. Labellisé Grand site de France en 2010.



La piste cyclable court sur la digue du bassin des chasses du Crotoy. Lorsque les coefficients de marées sont élevés et que la baie est pleine, les cyclistes et piétons circulent « sur » l'eau !

Juliette Dingeon - Syndicat mixte baie de Somme



BAIE DE SOMME

Le casse-tête d'un aménagement pour une destination écotouristique

« Maîtriser les flux sans interdire »

Comment aménager un territoire pour favoriser une destination écomobile ? Cette question nous l'avons posée à Sébastien Desanlis et Juliette Dingeon, tous deux référents sur la Baie de Somme.

La Baie de Somme a conclu un choix ambitieux : faire de son territoire une destination écotouristique. Cette option date du début des années 2000 alors que le département de la Somme saisissait l'opportunité de fonds européens pour structurer un réseau cyclable. Opportunité qui n'aurait pas suffi sans une volonté politique de se regrouper autour d'un projet de territoire débordant des frontières administratives. Dix-huit communes littorales ont mis leur énergie en commun. Elles sont rejointes aujourd'hui par six autres, depuis que le territoire a été labellisé Grand site de France. L'aménagement s'étend à l'échelle de la baie. Le Syndicat mixte Baie de Somme, créé en 1974, porte ce projet avec l'ensemble des partenaires.

Quels sont les axes d'une stratégie d'aménagement dès lors qu'elle s'entend à l'échelle territoriale ?

Sébastien Desanlis (directeur). Nous tentons à travers la politique des Grands sites de travailler sur deux axes complémentaires. D'un côté, la mise en place d'aménagements structurants qui vont aider à la gestion des flux et inciter les visiteurs à découvrir le site autrement que par la voiture ; de l'autre une approche plus qualitative traitant de la qualité du paysage ou de l'accueil.

La qualité du paysage s'inscrit dans la stratégie de déplacement...

Sébastien Desanlis. L'écomobilité n'est pas un moyen de se déplacer mais une façon de découvrir un lieu. Aussi, indubitablement, la qualité du paysage et des milieux est un élément fondamental et fondateur. Après une étude fine du territoire, nous avons mis

en place des programmes opérationnels de restauration écologique des paysages emblématiques de la baie. Ainsi par exemple, pour garantir une ambiance maritime en fond de baie, le syndicat a restauré un petit fleuve côtier. Nous travaillons à restaurer les ambiances paysagères différentes et cherchons à préserver l'authenticité du paysage. Habitants et visiteurs doivent ressentir la valeur inestimable que constitue cette « cathédrale de nature ».

Comment garanzissez-vous le bon état des milieux face à la fréquentation de plus en plus importante ?

Sébastien Desanlis. Nous suivons un vieil adage : anticiper pour ne pas subir. Notre stratégie est centrée autour de la gestion différenciée des flux et de l'accueil du public afin de minimiser l'impact de la fréquentation. La culture de l'interdit n'apporte qu'un placebo. Il s'agit de donner à voir sans diriger les visiteurs dans les cours de nature trop sensibles.

Maîtriser les flux plutôt que d'interdire... Qu'est-ce que cela veut dire ?

Juliette Dingeon (chargée de mission). Un diagnostic préalable nous a permis de repérer les portes d'entrée de la Baie de Somme ainsi que les équipements touristiques existants. Ils constituent des points de passage qui structurent les flux sur le territoire. C'est là que nous souhaitons préfigurer des pôles d'accueil. Il s'agit par exemple de l'émergence d'un écopôle sur le Marquenterre et autour de la maison de la Baie de Somme et de l'oiseau. Sur ces différents pôles, nous avons une politique volontariste d'accueil afin d'offrir toutes les informations et les services qui vont permettre au visiteur d'abandonner sa voiture : c'est ici que l'on pourra démarrer un sentier, louer un vélo, garer sa voiture, attraper une navette, mais surtout échanger avec le gestionnaire... La vraie force d'un territoire écotouristique, c'est de mettre un visage plutôt qu'un panneau.

↓ p.32



Com des images

La stratégie d'aménagement de la baie repose sur la maîtrise des flux. L'identification préliminaire des équipements touristiques structurants du territoire a déterminé les points de départ des sentiers et d'implantation des services. L'objectif : donner toutes les chances aux visiteurs d'abandonner leur véhicule durant la durée du séjour.

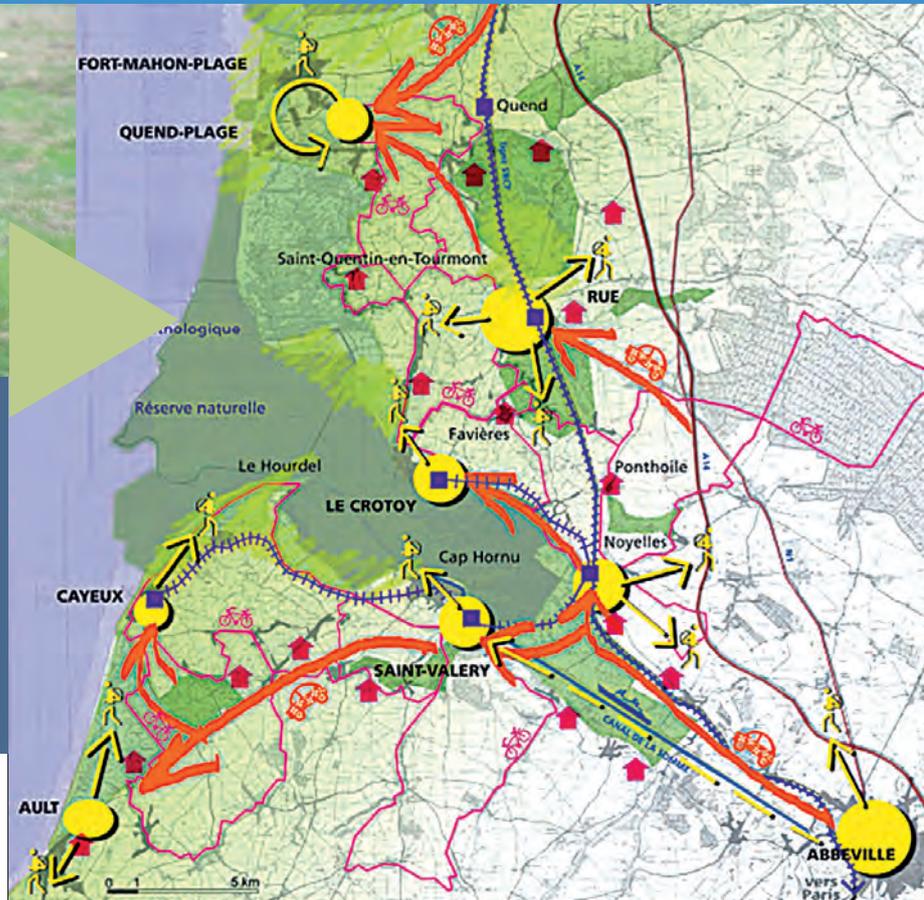
Après votre diagnostic préalable, avez-vous été amené à créer de toutes pièces de nouveaux pôles d'accueil ?

Sébastien Desanlis. Non. Nous nous appuyons toujours sur l'existant, tant en termes d'infrastructures que d'acteurs. Notre mission nous impose de garantir le bon état des cheminements et de valoriser les acteurs (associations locales, loueurs...) en leur permettant de coordonner leurs offres. Un exemple : nous encourageons les initiatives telle « Baie de Somme zéro carbone », une association qui promeut et met en réseau les offres écoresponsables.

Si nous souhaitons que les personnes restent écomobiles tout au long de leur séjour et qu'elles n'aient plus à prendre la voiture, les services doivent être connectés et lisibles. Les visiteurs doivent savoir ce qui existe sans avoir à chercher.

Dans cette maîtrise des flux, quelle place prend la signalétique ?

Juliette Dingeon. Nous avons choisi de la concentrer sur les pôles d'accueil ou sur les routes : ne pas encombrer le paysage avec des panneaux de signalisation ! Les visiteurs



Carte des actions à entreprendre dans le cadre de l'opération Grand site Baie de Somme. Document de synthèse vol.1, Atelier de l'île, Paysagistes, 2006. Sur la base des études préalables à l'opération Grand site, Atelier de l'île, Arietur, Alfa. 2002-2006.

BAIE DE SOMME : UN AMÉNAGEMENT RÉFLÉCHI

- Restaurer les milieux naturels
- Encourager l'offre touristique de qualité dans l'arrière-pays
- Orienter les voitures vers les aires d'accueil
- Nouvelles aires d'accueil (parking, service, point info, location vélos...) des milieux naturels potentiellement menacés par la pression touristique
- Promouvoir les circulations douces (piétons, vélos, chevaux, voie fluviale)
- Pistes cyclables
- Chemin de fer
- Gare

doivent ressentir le milieu naturel et ne pas avoir l'impression d'être dans un circuit fléché. La signalétique doit permettre d'orienter le visiteur vers un espace dédié à l'activité qu'il a choisie.

Le territoire propose des circuits cyclistes, équestres, pédestres... les itinéraires et aménagements sont-ils spécifiques en fonction du type de déplacement ?

Juliette Dingeon. La réponse suppose quelques subtilités. Typiquement, la présence

de chevaux sur les tronçons béton du plan cyclable, ce n'est pas l'idéal ! En revanche, piste équestre et chemin de randonnée peuvent être partagés. Notre réflexion inclut donc cette dimension, en termes de parcours et de services spécifiques quand c'est nécessaire.

Comment se pose la question de la sécurité ?

Juliette Dingeon. En cas de grande affluence, comme lors du Festival de l'oiseau, les choses se jouent en termes d'organisation de flux sur les

voies adaptées. Et, là encore, la signalétique est déterminante. Il faut identifier la vocation des voies et leur capacité d'accueil, instituer des parkings de délestage pour des ruptures de flux, mettre en place des navettes.

En termes d'aménagement, qu'est-ce qui vous semble totalement indispensable ?

Sébastien Desanlis. La notion de réversibilité. Notre littoral est un territoire en perpétuel mouvement : la baie s'ensable, les falaises s'érodent, les modes de consommation changent très rapidement. Les aménagements d'aujourd'hui doivent donc être réversibles et ne faire qu'accompagner les évolutions. Dans un Grand site, nous avons le devoir de ne jamais paysager un aménagement. C'est le paysage qui le guide et garantit le succès de son intégration. ●

Recueilli par Moune Poli

EN SAVOIR PLUS

www.baiedesomme.org
sebastiendesanlis@baiedesomme.org
juliettedingeon@baiedesomme.org



L'écocomobilité ?
Gare à ne pas
**cautionner la
mobilité sous
couvert** de
pseudo innocuité
environnementale.

M/T Photoir



TRIBUNE

Entre écocomobilité et devoir de proximité

Marc Maury

Directeur développement réseau
Fédération des conservatoires
d'espaces naturels

L'écocomobilité
existe-t-elle ?
N'est-ce pas le
placebo d'une
«dictature de la
mobilité» ou encore
un argument de
bonne conscience
face à la
consommation
grandissante des
ressources
naturelles ? Une
véritable
écocomobilité ne nous
impose-t-elle pas de
changer une
certaine conception
du monde en nous
invitant à une
décroissance
soutenable ?

marc.maury@enf-conservatoires.org

Qui peut croire que l'on peut se déplacer toujours plus et loin, traverser le pays, le monde, sans engendrer le moindre coût environnemental ni avoir besoin d'infrastructures et d'équipements consommateurs de ressources naturelles et d'espaces ? L'écocomobilité est à l'image de Stevenson et de son âne, elle doit se penser en termes d'économies d'énergie, d'équipement, de bruit et de stress, tout en prenant son temps et son plaisir.

Quel décalage avec ce que l'on observe aujourd'hui : à l'époque de la voiture reine, signe de reconnaissance sociale, symbole de liberté et d'autonomie, moteur de notre modèle économique. Dans une société de plus en plus individualiste mais qui prône l'usage des transports collectifs. À l'heure où un Français se déplace dix fois plus qu'il y a 50 ans. En constatant que le temps s'est imposé à la distance, puisque les gains de vitesse, de confort et de sécurité sont des invitations à se déplacer encore plus et loin. Cela ne revient-il pas à cautionner la course à la mobilité sous couvert de pseudo innocuité environnementale ? Les freins

à l'écocomobilité apparaissent donc sociétaux et politiques avant d'être techniques.

Alors, quelles pourraient-êtré les conditions d'une réelle écocomobilité ? Le premier pas équitable pour tous vers l'écocomobilité est de réduire ses déplacements choisis et subis. Cela suppose une proximité entre les lieux de vie, de travail, de service, de loisir ainsi qu'une offre de nature de

et économique. S'il appartient à chacun d'adopter à son échelle et avec ses moyens des pratiques moins énergivores, cela relève aussi de choix politiques clairs en matière d'économie globale et d'aménagement du territoire. Cette question dépasse les seuls espaces naturels pour concerner tout le territoire et irriguer toutes les politiques publiques.



«Chaque commune devrait **avoir sa réserve toute proche** et pas forcément très sauvage.»

Robert Hainard

proximité, comme le rêvait Robert Hainard en souhaitant : «chaque commune devrait avoir sa réserve toute proche et pas forcément très sauvage.» Il faut rompre avec le syndrome d'insularité des espaces naturels, repenser notre relation à la nature et notre dépendance à l'automobile. L'écocomobilité suppose alors un changement de paradigme. Elle doit interroger la société en profondeur et être pensée comme une alternative au modèle économique du 20^e siècle pour ouvrir la voie vers une transition énergétique, environnementale, sociale

et revient cependant aux gestionnaires d'espaces naturels d'être exemplaires en la matière et d'inciter leurs visiteurs et salariés à emprunter des voies et des modes de déplacement véritablement vertueux pour accéder aux-dits espaces. Sur ce point, les convergences sont à étudier entre écocomobilité, accessibilité aux espaces naturels et Trame verte et bleue. Si la question de l'accès aux espaces naturels se pose en termes de mobilité, c'est que nous sommes en train d'échouer. ●