

Mobilité douce et espaces protégés alpins



Peter Salzmann © bus alpin

Projets et expériences



Sommaire

Introduction	3
Résultats du séminaire “<i>Mobilité douce et espaces protégés alpins</i>”	4
Quelques exemples de mobilité douce dans les espaces protégés alpins	8
1) Limitation de l'accès à une route de desserte en montagne / Parc national de la Vanoise (F)	9
2) Bus alpin, nouvelles lignes de transports publics pour accéder aux départs d'excursions / Landschaftspark Binntal (CH)	11
3) Promotion de la mobilité douce / Nationalpark Hohe Tauern (A)	13
4) Bus d'aventure dans des espaces protégés transfrontaliers / Nationalpark Berchtesgaden (D) et Naturpark Weißbach (A)	17
5) Consensus local autour de la limitation du trafic motorisé / Krajinski park Logarska dolina (SI)	20
6) Un billet de bus pour découvrir les constellations / Parco Nazionale Gran Paradiso (I)	22
7) Réseau de transport multimodal et forfait multi-activités / Parco Naturale Adamello Brenta (I)	25
8) Une concertation locale innovante / Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (A)	28
9) Plan pour la mobilité durable / Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino (I)	31
10) La Route des crêtes sans voiture / Parc naturel régional du Verdon (F)	34
11) Navettes gratuites entre les quatre vallées du parc et service « sherpa » / Parc naturel régional du Queyras (F)	36
Recensement de projets de mobilité douce dans l'espace alpin	39
1) Projets à l'initiative des espaces protégés	
2) Projets dont les espaces protégés sont indirectement bénéficiaires	

Introduction

Ce document a été réalisé dans le cadre du séminaire international « **Mobilité douce et espaces protégés alpins** » (11 juin 2008, L'Argentière-la_Bessée/F), organisé pour ALPARC, le Réseau Alpin des Espaces Protégés par la Task Force Espaces Protégés du Secrétariat permanent de la Convention alpine, en collaboration avec le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire français (MEEDDAT) et le Groupe de travail Transport de la Convention alpine.

Il est issu d'**apports directs des espaces protégés alpins** et a été rédigé en étroite collaboration avec :

<i>Allemagne</i> Nationalpark Berchtesgaden	<i>Autriche</i> Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen Naturpark Dobratsch Nationalpark Hohe Tauern Naturpark Weißbach
<i>France</i> Parc national de la Vanoise Parc national des Ecrins Parc naturel régional du Massif des Bauges Parc naturel régional du Queyras Parc naturel régional du Verdon	<i>Italie</i> Parco Naturale Adamello Brenta Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino Parco Nazionale Gran Paradiso Parco Nazionale dello Stelvio
<i>Slovenie</i> Krajski park Logarska dolina	<i>Suisse</i> Landschaftspark Binntal (candidat) Parc Natiral Ela (candidat)

Nous remercions également chaleureusement CIPRA (France, Slovénie, Suisse) et Mountain Wilderness (Slovénie, Suisse, Allemagne) pour leur disponibilité et soutien.

Ce document constitue une contribution des espaces protégés au rapport du **Groupe de travail Transport de la Convention alpine**, qui sera présenté aux ministres des huit pays alpins lors de la 10^{ème} Conférence alpine (10-12 mars 2009, Evian/F).

Ces réflexions et propositions d'action pour une gestion durable de la mobilité vers et dans les espaces protégés alpins sont poursuivies dans le cadre du **Groupe de travail « Tourisme durable, patrimoine culturel et mobilité »** animé par le Parc naturel régional du Vercors/F et l'équipe de coordination du réseau ALPARC.

Pour en savoir plus :

>> www.alparc.org/ressources/nos-publications/brochures/trains-navettes-et-caleches-remplacent-la-voiture

>> www.alparc.org/le-reseau-alparc/un-reseau-thematique/groupe-de-travail-tourisme-patrimoine-et-mobilite

>> www.alparc.org/nos-actions/transports-et-mobilite

>> chloe.manfredi@alparc.org

Résultats du séminaire

« Mobilité douce et espaces protégés alpins »

Problèmes identifiés	Recommandations et exemples de mesures de gestion
<p>1</p> <p>Résistance de certains opérateurs locaux, résidents et visiteurs concernant la limitation de l'utilisation du véhicule individuel motorisé.</p> <p>Pression des communes situées dans les espaces protégés pour accorder des autorisations supplémentaires de circulation</p>	<p>a) Développement d'une offre de mobilité douce en concertation avec les opérateurs locaux. Soutenir les espaces protégés dans leur rôle d'information et d'éducation auprès des visiteurs et des résidents.</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concertation locale dans le Parc naturel de Logarska Dolina/SI pour la limitation du trafic motorisé. <i>Voir fiche détaillée n° 5.</i> • Collaboration positive entre le Parc naturel Zillertaler Alpen/A et les opérateurs locaux pour la diminution du trafic dans la vallée de Zillergrund. <i>Voir fiche détaillée n° 8.</i> <p>b) Offrir des services de qualité aux visiteurs des espaces protégés qui sont disposés à ne pas utiliser leur véhicule individuel motorisé.</p> <p>c) Développer des stratégies et des outils de communication au niveau national et local.</p> <p>Exemple :</p> <p>Campagnes d'information sur les effets positifs (qualité de vie, protection de l'environnement) de la régulation du trafic routier au niveau local et national ; Centralisation et multiplication des lieux de diffusion sur les offres de mobilité douce ; etc.</p>
<p>2</p> <p>Trop forte fréquentation touristique qui porte atteinte aux sites à haute valeur naturelle</p>	<p>a) Organiser et aménager les territoires les plus affectés par la forte fréquentation touristique (parkings payants, fermeture des routes, introduction ou renforcement des offres de mobilité douce, etc.)</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fermeture de la route dans la vallée de Kötschach dans le Parc national des Hohe Tauern/A - la route reste accessible en calèche toute l'année et en navette en été. <i>Voir fiche détaillée n° 3.</i> • Projet « Véloroute » du Parc naturel régional du Luberon/F - un itinéraire de 236km balisé dans les deux sens. • Limitation de l'accès à une route de desserte en montagne : le vallon d'Entre Deux Eaux du Parc national de la Vanoise/F. <i>Voir fiche détaillée n° 1.</i>

	<p>b) Limiter progressivement l'accès aux espaces protégés en véhicule individuel motorisé</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Régulation du trafic motorisé dans le Parc naturel de Logarska dolina/SI. <i>Voir fiche détaillée n° 5.</i> • Réduction du trafic individuel motorisé dans la vallée du Zilliergrund - Parc naturel du Zillertaler Alpen/A. <i>Voir fiche détaillée n° 8.</i>
<p>3 Coûts élevés pour la mise en place d'une offre de transports en remplacement du véhicule individuel motorisé</p>	<p>a) Favoriser la concertation locale et la construction de partenariats entre tous les opérateurs pour organiser et développer des produits « multiservices », qui apportent une valeur ajoutée à l'offre de mobilité : associer une offre de mobilité douce et d'éducation aux activités de loisir et possibilité d'hébergement ; offrir aux visiteurs qui décident de voyager en transport en commun des avantages spécifiques.</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Parccard» du Parc naturel Adamello Brenta/I qui donne droit gratuitement au stationnement, à des trajets en navette ainsi qu'à l'entrée gratuite dans le centre de visiteurs et le Parc d'Aventure. <i>Voir fiche détaillée n° 7.</i> • Activités d'accompagnement du Parc naturel régional du Verdon/F pendant les journées sans voiture sur la Route des crêtes. <i>Voir fiche détaillée n° 10.</i> • Projet « A piedi tra le nuvole » du Parc national Gran Paradiso/I qui propose des animations culturelles et des activités de découverte pour les usagers de la navette. <i>Voir fiche détaillée n° 6.</i> • Service «Sherpa» du Parc naturel régional du Queyras/F, qui facilite le port de bagages des randonneurs et permet de programmer un itinéraire en plusieurs étapes. <i>Voir fiche détaillée n° 10.</i> • Dispositif « Bonus environnement » dans la vallée du Zilliergrund / Parc naturel du Zillertaler Alpen/A. <i>Voir fiche détaillée n° 8.</i> <p>b) Sensibiliser les décideurs et les usagers à la notion de coût et de service : mettre l'accent sur les avantages et les arguments plaidant en faveur du transport en commun.</p>
<p>4 Informations sur l'offre de transport alternative à l'utilisation du véhicule individuel motorisé souvent insuffisantes, pas assez visibles et pas intégrées dans un système commun</p>	<p>a) Développer la coopération entre les opérateurs de transport à différentes échelles (nationale et locale) pour avoir une information complète sur toutes les possibilités de transport, simple, attrayante et centralisée</p> <p>b) Diffuser l'information au niveau local et national pour les visiteurs et les résidents : centres de visiteurs/site Internet des parcs, newsletter des parcs, campagne de promotion dans la presse et journaux spécialisés, radios, lieux d'hébergement, office de tourisme, réseau de transports publics locaux et nationaux.</p>

	<p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stratégie et outils de communication du Parc naturel Paneveggio - Pale di San Martino/I. <i>Voir fiche détaillée n° 9.</i> • Projet Xeismobil : système d'information sur la mobilité régionale pour les résidents et les touristes dans la région du Parc national du Gesäuse/A • Site web de la Centrale de mobilité du Trièves dans le Parc naturel régional du Vercors/F qui intègre toutes les offres de transport (train, covoiturage, bus, autostop organisé). <p>c) Soutenir et encourager les espaces protégés à trouver d'autres relais pour élargir cette communication auprès des prescripteurs : comités départementaux et régionaux du tourisme, têtes de réseaux, éditeurs de guides, etc.</p>
<p>5</p> <p>Manque d'organisation du dernier kilomètre :</p> <p>* offre et fréquence des correspondances insuffisantes entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports locaux</p> <p>* tendance à supprimer les offres de transport collectif existantes</p> <p>* accès en train difficile pour certains espaces protégés (contraintes géographiques)</p>	<p>Favoriser la coopération entre les espaces protégés, l'ensemble des acteurs locaux et les opérateurs de transport pour bâtir des partenariats public-privé afin de compléter l'offre de transport et créer un réseau de transport intégré :</p> <p>- assurer la desserte des communes à l'entrée et au sein des espaces protégés</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet « Bus alpin », nouvelles lignes de transports publics pour accéder aux départs d'excursions dans les sites protégés du Binntal/CH. <i>Voir fiche détaillée n° 2.</i> • Réseau multimodal du Parc naturel Adamello Brenta/I. <i>Voir fiche détaillée n° 7.</i> • Projet « NaturParkBus » du Parc naturel de Dobratsch/A - navettes saisonnières qui lient la gare de Villach avec les communes du parc) <p>- développer l'accès direct en train à travers notamment la réintroduction des trains de nuit (problème particulièrement important en France)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet « Fahrtziel Nature » de la DB Bahn/D <p>- développer d'autres modes de transport collectif quand l'accès en train n'est pas possible</p>
<p>6</p> <p>Difficultés à développer l'innovation</p>	<p>Favoriser et soutenir des projets pilotes/programmes de recherche dans et en collaboration avec les espaces protégés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction et essai de véhicule à biogaz pour le ravitaillement des refuges dans le Parc national des Hohe Tauern/A en coopération avec la société privée Magna Steyer.

7	<p>Valorisation et exploitation insuffisante des projets existants</p> <p>a) Développer la communication et la coopération interrégionale et internationale entre les espaces protégés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet «Bus alpin touristique dans des espaces protégés transfrontaliers du Parc national de Berchtesgaden/D et du Parc naturel de Weißbach/A ». <i>Voir fiche détaillée n° 4.</i> <p>b) Développer des outils/processus d'évaluation, tout en considérant les possibilités déjà existantes (le certificat ISO 14001 déjà obtenu par le <i>Parc naturel Adamello Brenta/I</i>, Charte Européenne du Tourisme Durable dans les espaces protégés, etc.)</p>
---	--

Quelques exemples de mobilité douce dans les espaces protégés alpins

1 - Limitation de l'accès à une route de desserte en montagne

Parc national de la Vanoise (France)



OBJECTIFS - MOTIVATION

Développement des moyens de mobilité douce pour l'accès des touristes estivaux au cœur du parc

ASPECTS FONDAMENTAUX

Le projet s'appuie sur une réalisation déjà ancienne qu'il s'agit maintenant de conforter par une plus grande implication des acteurs locaux (communes, département, parc) et la diffusion d'informations (Maison de la Vanoise, site Internet du parc)

PRESENTATION DETAILLE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Vallon d'Entre Deux Eaux Parc national de la Vanoise
Durée/Avancement	Service déjà ancien : début des années 1970. Recherche d'optimisation et développement de l'offre de mobilité douce en montagne
Groupe cible	Visiteurs estivaux, résidents
Acteurs/Partenaires	Commune de Termignon Société de transport <i>Transdev Savoie</i>
Type d'opération	Fonctionnement d'une navette permettant de relier le départ de plusieurs randonnées pédestres vers des refuges. Développement de la diffusion d'information sur le sujet (Internet, office de tourisme...).
Modes de transport	Bus-navette
Informations complémentaires	Transport de touristes, dont les randonneurs pédestres, durant l'été (juillet/août) depuis le village de Termignon jusqu'au départ de randonnées. Une partie du parcours est fermée à toute autre forme de circulation motorisée (hors autorisation spécifique pour les habitants et/ou les professionnels : agriculteurs, gardiens de refuges, etc.). <u>Fréquence</u> : 2 aller-retour par jour de Termignon à Entre-Deux-Eaux, 7 autres aller-retour de Bellecombe à Entre-Deux-Eaux. <u>Distance</u> : environ 14 km sur route ouverte à la circulation (+ 1000 m de dénivelé) puis 7 km de route fermée à la circulation (300 m de dénivelé).

Financement	Délégation de service public Paiement du service par les usagers sans contribution à l'équilibre financier par la collectivité
Critères qualitatifs	
Evaluation	<p><u>Points forts :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation de l'accès à une route de desserte en montagne (protection de la nature, des paysages, sécurité des usagers, etc.) - Développement d'un mode de transport durable <p><u>Points faibles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fréquences insuffisantes - Maintien, par la commune, de nombreuses autorisations d'ayant-droits - Tarif assez élevé : 4,70 € à 8,70 € par voyage en fonction des points d'arrêt - Inadaptation de la taille de certains bus trop grands pour ce type de parcours
Perspectives et possibilité de transfert	<p>L'éco-responsabilité interne du parc peut avoir valeur d'exemple et inciter les collectivités et les usagers.</p> <p>La rédaction de la Charte du parc crée une dynamique de concertation avec les communes sur laquelle s'appuyer.</p> <p>Inscription, dans la future Charte, d'une politique de développement des transports collectifs pour l'accès aux sites préservés.</p> <p>Cette expérience peut être transférée dans une autre vallée de montagne moyennant une adaptation au contexte local.</p>

POUR EN SAVOIR PLUS

Parc national de la Vanoise :

Jean-Luc Gosselin,
jean-luc.gosselin@vanoise.com

Parc national de la Vanoise
135 rue du Dr Julliand
BP 705
73007 Chambéry- France
Tel : +33 (0)4 79 62 30 54
E-mail : parc.national@vanoise.com

Site/page internet :

www.vanoise.com
www.altibus.com
www.transavoie.com
www.refuges-vanoise.com

2 - *Bus alpin*, nouvelles lignes de transports publics pour accéder aux départs d'excursions dans le site protégé du Binntal, candidat pour devenir Parc naturel régional

Landschaftspark Binntal
(Suisse)

autres espaces protégés candidats impliqués dans le projet de bus alpin : Ela, Gantrisch (Alpes), Chasseral et Thal (Hors Alpes)



OBJECTIFS - MOTIVATION

- Le transport public actuel achemine les visiteurs seulement jusqu'à la commune principale de la vallée : Schmidgehische (Binn)
- L'offre supplémentaire de 2 bus, à horaires réguliers et en partie sur appel, permet de transporter les randonneurs vers deux points de départ de randonnée importants. La randonnée dans le Binntal est ainsi rendue plus attractive.

ASPECTS FONDAMENTAUX

- Création de nouvelles lignes de bus pour accéder aux départ d'excursion en transports publics

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Commune de Binn
Durée/Avancement	2006/2007 : Phase expérimentale 2008 : mise en service régulier
Groupe cible	Randonneurs arrivant en autocar
Acteurs/Partenaires principaux	Eidgenossenschaft, Verkehrsclub der Schweiz VCS, Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Club alpin Suisse, Pro Natura
Type d'opération	Création de deux nouvelles lignes de bus : a) Binn - Fäld - Brunnebiel b) Binn - Heiligkreuz

Modes de transport	Navette postale (env. 50 places), Minibus sur demande (11 places)
Description	Pendant l'été (mi-juin à mi-octobre) les deux destinations sont desservies par la navette postale (ou bus normaux) ou par un minibus qui part de la vallée plusieurs fois par jour
Financement	Confédération, canton, parc, sponsors La première année (2006), le prix des billets a couvert 25% des frais de mise en œuvre du projet, et 42% en 2007.
Critères qualitatifs	
Evaluation	En 2006, 7500 personnes ont utilisé le bus alpin du Binntal, 6800 la deuxième année. La réalisation de ce projet a contribué à augmenter l'attractivité de la région, visitée auparavant essentiellement par les randonneurs capables de marcher sur de longues distances. Le projet a reçu beaucoup de publicité dans toute la Suisse (régions germanophone et francophone), ce qui a donné à la vallée une image dynamique et innovante. La région est ainsi devenue une destination beaucoup plus visible et attractive. La mise en place du bus alpin a apporté une valeur ajoutée économique à toute la région. L'évaluation de la phase pilote des 4 projets de bus alpins suisses ainsi que divers questionnaires adressés aux utilisateurs ont montré qu'en 2006 et 2007, plus de 25 000 passagers ont utilisé le bus alpin et que pour les régions, cela correspond à une plus-value d'environ 2 millions de francs suisses. La mise en place du Bus Alpin a permis une réduction d'environ 8000 l d'essence et de 20.5 t de CO ₂ .
Caractères innovants du projet	Le projet est simultanément mis en place dans plusieurs régions et pas seulement dans un territoire limité. Il s'agit d'un projet de coopération entre diverses régions dont la publicité, le site Internet et l'offre sont mis en commun pour tous les partenaires impliqués. Le label créé pour le bus alpin facilite la promotion de l'initiative au niveau national et permet aux touristes de reconnaître cette offre dans différentes vallées.
Perspectives et possibilité de transfert	Le nombre de régions impliquées dans le projet du bus alpin passera cette année de quatre à huit, ce qui permet de conclure que le transfert d'un tel projet dans un autre territoire est possible. Pour rendre la mise en place du bus alpin encore plus efficace, il faudrait également agir pour diminuer l'utilisation du véhicule personnel dans les vallées. L'augmentation des tarifs de stationnement des véhicules individuels ainsi que la diminution des places de stationnement pourraient ainsi lier l'amélioration de l'offre de transport public à la diminution du transport privé, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

POUR EN SAVOIR PLUS

Landschaftspark Binntal :

Andreas Weissen
info@andreas-weissen.ch

Landschaftspark Binntal
Postfach 20, 3996 Binn, Suisse
Tel : + 41 (0)27 971 50 51
E-mail : landschaftspark-binntal@busalpin.ch

Site/page internet :

www.busalpin.ch
www.landschaftspark-binntal.ch

3 - Promotion de la mobilité douce

Nationalpark Hohe Tauern (Autriche)



Le Parc national des Hohe Tauern (A) a assuré la promotion de différentes offres de mobilité douce présentes sur son territoire. Dans la vallée de Kötschach (*Kötschachtal*), des agriculteurs locaux proposent, été comme hiver, des déplacements en calèche ou en traineau. Après un premier trajet à pied, les visiteurs peuvent opter pour ce mode de transport au retour, qui bénéficie directement à l'économie locale. Dans la vallée de Seidlwinkl (*Seidlwinkltal*), le parc a développé des outils de communication pour le service de navette existant entre le village et le fond de vallée. Il a par ailleurs soutenu la promotion de 36 taxis, tout en régulant leur déplacement et la

fréquence de leur passage dans le parc. Afin de réduire les effets négatifs du transport sur l'environnement, le parc a aussi collaboré avec les acteurs locaux sur un projet de test de deux véhicules au biogaz pour l'approvisionnement des refuges dans la vallée d'Obersulzbach (*Obersulzbachtal*).

3a - Animaux de trait pour le déplacement dans la vallée de Kötschach, Bad Gastein

ASPECTS PRINCIPAUX

- Offre de transport doux, originale et économique, en service toute l'année : déplacement avec des animaux de trait en calèche ou en traineau dans la vallée de Kötschach, dans les deux directions, à l'initiative de la population locale et complété en été par la circulation d'une navette à horaires réguliers.

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Autriche, Salzburg, Bad Gastein, Vallée de Kötschach
Durée/Avancement	Existe avant même la création du parc Status: toujours en cours
Groupe cible	Visiteurs essentiellement
Acteurs/Partenaires	Initiative privée
Type d'opération	Service en fonction toute l'année (calèche en été, traineau en hiver); complété en été par la circulation d'une navette à horaires réguliers.

Modes de transport	Déplacement avec des animaux de trait en calèche ou en traîneau
Description	Service à la demande, distance aller 6 km, départ à une aire de stationnement. Trois véhicules/acteurs locaux impliqués
Financement	Privé uniquement
Critères qualitatifs	
Evaluation	Offre typique et traditionnelle, qui touche une partie de la clientèle touristique. <u>Difficultés:</u> - les cerfs se nourrissent dans les mangeoires pour les chevaux - offre considérée comme trop romantique et surannée par certains visiteurs
Caractères innovants du projet	Offre de transport doux, originale et économique, en service toute l'année : déplacement avec des animaux de trait en calèche ou en traîneau, à l'initiative de la population locale et complété en été par la circulation d'une navette à horaires réguliers.
Perspectives et possibilité de transfert	Une fois mise en place, cette initiative n'est pas très coûteuse et par conséquent facile à reproduire, sur des routes peu pentues.

POUR EN SAVOIR PLUS

Contact:

Agriculteurs à l'initiative de ce service dans le Bad Gastein:
Fiaker Gruber, +43 (0) 6434 /2804
Reiterbauer, +43 (0) 6434 /5100
Fiaker Rieser +43 (0) 6434 /3428

Website :

www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern:

Hohe Tauern National Park Authority
Kirchplatz 2
9971 Matrei in Osttirol
Austria
+43 (0) 4875 / 5112 - 21
E-mail : npht@tirol.gv.at

3b - Bus en service dans la vallée de Seidlwinkl

ASPECTS PRINCIPAUX

- Augmentation de la fréquence d'un service de bus dans la vallée de Seidlwinkl
- Offre intégrée au forfait multi-activités de la *Salzburg Land Card* - carte touristique qui permet de bénéficier de différentes activités/services à un tarif préférentiel
- Implication des différents acteurs locaux de la vallée (offices de tourisme niveau local et régional parc, conducteurs, agriculteurs)

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Autriche, Salzburg, Rauris, Vallée de Seidlwinkl
Durée/Avancement	1991 : Instauration d'un service de bus -circulation irrégulière jusqu'en 2005 Depuis 2005 : circulation régulière du bus Statut: projet toujours en cours
Groupe cible	Touristes essentiellement. Quelques locaux également
Acteurs/Partenaires	Initiative privée, en coopération avec le parc et les offices du tourisme local et national, promoteurs de la <i>Salzburg Land Card</i>
Type d'opération	Forfait multi-activités dans le cadre de la <i>Salzburg Land Card</i>
Modes de transport	Bus
Description	Départ depuis le centre de Salzburg (12 km aller)
Financement	Privée, soutenue récemment par le parc
Critères qualitatifs	
Evaluation	Amélioration du service grâce à l'augmentation de la fréquence. Résultats en 2007 (prix normal / bénéficiaires de la carte) : adultes 840/690, enfants 370/295
Caractères innovants du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la fréquence d'un service de bus dans la vallée de Seidlwinkl - Offre intégrée au forfait multi-activités de la <i>Salzburg Land Card</i> - carte touristique qui permet de bénéficier de différentes activités/services à un tarif préférentiel - Implication des différents acteurs locaux de la vallée (offices de tourisme niveau local et régional parc, conducteurs, agriculteurs)
Perspectives et possibilité de transfert	La réussite du projet repose en bonne partie sur une stratégie de marketing efficace.

POUR EN SAVOIR PLUS

Contact:

Bus Reisen
Hans Plössnig
Wörtherstrasse 44
A-5661 Rauris
Austria
+43-06544-62-08
E-mail : busreisen@rauris.net

Website :

http://ploessnig-reisen.rauris.net/web_neu/default.htm
www.hohetauern.at

Nationalpark Hohe Tauern:

Hohe Tauern National Park Authority
Kirchplatz 2
9971 Matrei in Osttirol
Austria
+43 (0) 4875 / 5112 - 21
E-mail : npht@tirol.gv.at

4 - Bus alpin touristique dans deux espaces protégés transfrontaliers

Nationalpark Berchtesgaden - Naturpark Weißbach (Allemagne - Autriche)



CONTEXTE - SITUATION INITIALE

La région transfrontalière du Parc national de Berchtesgaden/D, qui permet de rejoindre la vallée de Salzburg Saalach en Autriche par le col du Hirschbich, a toujours été très fréquentée. Un bus touristique a été mis en place entre les deux espaces touristiques en 1995 depuis la vallée de Salzburg/A jusqu'à Hintersee/D. Malgré le développement de nombreux projets pour valoriser les deux régions (sentier d'aventure, points d'information, création du Parc naturel de Weißbach/2007, etc.), une stratégie de communication

commune et une harmonisation des activités proposées n'avaient jamais été élaborées. Ce fait contribuait entre autre à une baisse de la fréquentation touristique du bus.

Depuis l'entrée de l'Autriche dans l'UE en 1995 les régions touristiques de part et d'autre de la frontière constitue un unique espace de loisir. Les résidents ont ainsi lancé plusieurs initiatives transfrontalières et les touristes cherchent de plus en plus à traverser la frontière. Alors que la voiture peut être facilement empruntée en ce cas, il est important de développer et soutenir le transport public afin de surmonter les obstacles organisationnels et techniques et promouvoir l'offre existante.

OBJECTIFS ET ASPECTS PRINCIPAUX

Le projet visait à promouvoir la région transfrontalière et l'offre de mobilité douce sans créer de nouveaux services, à travers le recueil d'informations sur les services mis en place dans les deux régions et leur rediffusion aux résidents et visiteurs.

Le maintien du service de bus touristique était à cet égard particulièrement important, puisqu'il permet aux visiteurs :

- d'accéder rapidement et facilement aux départs de différentes randonnées - chaque arrêt de bus dispose d'un panneau d'information avec les cartes des environs ainsi que des conseils sur les itinéraires et points d'intérêts.
- la découverte des richesses naturelles et culturelles de deux espaces protégés voisins pour une certaine catégorie de visiteurs (personnes qui disposent de peu de temps, familles et personnes à mobilité réduite).

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Vallée de Klausbach (Parc national de Berchtesgaden/D), vallée de Hinter (Parc naturel de Weißbach/A)
Durée/Avancement	Projet achevé (décembre 2005 – octobre 2006) Cependant des activités additionnelles sont prévues au sein du Parc national de Berchtesgaden.
Groupe cible	Résidents et visiteurs des deux espaces protégés; particulièrement intéressant pour les familles, les visiteurs qui ne disposent pas de beaucoup de temps et les personnes à mobilité réduite.
Acteurs/Partenaires	Commune de Weißbach, commune de Ramsau, l'association de tourisme de la vallée de Salzburg Saalach, la région touristique de Berchtesgaden-Königssee, l'administration de Berchtesgaden, le réseau de transport public de Salzburg, l'entreprise Postbus AG, le service de transport régional de la Haute-Bavière, EuRegio, le Parc national de Berchtesgaden, le Parc naturel de Weißbach.
Type d'opération	Créer une stratégie de communication transfrontalière afin de promouvoir le bus touristique comme un point d'intérêt commun aux deux régions.
Modes de transport	Bus
Informations complémentaires	Création du nom et du logo pour le bus transfrontalier, harmonisation des horaires du bus avec les horaires des sorties guidées proposées par le Parc national de Berchtesgaden, préparation d'une brochure pour le grand public, organisation de conférences de presse et activités de promotion (ex : fête officielle pour la clôture du projet organisée sur un alpage avec le personnel des deux espaces protégés), création du site internet, installation de panneaux d'information aux arrêts de bus. Horaires : service de bus touristique disponible du printemps à l'automne (période variable suivant l'enneigement), journalier, plusieurs fois par jours.
Financement	Le projet a été financé par l'EuRegio Salzburg - Berchtesgaden - Landstein / INTERREG III A. Budget total du projet : 15,200 euro.
Critères qualitatifs	
Evaluation	La réalisation du projet a permis : - la continuité du service de transport public local existant - la création d'une offre touristique fondée sur la dimension transfrontalière des deux espaces protégés - le développement d'une stratégie de communication commune - la promotion d'une mobilité sans barrière.

Caractères innovants du projet	La pérennisation d'un service existant à travers le développement d'une stratégie de communication commune.
Caractères innovants du processus	La coopération entre deux régions touristiques et des acteurs qui auraient pu rester compétitifs a permis un échange de points de vue, de nouvelles synergies et le développement d'une conscience régionale transfrontalière.
Perspectives et possibilité de transfert	Le Parc national de Berchtesgaden souhaite développer la diffusion d'informations sur les deux espaces protégés à bord du bus. Les méthodes de ce projet peuvent être facilement transférées dans d'autres régions à condition que les acteurs locaux se montrent prêts à coopérer.

POUR EN SAVOIR PLUS

Nationalparkverwaltung Berchtesgaden:

Nationalparkverwaltung Berchtesgaden
Doktorberg 6
83471 Berchtesgaden
Deutschland
Tel.: (00 49) (0) 86 52 / 96 86-0
E-mail : poststelle@nationalpark-berchtesgaden.de

Naturparkzentrum Weissbach

Unterweißbach 36
5093 Weißbach bei Lofer - Austria
Tel.: +43 (0) 6582 8352 12
Fax: +43 (0) 6582 8352 32
Email: info@naturpark-weissbach.at

Site/page internet :

www.euregio.sbg.at/euregio.asp?ID=237
www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at

5 – Consensus local autour de la limitation du trafic motorisé

Krajinski park Logarska dolina (Slovénie)

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Logarska dolina (la vallée du Logar) est depuis longtemps une destination touristique très populaire en Slovénie. L'augmentation du trafic automobile ces vingt dernières années a de plus en plus dérangé les résidents et les visiteurs naturalistes. Un parc naturel a été créé en 1987 par la commune de Mozirje ; aucun plan de gestion durable de la fréquentation touristique n'a cependant été mis en place à l'époque et le patrimoine naturel a été très affecté par la forte fréquentation touristique (problèmes de circulation, de stationnement sauvage, organisation de pique-niques dans les zones forestières à risque et les terres cultivées, etc.).



Cette situation critique est à l'origine de la création de la société Logarska dolina en 1992, à l'initiative des propriétaires fonciers, afin de coordonner un développement durable de la vallée. Un programme de développement a été proposé à la commune de Mozirje, qui a décidé de confier la gestion du Parc naturel Logarska dolina à la société de résidents.

La société Logarska dolina a introduit en 1992 un droit d'entrée pour les véhicules motorisés, comme contribution à la préservation du site. Le but de cette initiative était de modifier l'attitude des touristes motorisés vis-à-vis de l'environnement, de les informer sur le comportement à observer au sein du parc, de promouvoir les produits et services dans la vallée et d'obtenir des moyens pour l'aménagement du parc. En 2000, l'entrée dans la vallée a été réorganisée en trois zones de stationnement, avec la possibilité de louer des vélos. Des produits spécifiques ont été mis en place à cette occasion, tels que la *Route scientifique et ethnographique de Logarska dolina*.

ASPECTS PRINCIPAUX

- Processus progressif et planification sur le long terme (20 ans)
- Très large implication des acteurs à différentes échelles du territoire : résidents, visiteurs et soutien (financier et contenu) des communes impliquées, de l'Etat et de l'UE

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	La commune de Solčava, Parc naturel Logarska Dolina, Parc naturel Robanov kot
Avancement du projet	1992 – 2013
Groupe cible	Les résidents des communes de Solčava et Luče, touristes et autres visiteurs
Acteurs/Partenaires	Les habitants de la commune de Solčava, les communes de Solčava et Luče, le Ministère de



	l'environnement et de l'aménagement du territoire, autres partenaires en Slovénie et au sein de l'Union Européenne
Type d'opération	Gestion de la fréquentation touristique et plus particulièrement du trafic motorisé
Modes de transport	Introduire graduellement différents modes de transport doux (bus-navettes, vélos, calèches, etc.)
Description	- Encouragement aux randonnées et aux déplacements à vélos et en calèches - Soutien du transport local en bus (biodiesel) sur le territoire de Solčavsko
Financement	Droit d'entrée pour les véhicules motorisés, contribution de la commune, financement de l'Etat et de l'Union Européenne
Critères qualitatifs	
Evaluation	Impact direct dans tous les domaines : l'aménagement des infrastructures communales et touristiques, la conservation des ressources naturelles, la préservation du patrimoine et des paysages culturels exceptionnels, la création d'emplois dans les services, le développement de nouveaux produits et la promotion d'un écotourisme pour un public cible. La poursuite de ce projet est le seul moyen de relancer socialement et économiquement le village de Solčava.
Caractères innovants du projet	Projet pilote en Slovénie en tant que première tentative de « tranquillisation » du trafic motorisé et de gestion durable de la fréquentation touristique d'un espace protégé. C'est aussi le premier exemple d'introduction de droit d'entrée dans un espace protégé pour les véhicules motorisés.
Perspectives et possibilité de transfert	La mise en place de droits d'entrée et l'aménagement de l'infrastructure à l'entrée du parc sont la première étape vers une solution complète pour la gestion de la fréquentation touristique dans la commune de Solčava. Ce modèle de gestion de la fréquentation touristique est partiellement transférable dans l'espace alpin, pour les territoires qui présentent des conditions démographiques, géographiques et économiques similaires.

POUR EN SAVOIR PLUS

Krajinski park Logarska dolina :

Avgust Lenar
logarska@siol.net

Krajinski park Logarska dolina
Logarska dolina 11
3335 Solčava
Slovénie
Tel : +386 (0)3 838 90 03

Site/page internet :

www.logarska-dolina.si

6 - “A piedi tra le nuvole”, un billet de bus pour découvrir les constellations

Parco Nazionale Gran Paradiso
(Italie)



ASPETS PRINCIPAUX

Dix ans de discussion, propositions et recherches sur la question de la surcharge de trafic au Col du Nivolet (2600m) ont abouti à un accord sur la fermeture d'une portion de la route pendant les mois de juillet et d'août. Depuis 2003, le Parc national du Gran Paradiso organise ainsi chaque été une action nommée « A piedi tra le nuvole » (à pied à travers les nuages) qui associe la régulation du trafic motorisé individuel à des activités de loisir et d'éducation de haute qualité : excursions thématiques avec les guides du parc, randonnées à cheval, cours de cuisine locale ainsi que plusieurs événements culturels. En laissant la voiture chez soi ou dans les aires de stationnement aménagées, les visiteurs peuvent parcourir 20 km de route en navette et participer à toutes les activités de la journée pour le prix d'un ticket de transport. Grâce à cette initiative, la circulation des véhicules à moteur dans les endroits les plus sensibles du Col du Nivolet a diminué de 90 %.

SITUATION INITIALE

- Ecosystème délicat, très affecté par la forte fréquentation des véhicules motorisés (jusqu'à 1 véhicule toutes les 10 secondes).
- visiteurs pas ou peu intéressés par la découverte des richesses naturelles mais plutôt par la possibilité d'atteindre une très haute altitude en voiture.

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Vallée d'Orco, Vallée de Valsavarenche, communes de Ceresole Reale et de Valsavarenche (Province de Turin). <u>Route concernée par le projet</u> : construite entre 1953 et 1963 pour desservir les centrales hydroélectriques. Relie le Col du Nivolet (2600 m) et Ceresole Reale (1600 m).
Durée/Avancement du projet	<u>2002</u> : signature d'un protocole d'intention entre les organismes compétents du territoire. <u>2003</u> : lancement du projet (juillet et août) Toujours en cours
Groupes cibles	Visiteurs, résidents



Acteurs/Partenaires	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Administrations publiques</u> : la Province du Turin, le parc, les communes de Ceresole Reale et Valsavarenche, la Région Autonome Vallée d'Aoste, la Région du Piémont. - <u>Société de transport public</u> : Gruppo Trasporti Torinesi (GTT). - <u>Groupements locaux</u> : restaurateurs, gestionnaires de refuges, commerçants.
Type d'opération	<ul style="list-style-type: none"> - Service de bus-navettes. - Campagne d'information spécifique - Activités d'animations, sorties avec les guides du parc, offre oeno-gastronomique.
Mode de transport	Bus-navettes, train
Description	<ul style="list-style-type: none"> - Régulation de la circulation en vigueur tous les jours fériés les mois de juillet et d'août - Circulation de véhicules privés interdite de 9.00 à 18.00 - Service de bus-navettes (48 places) à horaire cadencé (toutes les 20 minutes) - véhicule équipés de dispositifs de dépollution - Portion de la route fermée à la circulation : 6 km, altitudes de 2000 m à 2600 m - 20 km environ desservis par le bus-navette afin de favoriser le stationnement des véhicules à Ceresole Reale (1600 m) - Prix du billet : de € 2,00 à 2,50, valable toute la journée.
Financement	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Province du Turin</u> : gestion du service de bus-navette par l'intermédiaire de la société GTT - <u>Le parc</u> : à travers une subvention de la Région du Piémont de € 80.000. Gestion du projet, personnel sur le terrain et animation, communication/création de support d'information, soutien des initiatives culturelles et oeno-gastronomiques des opérateurs locaux.
Critères qualitatifs	
Evaluation	<p><u>Qualité des services fournis et durabilité du projet</u> : une enquête de satisfaction auprès des utilisateurs de la navette est réalisée chaque année :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 96% des utilisateurs soutiennent les mesures de régulation du trafic - 50% des visiteurs viennent chaque année pour la première fois dans la région, pour découvrir cette activité - 95% des visiteurs sont très intéressés par les animations proposées par les guides du parc. <p>50.000 dépliants d'information diffusés chaque année. Billets de bus-navettes vendus chaque année : € 13.000 (environ)</p> <p><u>Impact dans différents secteurs:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - réduction de 90% des véhicules individuels motorisés dans la zone la plus sensible du Nivolet - modification du profil type du visiteur du parc, plus sensibilisé aux questions environnementales et prêt à contribuer aux financements des services du parc - réduction des déchets laissés par les visiteurs (à la charge de la commune de Ceresole Reale). <p><u>Niveau de gouvernance</u> : participation de tous les acteurs impliqués dans le projet à travers des réunions, consultations et organisation d'événements.</p> <p><u>Autres succès ou difficultés rencontrés</u> : le processus d'adoption des mesures de régulation du trafic a nécessité environ 10 ans de débats et de discussions avec les communes locales, qui voyaient dans la régulation une menace pour la fréquentation touristique pendant les mois les plus importants pour l'économie locale. La réussite de l'initiative tient essentiellement à une large campagne de presse au niveau local et national ainsi qu'à l'animation autour du projet (activités culturelles, sorties guidées oeno-gastronomiques, découvertes des</p>



	<p>savoir-faire et culture traditionnels, etc.).</p> <p><u>Effets induits positifs:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - à la demande des habitués disposés à ne pas utiliser leur voiture, même pendant les jours où la circulation est permise, la commune de Ceresole Reale (en collaboration avec la société GTT) a mis en place depuis 2006 un service de bus-navette à horaire cadencé (toutes les heures) depuis la ville et les villages environnants jusqu'au Col du Nivolet. - 2008 : la commune de Valsavarenche a proposé au parc de mettre en place un service de bus-navette pour les randonneurs occasionnels et les habitués. Cette initiative pourrait être réalisée en 2009. - intérêt d'autres communes, comme la commune de Cogne ou de Valprato Soana, à développer l'offre de transports publics afin de fluidifier la circulation dans les villages du parc.
Caractères innovants du projet	<p><u>Services:</u> forte augmentation des services existants de transport public</p> <p><u>Promotion/communication:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - projet largement reconnaissable grâce à la création du logo et du nom (« <i>A piedi tra le nuvole</i> »). - promotion sur des sites institutionnels et des sites de référence concernant les espaces protégés, le tourisme et la nature - publication chaque année d'environ 150 articles dans la presse quotidienne, locale et nationale, la presse hebdomadaire à gros tirage et la presse périodique. - Mise en valeur du territoire plus étendue que celui concerné directement par la régulation (la vallée d'Orco dans sa totalité).
	<p><u>Fusion de l'initiative avec :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - l'offre de randonnées à pied ou à cheval - les sorties thématiques avec les guides du parc - les formations sur le travail du bois - les cours de cuisine traditionnelle - l'offre d'événements culturels
Caractères innovants du processus	<p><u>Relation entre le fournisseur de service et l'utilisateur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi de la satisfaction des visiteurs à travers des questionnaires. - Suivi de la vente de billets de bus-navettes. - Comptage des véhicules privés en stationnement pendant les jours où la circulation est réglementée ainsi que pendant les jours de circulation libre afin d'évaluer la possibilité d'extension de la période de régulation.
Perspectives et possibilité de transfert	<p>L'initiative peut être transférée dans un contexte alpin à condition que le processus de concertation avec les résidents soit initié le plus tôt possible et qu'une mesure si impopulaire que la régulation du trafic routier soit compensée par une campagne de presse très positive et une offre touristique de haute qualité et qui implique les acteurs économiques locaux.</p>

POUR EN SAVOIR PLUS

Parco nazionale Gran Paradiso :

Patrizia Vaschetto
patrizia.vaschetto@pngp.it

Parco Nazionale Gran Paradiso
Via Della Rocca 47
10123 Torino - Italy

Tel : +39 (011)-8121305 E-mail : segreteria@pngp.it

Site/page internet :

www.pngp.it/nivolet/index.html

7 - Réseau de transport multimodal et forfait multi-activités

Parco Naturale Adamello Brenta (Italie)



ASPECTS PRINCIPAUX

- Approche globale de la question de la mobilité douce
- Réseau de transport intégré et multimodal (train, autobus, vélo), qui relie la zone périphérique du parc aux vallées intérieures
- Régulation du trafic motorisé individuel associée à des activités de loisir et d'éducation
- Stratégie de communication autour du projet

CONTEXTE DU PROJET

Situation initiale :

- Vallées très touristiques avec une forte fréquentation automobile pendant l'été
- Absence de réglementation concernant l'accès aux vallées. Pollution, encombrement et surcharge dus au trafic automobile qui a porté préjudice à la qualité de vie
- Absence de connexion et de possibilités d'accès en transports publics aux vallées intérieures du parc

Objectifs - motivation : Réglementation cohérente pour accéder aux vallées, limitation du nombre de véhicules privés, gestion d'un service de transport collectif comme alternative aux véhicules individuels, mise en réseaux des transports existants au sein et à la périphérie du parc.

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	- Vallées intérieures : Val Genova, Val di Tovel, Vallesinella, Malga Ritort - Vallée principale : Val Rendena - Vallées et plateau à la périphérie du parc : Valli Giudicarie, Val di Sole, Val di Non et haut-plateau de la Paganella
Avancement	2003 : phase expérimentale dans la vallée Genova 2006 : dispositif élargi à la vallée de Tovel et à la Vallesinella. Développement d'une offre de transports (bus et train) à la périphérie du parc pour créer un réseau de transports 2008 : lancement du package multiservice <i>Vacances sans voiture</i>
Groupe cible	Initialement, pour les visiteurs du parc (touristes et résidents). Élargi par la suite à la population locale qui bénéficie de cette offre de transports publics.

Acteurs/Partenaires	Partenaires principaux : les communes des vallées <u>Egalement</u> : la société de transports <i>Trentino Trasporti</i> pour couvrir les portions de territoires non desservies par les transports publics ; les offices du tourisme locaux et le Service Communication et Transports de la Province de Trente ; les sociétés de taxi
Type d'opération	<u>Réseau de transports collectifs</u> : bus-navettes à l'intérieur du parc à horaires cadencés, qui passent par les principaux centres habités situés à la périphérie du parc. Correspondance avec la ligne Trento-Maté, qui relie la ligne du Brenner à la vallée de Non et de Sole. Implication de sociétés de taxi locales pour les déplacements en soirée ou tôt le matin. Développement d'itinéraires à vélo (VTT et vélo de route). Vente d'une <i>Parcocard</i> qui donne droit gratuitement au stationnement, à des trajets en navette (montée) et à l'entrée dans les centres de visiteurs et le Parc d'Aventure (visites guidées comprises). <u>Proposition d'un package multiservice <i>Vacances sans voiture</i></u> : séjour d'une semaine, déplacement exclusivement en bus-navettes depuis la gare d'arrivée (possible depuis Trente), proposition d'activités journalières au sein du parc.
Modes de transport	Autocar, bus-navette, train, train touristique, vélo et taxi
Description	<u>Période</u> : juin-septembre. <u>Fréquence</u> : 20/30 mn dans les vallées intérieures et 1 h/2 h pour le reste du réseau. 30-40 000 km parcourus par la navette pour toute une saison au sein du parc et 20 000 km pour les services à la périphérie. <u>Tarif</u> : 2 euros l'aller ; 2-3 euros aller-retour. Tarif variable pour les services à la périphérie. <u>Alimentation</u> au Gasoil. Bus-navettes à la périphérie du parc <u>équipés</u> de galerie et/ou de porte-vélo.
Financement	<u>Par le parc</u> pour les bus-navettes à l'intérieur de l'espace protégé. Autofinancement par les tickets, le coût des parkings, des activités diverses et les sponsors. Financements de la province. <u>Budget pour chaque vallée</u> : 100 000 euros (entrées/dépenses). Transports à la périphérie du parc : 40 000 euros environ dont une petite contribution des sociétés de promotion du tourisme (privées et publiques).
Critères qualitatifs	
Evaluation	Bilan très positif (qualité du service et diffusion sur le territoire), réitéré chaque année. <u>Impacts</u> : environnementaux (réduction des émissions de CO ₂), culturel (sensibilisation à la mobilité durable), didactique (présentation de l'expérience dans les écoles et aux visiteurs) et social (développement du sentiment d'appartenance aux vallées). Projet très apprécié par les bénéficiaires, mais difficulté à s'imposer auprès de certains opérateurs locaux plus critiques (hôteliers, restaurateurs, etc.). Utilisation non concluante de véhicules hybrides et à méthane (terrains trop en pente).
Caractères innovants du projet	<u>Services</u> : 6 autobus avec une sérigraphie reprenant les images et le slogan du parc ; connexion entre le réseau ferré et le réseau de bus et navettes de la ville et du parc ; transport des vélos ; <i>ParcoCard</i> ; package multiservice <i>Vacances sans voiture</i> . <u>Communication</u> : publication d'affiches et de dépliants spécifiques pour chaque vallée. Page spécifique sur le site Internet du parc. Information dans les offices de tourisme et auprès des hôtels pour le package <i>Vacances sans Voiture</i> .
Caractères innovants du processus	Implication des acteurs locaux (rencontres, conventions de partenariat, enquêtes et questionnaires suivis par des experts). La coopération des trois acteurs importants (opérateurs de transport, agences de tourisme et parc) a rendu possible l'organisation d'un réseau de transports beaucoup plus étendu que celui du parc.

Perspectives et possibilité de transfert	Création d'un dépliant unique pour l'ensemble des vallées. Développement d'un système de transport/autostop pour le personnel du parc et les résidents. Modèle reproductible mais à adapter à la topographie de la vallée et à la charge anthropique. Nécessité d'une très grande implication des communes propriétaires qui mettent en place le service, donné ensuite en gestion au parc.
---	---

POUR EN SAVOIR PLUS

Parco Naturale Adamello Brenta :

Matteo Viviani
matteo.viviani@pnab.it

Federico Polla
federico.polla@pnab.it

Parco Naturale Adamello Brenta
Via Nazionale, 24
Strembo 38080 (Trento)
Italie
Tel : +39 0465 806666
E-mail : info@pnab.it

Site/page internet :

www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html
www.pnab.it

8 - Bonus environnement dans la vallée du Zillergund

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (Autriche)

CONTEXTE

Situation initiale, objectifs et motivation :

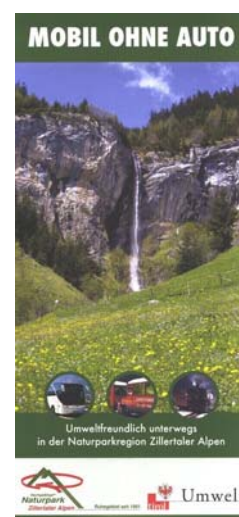
Le Zillergund, vallée latérale du Zillertal (commune de Brandberg), desservie par une route payante, fait partie des plus importantes destinations touristiques des visiteurs et résidents de la haute vallée du Zillertal (cf.: Lehar G., 1995), pour la qualité de ses paysages, les nombreux établissements touristiques et le lac artificiel du Zillergündl. C'est également l'un des principaux accès au Parc naturel Zillertaler Alpen créé en 1991, pour élargir l'espace de détente et réduire le trafic routier individuel à la périphérie du parc.



Relais fondamentaux de l'idée du parc naturel, les restaurateurs et les autres acteurs du Zillergund étaient au départ plutôt opposés à l'idée d'un espace protégé, craignant que les mesures de réduction du trafic routier n'entraînent une baisse de leur chiffre d'affaires.

ASPECTS PRINCIPAUX

Création d'un *Bonus environnement* (bons de consommation pour les utilisateurs des bus-navettes) délivré à partir de € 2,00 de frais de transport. La réduction du trafic a permis l'augmentation du chiffre d'affaires dans la vallée en dépit de la diminution du tourisme estival dans la vallée du Zillergund. C'est le fondement d'une collaboration positive et constructive avec les restaurateurs. La mise en place du *Bonus environnement* et la collaboration qui en résulte avec le parc, la commune, les transports en commun du Zillertal et la centrale électrique des Tauern, a sensiblement amélioré le climat général de concurrence entre les opérateurs. La création de l'association *Zillergund Aktiv* en 2001 est basée sur une plateforme commune, qui permet la collaboration constructive de tous les acteurs du tourisme du Zillergund. Cet instrument de marketing sur une base économique a des conséquences directes sur la diminution du trafic dans la vallée et agit efficacement en faveur d'une mobilité douce.



PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Vallée du Zillergund (commune de Brandberg)
Avancement du projet	Projet en cours, sans limitation de durée, processus d'amélioration continue
Groupes cibles	Tous les visiteurs du Zillergund, en premier lieu les touristes, mais aussi les résidents

Acteurs/Partenaires	Parc Zillertaler Alpen, Commune de Brandberg, Société de Transports en commun du Zillertal, Fédération Austrian Hydro Power, hôteliers du Zillergrund
Type d'opération	<ul style="list-style-type: none"> - Service de bus-navettes fréquents et à horaire cadencé (1 par heure) - Création de l'association <i>Zillergrund Aktiv</i> (membres : tous les aubergistes du Zillergrund, Commune de Brandberg, Parc Zillertaler Alpen, AustrianHydro Power, transports en commun du Zillertal) - Mesures : les <i>Bonus environnement Zillergrund</i> - Information du grand public (film, dépliant, site Internet). Notamment, dépliant <i>Mobile sans voiture</i> où sont résumés tous les horaires (bus, train) de la région d'une manière pratique et maniable. - Nombre de véhicules individuels limité à 100 - Bus-navettes équipés de porte-vélo - Création de sentiers thématiques - Projet <i>Vacances sans voiture (Urlaub vom Auto)- Parc naturel Zillertaler Alpen</i>
Mode de transport	Bus-navette
Description	<p>Pour respecter les nombreux restaurateurs du Zillergrund, le trafic individuel n'a pas été interdit mais réglementé, en même temps l'utilisation des bus-navettes a été rendue plus attractive. Pour ces raisons, il a été décidé la limitation à 100 véhicules individuels sur la route payante (voie d'accès d'intérêt public) ainsi que l'interdiction des poids lourds durant l'été. Pour obtenir l'aval des restaurateurs, le <i>Bonus environnement</i> a été instauré, il s'agit d'un bon de consommation d'une valeur de 1,50 €. Il est délivré à partir de € 2,00 de frais de transports en commun et est utilisable dans les auberges du Zillergrund. Cette mesure a contribué à gagner la confiance des gérants - le début d'une collaboration constructive.</p> <p><u>1995</u> : tournée d'information sur la destination du Zillergrund pour la promotion du <i>Bonus environnement</i> auprès des membres des associations touristiques ainsi que des hôteliers du Zillertal</p> <p><u>1996</u> : extension de la ligne de bus sur 3 km. Les véhicules individuels sont obligés de stationner au niveau de l'auberge du Bärenbad, au pied du barrage.</p> <p><u>1997</u> : première Fête familiale sans voiture (!) dans le Zillergrund avec les bus-navettes mis à disposition. Cet événement est devenu un rendez-vous annuel très fréquenté.</p> <p><u>1998</u> : lignes de bus supplémentaires pour les alpinistes (départ 9h00 à Mayrhofen, retour 16h00 depuis le barrage)</p> <p><u>1999</u> : départ des bus-navettes à 7h00 à Mayrhofen, retour 18h00 au barrage</p> <p><u>2000</u> : construction d'un parking gratuit à Maurach, avant le péage pour accéder au Zillergrund</p> <p><u>2001</u> : création de l'association <i>Zillergrund aktiv</i></p> <p><u>2002</u> : ouverture du sentier pédagogique <i>Flurnamenweg du Zillergrund</i> - sentier thématique destiné à augmenter l'attractivité des chemins de randonnée.</p> <p><u>2004</u> : départ du bus-navette toutes les heures</p> <p><u>2006</u> : <i>Vacances sans voiture (Urlaub vom Auto) - Parc naturel Zillertaler Alpen</i> : abandon du véhicule individuel pour se rendre dans la région, facilité par les déplacements en transports en commun sur le lieu des vacances. Publication d'un dépliant <i>Mobile sans voiture</i>, pratique et maniable, où sont résumés tous les horaires (bus, train) de la région. Impression également d'un dépliant (15.000 exemplaires par an), qui contient des informations sur les horaires, la liste des</p>

	auberges, le parc et le sentier pédagogique <i>Flurnamenweg</i> . La publicité du projet est faite en parallèle par les associations de tourisme, la télévision et les journaux locaux, ainsi que sur Internet.
Financement	Le projet est promu par le Service environnement du Land du Tyrol, ainsi que par la Fédération Austrian Hydro Power. Les <i>Bons environnement</i> sont comptabilisés par la commune de Brandberg, sur la base d'un remboursement de 10 % par les aubergistes, 40 % par la Fédération Austrian Hydro Power (ancienne centrale électrique) et de 50 % par le Land Tyrol (chiffre d'affaires 2007 : 11.500 € environ)
Critères qualitatifs	
Evaluation	<p>Initié par un petit groupe et réalisé par quelques financeurs, le projet a donné lieu à une coopération plus large. Depuis, toutes les décisions importantes sont discutées au sein de l'association.</p> <p>Le trafic individuel de masse est limité et la vallée peut conserver sa fonction d'espace de repos pour ses visiteurs. De plus, ceci soutient la promotion du projet <i>Vacances sans voiture – Parc naturel Zillertaler Alpen</i>.</p> <p>La fréquentation de la Fête annuelle <i>Familien-Fest'l Zillergrund</i> (plus de 1000 visiteurs) est une preuve de sympathie importante du public vis-à-vis du projet.</p> <p>Hausse du nombre de <i>Bons environnement</i> de 2388 à 7745 en 2007. Un tiers des passagers se sert des bons pour leur consommation sur place.</p>
Possibilité de transfert	<p>Le bon de consommation est une solution très pertinente pour toutes les vallées inhabitées mais disposant d'une route publique et d'une ou plusieurs auberges. Le parc est en contact avec d'autres acteurs de l'espace alpin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le réseau de communes Alliance dans les Alpes (Présentation du <i>Bonus environnement</i> au Congrès international du paysage culturel à Brandberg en 1999, où quelques communes (Grossraming, Mäder, Tschlin) ont été représentées) - Le Réseau Alpin des Espaces Protégés – ALPARC pour les échanges d'expériences, sur une base informelle - Suivi avec grand intérêt d'expériences dans d'autres régions autrichiennes
Caractères innovants du projet	Le produit <i>Bonus environnement</i> et la fédération des opérateurs touristiques locaux au sein de l'association <i>Zillergrund Aktiv</i>

POUR EN SAVOIR PLUS

Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen :

Sportplatzstraße 307

A-6290 Mayrhofen

Tirol, Autriche

(à partir de mi-juillet 08: A-6295 Ginzling 240,

Tel.: +43 (0)5286 / 5218)

E-mail : naturpark.zillertal@alpenverein.at

Site/page internet :

www.naturpark-zillertal.at

9 - Plan pour la mobilité durable dans le parc

Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino (Italie)

CONTEXTE

Aucun plan spécifique concernant les déplacements au sein de l'espace protégé jusqu'en 2003. Ensuite, à l'initiative du parc, l'institut *Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige* (Bolzano) a été mandaté pour définir une stratégie et un plan d'actions concernant :

- L'introduction d'une offre de mobilité alternative
- La réglementation de la circulation et du stationnement
- L'information et la communication dans ce domaine

OBJECTIFS ET ASPECTS PRINCIPAUX

Réduction du trafic lié à l'utilisation des véhicules privés grâce au développement des transports publics, afin d'augmenter la qualité de vie et pour la sauvegarde de l'écosystème fragile du parc naturel.

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	L'intégralité de l'espace protégé
Avancement du projet	2003 : plan de mobilité durable du parc approuvé en mai et mis en œuvre en été 2007 : lancement du projet <i>Stream (Sustainable Tourism and Recreation as an opportunity to promote Alternative Mobility)</i> Toujours en cours
Groupes cibles	Résidents et visiteurs du parc et des territoires situés à la périphérie
Acteurs/Partenaires	Société de transports du Trentin (<i>Società Trentino Trasporti</i>) pour le service de bus-navettes, certaines communes (Tonadico), associations (office de tourisme) et des opérateurs privés (hôteliers) pour le financement de certains services
Type d'opération	Promotion de la mobilité durable et changement des comportements à travers la gestion de la demande : développement d'un réseau de transports collectifs qui mêlent l'offre de bus-navettes (privés et publics) aux services de transports publics ordinaires (assurés essentiellement par la Société de transports du Trentin). Développement d'outils d'information pour les usagers : <ul style="list-style-type: none"> - Grand chapitre (près de 10 pages) sur la mobilité à l'intérieur du parc dans la brochure publiée annuellement par le parc, <i>Il Parco in tasca</i> - Pendant la saison estivale, réservation de créneaux horaires sur les radios locales pour sensibiliser le public et les inciter à utiliser des modes de transports alternatifs aux véhicules privés - Diffusion de l'information sur le site Internet du parc et dans la revue périodique <i>Parco news</i>. Été 2008,

	<p>développement d'une <i>Pocket card</i> avec des informations sur les horaires, le fonctionnement et les conditions d'accès aux bus-navettes et la liste, horaires et tarifs de l'offre de transports alternatifs aux véhicules privés (remontée mécanique, services de taxi, autocar, etc.).</p> <p>Actuellement, pas de proposition de package multiservice (voyage, hébergement et offres de mobilité douce).</p>
Modes de transport	Bus-navettes
Informations complémentaires	<p>Service développé pendant la période estivale (Juillet - début septembre). Capacités des bus-navettes variables : 20 à 30 places assises ; mise à disposition de bus-navettes de 50 places en cas d'événements spécifiques. Service gratuit pour les visiteurs et les résidents, à l'exception du trajet de Primiero à Paneveggio (35 km) et des transports assurés par des opérateurs privés (trajet de Passo Rolle - Baita Segantini et San Martino di Castrozza - Malga Crel). Fréquence variable des bus-navettes : de 1h00 (trajet Primiero - Val Canali entre autres) à 1h30 (trajet Paneveggio - Val Venegia), fréquence hebdomadaire pour certains bus-navettes (tous les mercredis, bus-navette mis à disposition pour le <i>Tour du Sentier Ethnographique du Vanoi</i>). Autant que possible, coïncidences des horaires des bus-navettes avec l'offre de transports publics. Possibilité de transporter des vélos.</p>
Financement	<p>Budget annuel de 68 000 €, financé en grande partie par le parc (€ 54 000), mais aussi par les administrations publiques (Commune de Tonadico 3 000 €), les associations de tourisme (APT Fiemme 4 500 €, APT San Martino di Castrozza 3 000 €) et des opérateurs privés (Etablissement hôtelier Bellamonte 3 500€)</p>

Critères qualitatifs	
Evaluation	<p>Pas d'évaluation des impacts environnementaux, même si indéniablement l'impact est positif puisqu'il permet de réduire le trafic automobile. Résistance des communes et des acteurs dans certaines vallées (Val Venegia et Val Canali) à la phase de lancement du projet, concernant le règlement du stationnement payant, perçu par les visiteurs et les résidents comme une énième taxe à leur charge. Problèmes résolus en expliquant la destination des fonds issus du paiement des tickets de stationnement (financement des bus-navettes) et les objectifs du projet (limitation de l'utilisation des véhicules privés dans les zones fragiles du parc).</p> <p>Implication des acteurs locaux : sensibilité différente selon les acteurs impliqués. Par exemple, il n'a pas encore été possible de développer les services de transports publics manquants (correspondance, horaires, fréquences) identifiés par l'étude précédemment citée. Une plus grande conviction des bénéficiaires (structure d'accueil notamment) serait souhaitable afin qu'ils puissent mieux communiquer sur les offres de mobilité alternatives à l'utilisation des véhicules privés.</p> <p>Pas de systèmes d'information entre les usagers mis en place. Evaluation de leurs besoins et de leurs attentes à plusieurs reprises entre 2002-2007 au moyen de questionnaires distribués par le personnel du parc et dont le contenu a été traité par le consultant et exploité au bénéfice des actions et projets mis en place.</p>
Caractères innovants du projet	<p>Proposition intégrée d'actions orientées aussi bien sur l'offre que sur la demande de mobilité dans des espaces naturels sensibles. Projet d'autant plus importants à mettre en œuvre dans les parcs, qui doivent être capables de construire des plans de développement touristiques soutenables.</p>
Perspectives et possibilité de transfert	<p>Les plans intégrés qui agissent aussi bien sur l'offre que sur la demande de mobilité sont assez bien développés, au point de pouvoir être transférés dans d'autres zones touristiques de l'espace alpin.</p>

POUR EN SAVOIR PLUS

Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino : **Site/page internet :**

Roberto Vinante
Roberto.vinante@parcopan.org

www.parcopan.org
www.iee-stream.com

Parco Naturale Paneveggio - Pale di San Martino
Villa Welsperg - Casa del Parco
Via Castelpietra, 2
38054 TONADICO (TN)
Italie
Tel : +39 (0)439 64854
E-mail : info@parcopan.org

10 - La Route des crêtes sans voiture

Parc naturel régional du Verdon (France)



CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

La Route des crêtes, dans les gorges du Verdon, est un itinéraire touristique qui relie les différents villages situés dans le parc. Elle est affectée par une circulation importante et un stationnement anarchique. Les belvédères et points d'intérêt ne sont pas mis en valeur par manque d'information et de communication.

Des journées sans voiture ont été mises en place à trois reprises sur la Route des crêtes, afin de tester une organisation de l'accueil différente sur le site et de consulter les visiteurs sur cette initiative.

ASPECTS PRINCIPAUX

- Fermeture temporaire d'une route touristique
- Service de bus-navettes découverte
- Location de vélos et scooters électriques

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Zone des gorges du Verdon Boucle routière panoramique de la route des crêtes (23 km) Commune de La Palud sur Verdon
Avancement du projet	Amélioration de l'accueil sur la Route des crêtes, dans le cadre de l'Opération Grand Site des gorges du Verdon : organisation de journées test sans voiture (en 2003, 2004, 2006 : 4 journées au total) pour alimenter la réflexion sur un projet de valorisation.
Groupe cible	Visiteurs
Acteurs / Partenaires	Commune, parc, professionnels du tourisme, taxis, opérateurs privé (location vélo)
Type d'opération	Recherche de nouvelles conditions d'approche et de découverte d'un circuit routier, en mettant en avant des pratiques douces
Modes de transport	Bus-navettes, vélos, à pied
Description	Fermeture temporaire d'une route touristique pour y mettre en place un service de bus-navettes découverte. Animations et possibilités de descendre à l'un des quinze arrêts facultatifs signalés. Capacité des bus-navettes : 50 places. Tarif : gratuit

	<p>en 2003, 1 euro en 2004, 3 euros en 2006 - ce qui correspond au prix coûtant du transport. <u>Rotation</u> : 30 par jour (toutes les 15- 30 minutes). Possibilité de louer des vélos auprès d'un opérateur privé et mise à disposition de quelques vélos et scooters électriques par le parc.</p>
Financement	<p><u>Coût d'une journée</u> : environ 4000 € <u>Contributions</u> : commune, département, région, parc</p>
Critères qualitatifs	
Evaluation	<p>Selon les résultats de l'enquête 94% des visiteurs estiment que le site mérite d'être fermé à la circulation en transport individuel motorisé en période estivale. 62% des visiteurs emprunteraient la navette s'ils avaient le choix de garder leur voiture, et 83% si la navette était le seul moyen d'accès. Le projet a été évalué au cours d'une réunion publique et au moyen d'entretiens individualisés (10% des habitants - plus de 30 entretiens). Très bon retour des visiteurs intéressés par un tel service. Crainte des professionnels locaux de voir une baisse de la fréquentation si la circulation des véhicules privés était interdite. <u>Difficultés</u> : gestion de la fréquentation et de la rapidité de rotation des bus-navettes; coûts (matériel, personnel, et animateurs).</p>
Caractères innovants du processus	<p>Concertation (associés et partenaires locaux comme la Commune, le groupe de travail des résidents, des bénévoles, la société de taxi, des opérateurs touristiques, des syndicats, etc.) autour de l'organisation et du bilan de la dernière journée test</p>
Perspectives et possibilité de transfert	<p>Expérience intéressante transférable sur le principe et les modalités d'organisation. Réflexion autour des véhicules « propres » (bus au gaz naturel/électrique).</p>

POUR EN SAVOIR PLUS

Parc naturel régional du Verdon :

Pierre Cartier
pcartier@parcduverdon.fr

Parc naturel régional du Verdon
Maison du Parc
Domaine de Valx
04360 Moustiers-Sainte-Marie
Tel + 33 (0)4 92 74 68 00
E-mail : info@parcduverdon.fr

Site/page internet :

www.parcduverdon.fr

11 - Navettes gratuites entre les quatre vallées du parc et service « sherpa »

Parc naturel régional du Queyras
(France)

OBJECTIFS DU PROJET

- Rompre l'isolement des stations villages du massif du Queyras
- Permettre aux visiteurs qui séjournent sur le territoire de se déplacer aisément et gratuitement pour skier ou randonner sur les différents sites du massif du Queyras

ASPECTS PRINCIPAUX

- Services de bus-navettes gratuits toute l'année
- Service de transports des bagages pour les visiteurs

PRESENTATION DETAILLEE

Critères	Information
Critères descriptifs	
Lieu	Les quatre vallées du Parc naturel régional du Queyras : <ul style="list-style-type: none"> - La vallée du Guil (les communes de Ristolas, Abriès, Aiguilles et Château Ville Vieille) - La vallée des Aigues avec Saint Véran, Molines en Queyras - La vallée de l'Izoard comprenant la commune d'Arvieux - La vallée du Cristillan avec Ceillac
Avancement du projet	Depuis 10 ans, service de transport des sacs de voyage. Depuis 2 ans, les vallées sont reliées entre elles par des bus-navettes. Seule la commune de Ceillac est encore isolée car la vallée est excentrée.
Groupes cibles	Visiteurs Opérateurs commerciaux et touristiques des stations villages du Queyras. Résidents permanents et propriétaires de résidences secondaires qui bénéficient également de la gratuité.
Acteurs/Partenaires	Les communes et la Communauté de communes de l'Escarton du Queyras, l'office de promotion du tourisme en Queyras
Type d'opération	Service de bus-navettes (en général 20 places) pour relier les vallées. Service « sherpa » payant, pour le transport des sacs de voyage des visiteurs, d'un gîte ou d'un hôtel à l'autre, pendant que les randonneurs marchent sur les sentiers et les itinéraires de Grande Randonnée (G.R) du Parc naturel régional. Tarif : 8,80 € par

	bagage jusqu'à 10 kg ou 52 € pour un raid de 6 jours.
Modes de transport	Bus-navette
Informations complémentaires	<p>Les navettes sont beaucoup plus utilisées pendant la saison hivernale alors que le service « sherpa » répond à la demande forte des randonneurs durant l'été..</p> <p><u>Fréquence</u> : bus-navettes toutes les heures dans la vallée des Aigues ; bus-navettes moins fréquents dans les autres vallées (2 le matin et 2 l'après-midi). La carte d'hôte, fournie par l'hébergeur à tous les visiteurs qui séjournent sur les sites du Queyras, permet d'accéder gratuitement aux bus-navettes.</p> <p>Le service « sherpa » a été lancé par l'office de promotion du tourisme en Queyras. Il est assuré par les autocaristes des vallées.</p> <p>Le service de bus-navettes ainsi que le service « sherpa » fonctionnent aussi bien l'hiver que l'été.</p>
Financement	Les visiteurs à travers la taxe de séjour, la Communauté de communes de l'Escarton du Queyras. La participation des communes est calculée au prorata du nombre d'habitants permanents (20 %) et au prorata des recettes générées par la taxe de séjour (80 %).
Critères qualitatifs	
Evaluation	<p>Les navettes sont bien utilisées l'hiver mais la critique régulière vient des horaires et de la rotation des bus : il est compliqué de changer de vallée et de se déplacer aisément sur les différents sites.</p> <p>Les navettes ne sont pas encore des véhicules non polluants.</p> <p>Le service « sherpa » fonctionne parfaitement. Cette démarche a permis d'augmenter le nombre de randonneurs qui souhaite effectuer un itinéraire en plusieurs étapes (4 à 6 jours en moyenne), mais pas disposés à porter 12 à 15 kg. De nouvelles dessertes ont été organisées depuis 2005 (Refuges de Fonds de Cervières, de Maljasset et de Basse Rua dans la vallée de l'Ubaye et le gîte de Chianale dans la vallée de Varaïta).</p>
Caractères innovants du projet	La service « sherpa », car il permet de relier les hébergements et facilite le déplacement des randonneurs
Perspectives et possibilité de transfert	<p>Projet de financement (régional) de véhicules propres.</p> <p>Développement d'un réseau de transports qui relient les vallées d'altitudes entre elles (coïncidences des horaires, rotations plus fréquentes pour répondre à la demande de la clientèle touristique, etc).</p> <p>Lancement d'un véritable service de covoiturage via internet, avec des panneaux de signalisation pour prévenir les véhicules qui se déplacent dans le massif.</p> <p>La service « sherpa » ne pourrait être transférable que sur des massifs avec un assez grand réseau routier.</p>

POUR EN SAVOIR PLUS

Parc naturel régional du Queyras :

Luc Herry
luc.herry@orange.fr

Parc naturel régional du Queyras
La ville
05350 Arvieux, France
Tél : + 33 (0) 4 92 46 88 20
E-mail : pnrq@pnr-queyras.fr

Site/page internet :

www.queyras.com/parc-nature/bus
www.queyras.com

Communauté de Communes de l'Escarton du Queyras :

M. Jean Claude Catala
jc.catala@cgo5.fr

Communauté de Communes de l'Escarton du
Queyras
Maison du Queyras
05470 AIGUILLES, France
Tél: +33 (0)4 92 46 78 00

Recensement de projets de mobilité douce dans l'espace alpin

Initiatives carried out by protected areas or directly involving protected areas

N°	Location	Alpine protected areas involved	Title of the initiatives	Type	Categories	Means of transport	Target group	Partners	Progress	Website	Contact
1	Austria	Geschäftsstelle Biosphärenpark Großes Walsertal	Travelling bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.grosseswalsertal.at	info@grosseswalsertal.at
2	Austria	Biosphärenpark Wienerwald	Travelling bus in the Helene valley (Helenenal Wanderbus)	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.wienerwald-weiderind.at	office@biosphaerenpark-wienerwald.org
3	Austria	Hochgebirgs - Naturpark Zillertaler Alpen	Environmental Bonus	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.naturpark-zillertal.at	naturpark.zillertal@alpenverein.at
4	Austria	Nationalpark Gesäuse	Xeismobil	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Train, a-dial-bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.xeismobil.at/site	info@nationalpark.co.at
5	Austria	Nationalpark Gesäuse	"Natur & Kultur - Pur"	Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors	Public and Private	in progress	www.erlebniszug.at/natur.php	info@nationalpark.co.at
6	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Bus line connecting Zell am See and Großglockner Franz-Josefs-Höhe	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	concluded	www.grossglockner.at www.postbus.at	
7	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Valley taxis	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors	Public and Private	in progress	www.busferien.at www.hohetauern.at/index.php?option=com_content&task=view&id=899&Itemid=141&lang=de	
8	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Biogas taxi; Pinzgauer ATV	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors	Public and Private	in progress	www.postalm-energie.at/taxi.htm	
9	Austria	Nationalpark Hohe Tauern	Road closure at Kötschachtal - accessible with a horse-drawn carriage all year round; in summer additionally by bus	Mobility within the protected areas	Infrastructure, Specific mobility product	Carriage	Visitors	Public and Private	in progress	www.hohetauern.at	
10	Austria	Nationalpark Hohe Tauern, Nationalpark Nockberge, Naturpark Sölktaier	Valley bus (Tälerbus)	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.hohetauern.at/index.php?option=com_content&task=view&id=899&Itemid=141&lang=de ploessnig-reisen.rauris.net/web_neu/default.htm www.innerhofer-busreisen.at/HTML/Smagdexpress.html	
11	Austria	Naturpark Dobratsch	NatureParkBus	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.naturparkdobratsch.info	robert.heuberger@villach.at
12	France	Parc national de la Vanoise	Navette d'Entre Deux Eaux	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.vanoise.com ; www.altibus.com ; www.transavoie.com ; www.refuges-vanoise.com	jean-luc.gosselin@vanoise.com
13	France	Parc national des Ecrins	Centralising information on the available means of transport and introduction of shuttles in Villard d'Arène	Access to the natural sites	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors	Public	concluded	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
14	France	Parc national des Ecrins	Thématique shuttles	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
15	France	Parc national des Ecrins	Managing parking in Chapelle en Valgaudemar	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Pedestrian	Visitors	Public	concluded	www.valgaudemar.com ; www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
16	France	Parc national des Ecrins	Stroll with the horse-drawn carriage in Molines en Champsaur	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Carriage	Visitors	Public and Private	concluded	www.les-ecrins-parc-national.fr/	ecrins-parcnational@espaces-naturels.fr
17	France	Parc naturel régional du Luberon	"Véloroute" - Cycling route of Luberon	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bycicle, pedestrian	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.veloisirluberon.com www.parcduluberon.com	
18	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges / Parc naturel régional de Chartreuse	Agenda 21 between the NRP Massif des Bauges and Chartreuse and the town of Chambéry	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network, Car sharing	Bus, bicycle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.mairie-chambery.fr/dd/ACTIONS/DDactionsagenda21.htm http://www.parcdesbauges.com	p.vinit@parcdesbauges.com
19	France	Parc naturel régional du Queyras	Free inter-village transport in shuttles and "sherpa" service	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, Special initiative	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293	luc.herry@orange.fr
20	France	Parc naturel régional du Verdon	Route des Crêtes without your car	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bicycle, pedestrian	Visitors	Public and private	concluded	www.parcduverdon.fr	pcartier@parcduverdon.fr

21	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges	Line "Lake and Mountain" connecting Aix-les-Bains and Le Revard	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.agglo-lacdubourget.fr/france/DT1154965943/page/Ligne-Lac-et-Montagne.html http://www.parcdesbauges.com	b.tiberghien@parcdesbauges.com
22	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Hiker and holiday experience bus	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	concluded	www.euregio.sbg.at/euregio.asp?ID=237 ; www.nationalpark-berchtesgaden.de	poststelle@nationalpark-berchtesgaden.de
23	Germany / Switzerland	Nationalpark Berchtesgaden (D), Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen (D), Parc Nazional Svizzer (CH)	Destination Nature / Fahrtziel Natur	Access to the natural sites	Public transport	Train	Visitors	Private and Citizens	in progress	www.fahrtziel-natur.de	lozza@nationalpark.ch ; m.kuenzl@nationalpark-berchtesgaden.de
24	Italy	Naturpark Schlern Rosengarten / Parco Naturale dello Sciliar Catinaccio	The walking experience	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, aerial cableway, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.tiers.it	parchi.naturali.bolzano@provincia.bz.it
25	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	Sustainable Mobility Plan	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
26	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	On Foot and on Bicycle is Much Better - the valley of Genova	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
27	Italy	Parco Naturale Adamello Brenta	Traffic management in the valley of Tovel	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Private	in progress	www.pnab.it	matteo.viviani@pnab.it ; federico.polla@pnab.it
28	Italy	Parco Naturale Paneveggio-Pale di San Martino	Sustainable Mobility Plan	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.parcopan.org	Roberto.vinante@parcopan.org
29	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Reaching the site of the release of the bearded vulture with public transport	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	www.stelviopark.it	segreteria@stelviopark.it
30	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Road Closure over the pass Cima Coppi	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bycicle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.stelviobike.com	segreteria@stelviopark.it
31	Italy	Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi	Sustainable Mobility Plan	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.dolomitipark.it	info@dolomitipark.it
32	Italy	Parco Nazionale Gran Paradiso	Walking among clouds "A piedi fra le nuvole"	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus, train	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.pngp.it/nivolet/index.html	patrizia.vaschetto@pngp.it
33	Slovenia	Krajski park Logarska Dolina	Traffic management	Mobility within the protected areas	Infrastructure, Specific mobility product	Bus, bicycle, pedestrian, horse-drawn carriage	Visitors and inhabitants	Private and Citizens	in progress	www.logarska-dolina.si	logarska@siol.net
34	Slovenia	Triglavski narodni park	Soft Mobility Plan in the valley of Vrata	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors, inhabitants	Public	Concluded	www.tnp.si	obcina@kranjska-gora.si ; triglavski-narodni-park@tnp.gov.si
35	Switzerland	Parc Nazional Svizzer	Holidays without car / Relaxed travelling in the Swiss mountains	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Specific mobility product	Bus, train, bicycle, electric bicycle, pedestrian	Visitors	Public and Citizens	in progress	www.nationalpark.ch	samuel.bernhard_ANTI_SPAM_@greenmail.ch
36	Switzerland	Landschaftspark Binntal (candidate), Regionaler Naturpark Gantrisch (candidate)	Bus Alpin	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.busalpin.ch	info@andreas-weissen.ch
37	Switzerland	Parc Natiral Ela (candidate)	Several-day-bus-ticket	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.parc-ela.ch	info@parc-ela.ch
38	Switzerland	Parc Natiral Ela (candidate)	Summer Travelling Bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.parc-ela.ch	info@parc-ela.ch
39	Switzerland	UNESCO Weltnaturerbe Jungfrau - Aletsch - Bietschhorn	Car-free plateau of Riederalp	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Horse-drawn carriage, taxi, sledge	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.riederalp.ch	info@welterbe.ch

Initiatives indirectly benefiting protected areas

N°	Location	Alpine protected areas	Title of the initiatives	Type	Categories	Means of transport	Target group	Partners	Progress	Website
40	Austria	Geschäftsstelle Biosphärenpark Großes Walsertal	Closure of the road leading to Alpe di Laguz	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors	Public and Citizens	in progress	
41	France	Parc national de la Vanoise	Brides les Bains gondola lift	Access to the natural sites	Public transport	Gondola lift	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.brides-les-bains.com
42	France	Parc national de la Vanoise	Managing parking in Val-Thorens	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.valthoparc.fr
43	France	Parc national de la Vanoise	The "Arc-en-ciel" funicular between Bourg-Saint-Maurice and Arc Pierre Blanche	Mobility within the protected areas	Public transport	Funicular	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.lesarcs.com
44	France	Parc national de la Vanoise	Free shuttles in Val d'Isère	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Private	in progress	
45	France	Parc national de la Vanoise	Free shuttle connecting Les Chapieux and Ville des Glaciers	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	
46	France	Parc national des Ecrins	Shuttle taxi connecting Vallouise and Entre les Aigues	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Private	in progress	
47	France	Parc national des Ecrins	Season shuttle connecting Vallouise and Chambran	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Private	in progress	
48	France	Parc national des Ecrins	Obligatory shuttle to reach the Fournel silver mines	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors	Public	in progress	
49	France	Parc naturel régional du Massif des Bauges	Reaching Le Semnoz with a mountain bike on the bus	Access to the natural sites	Public transport	Bus, bicycle	Visitors	Public and Private	in progress	www.agglo-lacdubourget.fr/france/DI1154965943/page/Ligne-Lac-et-Montagne.html www.parcdesbauges.com
50	France	Parc naturel régional du Queyras	"Navettes blanches" - White shuttles from Marseille airport and TGV train station in Aix-en-Provence	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
51	France	Parc naturel régional du Queyras	Shuttles from Montdauphin Guillestre train station	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
52	France	Parc naturel régional du Queyras	Shuttle connecting Saint Véran and La Chapelle de Clausis	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?page=293
53	France	Parc naturel régional du Queyras	Trekking with horses or mules	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Pedestrian	Visitors	Private	in progress	www.queyras.com/template_ete.asp?chapitre=243
54	France	Parc naturel régional du Vercors	TrièVoies	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train, car	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.trievoies.c.la
55	France	Parc naturel régional du Vercors	Transdrôme	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.ladrome.fr/fr/les-services/transports-et-amenagement-du-territoire/transports-se-deplacer-dans-la-drome/transport-a-la-demande/index.html
56	France	Parc naturel régional du Vercors	Trekking and transport with mules	Mobility within the protected areas	Specific mobility product	Pedestrian	Visitors	Private	in progress	www.vercors-gtv.com/mode_emploi.php
57	France	Parc naturel régional du Vercors	Alternative travel in Corrençon	Mobility within the protected areas	Car sharing	Electric car	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.correncon.com

58	France	Parc naturel régional du Vercors	Soft Mobility in Villard de Lans	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure, Car sharing	Electric car, bus, pedestrian, bicycle	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.ot-villard-de-lans.fr www-deplacement_doux-547-FTE-FR-gen.html villardelans.com/documents/mobilitedouce_villard.pdf
59	France	Several protected areas in the Rhône-Alpes Region	Altibus	Access to the natural sites	Information / Network	Bus	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.altibus.com
60	France	Special protection area of Mont Blanc	Rack railways in the Mont Blanc Massif	Mobility within the protected areas	Public transport	Rack railway train	Visitors	Private	in progress	www.compagniedumontblanc.fr/pages/reservation_benne_ete.html
61	France	Special protection area of Mont Blanc	The Mont-Blanc Express	Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors and inhabitants	Public, Private and Citizens	in progress	www.tmr.ch/english/mtBlanc.html
62	France / Italy / Switzerland	Special protection area of Mont Blanc	Pass Mont Blanc	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus, train, cable car	Visitors	Public and Private	in progress	www.montblancpass.com/mbp/informazioni_o.asp?pk=53
63	France	Grand site Sainte Victoire	La Victorine	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	http://www.la-victorine.fr/
64	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Rover ticket for the region of Berchtesgaden	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	alpine-pearls.com/alpine_pearls/live/ap_navi/powerslave.id.44.nodeid.44_language.en.html
65	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Toll road - Rossfeld	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors and inhabitants	Public	in progress	www.nationalpark-berchtesgaden.bayern.de
66	Germany	Naturschutzgebiet Karwendel und Karwendelvorgebirge	Mountaineering bus to Achensee	Access to the natural sites	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Private and Citizens	in progress	
67	Germany	Nationalpark Berchtesgaden	Managing parking at Königssee	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors	Public	in progress	www.nationalpark-berchtesgaden.bayern.de
68	Germany	Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen	Oberstdorf without your car	Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors and inhabitants	Public	in progress	
69	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Restoration of Merano/Malles - Venosta Railway	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Train	Visitors and inhabitants	Public	concluded	
70	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	EventCard: Val Venosta on bicycle and on train	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Train, bicycle	Visitors and inhabitants	Public and Private	In progress	www.vinschgauerbahn.it/it/trenoebici.asp
71	Italy	Parco Nazionale Gran Paradiso	Shuttle connecting Ivrea and the pass of Nivolet	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.pngp.it/nivolet/index.html
72	Italy	Several protected areas - Province of Belluno	Put your bicycle on the bus	Access to the natural sites	Public transport	Bus, bicycle	Visitors	Private	in progress	www.dolomitibus.it/dolomitibus/jsp/index.jsp
73	Italy	Parco Nazionale dello Stelvio	Alps Mobility Card in Alta Valtellina	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors	Public and Private	in progress	www.alta-valtellina.it/_eng/editoriale/scheda_editoriale.cfm?IDEditoriale=1995&MENU_HTML=1&SOTTO_MENU_HTML=0

74	Slovenia	Triglavski narodni park	Closure of the road leading to the valley of Krnica	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Bicycle, pedestrian	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
75	Slovenia	Triglavski narodni park	Toll road - Mangartsko sedlo	Mobility within the protected areas	Infrastructure	Car	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
76	Slovenia	Triglavski narodni park	Managing parking at the pass of Vrsic	Access to the natural sites / Mobility within the protected areas	Public transport, Infrastructure	Bus	Visitors, inhabitants	Public	in progress	www.tnp.si
77	Switzerland	Landschaftspark Binntal	Binntal taxi	Mobility within the protected areas	Public transport	Taxi	Visitors and inhabitants	Private	in progress	www.binn.ch/info/binntal taxi.pdf
78	Switzerland	Regionaler Naturpark Gantersch (candidate)	Summer Travelling Bus	Mobility within the protected areas	Public transport	Bus	Visitors and inhabitants	Public and Private	in progress	www.gantersch.ch/cms/aktuelles-agenda/news-detail/article/57/wanderbus-20.html
79	Switzerland	Several protected areas	Snow'n rail	Access to the natural sites	Public transport	Bus, train	Visitors	Private	in progress	www.snowrail.ch/index_fr.html
80	Switzerland	Several protected areas	Rock'n rail	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train	Visitors	Private and Citizens	in progress	www.oev-touren.ch
81	Switzerland	Several protected areas	AlpenOnline	Access to the natural sites	Information / Network	Bus, train	Visitors	Public, Private and Citizens	in progress	www.sac-cas.ch/index.php?id=416
82	Switzerland	Several protected areas	AlpenTaxi	Mobility within the protected areas	Information / Network	Taxi, bus	Visitors and inhabitants	Citizens	in progress	www.alpentaxi.ch

Coordination : Chloe MANFREDI

Recueil d'initiatives : Petra ŠAJN

Rédaction : Jean-Luc GOSSELIN/Parc national de la Vanoise (F), Anton HEUFELDER/Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen (A), Michaela KÜNZ/Nationalpark Berchtesgaden (D), Avgust LENAR/Krajinski park Logarska Dolina (SI), Gabriel SEITLINGER/Nationalpark Hohe Tauern (A), Patrizia VASCETTO/Parco Nazionale Gran Paradiso, Matteo VIVIANI/Parco Naturale Adamello Brenta (IT), Andreas WEISSEN/Landschaftspark Binntal (CH), Chloé MANFREDI, Petra ŠAJN.

Traduction : Renate BIEDERMANN, Chloé MANFREDI, Petra ŠAJN

Version finale : novembre 2008

Ce document est disponible en français, italien et allemand (version numérique uniquement).

Task Force Espaces Protégés
Secrétariat permanent de la Convention alpine
256, rue de la République F-73000 CHAMBERY
Tel. +33 . (0)4 79 26 55 00 Fax. +33 . (0)4 79 26 55 01

info@alparc.org www.alparc.org



DIACT



RhôneAlpes Région



ALPARC - le Réseau Alpin des Espaces Protégés,
est coordonné par la Task Force Espaces Protégés
du Secrétariat permanent de la Convention alpine