

Trains, navettes et calèches remplacent la voiture

Les espaces protégés alpins, promoteurs des déplacements doux



TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT DANS LES ALPES – UN DÉFI POUR TOUS LES ACTEURS

Afin de préserver le caractère unique des paysages naturels alpins et l'attractivité des régions alpines, il est nécessaire de développer avant tout des solutions plus écologiques dans le secteur des transports et des offres de séjours axées sur la mobilité douce. La combinaison de ces deux éléments permet d'assurer à long terme une haute qualité environnementale et, par conséquent, la qualité des vacances et la qualité de vie.

TRANSPORTS ET TOURISME DANS LES ALPES – LA MOBILITÉ VÉCUE A DES CONSÉQUENCES INQUIÉTANTES

L'extrême mobilité qui caractérise notre vie a des côtés positifs, notamment l'accès à l'éducation et au travail, y compris dans les régions périphériques. Néanmoins, elle entraîne également toute une série de conséquences négatives pour l'environnement :

- Impacts globaux comme le changement climatique
- Impacts continentaux, par exemple les pluies acides
- Impact sur la qualité de l'air et conséquences sur la santé
- Atteinte directe aux écosystèmes et aux paysages naturels due aux constructions et aux infrastructures
- Nuisances sonores

Toutes ces répercussions touchent autant les résidents que les touristes. Or, les régions où les transports portent trop préjudice à la qualité du tourisme subissent la désaffection des visiteurs, ce qui ne tarde pas à se répercuter négativement sur l'économie.

En 2006 en Europe, plus de 460,8 millions d'arrivées internationales ont été enregistrées. L'Europe représente 54,4 % du tourisme mondial. Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), les arrivées internationales devraient passer à 717 millions d'ici l'an 2020¹. L'espace alpin compte actuellement près de 5 millions de lits touristiques et 450 millions de nuitées par an². 75 % des voyages européens à visée touristique empruntent la route (véhicules particuliers et autocars). Une étude commanditée par la Commission européenne³ révèle que 50 à 75 % de l'impact du tourisme sur l'environnement est provoqué par la circulation.

LES DÉFIS : TOURISME DURABLE, CHANGEMENT DE COMPORTEMENT DES RÉSIDENTS

Aujourd'hui, les gens aspirent à la flexibilité dans leur travail et leurs loisirs, ainsi qu'à l'indépendance et à l'autodétermination. Impulser un changement de comportement en « menaçant du doigt » afin de susciter des comportements respectueux de l'environnement est une démarche vouée à l'échec. En d'autres termes, les transports publics ne doivent pas seulement être orientés vers la rentabilité mais également être considérés comme une mission publique. Par ailleurs, l'offre touristique doit être de qualité et intégrer la mobilité douce. Le marketing doit mettre résolument l'accent sur le vécu positif de l'expérience-voyage (repos et rythmes plus lents, découverte de la nature, etc.).

Pour que l'offre de transports parvienne à la qualité requise, il faut tenir compte d'un grand nombre de facteurs, et les parties prenantes doivent adopter des mesures intégrées :

1 Aire de stationnement au Col du Nivolet (2600 m) avant la fermeture de la route en 2002 (1).



Luciana Rämtes © Parco Nazionale Gran Paradiso



- Le **secteur des transports** doit offrir une mobilité de qualité orientée vers la clientèle. Les solutions de mobilité doivent être respectueuses de l'environnement et, en particulier, inclure le train et le bus. En outre, la chaîne de transports doit être ininterrompue et écologique. Enfin, la logistique des déplacements et des bagages doit être optimale, et l'offre de transports doit prendre en compte la situation du point de départ.
- Le **secteur technologique** doit développer de nouveaux modes de transport à faibles émissions et, au niveau local, sans émissions. Les systèmes conviviaux d'information et de communication, notamment les informations sur les horaires porte à porte intégrant tous les moyens de transport publics - y compris les taxis collectifs - et facilement consultables sur Internet permettent de mieux s'informer sur les transports collectifs avant d'entamer le voyage. Durant le voyage, les systèmes de communication innovants permettent d'améliorer la convivialité : songeons à la garantie de correspondances entre le train et le bus en cas de retard ou à l'envoi d'informations par SMS pour renseigner les clients enregistrés sur le parcours.
- Les **régions** doivent garantir des solutions de mobilité respectueuses de l'environnement au niveau intra-régional et les relier à la desserte nationale pour permettre l'arrivée et le départ des touristes (transports en commun, moyens de transport flexibles tels que taxis collectifs, location de modes de transport à propulsion alternative, voies piétonnes, pistes cyclables, attelages de chevaux, etc.).
- **L'économie touristique et les gestionnaires des espaces protégés** doivent créer de nouvelles offres touristiques attractives qui intègrent des solutions de mobilité respectueuses de l'environnement. En outre, le marketing doit être développé dans ce domaine.

Mais il importe également de développer la prise de conscience des clients : à cet égard, les centres d'accueil et d'information des visiteurs au sein des espaces protégés, les institutions éducatives et les régions d'origine des touristes doivent être mises à contribution. Il faut notamment favoriser une prise de conscience sur les effets des voyages peu respectueux de l'environnement et indiquer des solutions alternatives.

Le principe premier doit être la collaboration. Toutes les mesures envisagées doivent se fonder sur une démarche intégrée au niveau vertical et horizontal. Les secteurs doivent collaborer ensemble, et les niveaux supérieurs (européen et national) doivent engager une étroite coopération avec les régions et les communes, ainsi qu'avec les régions d'origine et de destination. Cette collaboration doit porter sur la mise en œuvre des mesures pratiques et sur la création des conditions politiques nécessaires.

L'INNOVATION EST PAYANTE !

La commune de Werfenweng (A), qui a mis l'accent sur la mobilité douce, possède un argument publicitaire unique (USP)⁴ au niveau européen qui a des retombées économiques positives en termes de création de valeur et de nombre de nuitées. La mobilité douce ambitionnée par les politiques environnementale et climatique peut être à la fois « onéreuse » et « avantageuse » : pour s'inspirer du modèle de mobilité de Werfenweng, les destinations touristiques doivent posséder une capacité financière bien supérieure au budget moyen des communes. Les instances nationales et européennes doivent dès lors intervenir pour favoriser de tels projets modèles. Néanmoins, les mesures « mineures » peuvent également contribuer à la protection du climat : la commune de Langenegg (A), qui compte 900 habitants, finance avec les caisses municipales un concept de co-voiturage et un certain nombre de billets annuels destinés au réseau d'autobus : on peut ainsi « louer » des abonnements d'un jour à un prix symbolique. Depuis, mêmes les personnes qui n'avaient jamais pris le bus se sont mises à ce moyen de transport.

Dans le domaine des transports, la mobilité douce doit offrir des solutions favorisant un comportement respectueux des résidents et une expérience authentique pour les touristes. Elle requiert des investissements dans le secteur des innovations, de la coopération, de l'éducation et de la formation. Pour être couronnés de succès, les transports sans impact négatif sur le climat doivent pouvoir compter sur des personnes dotées de cœur, d'intelligence et de discernement.

¹ Rendez-vous de motocyclistes dans le Maiental (vallée de Maien/Canton de Uri) proche du Col de Susten (Sustenpass), aussi accessible en transports publics (CH).

² Location de véhicules électriques pour les visiteurs et les résidents dans la commune de Werfenweng (www.werfenweng.org), membre du réseau Alpine Pearls (A).

³ Déplacement familial multimodal (train/vélo) dans le cadre du programme autrichien « klima:aktiv mobil » - pour la gestion durable de la mobilité liée au tourisme et aux loisirs (www.freizeitmobil.klimaaktiv.at). Les parc naturels et quelques parcs nationaux sont associés à cette initiative (A).

¹ UNWTO; Tourism Highlights 2007 Ed.

² Il est impossible de fournir des valeurs exactes car il existe diverses statistiques et toutes les nuitées ne sont pas répertoriées.

³ Feasibility and preparatory study regarding a Multi-stakeholder European Targeted Action for Sustainable Tourism & Transport - abréviation « MuSTT ».

⁴ L'USP (Unique Selling Proposition) est une caractéristique unique qui, dans le cas présent, distingue une destination de toutes les autres.



LES ESPACES PROTÉGÉS ALPINS, PROMOTEURS DES DÉPLACEMENTS DOUX

Les Alpes sont le lieu de vie d'une population de plus de 12,3 millions de personnes, dont la progression est supérieure à l'évolution de la population européenne¹. Elles sont aussi connues pour être une importante destination touristique en Europe. Les sites naturels sensibles alpins sont directement affectés par les effets négatifs de cette forte fréquentation. Cette situation critique est à l'origine de diverses initiatives prometteuses au sein des espaces protégés.

PRÉSERVER LES ÉCOSYSTÈMES ET GAGNER EN QUALITÉ DE VIE

Sans être un problème propre aux espaces protégés, les modalités de transports dans les Alpes concernent directement ces territoires. Environ 30 000 espèces animales et 13 000 espèces végétales vivent dans les Alpes². Ces réserves d'écosystèmes exceptionnels et fragiles sont très vulnérables à la pression anthropique et aux nuisances induites (fragmentation de l'habitat, dérangement [de la faune], contamination des sols et des eaux, pollution atmosphérique, etc.). Avec plus de 100 millions de visiteurs chaque année, dont 80%³ choisissent un véhicule individuel motorisé pour leur déplacement dans les Alpes, les espaces protégés ont aussi leur part de responsabilité dans ce tourisme alpin de masse.

De part leur mission de conservation de la biodiversité et les attentes à leur égard, les espaces protégés ont un rôle important dans le développement d'un tourisme soutenable et la garantie d'une qualité de vie sur leur territoire. Maintenir l'attractivité des régions alpines tout en assurant la préservation des habitats et la protection des espèces, tel est le défi exigeant auquel ils sont sans cesse confrontés. Proches d'agglomérations ou de vallées peuplées, et territoires habités pour partie d'entre eux, les espaces protégés ont souvent, selon leur statut, pour vocation de soutenir un développement local respectueux de l'environnement et une qualité de vie pour la population locale. Si la haute valeur naturelle des sites est la motivation première des visiteurs, passée une certaine limite, les flux de véhicules pénalisent l'attrait de ces régions. Ces lieux sont menacés, non seulement par ce rapport muséal et consommateur aux sites naturels, mais aussi à cause des faibles avantages économiques et des coûts environnementaux liés à ces pratiques des visiteurs et des résidents.

TRAINS, NAVETTES ET CALÈCHES REMPLACENT LA VOITURE

Cette situation critique est à l'origine de diverses initiatives prometteuses au sein des espaces protégés. Porteurs des principes du développement durable qui président souvent à leur création, ils ont acquis une expérience riche et diversifiée dans le domaine de la gestion de la fréquentation touristique et du développement local. Vecteurs de concepts existants, les espaces protégés ont également su expérimenter de nouvelles démarches. Afin de limiter le trafic tout d'abord, ils ont organisé et aménagé les territoires les plus affectés. Réglementation spécifique concernant la circulation, fermeture de routes d'accès aux vallées centrales des parcs, développement de zones de stationnement pour éviter les parkings sauvages, sont souvent une première étape vers la régulation et la limitation de l'accès aux espaces protégés en véhicule motorisé individuel (*Exemples 1 et 5*).



Selon leurs moyens et le dynamisme des autres opérateurs locaux, les espaces protégés ont également expérimenté diverses possibilités pour offrir des alternatives à la voiture. Ils ont par exemple relayé l'information voire même assuré la promotion d'offres de transports privés existantes, soutenu la création de nouvelles lignes pour accéder aux sites isolés, inaccessibles sans voiture, ou encore réussi à augmenter la fréquence des transports publics sur des trajets de desserte de communes à l'entrée ou dans les vallées des parcs (*Exemples 2 à 4*).

En s'adressant aussi bien aux touristes qu'aux résidents, les parcs essaient également de développer des activités qui tiennent autant que possible compte de la réalité économique et sociale de leur territoire, tout en respectant leurs valeurs et leurs missions. Une concertation progressive et réussie avec les opérateurs locaux a permis dans certains cas de développer des offres touristiques qui garantissent un plus grand respect de l'environnement, sans pour autant que celui-ci soit perçu comme une contrainte par les visiteurs ou la population locale. Le développement de forfaits multi-activités donne une valeur ajoutée à l'offre de mobilité douce. Ceci permet ainsi de rentabiliser les coûts induits par le projet et d'offrir des avantages aux visiteurs qui privilégient les transport doux (*Exemples 6 à 8*).

COOPÉRATION NÉCESSAIRE

Les tentatives de limitation du trafic motorisé pour l'accès et la circulation dans les vallées nécessitent par ailleurs d'établir un dialogue permanent avec les résidents et les acteurs économiques locaux. Le consensus n'est pas forcément facile. Bien que les espaces protégés aient souvent des moyens limités pour gérer les flux de visiteurs, ils ont su et peuvent encore fédérer et associer les opérateurs locaux et nationaux à leurs initiatives. Cette démarche de coopération peut être développée à tous les niveaux. L'information, l'éducation ou la sensibilisation des décideurs, des partenaires locaux et du grand public sont dans un premier temps très importantes. L'association des espaces protégés à des programmes de recherche ou des projets pilotes en matière d'énergie par exemple, pourrait également permettre de trouver des synergies avec ces priorités, trop souvent pressenties comme urbaines. Enfin, une collaboration entre les espaces protégés et les opérateurs de transports est fondamentale pour développer l'accès aux sites par des modes de transports moins polluants (train, transports collectifs, ou à défaut, organisation de co-voiturage). Elle peut permettre aussi conjointement de valoriser et d'intégrer au niveau régional les offres de mobilité douce développées par les parcs.

- 1 Le bus alpin dans la région de Moosalp, une des quatre zones pilotes initiatrices du projet développé en 2006 pour combler les lacunes du réseau de transports publics dans les zones de montagne (CH).
- 2 Randonnée depuis la gare de Lus-La-Croix-Haute encadrée par un professionnel, à l'initiative de Mountain Wilderness pour inciter les visiteurs à découvrir la montagne en transports en commun (F).
- 3 Grimpeurs en direction du Tessin dans la gare de Zurich, qui choisissent le train pour éviter les encombrements dans le tunnel routier du Saint Gothard (CH).
- 4 Mascotte du Parc naturel Adamello Brenta pour encourager les visiteurs à abandonner leur voiture et opter pour des transports doux (I).

¹ *Nous les Alpes ! Des hommes et des femmes façonnent l'avenir. 3ème Rapport sur l'Etat des Alpes*, CIPRA International, 2007.

² *Les Alpes : un héritage naturel unique. Une vision commune pour la protection de leur biodiversité*, WWF, 2004.

³ *Transport et mobilité dans les Alpes. Rapport sur l'état des Alpes*, Edition Signaux alpins de la Convention alpine, 2007.



Eviter que seuls les derniers kilomètres n'empêchent d'atteindre la destination par des moyens doux, rendre les espaces protégés accessibles par le rail ou développer l'intermodalité dans les déplacements, sont autant de possibilités pour encourager et soutenir l'offre de mobilité douce dans les espaces protégés. Le simple maintien des offres de transports existantes permet déjà d'éviter l'isolement des sites. Des navettes saisonnières, qui relient la gare de Villach aux communes du Parc naturel régional de Dobratsch (Autriche), ont ainsi pu être mises en place dans le cadre du projet «NaturParkBus». La promotion des offres de mobilité douce au sein des espaces protégés auprès des politiques et opérateurs touristiques (offices départementaux et régionaux du tourisme, éditeurs de guides, etc.) peut aussi assurer que l'information soit relayée vers l'extérieur. Dans les cas où les possibilités d'accéder aux sites sans utiliser la voiture existent, la diffusion de dépliants sur les espaces protégés et les possibilités de déplacements, auprès des opérateurs de transports publics locaux et nationaux, peut par ailleurs stimuler la pratique d'un tourisme vert doux. On peut citer à titre d'exemple le projet «Fahrtziel Natur» de la Deutsche Bahn et de quatre importantes associations environnementales d'Allemagne⁴, qui donnent des informations sur les possibilités d'excursion dans les espaces protégés et leurs accès en transports publics.

LA DIMENSION SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DES ESPACES PROTÉGÉS ALPINS

Ces pratiques démontrent l'intérêt et les apports très positifs des espaces protégés en matière de gestion de la fréquentation touristique et de promotion d'une mobilité douce. L'ancrage régional est souvent une garantie de succès de ces projets de mobilité douce. Ces initiatives locales trouvent cependant aussi leur pendant dans les autres Etats alpins, comme le démontre les pratiques des différents espaces protégés. La coopération au niveau international peut ainsi permettre de s'enrichir de l'expérience acquise et de trouver de nouveaux éléments de réponse à ce problème commun des transports dans les Alpes.

Développer un tourisme de proximité, proposer des séjours qui incluent la prise en charge des déplacements (navettes, voitures propres en location, transports gratuits, vélos assistés, etc.) sont autant de possibilités qui pourraient permettre aux espaces protégés de maintenir l'intérêt pour leur territoire en misant sur un tourisme de qualité et porteur de sens. La promotion de ce type de pratiques, labellisées par les valeurs du parc et des opérateurs sensibilisés aux principes du développement durable, participe à la préservation de territoires de montagne vivants et innovants. En soutenant une mobilité douce pour les touristes et les résidents, les espaces protégés peuvent contribuer également à la limitation et à la régulation de la consommation énergétique, et donc des émissions de gaz à effet de serre. Peut-être parfois perçue comme un rôle usurpé, cette dimension sociale et éthique des espaces protégés est une contribution importante à leur mission de conservation de la biodiversité.

1 «Eteins le moteur, écoute la montagne» - Trafic individuel motorisé interdit au Col du Nivolet pendant la saison estivale. En choisissant de faire l'ascension à vélo, des cyclistes montrent leur soutien et profitent de cette initiative (1).

2 Centre d'information du Parc naturel Adamello Brenta à un point d'arrêt de la navette du parc, où il est possible de se renseigner sur les randonnées et louer des vélos (1).



Entrée Miasa Micon © Parco Nazionale Gran Paradiso



© Parco Naturale Adamello Brenta

⁴ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD), WWF.

QUELQUES EXEMPLES

DE MOBILITÉ DOUCE DANS LES ESPACES PROTÉGÉS ALPINS

Des fiches détaillées sur les projets décrits ci-dessous ainsi que d'autres initiatives de mobilité douce mises en place dans les espaces protégés alpins sont disponibles sur le site du réseau ALPARC : www.alparc.org



1. LIMITATION DE L'ACCÈS À UNE ROUTE DE DESSERTE EN MONTAGNE DANS LE PARC NATIONAL DE LA VANOISE (FRANCE)



Dans le Parc national de la Vanoise, une navette estivale entre le village de Termignon et le vallon d'Entre Deux Eaux permet de rejoindre le départ de plusieurs randonnées pédestres vers des refuges et donne l'opportunité aux touristes d'accéder au cœur du parc par un moyen de transport doux. 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 refuge, etc.). Cette offre, qui concerne également les résidents, s'appuie sur une réalisation déjà ancienne du début des années 1970, qu'il s'agit maintenant de conforter par une plus grande implication des acteurs locaux (communes, département, parc) et la diffusion de l'information (Maison de la Vanoise, site Internet du parc) dans le cadre de la rédaction de la Charte du parc.

Pour en savoir plus : www.vanoise.com



2. BUS ALPIN, NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORTS PUBLICS POUR ACCÉDER AUX DÉPARTS D'EXCURSIONS DANS LES SITES PROTÉGÉS DU BINNTAL ET GANTRISCH, CANDIDATS POUR DEVENIR PARCS NATURELS RÉGIONAUX (SUISSE)

Mis en place simultanément dans plusieurs régions, le projet du Bus alpin est un exemple de coopération à l'échelle nationale. La rareté voire l'inexistence de possibilités d'accès à ces sites protégés en transports publics malgré le fort attrait touristique, a incité quatre régions suisses à tester en 2006 et 2007 de nouvelles lignes de bus ainsi que des offres complémentaires aux transports publics existants. Ce projet pilote a été réalisé dans la région de Binn (Binntal) en collaboration étroite avec le site protégé du Binntal. Les bons résultats ont encouragé quatre nouvelles régions à entrer en 2008 dans la communauté d'intérêt du Bus alpin. Le label créé pour le projet ainsi que la publicité, le site Internet et l'offre développés pour l'ensemble des partenaires impliqués facilitent la promotion de l'initiative au niveau national et permettent aux touristes de reconnaître cette initiative dans différentes vallées.

Pour en savoir plus : www.busalpin.ch
www.landschaftspark-binntal.ch





3. PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE DANS LE PARC NATIONAL DES 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).



TVB Bad Gastein © Nationalpark Hohe Tauern

Pour en savoir plus : www.hohetauern.at



4. BUS D'AVENTURE DANS LES ESPACES PROTÉGÉS TRANSFRONTALIERS DU PARC NATIONAL DE BERCHTESGADEN (ALLEMAGNE) ET DU PARC NATUREL RÉGIONAL DE WEISSBACH (AUTRICHE)



© Regionalverkehr Oberbayern GmbH

Une ligne de bus transfrontalière entre le Parc national de Berchtesgaden et le Parc naturel régional de Weißbach a pu être maintenue grâce à une campagne harmonisée d'information et de communication sur ce service. Afin de promouvoir la mobilité durable ainsi que la région transfrontalière, une ligne de bus labellisée, reconnaissable des deux côtés de la frontière, a été créée. Pour renforcer le label, des brochures sur le bus d'aventure ont été éditées. Tous les arrêts de bus ont été équipés de panneaux qui renseignent sur les possibilités de randonnées et fournissent des conseils pour découvrir la région. En parallèle, les horaires du bus ont été harmonisés avec les départs d'excursions guidées dans les espaces protégés. La fin de la campagne de promotion a été l'occasion d'une célébration festive sur un alpage où le nouveau label du bus d'aventure a été présenté aux résidents, aux visiteurs et à la presse.

Pour en savoir plus : www.nationalpark-berchtesgaden.de
www.naturpark-weissbach.at



5. CONSENSUS LOCAL AUTOUR DE LA LIMITATION DU TRAFIC MOTORISÉ DANS LE PARC NATUREL LOGARSKA DOLINA (SLOVÉNIE)



Tomojeseničnik © Krajski park Logarska dolina

La gestion du Parc naturel Logarska dolina a été confiée en 1992 à une société de résidents qui a pour objectif de gérer durablement la fréquentation touristique de la vallée. L'augmentation du trafic automobile devenue de plus en plus gênante pour la population locale et dommageable pour l'environnement, la société, à laquelle la commune a confié la gestion du parc, a introduit un droit d'entrée pour les véhicules motorisés, comme contribution à la préservation du site. En 2000, l'entrée dans la vallée a été réorganisée en trois zones de stationnement. Différents modes de transport doux sont graduellement introduits, afin que ce processus progressif puisse conduire à un changement d'attitude des visiteurs motorisés.

Pour en savoir plus : www.logarska-dolina.si



6. RÉSEAU DE TRANSPORT MULTIMODAL ET FORFAIT MULTI-ACTIVITÉS DANS LE PARC NATUREL D'ADAMELLO BRENTA (ITALIE)



Grâce à une approche globale de la question de la mobilité douce, le Parc naturel d'Adamello Brenta a su développer différents projets mutuellement complémentaires. La limitation du trafic d'une part est assurée par une réglementation cohérente pour accéder aux vallées du parc, un contingentement du nombre de véhicules privés, la gestion d'un service de transport collectif et la mise en réseau des transports existants au sein et à la périphérie du parc. Des bus-navettes à l'intérieur du parc sont par ailleurs connectés avec le réseau ferré et le réseau de bus et navettes des villes voisines. L'achat de la « Parcocard » d'autre part donne droit au stationnement gratuit, à des trajets en navette (montée) et à l'entrée dans les centres de visiteurs et au Parc d'Aventure (visites guidées comprises). Depuis 2008, un forfait multi-activités «Vacanza Senz'Auto» (vacances sans voiture) permet également de profiter des activités proposées par le parc pendant une semaine, en se déplaçant exclusivement en bus-navettes depuis la gare d'arrivée.

Pour en savoir plus : www.pnab.it/vivere_il_parco/come_muoversi.html



7. UN BILLET DE BUS POUR DÉCOUVRIR LES CONSTELLATIONS AVEC LES GUIDES DU PARC NATIONAL DU GRAN PARADISO (ITALIE)



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 %.

Pour en savoir plus : www.png.it/nivolet.index.html

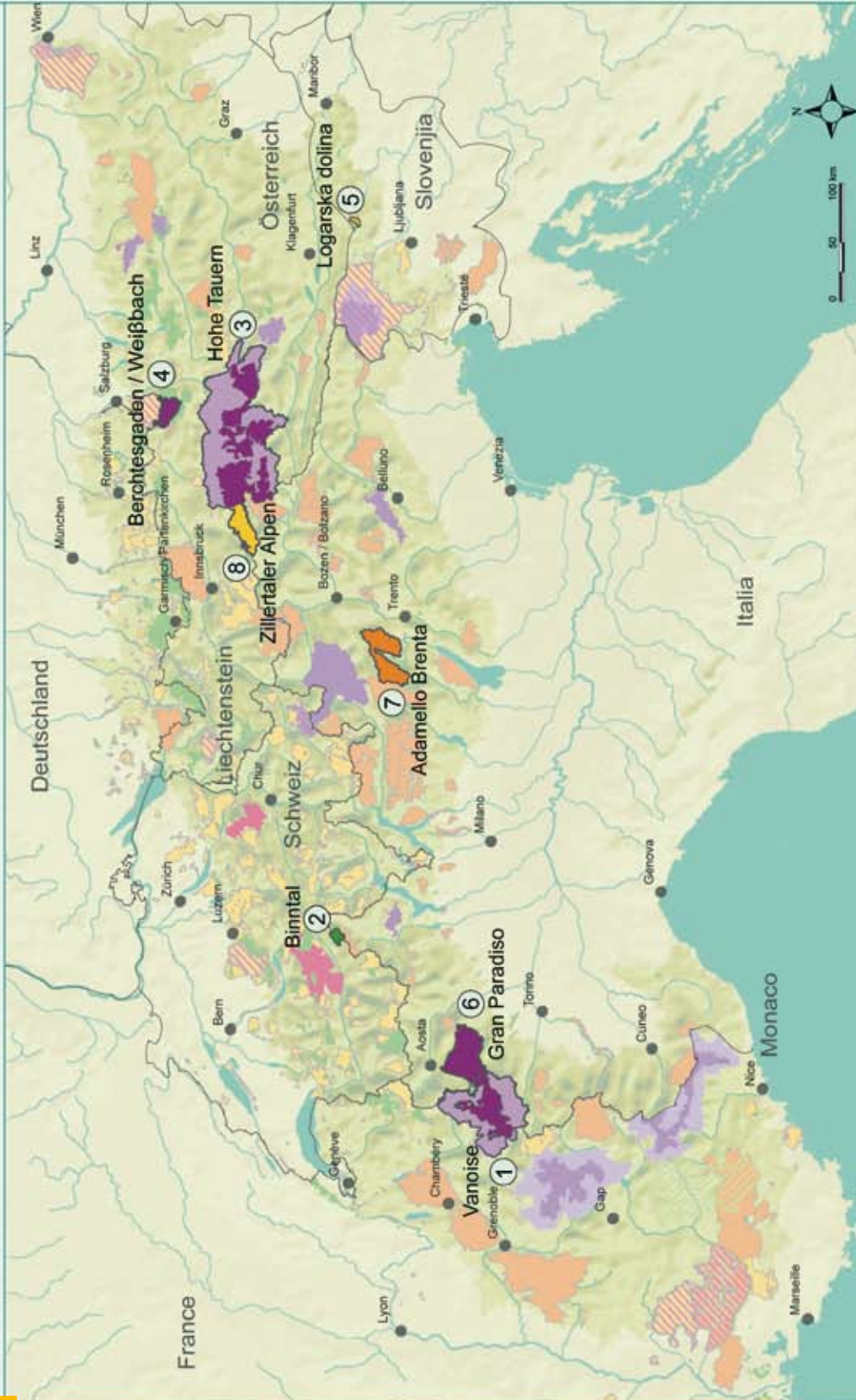
8. UNE CONCERTATION LOCALE INNOVANTE DANS LE PARC NATUREL ZILLERTALER ALPEN (AUTRICHE)



Le projet de diminution du trafic dans la vallée de Zillertal est basé sur une collaboration positive et constructive entre le Parc naturel Zillertaler Alpen, la commune, la société de transports et les restaurateurs locaux. Pour respecter la vie économique de la vallée, le trafic individuel n'a pas été interdit mais réglementé. En parallèle, l'utilisation des bus-navettes a été rendue plus attractive par l'instauration de l'Umweltbonus Zillertal, un bon de consommation pour les utilisateurs des bus-navettes, valable auprès des restaurateurs de la vallée. Cette concertation forte au niveau local a permis la création en 2001 de l'association Zillertal Aktiv. Avec la proposition du forfait «Urlaub vom Auto» (vacances de la voiture), les visiteurs sont par ailleurs encouragés à abandonner leur véhicule individuel pour se rendre dans la région et à se déplacer en transport en commun sur leur lieu de vacances, grâce aux nombreuses alternatives à disposition.



Pour en savoir plus : www.naturpark-zillertal.at



① Exemple correspondant
Esempio corrispondente
Entsprechendes Beispiel
Posamezni primer

	Parc national Parco Nazionale Nationalpark Narodni park Parc naturel régional Parco Regionale o Naturale Regionaler Naturpark Regijski park
	Zone périphérique Zona periferica Außenzone Robno območje
	Réserve naturelle Riserva naturale Naturschutzgebiet Naravni rezervat
	Patrimoine mondial naturel de l'UNESCO UNESCO Patrimonio naturale mondiale UNESCO Weltnaturerbe UNESCO svetovna naravna dediščina
	Réserve de biosphère Riserva della Biosfera Biosphärenreservat Biosferni rezervat
	Réserve naturelle géologique Riserva naturale geologica Geologisches Naturschutzgebiet Geološki naravni rezervat
	Protection particulière Protezione particolare Sonderschutzform Posebna zaščita
	Zone d'application de la Convention alpine Limite di applicazione della Convenzione delle Alpi Anwendungsgebiet der Alpenkonvention Območje izvajanja konvencije
	Réseau hydrographique Rete idrologica Gewässernetz Vodotoki
	Limite d'Etat Confine di Stato Staatsgrenze Državna meja
	Ville Città Stadt Mesto

This map is compiled from different official sources.
Contact: info@alparc.org
http://www.alparc.org

POUR APPROFONDIR

Réseau ALPARC

ALPARC est le Réseau Alpin des Espaces Protégés, qui rassemble depuis 1995 les parcs nationaux, les parcs naturels et régionaux, les réserves naturelles, les réserves de biosphère et bien d'autres formes de protection à travers tout l'Arc alpin. Le thème des transports et de la mobilité douce est abordé au sein de ce réseau dans le cadre du groupe de travail « Tourisme durable » qui permet aux gestionnaires d'échanger leur savoir-faire et leur expériences.

www.alparc.org (f, d, i, si, e)

Convention alpine

Traité international en faveur de la protection et du développement durable de la région alpine qui vise à préserver et à protéger le massif (dans ses dimensions environnementale, économique et sociale) en appliquant les principes de prévention et de coopération entre ses membres. Neuf protocoles thématiques couvrent différents secteurs, dont le domaine des transports. Un groupe de travail spécifique existe également sur le thème.

www.alpconv.org (f, d, i, si)

CIPRA – Avenir dans les Alpes

La Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA) a créé une banque de données comprenant des publications, des projets et des liens sur le thème de la mobilité dans le cadre du projet Avenir dans les Alpes, qui avait pour but d'échanger des connaissances et de diffuser des savoirs pratiques.

www.cipra.org (f, d, i, si, e)

Amis de la nature

Organisation Non Gouvernementale pour la promotion d'un développement durable.

www.nfi.at (f, d, e)

RESPECT – The Institute for Integrative Tourism and Development

Institut pour la promotion d'un tourisme durable et d'un développement local intégré.

www.respect.at (d, e)

Mountain Wilderness

Organisation Non Gouvernementale pionnière dans la promotion de la mobilité douce.

www.mountainwilderness.org (f, d, i, si, e)

Alpen Initiative

Organisation Non Gouvernementale pour le transfert des marchandises de la route sur le rail.

www.alpeninitiative.ch (f, d, i, e)

Alps Mobility II – Alpine Pearls

Réseau d'offres éco-touristiques dans 22 localités alpines.

www.alpine-pearls.com, www.alpsmobility.net (f, d, i, si, e)

Alpine Awareness

Projet européen pour la promotion des déplacements doux pour se rendre dans les lieux touristiques des Alpes.

www.alpineawareness.net (f, d, i, e)

Mobil Alp

Projet européen pour le développement d'offres et de services de mobilité innovants pour les usagers des transports en commun au niveau local et régional.

www.mobilalp.com (f, d, i, e)

Environmentally sustainable transport and tourism in sensitive areas

Projet européen pour le développement de transports doux dans les sites naturels sensibles et les régions transfrontalières.

www.sensibelebiete.at (d, e, si, h)

Initiative Transport Europe

Réseau d'associations qui s'opposent au trafic de transit actifs dans l'Arc alpin et d'autres zones sensibles d'Europe.

www.ite-euro.com (f, d, i, e, es)

Network for Soft Mobility in European Tourism

Réseau européen d'organisations environnementales, d'opérateurs du secteur du tourisme et des transports pour le développement d'un éco-tourisme et des transports doux.

www.soft-mobility.com (d, e)

Cette brochure a été réalisée à l'occasion de l'Assemblée Générale et Conférence Internationale des Espaces Protégés Alpines «Vivre dans les Alpes – les nouveaux défis», organisée en partenariat avec le Parc national du Triglav (Slovénie), par la Task Force Espaces Protégés du Secrétariat permanent de la Convention alpine, pour ALPARC. Nous remercions cordialement les espaces protégés alpins impliqués dans ce travail ainsi que les Amis de la nature, la CIPRA et Mountain Wilderness pour leur précieuse collaboration.



Avec le support de :



ALPARC - Réseau Alpin des Espaces Protégés

Coordonné par :

Task Force Espaces Protégés du Secrétariat permanent de la Convention alpine

Maison des parcs et de la montagne
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

Coordination : Guido PLASSMANN

Réalisation : Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Rédaction : Christian BAUMGARTNER/International Friends of Nature
(christian.baumgartner@nfi.at), Petra ŠAJN, Chloé MANFREDI

Graphisme : Naturaprint

Traduction : Lea CAHARIJA, Reinhold FERRARI, Nathalie FERRETTO, Alessandro MICHELUCCI,
Sergej SMOLIĆ, Christine WEISE

Illustrations : Photothèques du réseau ALPARC, de Mountain Wilderness, de la CIPRA,
de la Communauté d'intérêt bus alpin et de TVB Werfenweng ;
Photographies et illustrations de Bernhard BERGMANN
(www.reportagefotografie.com/inhalt.html), Fulvio BERNARDINI (www.fulber.it),
Ernst KREN (www.mma.co.at), Peter SALZMANN (www.alpevents.ch)
et Marco VOLKEN (www.marcovolken.ch).



Impression sur papier recyclé avec encres végétales par Naturaprint (F) en septembre 2008