RESEAU ESPACES VALLEENS
Massif des Alpes

Journée partage d'expériences
HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

LA MOBILITÉ EN ZONE DE MONTAGNE : « QUELS MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS A LA VOITURE DANS LES VALLEES DE MONTAGNE ? POUR QUI ET POUR QUOI FAIRE ? »

Recueil des fiches expériences présentées

EXPERIENCES PRESENTEES DANS LE RECUEIL

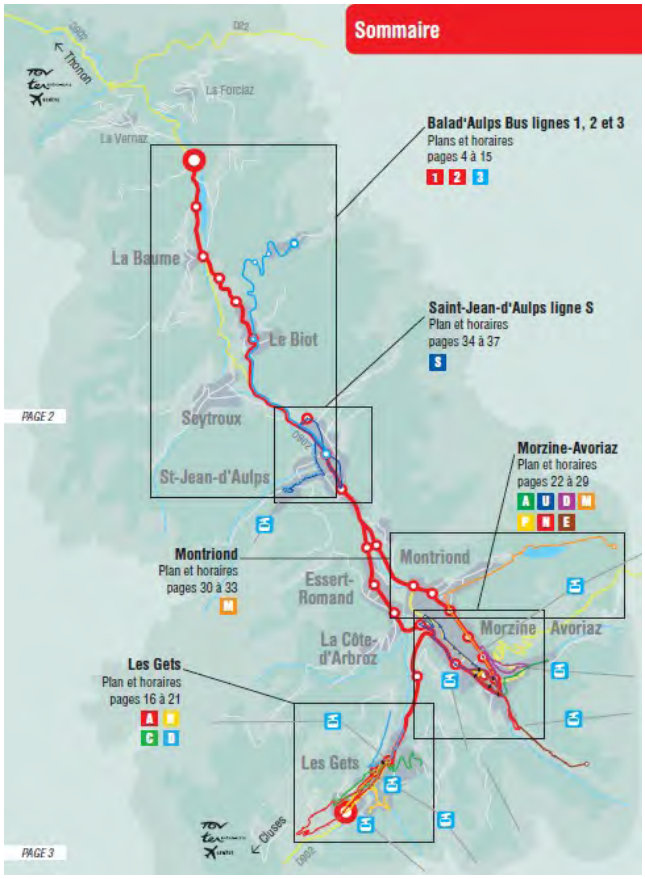
1. **Balad'Aulps Bus** - Communauté de Communes du Haut-Chablais
2. **Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV**) - Communauté de Communes du Haut-Chablais
3. **Création d'un service de Transport A la Demande (TAD) appelé Facilibus** - Communauté de communes Pays du Mont-Blanc
4. **Mise en place du billet unique Paris Montg**enèvre - CDT 05
5. **Intégration de la navette 05 voyageurs dans un p**ackage - CDT 05
6. **Structuration du schéma de desserte des navettes touristiques inter-villages sur le territoire du Queyras** - Communauté de communes de l'Escarton du Queyras
7. **Structuration du territoire et organisation des mobilités** : développement d'une offre globale de mobilité douce (2011-13) Espace Valléen Beaufortain Val d'Arly
8. **Expérimentations et actions en faveur de l'écomobilité** - Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise
9. **Navettes expérimentales de Dormillouse** - Communauté de Communes du Pays des Ecrins
10. **Réseau vélos électriques en libre service, Trekbus, TT et City Bike à assistance électrique** Fondation Grand Paradis Val d'Aoste

Communauté de Communes du Haut-Chablais
Balad'Aulps Bus

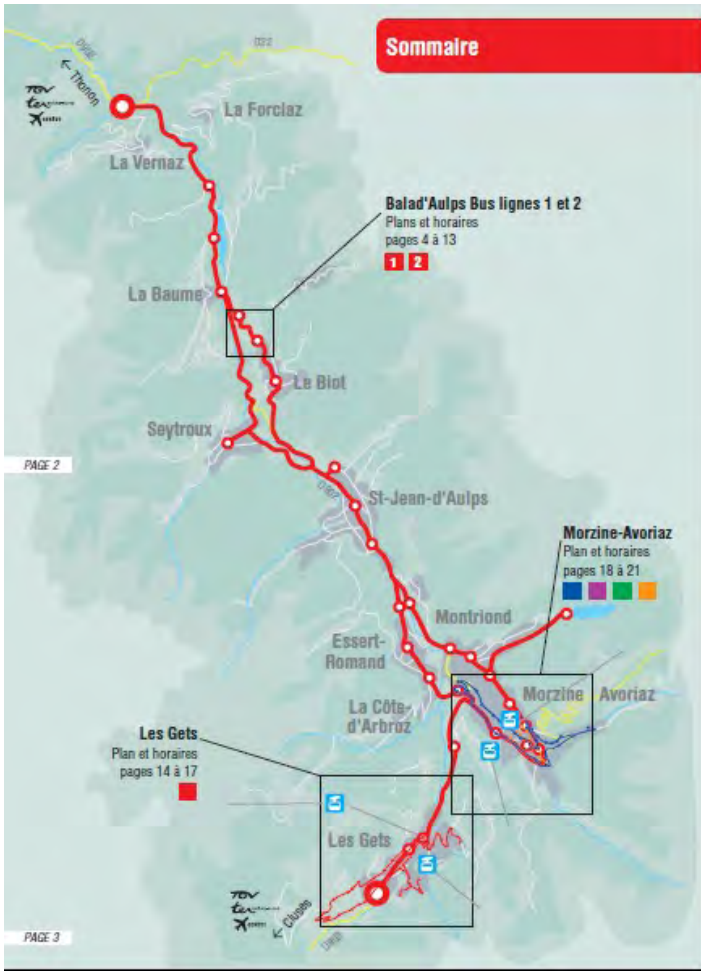
Descriptif simple du projet	A compter de l'été 2006, l'expérimentation d'une navette saisonnière intercommunale a été lancée. Fonctionnant de fin décembre à fin avril et de fin juin à la rentrée des classes, elle relie les villages de la vallée : de Bioge (commune de La Vernaz) aux Gets. Selon les services, elle circule sur l'un ou l'autre des versants, afin de desservir un maximum de communes. Connectée aux navettes communales des stations, elle permet d'élargir l'offre de transport en commun. La desserte des pôles touristiques est différente selon leur saisonnalité, le lac de Montriond site touristique estival majeur est desservi par trois allers–retours/jour l'été, mais pas l'hiver. Le Balad'Aulps Bus effectue du cabotage entre les villages mais ne relie pas directement les stations, les navettes communales s'en chargent.
Pourquoi ?	Les communes dites du haut concentrent les équipements touristiques et commerciaux, alors que les lits touristiques se sont développés sur l'ensemble du territoire dans la continuité de l'habitat historique dispersé. Des navettes communales existaient permettant de rejoindre les stations de sport d'hiver, mais sans connexion entre elles : Morzine – Montriond, les Gets et Saint Jean d'Aulps. La vallée tout en longueur dispose d'un seul axe routier structurant, qui suit la rivière. Lors des périodes de forte affluence touristique et / ou d'épisodes neigeux, la circulation des véhicules motorisés est fortement perturbée, rallongeant les temps de parcours, jusqu'à une heure pour faire 10 kilomètres, il était important de proposer une alternative transport en commun. Pour augmenter sa fiabilité et informer les usagers, le Balad'Aulps Bus subissant également encombrements routiers, un Système d'Information des Usagers a été mis en place pour l'hiver 2013-2014 (cf. Fiche de présentation). Un problème aigu de stationnement se pose également aux abords des stations de sports d'hiver et des sites touristiques, les navettes intercommunales permettent de limiter l'afflux de véhicules dans ces zones.
Comment ?	Le Balad'Aulps est monté en puissance progressivement, pour atteindre en 2014 : * en hiver : 2 lignes desservant la vallée : du Jotty (La Vernaz) aux Gets, via Essert-Romand ou via Montriond, de 7 h 30 à 18 h 50, au moyen de 14 allers-retours journaliers (7 par ligne), * en été : 2 lignes, l'une reliant comme l'hiver l'ensemble de la vallée de Bioge (La Vernaz) aux Gets, via alternativement Essert-Romand et Montriond avec 6 allers-retours journaliers de 7 h 45 à 18 h 00 et la seconde plus récente qui permet d'accéder au lac de Montriond depuis Saint Jean d'Aulps, Morzine et Les Gets au moyen de trois allers-retours. La ligne inter-urbaine du Département Thonon – Morzine - Cluses est intégrée aux grilles horaires du Balad'Aulps Bus et fait office d'express : 5 allers-retours depuis Thonon-les-Bains et 3 depuis Cluses. Il fonctionne sans interruption, dimanches et jours fériés. Le tarif est unique : 1,50 € le trajet, également pour la ligne inter-urbaine pour les trajets internes au territoire. L'été, le Balad'Aulps Bus est intégré à l'offre touristique Multipass et les détenteurs de la carte Multipass bénéficient de la gratuité du Balad'Aulps Bus.

	Un guide des transports, au format pocket, regroupant l'ensemble des horaires des navettes intercommunales et communales est édité pour chaque saison et largement diffusé (40 000 exemplaires l'hiver et 20 000 l'été), il est désormais attendu, en format papier et PDF, par les professionnels (hôteliers, loueurs, commerçants,...) dans la phase de préparation de la saison. Le tracé du Balad'Aulps Bus suivant la ligne régulière départementale, le prestataire de service est, par obligation, le titulaire de la délégation du service public du transport départemental, un transporteur local : SAT Autocars.
Chiffres clés	Toutes lignes confondues, le Balad'Aulps transporte désormais plus de 25 000 passagers l'hiver et plus de 10 000 les deux mois d'été. Son coût de fonctionnement, partagé par moitié entre la Communauté de Communes et le Conseil Général s'élève à environ 250 000 € l'hiver et 110 000 € l'été, auquel il y a lieu d'ajouter le coût de la communication : brochures, publicité papier et radiophonique,.. soit 25 000 €. Cette expérimentation, aujourd'hui pérenne a vu le jour grâce au concours de fonds européens, le programme FEDER.
Les réussites et acquis du projet	Il est désormais utilisé autant par les touristes que par les travailleurs saisonniers, les locaux et beaucoup de jeunes à qui il offre une plus grande autonomie. Il compte un certain nombre d'habitués, au bénéfice desquels un abonnement mensuel à 30 € a été instauré. Il fait partie "du paysage" de la vallée, est totalement intégré à l'offre touristique. Les touristes, souvent urbains ou étrangers, habitués des transports en commun ont été les premiers à adopter le Balad'Aulps Bus. Il participe à la limitation des problèmes de stationnement aux abords des stations et sites touristiques. Le Balad'Aulps Bus a été la réponse apportée par les collectivités à la fermeture de la station de sports d'hiver de Dourzin le Mont (Le Biot). Une troisième ligne hivernale a été créée en 2012/2013 afin de permettre aux résidents de rejoindre les autres stations de la vallée, via une correspondance à l'office du tourisme de Saint Jean d'Aulps. Ce nouveau service avec quatre allers-retours journaliers pendant les périodes des vacances scolaires hivernales, soit 46 jours, a drainé 351 passagers pour sa deuxième année de fonctionnement.
Les difficultés et pistes de progrès	Les difficultés du Balad'Aulps Bus sont en partie liées à la topographie de la vallée d'Aulps et à l'impossibilité de dédier une voie de circulation au service, celui-ci se trouve englué dans les encombrements et peut prendre un retard considérable. Un seul véhicule effectuant en continu, les rotations, les retards s'accumulent tout au long de la journée, pouvant atteindre une heure voire plus. Le Balad'Aulps Bus est en quelque sorte victime de son succès, et avec un cadencement au mieux à 45 minutes, le service est maintenant en deçà des demandes des usagers, qui souhaiteraient une fréquence et une amplitude plus importantes.
Pour en savoir plus	*Www.cc-hautchablais.fr*

Balad'Aulps Bus, arrêt les Perrières – Les Gets



Lignes hivernales



Lignes estivales

Communauté de Communes du Haut-Chablais
Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV)

Descriptif simple du projet	La Communauté de Commune du Haut-Chablais gère un service de navettes intercommunales touristiques : le Balad'Aulps Bus, fonctionnant en saisons hivernales et estivales. Un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs a été installé pour l'hiver 2013-2014 permettant aux usagers de connaître le temps d'attente avant le prochain bus, sur simple appel téléphonique avec réponse SMS, QR Codes à tous les arrêts + bornes d'information aux 7 arrêts principaux. Il s'agit d'un projet commun avec la vallée d'Abondance, les deux réseaux ont été équipés d'un seul système. Ce sont les premiers réseaux touristiques inter-urbains offrant ce type de service.
Pourquoi ?	Géographiquement, la vallée d'Aulps est étroite et s'étire le long de la rivière, il n'existe qu'un axe structurant, vite saturé en période d'affluence touristique et/ou d'épisodes neigeux et aucune possibilité de créer des sites propres pour les bus. L'habitat et les nombreux lits touristiques sont disséminés sur toute la longueur de la vallée : en fond de vallée et sur les versants et les pôles touristiques se situent surtout en partie haute de la vallée. L'incertitude concernant la durée d'attente à l'arrêt est un élément de stress important pour les usagers car celle-ci, en cas de perturbations, peut facilement dépasser une heure. La CCHC souhaitait offrir un service de qualité à ses usagers pour les fidéliser, attirer de nouveaux clients, offrir une image plus moderne des transports en commun, se mettre en conformité avec la "Loi Handicap", favoriser le report modal et ainsi participer à la réduction de la circulation et, atténuer les problèmes récurrents de stationnements dans les stations de sports d'hiver.
Comment ?	Un appel d'offres a été lancé pour la mise en place et la maintenance d'un SAEIV "léger" sans régulateur, car c'est essentiellement la partie information des usagers qui nous intéressait alors que ce type de système sert principalement pour l'aide à l'exploitation de services de transports en commun, l'information des usagers étant accessoire. La société NAVOCAP a équipé les trois véhicules du Balad'Aulps Bus ainsi que les trois véhicules du Colombus (Abondance) : 2 lignes et 1 secours avec un boîtier GPRS qui donne sa position en interne (affichage et annonce) et permet de le suivre depuis un ordinateur. Les positions GPS des arrêts ont été relevés, par sens de circulation, ils ont été numérotés et un QR code leur a été attribué. Les différents circuits et tous les horaires ont été enregistrés sur le logiciel de suivi. Il a été alors possible de suivre chaque véhicule en temps réel sur une carte et de connaître son retard éventuel par rapport à la grille horaire. L'horaire réel de passage aux différents arrêts est recalculé toutes les minutes. Les bornes, les SMS et QR codes affichent le temps d'attente avant le prochain véhicule, mais également le service suivant. A partir du moment où le QR code ou le numéro SMS d'un arrêt est mémorisé dans un téléphone, il est possible d'interroger le serveur : par exemple de connaître le temps dont on dispose pour rejoindre l'arrêt en étant encore sur les pistes de ski. Ce système est compatible avec d'autres logiciels du même type ce qui permettra d'offrir une information complète aux usagers une fois que le réseau inter-urbain du département mais aussi les navettes touristiques communales seront équipés de système similaires. Le Conseil Général prépare actuellement un appel d'offres et, la connexion des navettes communales de Morzine est espérée pour l'hiver prochain.

Chiffres clés	La mutualisation du projet entre les deux collectivités (CCHC – 2CVA) a permis de faire d'importantes économies, un seul logiciel étant nécessaire pour les deux réseaux. Le coût total de l'installation est de près de 129 000 € HT auquel il convient d'ajouter la maintenance annuelle du serveur et des équipements d'un montant d'un peu plus de 16 000 € HT. Ce projet a bénéficié de fonds européens par le biais du programme transfrontalier ITER (Imaginez un Transport Efficace et Responsable). En cas de changement de titulaire du marché, le chiffrage du démontage et remontage du matériel embarqué a été demandé.
Les réussites et acquis du projet	Les Offices du Tourisme ont reçu un accès au logiciel qui leur permet de renseigner directement les clients qui se présentent sur la position du véhicule mais également de vérifier, en cas de contestation, des horaires réels de passage. Ce nouveau service a été très bien accueilli, voire avec soulagement par les hôtesses des Offices du Tourisme. Les conducteurs ont signalé une baisse de l'agressivité de certains usagers. Nous n'avons pas de retour concernant les QR codes, mais il y a eu plus de 300 interrogations SMS durant l'hiver. Un regard régulier en cours de journée sur le logiciel permet de suivre les services et d'avoir une meilleure vision du fonctionnement des transports sans se déplacer sur le terrain. De nombreuses données statistiques sont disponibles qui permettront d'ajuster les horaires pour les prochaines saisons. S'agissant de transports saisonniers, les services sont réalisés par des conducteurs de cars plutôt que de bus, pour qui c'est l'arrivée à un point B depuis un point A qui est importante et non le respect scrupuleux des horaires.
Les difficultés et pistes de progrès	Les difficultés rencontrées trouvent leur source en grande partie dans la réticence de certains conducteurs auprès desquels il a fallu intervenir plusieurs fois afin qu'ils se connectent et dans le peu d'implication du transporteur dans la mise en place du système (il n'est pas sûr d'effectuer le service l'année prochaine), et ce projet a plutôt été subi, les informations disponibles ne semblent pas avoir été utilisées. En l'absence de connexion l'information fournie aux usagers correspond aux horaires théoriques. Par ailleurs, le matériel embarqué, comme tout ce qui est électronique est relativement fragile, et nous avons connu plusieurs pannes de calculateurs durant l'hiver, mais nous étions en phase de mise en service. Le dernier point noir est la localisation du prestataire à Toulouse, ce qui rallonge les délais d'interventions.
Pour en savoir plus	*transport@hautchablais.fr*

Morzine - Rond-point de la Passerelle

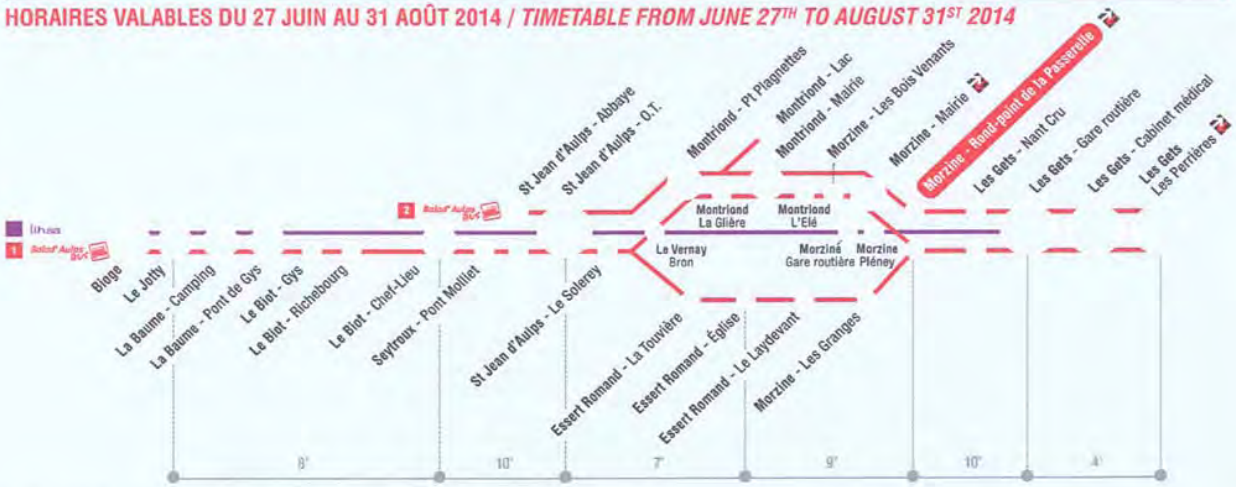
NOUVEAU ! DANS COMBIEN DE TEMPS PASSE MON BUS ?
NEW ! HOW MANY MINUTES BEFORE THE NEXT BUS ARRIVES?

PAR SMS / ***BY SMS***
- → Les Gets : Envoyez « bus 42 » au 41003 / *Send your bus stop code: "bus 42" at 41003*
- → Le Jotty : Envoyez « bus 43 » au 41003 / *Send your bus stop code: "bus 43" at 41003*

Coût d'un SMS + 0,05 € / *Cost of a SMS + 0.05 €*

PAR QR CODE / ***BY QR CODE***

HORAIRES VALABLES DU 27 JUIN AU 31 AOÛT 2014 / *TIMETABLE FROM JUNE 27TH TO AUGUST 31ST 2014*



HEURES DE PASSAGE DES CARS À CET ARRÊT

1,50 € par trajet *1,50 € per ride*	Direction Les Gets	Direction Le Jotty et Le Biot par Essert Romand
Balad'Aulps Bus - Ligne 1 TLJ	08:17 - 10:22 - 12:07 - 14:30 - 16:09 - 17:49	09:03 - 10:58 - 12:38 - 14:58 - 16:38 - 18:18
Balad'Aulps Bus - Ligne 2 TLJ	12:28 - 15:13 - 17:58	11:26 - 14:16 - 16:56

Les groupes sont autorisés à bord du Balad'Aulps Bus. Pour des raisons de sécurité et de places disponibles, veuillez réserver la veille auprès de la SAT au +33 (0)4 50 71 00 88. Groupe limité à 20 personnes / *Groups below 20 persons are welcome aboard Balad'Aulps Bus. For bookings, please call SAT at 04 50 71 00 88 the day before your trip.*
Les horaires sont donnés à titre indicatif car dépendants des conditions de circulation et météorologiques / *Timetable subject to trafic and weather conditions.*

Correspondances navettes internes.

haute savoie Conseil Général · alcotra · Rhône Alpes · Haut Chablais · MORZINE AVORIAZ · Les Gets · Balad'Aulps BUS

Borne installée au Biot

Réponse QR code

Communauté de communes Pays du Mont-Blanc

Création d'un service de Transport A la Demande (TAD) appelé Facilibus

Descriptif simple du projet	Création d'un service de Transport A la Demande (TAD) appelé Facilibus sur la Communauté de communes Pays du Mont-Blanc soit 10 communes représentant 46 000 habitants (Combloux, Cordon, Demi-Quartier, Domancy, Les Contamines-Montjoie, Megève, Praz sur Arly, Passy, Saint-Gervais les Bains, Sallanches). Le Facilibus fonctionne 6 jours sur 7 sauf fériés, de 9h à 12h45 et de 13h45 à 18h30. Il s'agit d'un TAD dit zonal c'est-à-dire que l'usager est pris en charge au sein d'une zone d'un point d'arrêt vers un autre point d'arrêt. Seule exception : les personnes à mobilité réduite qui sont prises en charge en « porte à porte ». Tous les points d'arrêt existants du territoire : LIHSA, scolaire, skibus sont utilisés. Pas de création de points d'arrêt pour ce nouveau service. La réservation du trajet se fait au plus tard la veille du déplacement avant 17h30. Il est fortement conseillé de contacter la centrale de réservation quelques jours à l'avance pour avoir une place.
Pourquoi ?	Les enjeux de mobilités sont souvent évoqués par les élus et la population comme un axe de travail. Cela a été identifié dans l'élaboration du CDRA 2008 – 2013. Aussi, une étude appelée « schéma de la mobilité » a été réalisée en 2011. Financée par le Département, la Région et l'Europe, elle a permis de proposer un programme d'actions pour développer la mobilité douce. De là a émergé l'idée d'un TAD. Fin 2012, l'étude opérationnelle de mise en œuvre d'un transport à la demande a été initiée. Elle a débouchée sur le lancement du Facilibus le 1er septembre 2013. L'objectif des élus du Pays du Mont-Blanc est d'offrir une solution de déplacement complémentaire aux lignes départementales et aux skibus, en desservant notamment les hameaux. Le TAD est aussi l'occasion de mieux connaître la demande en déplacements : les trajets les plus usités ressortent des statistiques, sortes de mini lignes, à développer à l'avenir à travers une prise de compétence transports ?
Comment ?	La phase d'étude (2012 – 2013) a permis de consulter les acteurs du territoire par exemple les services sociaux, les MJC, les offices de tourisme etc… Cette phase a permis également de définir les caractéristiques du TAD (cibles, plages horaires…). Le bureau d'étude MTI Conseil a accompagné la CCPMB jusqu'à l'attribution du marché public. Une forte volonté politique locale a fait émerger le projet rapidement. La CCPMB a été créée au 1er janvier 2013. Le Facilibus est devenu un enjeu pour montrer que la communauté de communes apportait un service aux habitants. Les cibles du projet sont en priorité la population résidente (surtout jeunes, PMR et personnes âgées) mais sans exclure les touristes. Aussi, au niveau des tarifs, les abonnements prennent en compte ces 2 types de clientèle : abonnement à 20€ l'année ou 5 € la semaine, gratuité pour les + de 65 ans, les – de 25 ans, les PMR, les demandeurs d'emplois et allocataires RSA… La vente des abonnements se fait en mairie ou office de tourisme. Cela a nécessité la création de 11 régies de recettes, assez lourdes à gérer pour peu d'inscriptions payantes. Avant le lancement du service, des réunions ont eu lieu avec les taxis, plus ou moins houleuses. Depuis la mise en place de Facilibus, aucune réclamation officielle de leur part n'a été enregistrée. Le marché public prévoit une clause de non concurrence du TAD avec les bus du Département et les skibus. Il se veut complémentaire. Le prestataire retenu pour le TAD a recruté un « animateur local » chargé de la relation client, du suivi

	quotidien du TAD (erreur de point d'arrêt, retard, prise de commandes spécifiques…). Son action favorise la réussite du service. Le lancement du service a été appuyé par une communication forte : affichage publicitaire, spots radio, encarts presse, stands sur les marchés, présence aux repas des aînés… Ce point est un facteur clé de la connaissance et de la réussite du service.
Chiffres clés	Coût du projet : environ 400 000 € par an pour 4 bus (3 bus 8 places et 1 bus 20 places, tous équipés PMR). Coût d'environ 29€ / personne transportée ou 2,10€ du km parcouru (en charge + à vide). Fin avril 2014 : 2 550 abonnés, 11 000 voyages réalisés, 8 mois de service Recettes faibles : environ 3 000 € sur 6 mois. Taux de groupage des missions : environ 1/3
Les réussites et acquis du projet	Très bonne fréquentation du service voire saturation. Des prix bas pour l'usager. Une forte communication qui a permis une bonne connaissance du service par la population locale. Peu de réclamations.
Les difficultés et pistes de progrès	Le TAD est divisé en 3 zones. Le choix du zonage n'est pas évident : aujourd'hui une zone concentre beaucoup de population au détriment des 2 autres. Une « interzone » a été définie au niveau de deux communes très imbriquées : St Gervais et Passy, ce qui implique des petites difficultés de gestion des trajets. La quasi-absence de signalétique spécifique Facilibus aux points d'arrêt et l'absence d'une cartographie complète des points d'arrêt est source d'interrogations voire d'erreurs pour les usagers (ils n'utilisent pas l'arrêt de transport le plus proche de chez eux). Les prochaines étapes du projet : • Revoir le fonctionnement des inscriptions, peut-être avec une possibilité en ligne. Travailler avec les régies de recettes pour le renouvellement des abonnements 2015, source potentielle d'un afflux de personnes en mairies / OTs • Développer le groupage des courses et peut-être proposer des navettes pour des évènements culturels subventionnés par la CCPMB • Réfléchir à une prise de compétence transports ???
Pour en savoir plus	*Site internet ou lien vers doc PDF complet* www.ccpmb.fr dépliant carte Z en pdf

CDT 05

Mise en place du billet unique Paris Montgenèvre

Descriptif simple du projet	Vendre un billet de transport de bout en bout, c'est-à-dire avec le dernier kilomètre pour se rendre en station.
Pourquoi ?	Objectifs poursuivis : Permettre aux voyageurs de pouvoir acheter leur titre de transport jusqu'au bout du voyage, c'est-à-dire avec la partie transfert en autocar depuis la gare d'arrivée jusqu'à la station de destination : 1/ Facilité pour l'usager qui est sûr de sa réservation ; 2/ Un seul billet, un seul paiement ; 3/ Un seul site pour trouver les informations des horaires autocars en correspondance ; 3/ Facilité d'exploitation pour le transporteur qui connait à l'avance le nombre de billets réservés par service et qui peut donc mettre le dispositif suffisant en termes de véhicules et capacités ; 4/ La "force de frappe" du réseau de vente de la SNCF (internet, agence, ...)
Comment ?	Différentes rencontres avec la SNCF pour définir les besoins, la tarification, la refacturation. Signature d'une convention entre l'AOT et la SNCF. Formation et information du transporteur Pour la SNCF : création d'une gare "virtuelle" Montgenèvre en correspondance avec les TGV arrivant et partant de la gare d'Oulx. Cela a supposé un développement de leur logiciel de vente facturé environ 20 000€ à l'AOT.
Chiffres clés	1ère rencontre entre l'AOT et la SNCF en juillet 2013 pour mise en service effective le 13 décembre 2013. Pas de résultats encore définitifs. En attente des premiers retours de la SNCF. Toutefois, après des débuts "timides" , la SNCF signale une augmentation continuelle des ventes sur ce tronçon notamment en période de vacances scolaires.
Les réussites et acquis du projet	La communication efficace sur le site SNCF voyageurs
Les difficultés et pistes de progrès	La date de mise en en place (13 décembre 2013) n'a pas permis de fixer les touristes d'hiver qui réservent très souvent leur prestations (hôtel, train, …) bien en amont. Les navettes gratuites depuis Modane vers Serre Chevalier pendant les périodes de vacances scolaires qui desservaient aussi Montgenèvre ont pu être un frein à l'achat du billet combiné. Les prochaines étapes du projet : L'AOT a entamé des discussions avec l'État et SNCF pour élargir cette pratique de billet-combiné à l'ensemble de stations du département à l'horizon décembre 2014.
Pour en savoir plus	

CDT 05

Intégration de la navette 05 voyageurs dans un package

Descriptif simple du projet	Le projet est l'intégration de la navette 05 voyageurs de la gare jusqu'à l'hébergement dans le package hébergement + transports.
Pourquoi ?	Objectifs poursuivis – Faciliter le dernier kilomètre – Rassurer le touriste par la confirmation de son titre de transport – Cette démarche implique le touriste dans une démarche éco responsable – Utiliser les transports publics
Comment ?	Lorsque le client achète son package, il doit cocher une case « vous venez en train » ce qui lui permet d'obtenir son voucher afin qu'il puisse monter dans la navette 05 voyageurs. Le client ne voit pas le prix du billet car il s'intègre dans le prix du package.
Chiffres clés	C'est un partenariat avec 05 voyageurs. La centrale de mobilité 05 voyageurs envoie la facture à « destination Queyras » à la fin de chaque mois. Destination Queyras a aussi la liste de tous ceux qui prennent la navette 05 voyageurs.
Les réussites et acquis du projet	- Satisfaction des touristes - Facilite l'accès de cette navette pour le touriste - En hiver les touristes préfèrent prendre la navette 05 voyageurs à prendre leur voiture. - Le voucher est valable pour tous les horaires de car dans la journée
Les difficultés et pistes de progrès	La difficulté est d'avoir les horaires du car trop tard mais cela est dû au retard des horaires du train. Suivant le retard du train, les navettes partent sans les touristes mais les chauffeurs commencent à être indulgent car sinon ils savent qu'ils monteront à vide dans le Queyras. Certains cars sont à réserver à l'avance et c'est au touriste de réserver et non pas à l'agence. Les prochaines étapes du projet : 05 voyageurs pourrait donner une souche de tickets que l'agence enverrait aux clients ; ceci facilitera la gestion des tickets. Les navettes doivent être en fonction des besoins, par exemple elles doivent circuler les jours fériés, 1er janvier surtout en pleine saison.
Pour en savoir plus	

Il faudrait peut-être une formation des chauffeurs pour qu'ils puissent présenter rapidement le territoire, accueillir les voyageurs en gare et les guider un peu quand ils arrivent à l'arrêt. Ce ne sont pas des guides mais ils peuvent faire un effort. Le rôle des transporteurs dans l'accueil touristique ?

Communauté de communes de l'Escarton du Queyras

Structuration du schéma de desserte des navettes touristiques inter-villages sur le territoire du Queyras

Descriptif simple du projet	Suite à l'étude sur la Mobilité durable dans le PNR du Queyras, élaborée par le BE ITEM sous maîtrise d'ouvrage du Parc, il a été révélé qu'une organisation intercommunale des navettes inter-villages touristiques sur le territoire serait bénéfique à l'ensemble du service. En effet, le manque d'harmonisation dans le fonctionnement des navettes entre les 4 grandes vallées du Queyras (différentes fiches horaires, différents coûts, etc..) a révélé un manque de lisibilité de l'offre de transports pénalisant l'accès au service pour les touristes. Ainsi, suite à la prise de compétence concernant la taxe de séjour par la CCEQ en mai 2013, la Collectivité a décidé de prendre à sa charge l'organisation des navettes inter-villages à vocation touristique. Pour cela, un budget dédié aux transports a été créé. Une organisation commune à l'ensemble du territoire a été mise en place avec 4 lignes sur les 4 vallées, avec des tarifs harmonisés et une seule fiche horaire pour l'ensemble du territoire. Cela a permis une meilleure lisibilité de l'offre de transport sur le territoire.
Pourquoi ?	Partant du constat que le manque d'harmonisation dans l'organisation des navettes inter-villages nuisait au développement des transports à mobilité douce sur le territoire, l'objectif du projet était de restructurer l'ensemble du schéma de desserte des navettes, afin de donner une meilleure lisibilité de l'offre aux clients, non seulement au niveau des horaires mais aussi des tarifs.
Comment ?	Afin de réaliser ce projet, il a fallu être très réactif à la première saison d'été 2013, car la compétence a été récupérée en mai 2013 et le service a du débuter en juillet. Une chargée de mission à temps partiel a été mobilisée sur cette action afin de permettre la réalisation d'une fiche horaire harmonisée pour l'ensemble du territoire. Elle a aussi mené diverses réunions de concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur du tourisme (socio-professionnels, OT, élus etc..) pour définir leurs attentes et leurs besoins en matière de transport. Ces réunions ont servi à définir la tarification adéquate, ainsi que les horaires en fonction des besoins. D'autre part, nous avons dû, durant la première saison d'été 2013, nous associer au marché du Conseil Général du 05 afin de ne pas perdre de temps dans la publication d'un marché et des DCE. De nombreuses réunions de concertation ont été aussi nécessaires afin de se concerter avec le CG05 sur la tarification préférentielle sur le territoire pour améliorer l'attractivité du service (navettes à 1 € au lieu de 3 € habituellement). Il a fallu aussi débattre sur la gratuité ou non du service pour les plus jeunes. La difficulté a été d'harmoniser un ensemble de fiches horaires très différentes, de mettre en place une tarification unique sur l'ensemble du territoire. Pour cela, de nombreuses réunions de concertation ont été nécessaires afin de définir les modalités d'applications du service. Par ailleurs, nous avons souhaité aussi mettre en place un service mutualisé avec le service déjà présent sur le territoire du Conseil Général. Ainsi, pour ne pas faire de doublon de navettes nous avons simplement complété parfois l'offre déjà existante du CG05 ; le client n'est pas conscient de cette organisation, car nous avons réussi à négocier avec le CG05 pour que dans leur navette les 1€ soient appliqués moyennant une compensation financière. Cela a été aussi compliqué à mettre en œuvre (convention de reversement par exemple) et difficile à comptabiliser. Par ailleurs, en hiver, une difficulté supplémentaire s'est imposée, à savoir harmoniser en plus les navettes intra-villages avec les navettes inter-villages. En effet, les stations-villages du Queyras possédaient auparavant chacune leur navette ski pour mener les clients de leur hébergement à la station. Par conséquent, sur l'hiver, un marché en groupement de commande avec l'ensemble des

	communes du Queyras a été mis en œuvre pour harmoniser l'ensemble du fonctionnement des transports sur le territoire et permettre aux communes de négocier conjointement les prix avec les transporteurs. Cela a permis d'obtenir un prix global, mais a été aussi complexe à mettre en place : conventionnement de reversement financier avec chaque commune. Mise en place d'une seule tarification et horaires intra et inter vallées.
Chiffres clés	Le projet a coûté 45 000 € environ pour la saison d'été 2013 (du 5 juillet au 31 août) ; pour l'hiver 2013-14 (du 21 décembre au 31 mars) les coûts s'élèvent à environ 245 000 €. Il a fallu environ 2 mois de préparation avant chaque saison avec le travail d'une chargée de mission à temps partiel pour la gestion du budget, l'animation des réunions de concertation avec les élus, les socio-professionnels. Les résultats comptabilisent environ 4000 usagers sur l'été 2013 et environ 12 500 usagers pour l'hiver 2013-14. Il est difficile, au vu de l'organisation préalable dispersée, de savoir si la fréquentation a réellement augmenté ; néanmoins, il ne semble pas qu'elle ait diminué.
Les réussites et acquis du projet	Des clients ont émis oralement, auprès des points d'accueil de l'Office du Tourisme du Queyras, des avis favorables quant à la nouvelle organisation des services de transport ; la tarification à 1€ semble avoir convenu dans l'ensemble. La gratuité l'hiver a été très appréciée, mais n'a pas permis de comptabiliser réellement le nombre d'usagers, car certains transporteurs n'ont pas émis de titre de transports à 0€ pour les clients. Il est certain que nous devrions réaliser une enquête qualitative prochainement afin de recueillir les avis des clients. Par ailleurs, certains réceptifs touristiques nous ont dit que les navettes à 1€ donnaient un avantage comparatif important au territoire du Queyras, notamment dans le coût des séjours pour les clients par rapport à d'autres territoires, où les services de transports en commun sont moins développés. Ils doivent donc faire davantage appel à des transporteurs privés pour leurs clients.
Les difficultés et pistes de progrès	Les problèmes qui continuent de pénaliser l'amélioration du fonctionnement du service restent les coûts très importants que font peser les transporteurs sur l'organisation du service. En effet, ces derniers étant 3 seuls à répondre au marché sur le territoire, ils s'entendent sur les prix et par conséquent, le service a des difficultés actuellement à s'équilibrer. Les prochaines étapes sont donc d'étudier la faisabilité d'un fonctionnement en régie d'une partie du service afin de « tirer les prix vers le bas » avec les transporteurs, mais aussi d'essayer d'intégrer le coût des navettes au forfait de ski durant l'hiver, de créer un « pass » pour l'été par exemple. Par ailleurs, dans l'avenir, le développement des transports pour l'activité de VTT l'été nous semble une piste de développement très importante. Néanmoins, cette dernière a aussi un coût important (rack pour VTT = 7000€ environ).
Pour en savoir plus	*http://www.queyras-montagne.com/navettes-ete.html*

Nous aimerions connaître les retours d'expériences des autres territoires de montagne concernant la mise en place de navettes inter-villages touristiques : fonctionnement, montage en régie ou DSP etc..
Comment les autres territoires ont mis en place la commercialisation du service, (intégration au forfait de ski, création d'un pass). Connaître les autres usages du service transports et sa diversification, transports pour les activités de pleines natures, VTT etc…Organisation pour les groupes ? Comment les navettes sont-elles financées dans les autres territoires et quelle est la meilleure solution.

NAVETTES INTER-VILLAGES DE L'ESCARTON DU QUEYRAS...
ARVIEUX
Brunissard - La Mueratière
Brunissard - Village
La Chalp - Les Jouets du Queyras
Arvieux - Village
La Maison du Roy
La Chapelue - Montbardon
Pont de Bramousse
Estéyère
Chateau-queyras
VILLE - VIEILLE
Le Gouret-Pont du Camping
Le Roux
Abriès
Aiguilles
Ristolas
Pierre-Grosse
MOLINES
Le Coin
Fontgillarde
La Monta
L'Echalp
Chaurionde
St-Véran - La Chalp
St-Véran - Le Roux
Ceillac
-Mairie
Ceillac - Le Mélézet
St-Véran - Beauregard
... tous les jours du 6 juillet au 1er Septembre 2013
05 voyageurs
Bouger autrement !
04 92 502 505 - 7 j/7 de 7h à 19h
www.05voyageurs.com
Hautes Alpes en car
Conseil Général

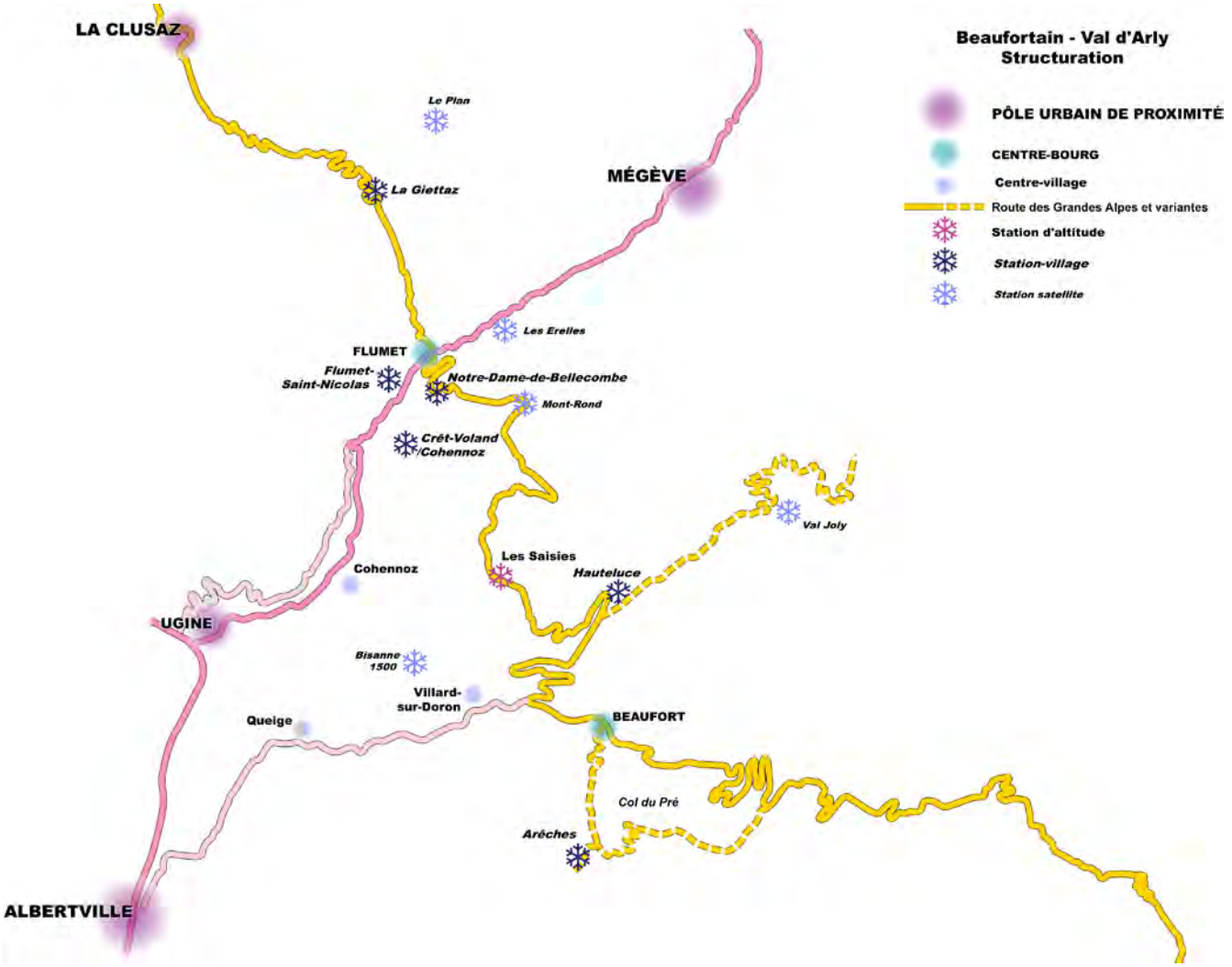
NAVETTES INTER-VILLAGES DE L'ESCARTON DU QUEYRAS...
(1) La liaison est assurée entre la Maison du Roy et Ville-Vieille par Hautes-Alpes en car arrivant de la gare de Montdauphin-Guillestre.
Les correspondances, à 9h10 et 17h40, arrivent et partent de et vers toutes les vallées.
*Les arrêts au Roux et à Fontgillarde sont des crochets qu'effectuent le car, les arrêts qui sont assurés à l'aller, vers ces points, sont aussi desservis au retour.
Aller et retour possibles vers la gare de Montdauphin-Guillestre tous les jours. Hors tarification intra-Queyras.
Se référer aux horaires de Hautes-Alpes en car.
VALLEE DE L'IZOARD
La Mueratière
Brunissard - Village
La Chalp - Les Jouets du Queyras
Arvieux - Village
Château-Queyras
Ville-Vieille
VALLEE DU HAUT-GUIL
La Monta- L'Echalp
Ristolas
Abriès
Le Roux*
Le Gouret-Pont du Camping
Aiguilles
VILLE-VIEILLE
VALLEE DU CRISTILLAN
Ville-Vieille
La Chapelue-Montbardon
Pont de Bramousse
La Maison du Roy
Ceillac-Mairie
Ceillac- Le Mélèzet
Ceillac- Chaurionde
VALLEE DES AIGUES
Ville-Vieille
Molines - Village
Pierre-Grosse
Le Coin
Fontgillarde*
Molines - Village
Saint-Véran - La Chalp
Saint-Véran - Le Roux
Saint-Véran - Beauregard
... tous les jours du 6 juillet au 1er Septembre 2013
Tarification Intra-Queyras : 1 € / trajet correspondances comprises
Réservation obligatoire pour les groupes à partir de 10 personnes auprès de 05 Voyageurs au 04 92 502 505
Gratuit pour les enfants de moins de 5 ans.
Achat des tickets directement auprès du chauffeur
05 voyageurs
Bouger autrement !
7j / 7 de 7 h à 19h
04 92 502 505
www.05voyageurs.com

Espace Valléen Beaufortain Val d'Arly

Structuration du territoire et organisation des mobilités : développement d'une offre globale de mobilité douce (2011/2012/2013)

Descriptif simple du projet	Projet global décliné au travers de 17 opérations sur 3 ans, portées par 5 maîtres d'ouvrage différents : 2 communautés de communes, 2 offices du tourisme, une régie de remontées mécaniques : - Mise en place/développement de navettes adaptées aux produits VTT créés - Création d'une ligne régulière « trans Val d'Arly » avec navettes complémentaires de rabattement en TAD (et géolocalisation) - Mise en place de navettes électriques sur la station des Saisies (« cœur » du territoire et trait d'union Beaufortain-Val d'Arly ») - Renforcement de la liaison vallée/stations sur les bases d'une ligne départementale - Acquisition de vélos électriques de randonnée (VTT/VTC) et valorisation du patrimoine local par une offre d'itinéraires associée (« road book ») Ces 17 opérations ont été construites et développées en étroite coordination entre les différents maîtres d'ouvrage, avec une logique de cohérence et de complémentarité des offres (connexions entre secteurs, horaires, promotion…) ; la direction des Transports du Conseil Général a été associée.
Pourquoi ?	L'objectif et l'enjeu de cette action phare de la convention Stations Durables était de développer une offre globale de mobilité sur un ensemble touristique multi-sites et multi vallées (voir carte), afin de permettre à une clientèle jeunes ou familles de séjourner sur place sans avoir recours à la voiture (et donc de développer cette clientèle), et d'utiliser la mobilité comme un vecteur de promotion de l'offre (sites, activités, manifestations) et donc du territoire. « Construire un territoire de mobilité dont le caractère novateur pourra devenir l'un des arguments commerciaux de demain » (*extrait de la Convention Stations Durables BVA)* Constat initial : faiblesse de l'offre et quasi impossibilité de séjourner l'été en Beaufortain-Val d'Arly sans voiture ; un germe d'actions avec un service de navettes VTT lié à la création d'un produit VTT.
Comment ?	Une concertation initiale importante portée par l'animatrice de la Convention, qui a mobilisé : les collectivités, les OT, les remontées mécaniques, le CG73. Les outils : de l'ingénierie !
Chiffres clés	Coût total : 607 000 €, sur 3 ans, une dizaine de personnes fortement impliquées Résultats : Exemple des Saisies, chiffres sur 3 ans : fréquentation navettes multipliée par 3 (6000 passages), fréquentation VTT multipliée par 7,5 (60 000 passages), fréquentation estivale : + 20% environ
Les réussites et acquis du projet	La poursuite de la plupart des services, et la volonté de les asseoir et développer. Des retours clientèle très positifs et une augmentation de fréquentation. Des « distinctions » : Territoire pilote pour l'adaptation au changement climatique (ADEME et site de veille canadien www.espacestourismedurable.com) Facteurs clés du succès : la mobilisation et motivation des acteurs locaux du tourisme et des élus, la promotion/communication associée, la complémentarité avec des efforts importants sur la qualification de l'offre.

Les difficultés et pistes de progrès	Une marge de progrès important est le développement de l'offre de mobilité au départ de la plaine et notamment Albertville. L'inscription de tout le territoire Arlysère(2 communautés de communes supplémentaires, comprenant les villes d'Albertville et d'Ugine) comme Espace Valléen aurait certainement permis d'avancer plus vite sur les liaisons « haut-bas », elle n'a pas été possible malheureusement. L'association d'élus « du bas » dans le comité de pilotage n'a pas été suffisamment mobilisatrice, beaucoup de projets concernant « le Haut » (BVA) Pourtant, le territoire a porté un projet plus global de développement des transports collectifs (davantage centré sur la population locale), qui s'est concrétisé par le développement d'un service sur la partie « plaine » du territoire, au travers d'une DSP en œuvre sur ce périmètre. L'enjeu est donc de compléter le dispositif, avec une approche territoriale et une double entrée touristique et résidents.
Pour en savoir plus	



Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise

Expérimentations et actions en faveur de l'écomobilité

Descriptif simple du projet

Lancement d'expérimentations « Ecomobilité »

- Centrale de mobilité : recrutement d'une animatrice chargée d'animer la démarche de développement de la mobilité sur le territoire et de gérer en direct les expérimentations et la mise en place d'actions.
- VTT à assistance électrique (HMV) : achat par la CCHMV d'un parc de 20 VTTAE (10 en 2012 et 10 en 2013) et mise à disposition de ce parc aux loueurs de vélos du territoire qui l'entretiennent, le louent aux usagers et conservent les recettes, En parallèle, les loueurs laissent les vélos gracieusement à disposition de le l'OT ou de la CCHMV dans le cadre de manifestations ou comme activité proposée au porteur du PASS exploration. L'idée à travers cette expérimentation étant de donner une impulsion afin que les socioprofessionnels locaux (loueurs de vélos, hébergeurs, etc.) pérennisent par eux-mêmes l'offre de VTTAE sur le territoire et que chacun ait l'occasion de tester ce produit pour demain en faire un moyen de déplacement quotidien.
- Mise en place de racks à vélos sur certaines communes.
- ESTIBUS (HMV) : navette reliant les 7 communes de Haute Maurienne Vanoise l'été en correspondance avec les navettes communales préexistantes desservant les départs de randonnée (vallées transversales) et prolongement de cette ligne vers des vallées non desservies
- POINTS STOP (HMV + Terra Modana) : système d'autostop organisé :
  - Des points stop sécurisés dans la quasi-totalité des villages, sur les principaux départs de randonnée et à Modane (ville ou se trouve la gare la plus proche)
  - Les conducteurs et les passagers s'inscrivent dans un lieu-relais et reçoivent un kit mobilité
  - Sur le terrain, les conducteurs sont identifiés grâce à un macaron et les autostoppeurs sont identifiés grâce à des « fiches destination »
- TROTTI'BUS (Termignon) : navette automobile hivernale permettant de relier les différents quartiers de Termignon a été remplacée par une navette hippomobile
- Je dis : BUS ! (HMV vers Modane-Fourneaux) : service de transport régulier à la demande (SRD) mis en place sur l'ensemble du territoire et à destination de Modane au printemps et à l'automne à l'attention des populations locales et touristiques (1 matinée par semaine) pour accéder aux commerces et services moins présents à ces périodes dites hors saison.
- Renforcement skibus et évaluation

Pourquoi ?

Développer l'ecomobilite c'est **favoriser les déplacements des populations touristiques et locales** *(accès aux activités, aux commerces, aux services)* tout en veillant à ce que ces **déplacements** soient « **éco-mobiles** et **« éco-nomiques »** *(pour l'usager et pour la collectivité).*
De fait c'est répondre aux enjeux du développement durable.
Illustration :
Transports en commun :

- Volet économique : **image** d'un **territoire attractif** (multi-services , multi-activités ,soucieux de son environnement, accessible aux vacanciers venant sans voiture) ; **incitation à explorer** l'ensemble du territoire et **consommation** de la clientèle sur l 'ensemble des villages.
- Volet environnemental **:** moins de voitures sur les routes, **moins de pollution**, **besoins limités en parkings** au départ des lieux d'activités ou à proximité des services
- Volet social : **accès pour tous** à l'ensemble **des loisirs et services** proposées en Haute Maurienne Vanoise **en journée toute l'année**.

Par **l'organisation du co-voiturage** : réduction des besoins de transports en commun qui sont souvent à la charge des collectivités et ainsi développement du lien social et de la solidarité.
Par le vélo à assistance électrique : diversification de l'économie touristique, image d'un territoire dynamique, qui vit avec son temps, territoire partisan de déplacements actifs synonymes de bonne santé. Possibilité pour chacun de découvrir un mode de déplacement qui demain pourrait remplacer la 2ème voiture.

	Avant 2012, au vu des faibles solutions de mobilité proposées, il était difficile de vivre sur le territoire ou de séjourner pendant la période estivale sans voiture individuelle. Demain grâce à un bouquet de solutions de mobilité, cela deviendra moins complexe.
Comment ?	**2008** : Identification des attentes et besoins dans le cadre du projet de territoire Haute Maurienne Horizon 2015 : moment d'échanges important car croisement des regards des élus, des socio-professionnels et des citoyens. **2011** : ✓ Définition de la politique de déplacements et de mobilité douce par un bureau d'études ✓ Enquête clientèle été pour mesurer les attentes, les besoins, la capacité à utiliser et à payer des transports en commun, à utiliser de nouveaux modes de déplacements (vélo) ✓ Appropriation et une forte implication de la commission « Ecomobiité », **2012** : lancement des premières expérimentations **Acteurs mobilisés** : ✓ Maitrise d'ouvrage : Pour la définition de la politique de déplacements et de mobilité douce : CCHMV Pour la mise en œuvre d'expérimentations et d'actions : communes et CCHMV ✓ Maitrise d'œuvre : Pour la définition de la politique de déplacements et de mobilité douce : Mobility+ / Elan Développement Pour les expérimentations et actions : loueurs de vélos, entreprises titulaires des marchés de transports (SKIBUS, ESTIBUS, Je dis : BUS, etc.), etc. et CCHMV Pour la diffusion de l'information sur les actions écomobilité auprès des vacanciers : Office de Tourisme de Haute Maurienne Vanoise ✓ Comité de suivi : commission « écomobilité » de la CCHMV ✓ Concertation, implication des acteurs… : réunions thématiques de la commission « écomobilité » et mobilisation des acteurs concernés au cas par cas, concertation entre les différents donneurs d'ordre Transport Haute Maurienne (CG 73, SIVOM, communes) ✓ Rencontres individuelles des commerçants et gros hébergeurs lors du lancement de l'ESTIBUS (distribution affiches + explications), distribution de bons d'essai gratuits des VTTAE aux hébergeurs, présence sur les foires automnales (population permanente) et sur le festival grand air (population touristique) ; consultation de l'ensemble des loueurs de vélos pour le partenariat et contact permanent avec les loueurs partenaires, prémices d'un travail avec les accompagnateurs. **Difficultés rencontrées** : ✓ Travail avec le cabinet d'études (groupement d'entreprises, une spécialiste de la mobilité, l'autre du tourisme : binôme intéressant mais a travaillé d'une manière plutôt théorique (manque de présence et d'échanges avec le territoire) ✓ Mutualisation des services touristiques et service desserte gare-stations.
Chiffres clés	Le budget global alloué au développement de la mobilité en Haute Maurienne Vanoise était d'environ 450 000 € HT. • Coût prévisionnel de la définition de la politique de déplacements et de mobilité douce : 52 200 €HT. Coût final de l'opération : 38 161.34 €HT • Coût prévisionnel de la centrale de mobilité (expérimentation de 3 ans) : 89 566 € • Coût prévisionnel du VTT à assistance électrique (expérimentation de 2 saisons d'été) : 44 381 € HT • Coût prévisionnel de l'ESTIBUS (expérimentation de 2 saisons d'été) : 150 982 € HT • Coût prévisionnel du dispositif « POINTS STOP » (mise en place du dispositif) : 20 250 € HT en fonctionnement et 13 000 € HT en investissement • Coût prévisionnel du TROTTIBUS (expérimentation de 2 saisons d'hiver) : 102 661 € HT • Coût prévisionnel du SRD Je dis : BUS (service régulier à la demande) intersaison (expérimentation de 2 printemps et 2 automnes) : 18 500 € HT Moyens humains : 2 personnes du service écomobilité de la CCHMV (chargée de mission + responsable de service) + service civique pour l'animation des Points stop de juillet à décembre (en attente)

Les réussites et acquis du projet	**Projet réussi ?** Pas suffisamment de recul et nécessité du prolongement de la phase d'observation pour répondre d'une manière catégorique mais : • Gouvernance, partenariats *:* désormais les différents donneurs d'ordre se consultent, échangent, débattent ; • Transports collectifs : la satisfaction générale des socio-professionnels et des personnels d'accueil et des retours très positifs de la clientèle sur la présence d'un transport estival à l'échelle de la vallée ; • Vélo : la fiabilité et l'implication des magasins de sports partenaires pour la location de VTTAE et achats de vélos par les magasins pour renforcer le parc dès l'été 2014 + montage de produits. **Expériences à valoriser** : • Transport : l'expérimentation doit être ambitieuse pour mesurer et adapter au mieux les services à l'avenir (*exemple : ne pas partir sur des à priori en considérant que le service ne sera pas utilisé le samedi et de ne pas le tester ce jour -là*). Bien identifier les cibles pour la construction des grilles horaires et communication Politique tarifaire adaptée dans le cadre de l'expérimentation (ni trop cher, ni gratuit) Aller au-devant des hébergeurs (vecteurs de l'information) • Vélo : mobilisation d'acteurs et discussion pour prendre en compte les attentes, contraintes et objectifs de chacun, politique tarifaire (incitative, mais ne doit pas bouleverser le futur modèle économique) **Les facteurs clefs de succès** : • Un projet élaboré suite à un projet de territoire • La possibilité d'expérimenter grâce au soutien des partenaires financiers • Le partage des enjeux par la commission « Ecomobilité » et sa capacité à porter le projet • L'implication de l'Office de Tourisme, interface avec les vacanciers pour la diffusion de l'information sur l'écomobilité.
Les difficultés et pistes de progrès	**Les erreurs à ne pas reproduire, les enseignements, les points de vigilance.** • Vigilance par rapport aux bureaux d'études, donc temps dégagé des techniciens pour suivre leur travail • Ne pas négliger les temps d'animations à prévoir pour la présentation des dispositifs à la population et leur appropriation, et ce dans la durée • Mobilité : action transversale, nécessité de faire le lien avec différents partenaires quel que soit leur niveau d'implication (hébergeurs, prestataires d'activités, commerçants, employeurs, autres donneurs d'ordre…) **Quelles sont les prochaines étapes du projet, les caps à franchir?** • Déploiement du dispositif des Points stop dans les prochains mois et années (extension du réseau, augmentions du nombre d'adhérents au dispositif) • Passer de la promotion du « vélo-loisir » au « vélo-déplacement » toujours par le biais des VTTAE • Donner une réelle visibilité à la centrale de mobilité auprès des acteurs et des différents publics • Pérenniser les expérimentations VTTAE (renouvellement du parc par les magasins de sports), l'Estibus et le Je Dis : Bus ! • Renforcement des partenariats avec les autres donneurs d'ordre
Pour en savoir plus	*www.rezopouce.fr* *http://www.haute-maurienne-vanoise.com/pratique/se-deplacer-sans-voiture* *contact : ecomobilite@cchautemaurienne.com*

Communauté de Communes du Pays des Ecrins

Navettes expérimentales de Dormillouse

Descriptif simple du projet	La commune de Freissinières a sollicité la Communauté de Communes du Pays des Ecrins pour réaliser une semaine expérimentale de mise en place de navettes vers la haute vallée de Dormillouse qui est l'une des portes d'entrée les plus importantes du Parc national des Ecrins.
Pourquoi ?	Les comptages routiers cette vallée montrent environ 15.400 véhicules du 15 juin au 15 septembre, soit une moyenne journalière de 166 véhicules. En termes de personnes, sur cette même période, un total de 44.000 visiteurs a été enregistré, soit une moyenne journalière de 473. Le pic de fréquentation est situé au mois d'aout avec près de 250 véhicules et 600 visiteurs par jour. La mise en place d'une tarification innovante(voir plus bas) avait pour objectif d'inciter les automobilistes à laisser leurs voitures le plus bas dans la vallée au lieu d'aller le plus haut possible et de traverser les différents hameaux en voiture.
Comment ?	**Le partenariat** Pour mener à bien ce projet, piloté par le service transport de la Communauté de Communes du Pays des Ecrins, un partenariat avec la commune, le Parc National des Ecrins, le Conseil Général des Hautes Alpes et l'Office de Tourisme du Pays des Ecrins a vu le jour. La Communauté de Communes du Pays des Ecrins a mis en place les moyens humains, techniques, de transport et administratifs pour mener à bien cette expérience. Le Parc National des Ecrins a apporté une aide en moyens humains et sur les aspects de communication. La commune de Freissinières a mis en place des moyens techniques et administratifs pour la réalisation de cette expérience (fourniture de matériels, arrêté de circulation…). Le Conseil Général a apporté une aide administrative (dérogation de circulation dans les Ribes) et s'est positionné en tant qu'observateur des conclusions de cette expérience. **Le dispositif mis en place** (voir schéma de circulation plus bas) *L'arrêté de circulation* Le Maire de Freissinières a pris un arrêté de circulation sur la voie communale après le parking d'hiver des Mensals interdisant la circulation de 8h30 à 17h30 du 25 au 31 juillet 2009. *Les parkings* 3 parking ont été mis en place pour cette opération : celui des Allouviers, celui des Ribes et celui après les Mensals *2 points d'accueil* Le 1er point d'accueil était situé aux Ribes avec la présence de 2 agents renseignant les automobilistes, effectuant la vente des tickets au départ des Ribes, régulant la circulation des autocars. L'office de tourisme de Freissinières a également été déplacé à ce point d'accueil durant la semaine. Le 2ème point d'accueil, situé au parking d'hiver, avec un agent permanent pour garder la barrière, gérer les dérogations de circulation, renseigner les visiteurs ou automobilistes. *Les autocars* 4 autocars circulaient de 8h30 à 18h45 à cadence de 15 minutes sauf entre midi et 15h00 une cadence de 30 minutes environ. 3 autocars de 19 places et 1 autocar de 29 places ont été mis en service *La tarification* 2 tarifs étaient proposés : 2 € au départ du parking des Allouviers et des Ribes ; 5 € au départ du parking des Mensals ; la gratuité pour les enfants de moins de 15 ans ; gratuité ou laisser passer pour les résidents principaux ou secondaires de Freissinières et les professionnels du tourisme sur présentation d'une carte.

La communication

- Conception de flyers et d'affiches diffusés dans les structures intercommunales, dans les mairies du canton, dans les offices de tourisme du Pays des Ecrins, dans les maisons du Parc National des Ecrins.
- Conception flyers en français expliquant la démarche diffusés auprès des visiteurs durant toute la semaine de l'expérience
- Diffusion numérique à toute la liste de diffusion de la Communauté de Communes du Pays des Ecrins, du Parc National des Ecrins et de l'OTPE.
- Installation de panneaux routiers explicatifs
- Communication sur les sites internet de la Communauté de Communes du Pays des Ecrins, de l'OTPE et du Parc National
- Communiqué de presse à tous les médias locaux (Dauphiné libéré, Alpes 1, France 3…), aux webzines…
- Diffusion sur les sites internet spécialisés tels que Mountain Riders, Vallouimages…
- Conférence de presse le 27 juillet à la maison du canton
- Visite du Dauphiné Libéré le 26 juillet 2009 sur place
- Article dans la lettre d'info de la Communauté de Communes du Pays des Ecrins

Chiffres clés

La fréquentation

	PAYANTS	GRATUITS	TOTAL
Les Allouviers	195	12	**207**
Les Ribes	904	357	**1261**
Les Mensals	23	2	**25**
TOTAL	**1122**	**371**	**1493**

Au total 1.493 personnes ont pris les navettes durant cette semaine expérimentales.

Les coûts

POSTE DE DEPENSES	MONTANT
Transport	8.670,09 €
Communication panneaux	946,00 €
Billetterie	210,00 €
Frais de personnel	1.700,00 €
Divers	889,00 €
TOTAL	**12.415, 09 €**

Les recettes

	NOMBRE	Prix unitaire	TOTAL
Les Allouviers	195	2 €	**390 €**
Les Ribes	904	2 €	**1.808 €**
Les Mensals	23	5 €	**115 €**
TOTAL	**1122**		**2.313**

Les réussites et acquis du projet

- une enquête de satisfaction a été conduite auprès des utilisateurs avec 42% souhaitant que l'opération soit poursuivie et étendue à d'autres vallées, 33% de satisfaits mais avec des remarques d'amélioration (tarifs trop élevé…), 25% de non satisfaits.
- projet multi-acteurs : bonne coordination entre toutes les structures participant au projet malgré le peu de temps de mise en place (3 semaines)
- satisfaction des habitants des hameaux de Freissinières traversés par la RD
- une réduction de 0,9 tonne de CO2
- une réduction des nuisances grâce à 610 passages de véhicules en moins dans les hameaux de Freissinières.

Les difficultés et pistes de progrès

- coût élevé
- réticence des utilisateurs (un autre exemple sur le Pré de Mme Carle confirme cela)
- temps de mise en place réduit ce qui a entraîné un déficit en communication

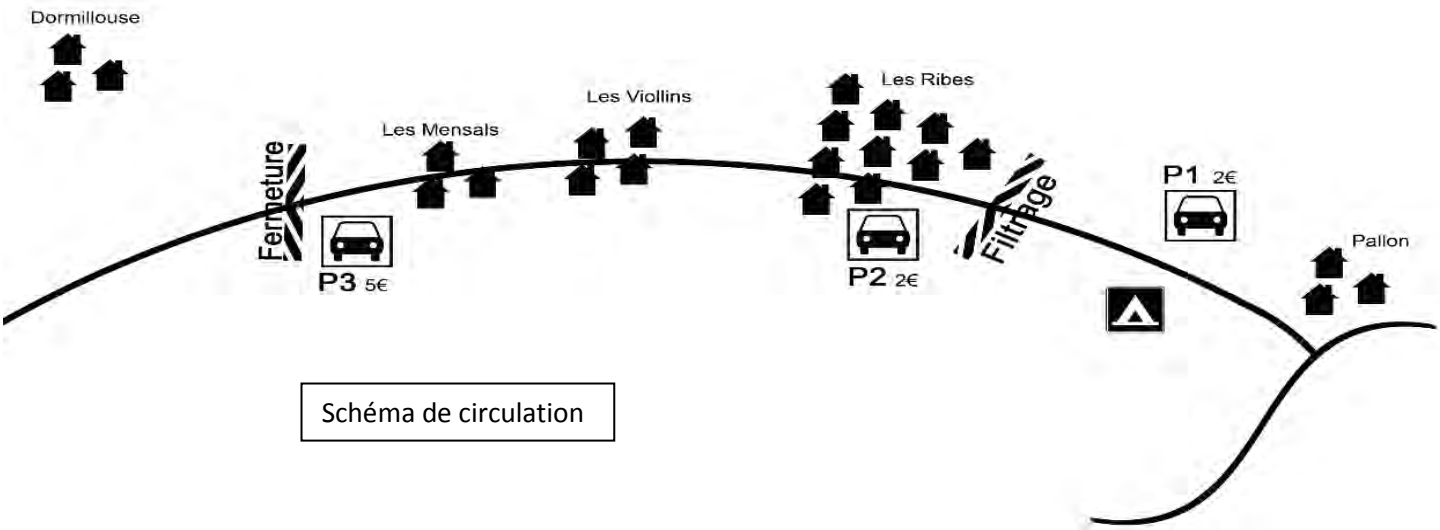


Schéma de circulation

Exemple de panneau mis en place dans les hameaux

Fondation Grand Paradis

Réseau vélos électriques en libre service, Trekbus, TT et City Bike à assistance électrique

Descriptif simple du projet	Fondation Grand Paradis, qui réunit et représente les différents porteurs d'intérêt des trois vallées valdôtaines du Grand Paradis (la Région Autonome Vallée d'Aoste, le Parc National du Grand Paradis, les Communes et la Communauté de Montagne), envisageant de créer une offre culturelle et naturaliste intégrée dans le territoire, est engagée dans la promotion des services de mobilité durable, en particulier en ce qui concerne les déplacements internes. Depuis l'été 2012, un réseau vélos électriques en libre service composé de 66 vélos, 11 abris photovoltaïques et 8 stations situées dans les 5 communes du Grand Paradis est opérationnel. Pour l'été 2014, il est prévu l'arrivée d'une petite flotte de 20 VTT à assistance électrique. Les vélos seront mis à disposition des visiteurs auprès des Centres visite gérés par Fondation Grand Paradis. Depuis l'été 2011, un service à la demande, appelé « Trekbus », est actif, avec 2 véhicules qui peuvent transporter jusqu'à 8 personnes et qui porte sur les randonnées entre les vallées.
Pourquoi ?	Les vallées du Grand Paradis (Cogne, Valsavarenche et Rhêmes) se séparent en éventail du Fond Vallée et n'ont pas de lien direct entre elles. Les communes situées dans les vallées sont formées par différents villages éparpillés sur le territoire, avec des services de transport en commun qui ne les rejoignent pas toujours et qui, de toute façon, offrent un nombre très limité de courses. Parmi les différentes exigences en termes de mobilité, on a essayé de satisfaire celles qui suivent : - permettre, grâce au bike sharing, aux touristes et résidents de se déplacer d'un village à l'autre sans utiliser les voitures privées ; - permettre, avec les City Bike électriques, aux opérateurs touristiques de pouvoir proposer à leurs hôtes des déplacements sans voiture ; - favoriser, avec le Trekbus, les randonnées entre les vallées d'un ou plusieurs jours, ayant grâce à ce service la possibilité de rentrer au point de départ. La flotte de VTT à assistance électrique permettra, par contre, de proposer des itinéraires de découverte du territoire de façon amusante et éco-compatible.
Comment ?	Les véhicules et système de gestion du bike sharing ont été fournis par l'entreprise Wattworld de Genève, qui a remporté l'appel d'offres présenté dans le cadre du projet « RêVE –Réseau Véhicules Electriques Grand Paradis », conçu et réalisé par Fondation Grand Paradis avec la collaboration des communes intéressées (Programme Compétitivité Régionale 2007-2013 de la Région Autonome Vallée d'Aoste). Les flottes de VTT et City Bike à assistance électrique ont été créées grâce au projet transfrontalier « ITER-Imaginez un Transport Efficace et Responsable » à valoir sur le programme européen de coopération Italie/France Alcotra 2007-2013 (partenaires : la Région Autonome Vallée d'Aoste, chef de file, Fondation Grand Paradis en qualité de délégataire, la Communauté de Communes du Haut-Chablais, la Communauté de Communes de la Vallée d'Abondance et le Conseil Général de Haute-Savoie). Le service Trekbus aussi, attribué suite à un appel d'offres qui a impliqué chauffeurs de taxi et locateurs de voitures, pour l'année 2014 sera soutenu par le projet ITER.

Chiffres clés	Le réseau de bike sharing (incluant les 66 vélos, les systèmes d'attache et de décrochage, la gestion des utilisateurs, les apparats hardware et software, les activités de formation) a été emporté pour un montant de € 247.877, hors TVA. Les City Bike (FRISBEE miki3) à assistance électrique ont été achetées avec un coût chacune de € 880 TTC. Les VTT (FLYERS RS XT), qui sont en train d'être achetés, coûtent € 3.100 TTC chacune. Le service de Trekbus sur demande, actif de mi-juin jusqu'au mois de septembre dans les tranches horaires 6h30/9h00 et 16h30/19h00, a été emporté par un locateur de voitures avec un coût horaire de € 22,55 TTC. Le gérant retient aussi l'encaissement des billets (12 € la course pour un trajet du fond vallée jusqu'aux vallées et 5 € la course pour un trajet dans le fond vallée, indépendamment du nombre des transportés).
Les réussites et acquis du projet	Le service de vélos électriques en libre service a été littéralement pris d'assaut par les touristes et par les résidents (3.152 voyages en 2012 – 6.817 voyages en 2013). Les City Bike sont très utilisées par les opérateurs touristiques et quelques un d'entre eux a organisé des promenades guidées en eBike (par exemple dans les vignobles du fond de vallée). Le service de Trekbus a obtenu les résultats suivants: 2011 - 90 jours de service - 265 passagers 2012 – 92 jours de service – 452 passagers 2013 – 60 jours de service - 615 passagers
Les difficultés et pistes de progrès	Le service de vélos électriques en libre service est un projet pilote pour les zones de montagne et il a du tout de suite faire face à la discontinuité de la connexion pour la transmission des données, impliquant ainsi, surtout au début, des impossibilités temporaires de décrocher les vélos. Le problème a été résolu en augmentant le temps à disposition du système pour répondre aux interrogations des utilisateurs (demande de prélèvement avec carte RFID) et en couvrant presque tous les abris avec le signal WiFi d'alimentation des Hot Spot publics, installés grâce au projet ITER. Le système d'attache et de décrochage des vélos a eu aussi des difficultés. Il reste à résoudre le problème d'une activité d'entretien, efficace et coordonnée, étant donné que les abris sont plutôt distants entre eux. Pour l'entretien des VTT, on est aussi en train d'évaluer l'hypothèse de confier à l'extérieur l'entretien périodique, celui-ci nécessitant des compétences techniques spécifiques. A la fin de la 4ème année d'expérimentation du Service Trekbus avec le soutien des fonds européens, les opérateurs publics et privés auront à disposition les éléments d'évaluation nécessaires pour décider de poursuivre ,ou non, le service.
Pour en savoir plus	*http://www.grand-paradis.it* *info@grand-paradis.it*

JOURNEE DE PARTAGE D'EXPERIENCES N°2

LUNDI 1ER JUILLET 2014 DE 9H30 A 17H00

AU SIEGE DE LA CTE DE COMMUNES DU HAUT-CHABLAIS
(Lac de Montriond- HAUT-CHABLAIS - 74)

Points Stop

Covoiturage

PTI BUS – LE TRANSPORT À LA DEMANDE

LA MOBILITÉ EN ZONE DE MONTAGNE : « QUELS MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS A LA VOITURE DANS LES VALLEES DE MONTAGNE ? POUR QUI ET POUR QUOI FAIRE ? »

Journée partage d'expériences HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

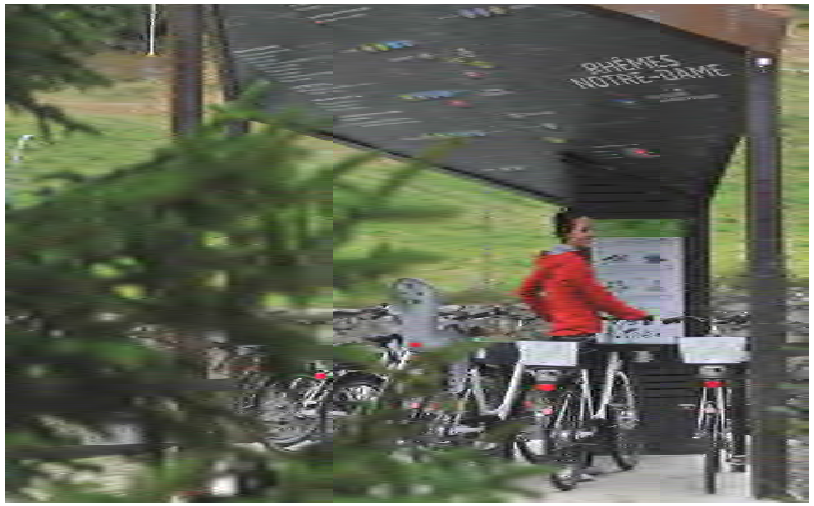
SNCF: PARIS-MONTGENÈVRE

PARIS – MONTGENEVRE : TROIS LIAISONS QUOTIDIENNES DIRECTES DES LE 9 DECEMBRE 2013

Action CDT 05

Journée partage d'expériences HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

Abris du service vélos électriques en libre service

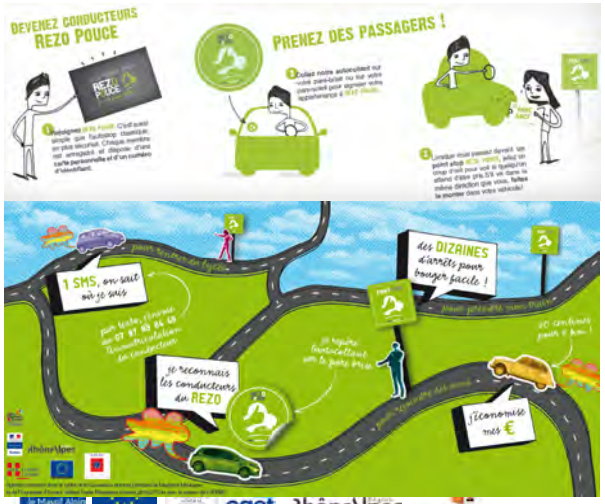


Journée partage d'expériences HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

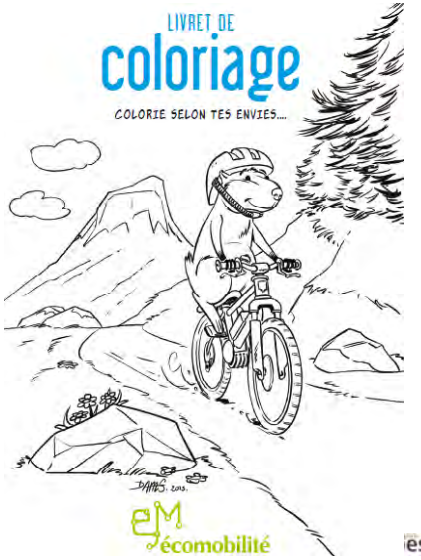
Abri photovoltaïque

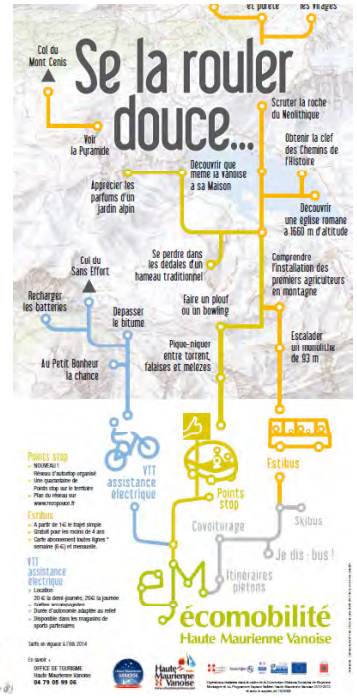
Service de Trekbus

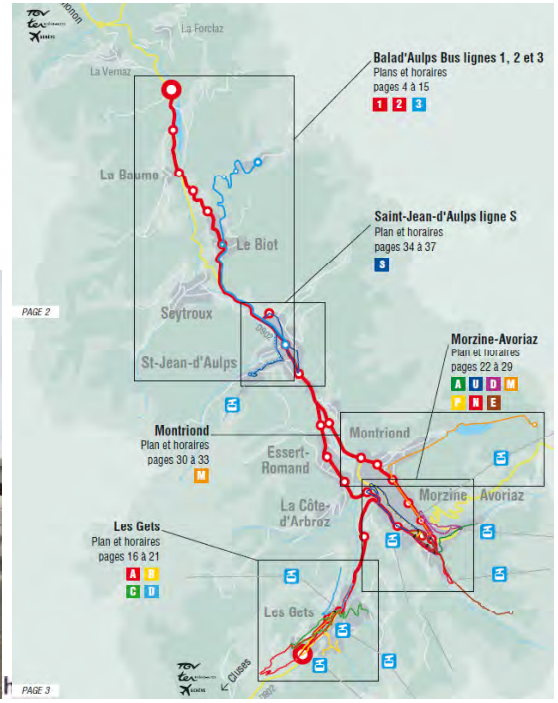
City Bike ITER



C







Balad'Aulps Bus, arrêt les Perrières – Les Gets

Pti'bus - transport à la demande

Prev'bus

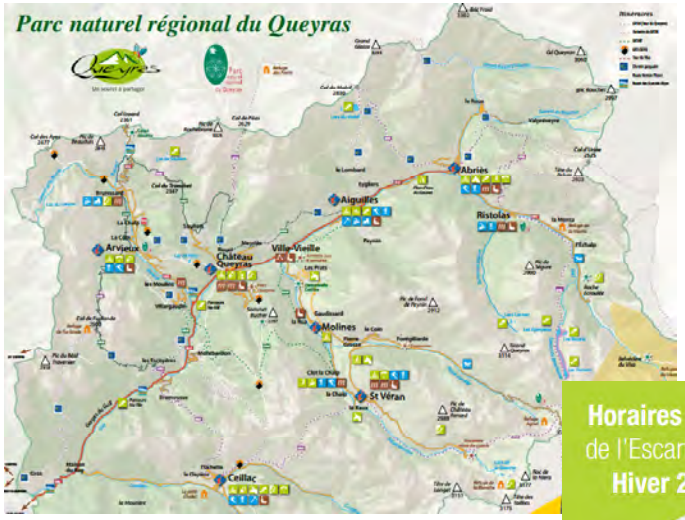
www.paysdesecrins.com

Tarifs (aller-retour)

2€ /pers au départ du premier parking (Les Allouviers)
5€ /pers au départ du dernier parking (Les Mensals)

Gratuité aux habitants sur présentation d'un justificatif
Gratuité aux guides et accompagnateurs (avec leurs clients) sur présentation de leur carte professionnelle

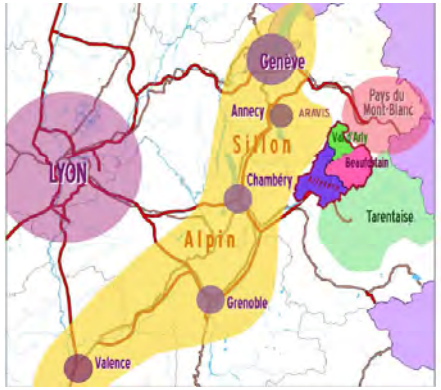
Communauté de Communes Pays des ÉCRINS



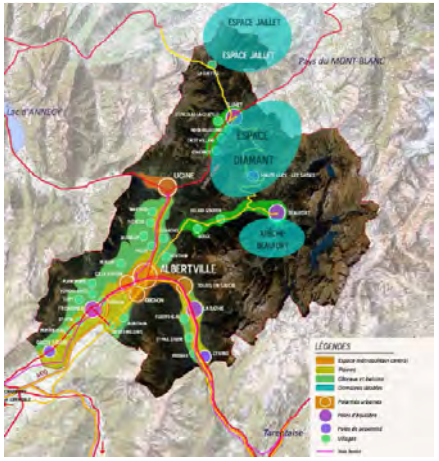
Horaires des Navettes
de l'Escarton du Queyras
Hiver 2013 - 2014

Avec les navettes **Gratuites** du Queyras
« J'éco-move, j'économise ! »

ESPACE VALLÉEN DU BEAUFORTAIN - VAL D'ARLY



arlysère



Le réseau Facilibus

Objectif : se déplacer en toute facilité sur l'ensemble des 10 communes du territoire

Plaine du Mont Blanc
- Passy
- Domancy
- Sallanches
- Cordon
- Le Fayet / Les Plagnes

Val d'Arly
- Combloux
- Demi-Quartier
- Megève
- Praz sur Arly

Val Montjoie
- Les Contamines Montjoie
- Saint-Gervais
- Le Fayet / Les Plagnes

Journée partage d'expériences HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

Facilibus, le Transport a la Demande

FaciliBus
Vos déplacements en toute liberté
Pays du Mont-Blanc

Journée partage d'expériences HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

Facilibus, le Transport a la Demande

Journée partage d'expériences HAUT CHABLAIS – 1° Juillet 2014

Alpine pearls — Voyager en douceur

Afin que vous puissiez rester mobile sans voiture pendant votre séjour, chaque village met à disposition sa propre offre de mobilité respectueuse du climat : la mobilité douce est inscrite en grand dans toutes les Perles des Alpes.

Les Perles