SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

131, cours Lieutaud - 13006 MARSEILLE
Tél/fax - 04 91 26 86 87 / 88 72
e-mail - eureca@wanadoo.fr
SIRET - 352 846 018 00047

FICHES ACTIONS

Juin 2018

SOMMAIRE

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS 3
1.1 Contexte 3
1.2 Objectifs 4
1.3 Méthodologie et phasage 4
1.4 Les projets à considérer 6
1.5 La structuration du schéma de mobilité touristique 9
1.6 Le plan de déplacements OGS 12

2 L'AXE 1 : DES LIGNES DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANTES POUR ACCEDER AU TERRITOIRE 15

3 L'AXE 2 : DES SOLUTIONS INTERMODALES ORIENTEES VERS LE TOURISME 39

4 L'AXE 3 : DES NAVETTES DE TRANSPORT COLLECTIF POUR DESSERVIR LES SECTEURS D'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE 61

5 L'AXE 4 : DES SERVICES ACCOMPAGNANT LES PRATIQUES TOURISTIQUES 100

6 L'AXE 5 : UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT ET DE COORDINATION DES ACTIONS 112

7 HIERARCHISATION DU PLAN D'ACTIONS 116
7.1 Des enjeux pluriels 116
7.2 Une dimension multipartenariale 117
7.3 Un phasage à initier autour d'un socle d'actions prioritaires 119

1 Contexte et objectifs

1.1 Contexte

Grand site de France, un label prestigieux et vertueux, connu et reconnu par tous les publics : c'est l'objectif que se fixe d'atteindre à terme le Syndicat mixte de gestion du Parc Naturel Régional du Verdon (PNRV) sur le site des gorges.

Depuis plus de 20 ans, différentes prises de conscience convergent et s'amplifient pour faire l'unanimité auprès de tous :

- quant à la gestion de la qualité de l'accueil face aux afflux de visiteurs en période estivale,
- quant à la préservation des ressources naturelles et de l'environnement face à la concentration de visiteurs sur des spots emblématiques,
- et, plus récemment, quant au réchauffement climatique de la planète et à la gestion durable des territoires face à la mobilité peu vertueuse du monolithisme automobile que génère le modèle socio-familial dominant lors de ses déplacements touristiques…

Actuellement, les mesures prises et les inflexions attendues ne sont pas à la hauteur des enjeux de préservation et de valorisation des sites qui composent le parc du Verdon. Pourtant, au fil du temps, une meilleure connaissance des mobilités locales, tant résidentielles que touristiques, voire même professionnelles, a conduit à construire des actions ciblées, parfois déclinées en expérimentations.

L'objectif d'obtention du label Grand site de France exige d'aller encore plus loin puisque l'une des conditions est d'en faire *« un site accessible au plus grand nombre avec des solutions depuis les centres urbains mais également au cœur du site, pour favoriser une découverte sereine des espaces »* en limitant l'impact de la voiture individuelle, aujourd'hui encore moyen d'accès hégémonique.

Au regard des conditions qui demandent que le site soit aménagé pour les visiteurs en découverte des paysages remarquables ou adeptes des sports de nature, que le site soit animé toute l'année par une offre de découverte écotouristique, le grand écart entre une gestion de l'accueil plus incitative en période creuse (avant et après-saison), un accès facilité des zones de pleine nature et une limitation de l'impact de la voiture individuelle, reste monumental. Dès lors, la présente démarche, consistant en **un schéma de mobilité touristique durable**, vise à poser les termes d'un **projet ambitieux et pragmatique**, permettant l'inflexion du « tout automobile » vers d'autres modes alternatifs. Notons par ailleurs que cette démarche est singulière en ce que le syndicat mixte de gestion du parc du Verdon ne dispose que d'un pouvoir d'initiation, sans prise de compétence adaptée ni de capacité d'accompagnement dans la concrétisation de certaines actions de ce type mais que pour autant il s'agit ici de faire valoir l'intérêt des exigences attendues du label « Grand Site de France », pour un site aussi attractif que les Gorges du Verdon, qui a valeur de bien-commun aux échelles locale, régionale et nationale. A ce titre, il parait essentiel d'obtenir une convergence d'action de la part des multiples acteurs et partenaires impliqués dans le fonctionnement et le succès d'un tel site. Pour autant, et même si le site des Gorges du Verdon constitue un enjeu prioritaire, l'organisation des mobilités touristiques doit concerner l'ensemble des territoires du Verdon en

prenant en compte ses nombreux spots touristiques (plateau de Valensole, lacs, basses-gorges).

Dans ce contexte, les objectifs généraux assignés au schéma de mobilité touristique durable ont été les suivants :

- « Améliorer la connaissance, d'une part des dynamiques de flux touristiques liées à la mobilité des visiteurs, d'autre part de l'offre de mobilité actuelle alternative à la voiture individuelle ».
- « Faire émerger, de manière concertée, des possibilités nouvelles de déplacements sur le territoire, portés par des opérateurs publics ou privés ».
- « Traiter plus particulièrement des actions permettant de favoriser les pratiques d'itinérance pédestre et cyclable ».
- « Déterminer des actions mobilité en lien avec l'opération Grand Site, afin d'améliorer les conditions d'accès au site des gorges du Verdon ».

1.2 Objectifs

Outre les objectifs généraux du schéma de mobilité touristique durable, il est utile de préciser certains objectifs plus spécifiques qui ont vocation à guider le contenu des fiches actions qui le composent :

- ➔ Valoriser et exploiter les supports d'itinérance.
- ➔ Améliorer les conditions d'accès au Verdon et au Grand Site des gorges.
- ➔ Développer les mobilités alternatives durables.
- ➔ Réduire la pression de la voiture en tant que mode principal de déplacement et découverte.
- ➔ Soutenir et préserver l'attractivité des sites à forte notoriété (les gorges, les lacs).
- ➔ Accompagner et encadrer l'exploitation du Verdon.
- ➔ Modifier les pratiques de fréquentation touristique.
- ➔ Etre exemplaire en matière de tourisme durable : effet vitrine…

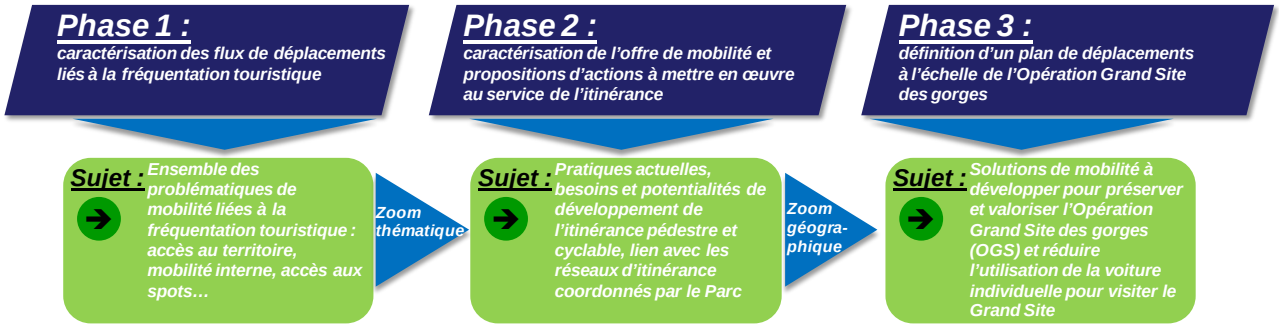
1.3 Méthodologie et phasage

L'élaboration du présent schéma de mobilité touristique durable s'est décomposée en trois phases (les phases n°2 et n°3 ont été menées conjointement) :

- **Phase n°1 :** caractérisation des flux de déplacements liés à la mobilité touristique. Cette première étape s'est attachée à :
  - Recenser et analyser l'ensemble des spots touristiques du Verdon au regard des enjeux de mobilité.
  - Consulter les acteurs territoriaux.
  - Investiguer les pistes techniques relatives à la mise en œuvre d'un observatoire de la fréquentation du Verdon.
- **Phase n°2 :** caractérisation de l'offre de mobilité et co-construction de propositions d'actions à mettre en œuvre au service de l'itinérance.
- **Phase n°3 :** définition d'un plan de déplacements à l'échelle du Grand Site des Gorges. Cette phase a permis de co-construire des actions mobilité spécifiques au périmètre OGS.

Comme l'illustre le schéma suivant, et compte tenu du fait que la question de la mobilité se pose à différentes échelles sur le Verdon, pour les touristes comme pour les résidents, l'élaboration du schéma s'est structurée autour d'une réflexion en « entonnoir », de la manière suivante :

- La phase n°1 a traité de **l'ensemble des problématiques de mobilité touristique** rencontrées sur le territoire, pour y venir, pour s'y déplacer, pour en partir…
- La phase n°2 a resserré l'analyse sur **les problématiques de mobilité relatives au tourisme d'itinérance** (zoom thématique).
- La phase n°3 s'est concentrée sur le secteur géographique du **périmètre de l'opération Grand Site** (zoom géographique).



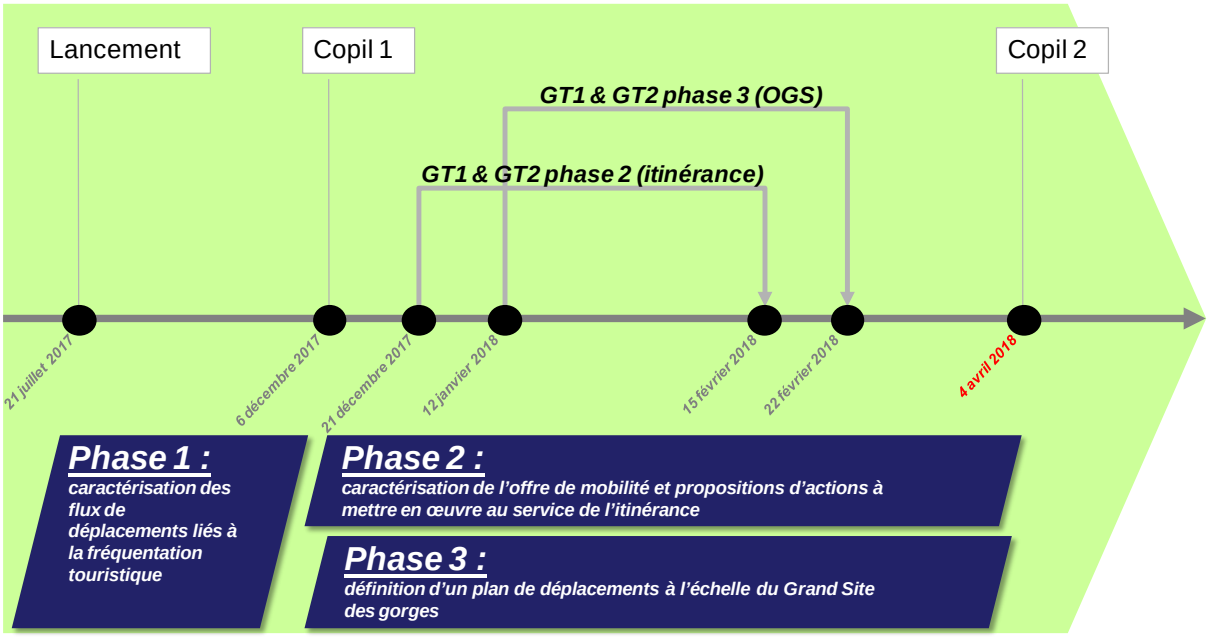
Notons que la première phase de la mission s'est traduite par :

- Une importante **série d'entretiens d'acteurs** qui a donné lieu à un rapport de compilation des comptes-rendus.
- Une **enquête en ligne** qui a donné lieu à une synthèse des réponses formulées.

D'un point de vue temporel, le schéma suivant présente le phasage mis en œuvre :

- La phase n°1 s'est déroulée du 21 juillet au 6 décembre 2017 (date du premier comité de pilotage).
- La phase n°2 s'est articulée autour de deux réunions d'un groupe de travail :
  - Le GT n°1 : détermination des orientations
  - Le GT n°2 : affinage technique des actions
- La phase n°3 s'est également articulée autour de deux réunions d'un groupe de travail, selon des modalités identiques à celles de la phase précédente :
  - Le GT n°1 : détermination des orientations
  - Le GT n°2 : affinage technique des actions
- Un deuxième et dernier comité de pilotage de restitution de l'étude auprès des partenaires s'est tenu le 4 avril 2018.

Notons en parallèle des démarches de concertation avec les partenaires publics de la mobilité dont le Conseil Régional Sud Provence Alpes Côte d'Azur, principal autorité organisatrice de transport et à ce titre en capacité de soutenir la mise en œuvre des préconisations de l'étude.



1.4 Les projets à considérer

Il est utile de rappeler que la démarche du PNRV repose sur l'idée que par l'intermédiaire de sa Régie de gestion et d'aménagement des sites sensibles, et de sa capacité d'intervention et de portage de maitrise d'ouvrage pour un certain nombre d'aménagements de sites touristiques du Verdon (et plus particulièrement sur le périmètre de l'OGS), il a ainsi vocation à coordonner les compétences des collectivités partenaires (EPCI, départements). Dès lors, il est nécessaire de définir des actions conjointes permettant de valoriser et améliorer le fonctionnement et les potentialités de développement du territoire. A ce titre, une liste sommaire des principaux projets, dont la maitrise d'ouvrage est portée totalement ou partiellement par le PNRV, est présentée ci-après :

- **Les projets en cours de réalisation dans le cadre de l'OGS :**
  - Aménagement du belvédère de la Dent d'Aire sur la route des Crêtes (La Palud) - mai 2018.
  - Aménagement du belvédère du Col d'Illoire (Aiguines, rive gauche) - mai 2018.
  - Requalification des belvédères : sécurisation des flux piétons, signalétique - mai 2018.
  - Installation de l'ensemble de la signalétique sur la route des Crêtes - été 2018.
  - Réhabilitation du sentier de l'Imbut-Vidal par le CD83.

- **Les projets en discussion avec le CD04 dans le cadre de l'OGS :**
  - Requalification globale de la route des Crêtes : réfection de la chaussée et aménagements routiers.
  - Aménagement du site de la Colle de l'Olivier (accès au sentier des Pêcheurs), des capacités de stationnement et des équipements d'accueil.

- **Les projets inscrits dans le programme Espace Valléen**
  - Requalification du site Point Sublime / Couloir Samson : restructuration de la voirie, aménagement paysager des parkings, aménagement des cheminements, réfection des belvédères, équipements d'accueil, gestion de l'accès au Couloir Samson avec possibilité de navette TC.
  - Aménagement de certains belvédères en lieux d'accueil/interprétation : site des Cavaliers/Fayets, Trescaïre, Guegues - 2018-2020.
  - Aménagement des sites d'embarquement et débarquement des activités d'eau vive entre Castellane et Rougon (Castellane centre, Taloire, Chasteuil, Carajuan) : aménagement du stationnement, équipements de confort, gestion de l'accès pour les opérateurs : 2018-2019.

- **Les projets en dehors du site des gorges**
  - Aménagement de la plage de St-Julien le Montagnier : requalification paysagère, bâtiment d'accueil, plage surveillée : 2018-2020.
  - Aménagement d'une liaison douce pédestre à Saint André les Alpes entre le cœur de village et le lac de Castillon.

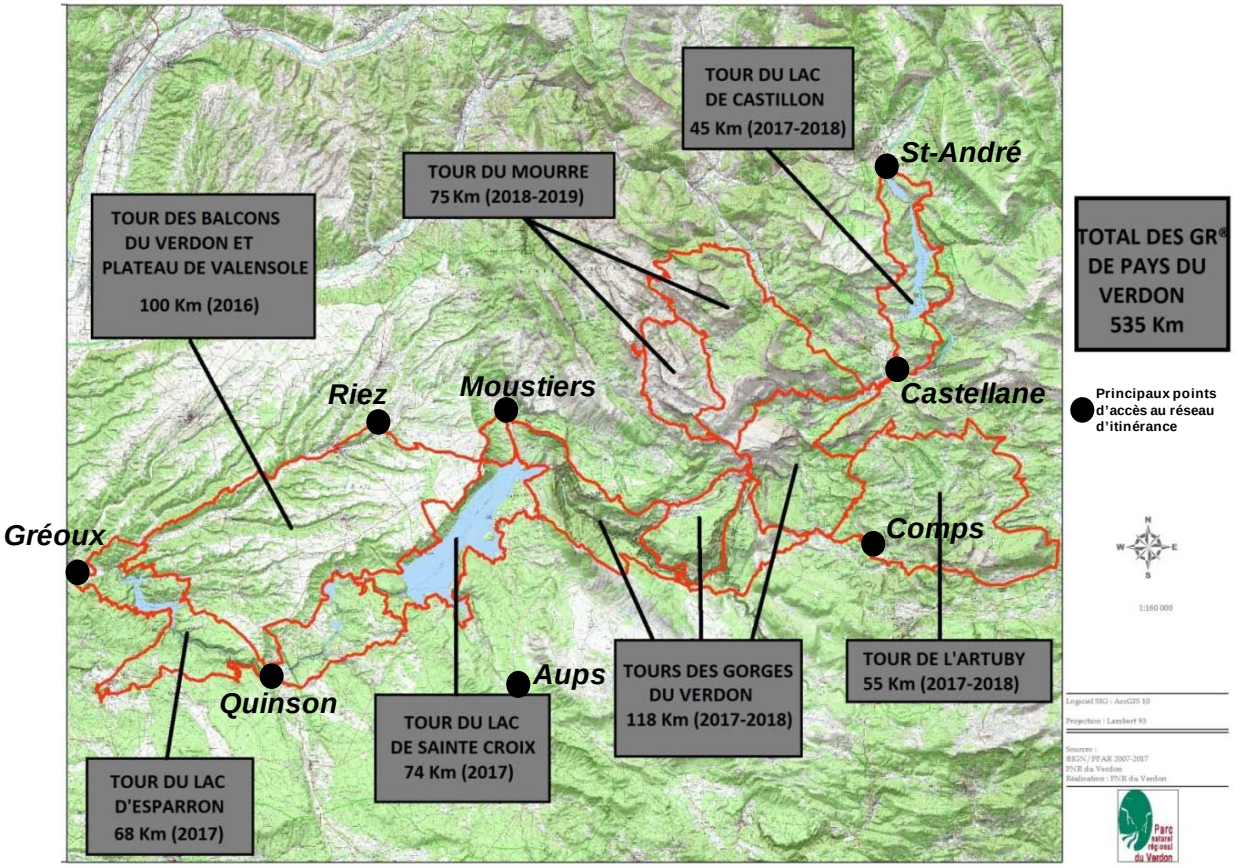
Ces projets d'aménagement sont considérés comme des données d'entrée pour le schéma de mobilité touristique durable. En ce sens, les actions élaborées par le schéma ne portent pas sur des aménagements de spots touristiques (isolés ou ponctuels).

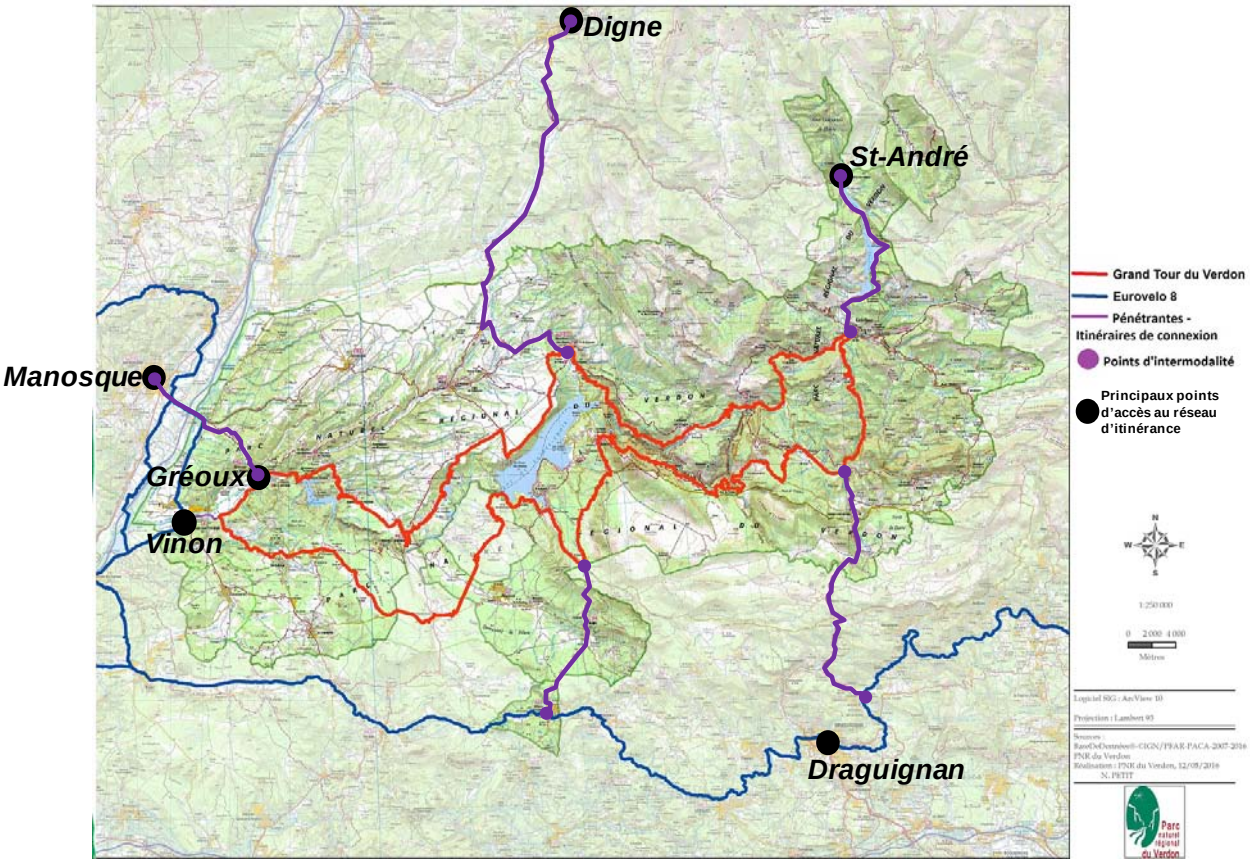
Par ailleurs, dans le cadre du sujet spécifique qui donne lieu à la phase n°2, différents projets supports visent à construire et développer une offre d'itinérance sur le territoire du Verdon :

- **Les projets supports destinés à structurer l'itinérance pédestre :**

  - **Les GRP existants :**
    - Le tour du lac d'Esparron.
    - Le tour des balcons du Verdon et de Valensole…
  - **Les projets :**
    - Le tour du lac de Ste-Croix - sept 2018.
    - Le tour des gorges du Verdon - en cours de labellisation.
    - Le tour de l'Artuby – 2020.
    - Le tour des Mourres – 2020.
    - Le tour du lac de Castillon.
    - La Routo…

- **Les projets supports destinés à structurer l'itinérance cyclable :**
  - Le Grand Tour du Verdon : 230 km sur 4/5 jours – 2019.
  - Le tour du lac de Ste-Croix : ¾ jours en VAE (produit touristique en ligne) – printemps 2018.
  - L'itinéraire européen Euro Vélo Route n°8.


TOUR DU LAC DE CASTILLON 45 Km (2017-2018)
St-André
TOUR DU MOURRE 75 Km (2018-2019)
TOUR DES BALCONS DU VERDON ET PLATEAU DE VALENSOLE 100 Km (2016)
TOTAL DES GR® DE PAYS DU VERDON 535 Km
Riez
Moustiers
Castellane
Principaux points d'accès au réseau d'itinérance
Gréoux
Comps
Quinson
Aups
TOURS DES GORGES DU VERDON 118 Km (2017-2018)
TOUR DE L'ARTUBY 55 Km (2017-2018)
TOUR DU LAC DE SAINTE CROIX 74 Km (2017)
TOUR DU LAC D'ESPARRON 68 Km (2017)


Digne
St-André
Grand Tour du Verdon
Eurovelo 8
Pénétrantes - Itinéraires de connexion
Points d'intermodalité
Principaux points d'accès au réseau d'itinérance
Manosque
Gréoux
Vinon
Draguignan

1.5 Rappel synthétique des principaux éléments de diagnostic

Au cours de l'élaboration du schéma de mobilité touristique durable, les enjeux se sont orientés autour des quelques enjeux caractéristiques du territoire, qui ont conditionné et orienté la co-construction du plan d'actions :

- **La situation de l'offre de transport collectif (TC) :**
  - La multiplicité des autorités organisatrices de mobilité : manque de lisibilité et de coordination.
  - Une offre TC inégale sur le territoire.
  - Une offre TC inégale dans le temps.
  - Des lignes estivales, aux faibles fréquences, et fortement fréquentées.
  - Absence de transport de vélo dans les TC.
  - Une forte hégémonie de la voiture en tant que mode de visite des sites emblématiques.

- **Un réseau armature à renforcer :**
  - Sur l'axe structurant Est-Ouest (plus particulièrement au-delà de Riez). Sur cet axe, le « verrou » de La Palud constitue un enjeu déterminant pour le fonctionnement futur des projets de découverte et d'activités sur l'OGS.
  - Sur les axes Nord-Sud, en lien avec les agglomérations voisines.

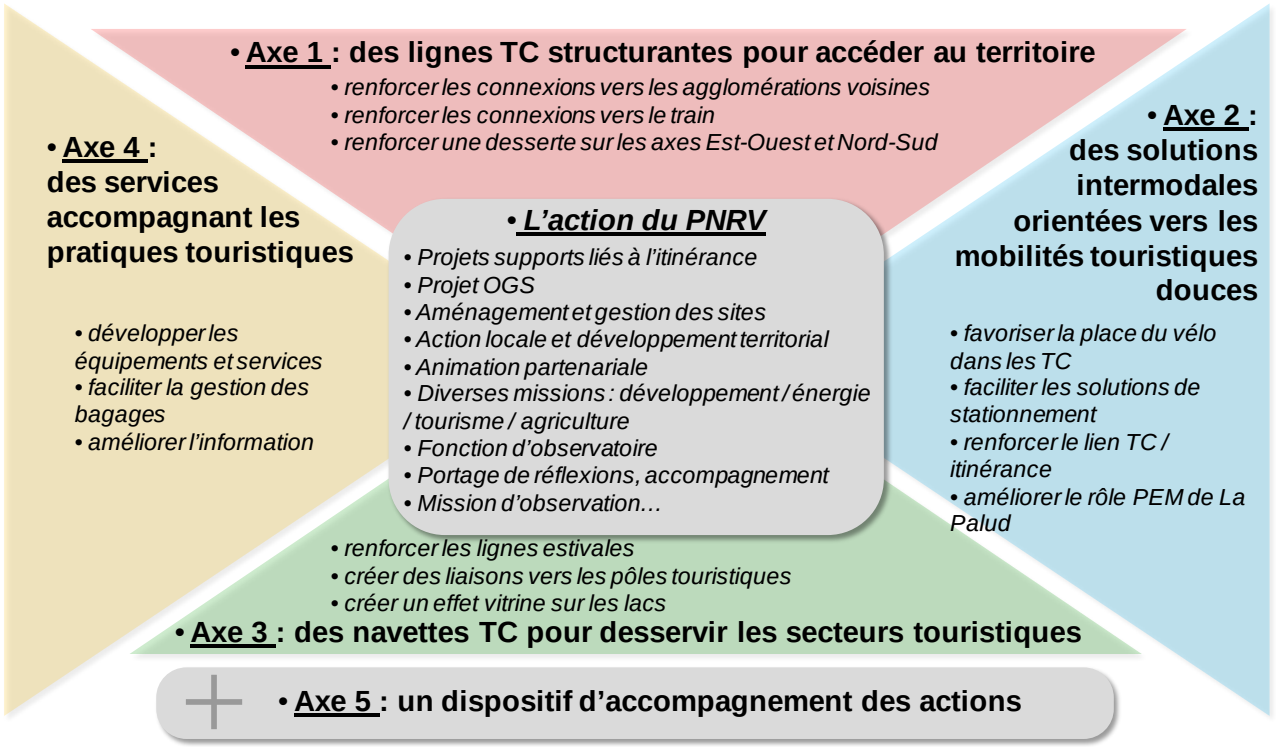
- **Un besoin d'accès au cœur du Verdon :**
  - Un besoin de renforcement des lignes estivales.
  - Une nécessité de raccordement des villes pôles aux spots touristiques.

- **Un besoin de mesures d'accompagnement :**
  - Par des actions relatives au stationnement intermodal.
  - Par des solutions relatives au vélo (services et équipements, embarquement des vélos).
  - Par des services spécifiques dédiés aux pratiques touristiques.
  - Par des actions de communication et d'information.

1.6 La structuration du schéma de mobilité touristique

Comme l'illustre la figure suivante, le schéma de mobilité touristique durable se décline en une série de fiches actions, regroupées autour de 5 axes qui visent à compléter les actions et aménagements portés par le PNRV :

- **L'axe n°1 : des lignes de transport collectif structurantes pour accéder au territoire**
- **L'axe n°2 : des solutions intermodales orientées vers les mobilités touristiques**
- **L'axe N°3 : des navettes de transport collectif pour desservir les secteurs touristiques**
- **L'axe n°4 : des services accompagnant les pratiques touristiques**
- **L'axe n°5 : un dispositif d'accompagnement des actions**



Dans le détail, les différents groupes de travail ont permis de définir un total de **22 actions** (Cf. tableau suivant) :

- **19** actions concernent **l'itinérance**.
- **14** actions concernent **l'OGS**.

Id_Action	Libellé de l'action	Phase_2 (actions liées à l'itinérance)	Phase_3 (actions liées à l'OGS)
	Axe 1 : des lignes TC structurantes pour accéder au territoire		
1_1	*Création d'un axe TC Est-Ouest*	X	X
1_2	*Renforcement de la desserte TC sur l'axe Nice - Verdon*	X	X
1_3	*Renforcement de la desserte TC sur l'axe Digne - Verdon*	X	X
1_4	*Renforcement de la desserte TC sur l'axe Les Arcs - Lac Ste-Croix*	X	X
1_5	*Création d'un axe TC sur l'axe Les Arcs - Gorges*	X	X
	Axe 2 : des solutions intermodales orientées vers le tourisme		
2_1	*Mise en œuvre de solutions de stationnement sur des villes pôles*	X	X
2_2	*Solutions d'embarquement des vélos dans les TC*	X	
2_3	*Matérialisation et signalisation de liens TC/itinérance*	X	
2_4	*Projet de reconfiguration du pôle intermodal de La Palud*		X
	Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique		
3_1	*Renforcement de la ligne L136*	X	
3_2	*Remise en service de la navette Estelline Moustiers - Galetas - Aiguines*	X	X
3_3	*Création d'une navette TC entre Gréoux et St-Julien Plage*	X	
3_4	*Création d'une navette TC Aups - Bauduen*	X	
3_5	*Mise en œuvre d'un système de gestion de la route des Crêtes*		X
3_6	*Création d'une navette TC sur la rive gauche des gorges*	X	X
3_7	*Création d'une navette TC Samson - Amitié - Point Sublime*		X
3_8	*Projet de navette lacustre sur le lac d'Esparron*	X	
3_9	*Projet de navette lacustre sur le lac de Ste-Croix*	X	X
	Axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques		
4_1	*Mise en oeuvre d'équipements adaptés aux pratiques d'itinérance*	X	
4_2	*Développement d'un système de transport de bagages pour les itinérants*	X	
4_3	*Mise en œuvre d'un outil d'information en ligne*	X	X
	Axe 5 : un dispositif d'accompagnement des actions mobilité		
5_1	*Mise en oeuvre d'un dispositif d'accompagnement et de gouvernance des actions*	X	X
22		19	14

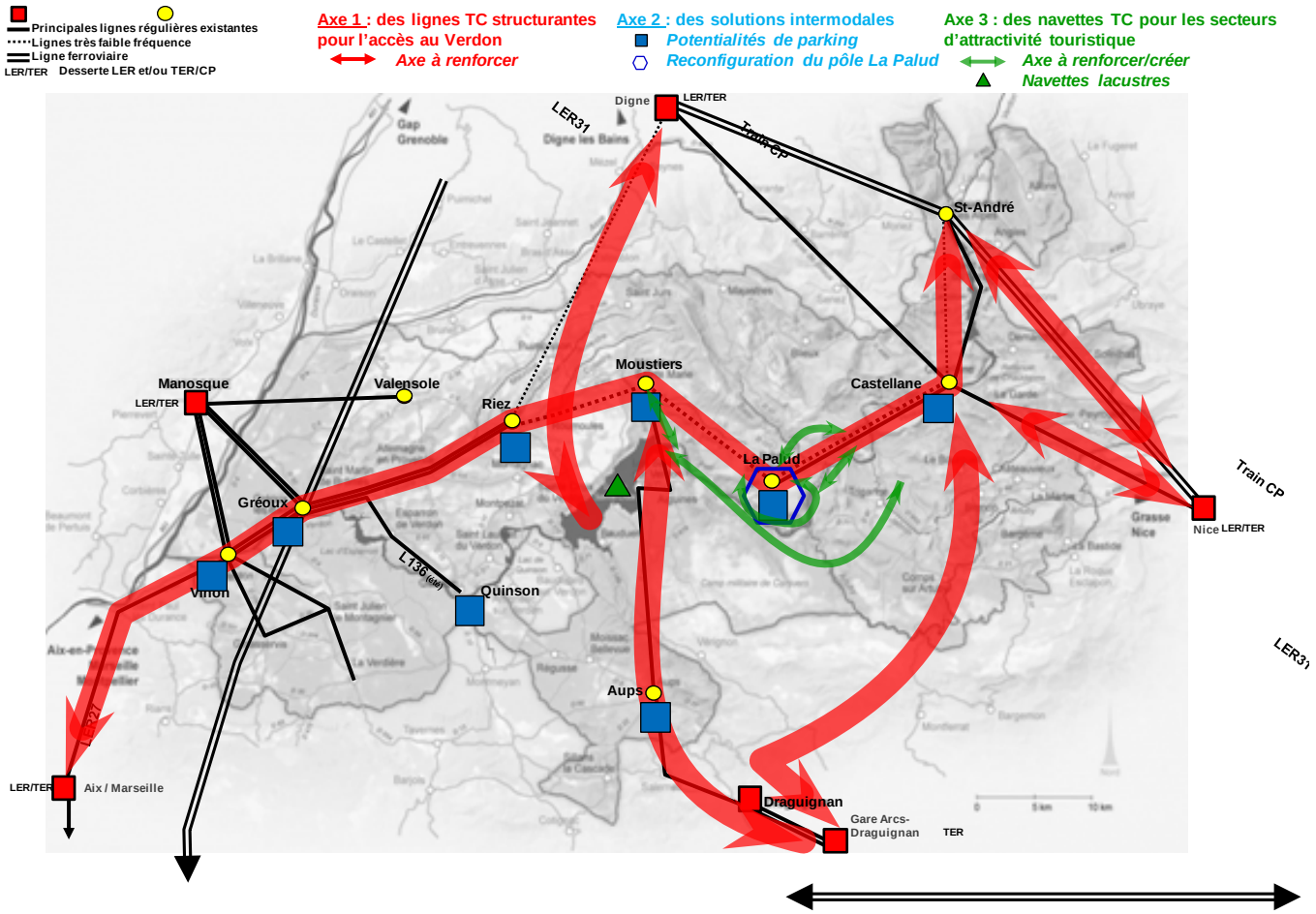
Les pages suivantes déclinent, axe par axe, **les différentes actions du schéma de mobilité touristique durable**. Pour chaque axe, une cartographie schématique illustre les actions localisées.

1.7 Le plan de déplacements OGS

Même si le plan d'actions comporte des actions qui satisfont tout aussi bien les objectifs de la phase n°2 et de la phase n°3 (en effet, la plupart des actions apportent des réponses territoriales qui améliorent les conditions d'accès au Verdon ainsi qu'aux gorges), il est tout de même utile de distinguer ci-après **les actions relatives au plan de déplacements de l'OGS**.

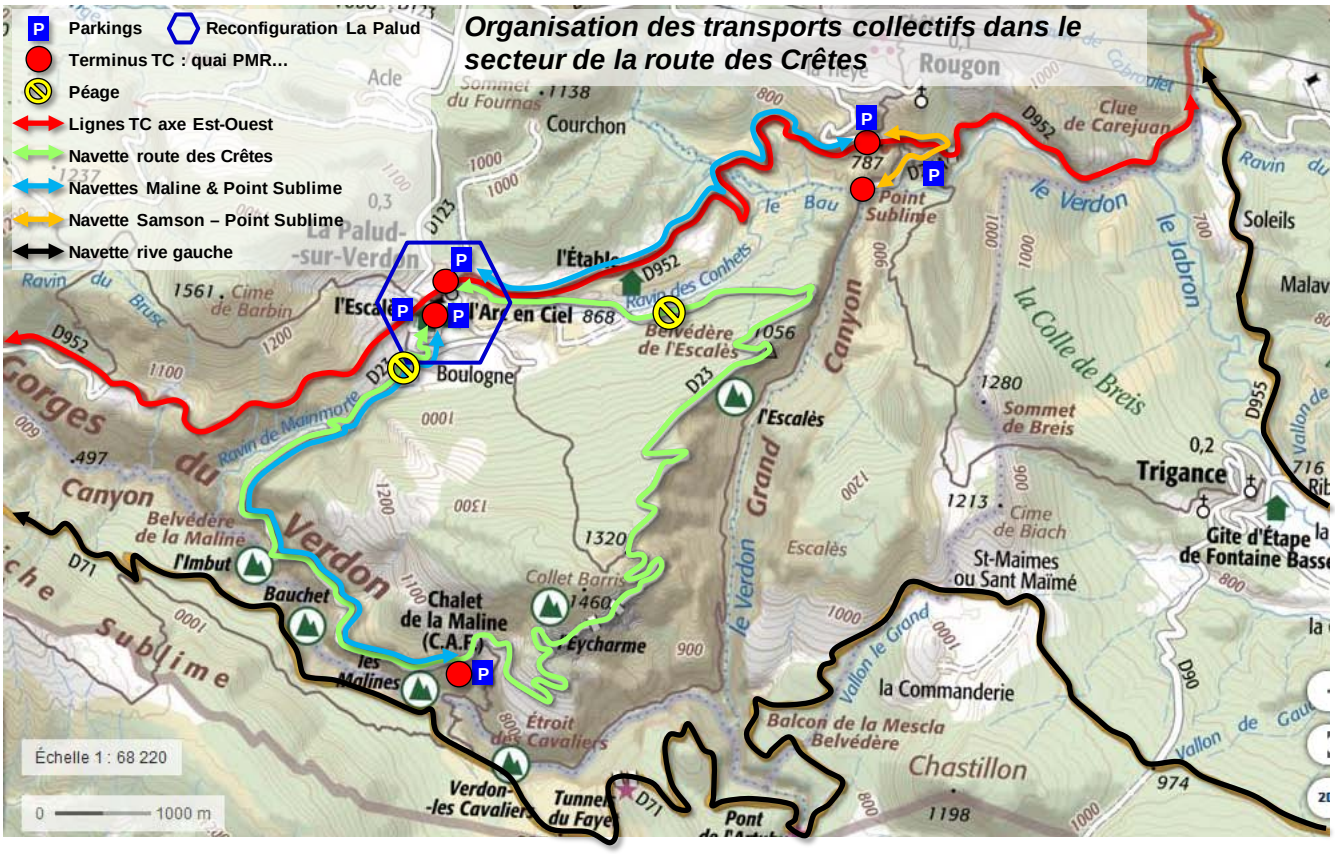
Id_Action	Libellé de l'action
	Axe 1 : des lignes TC structurantes pour accéder au territoire
1_1	*Création d'un axe TC Est-Ouest*
1_2	*Renforcement de la desserte TC sur l'axe Nice - Verdon*
1_3	*Renforcement de la desserte TC sur l'axe Digne - Verdon*
1_4	*Renforcement de la desserte TC sur l'axe Les Arcs - Lac Ste-Croix*
1_5	*Création d'un axe TC sur l'axe Les Arcs - Gorges*
	Axe 2 : des solutions intermodales orientées vers le tourisme
2_1	*Mise en œuvre de solutions de stationnement sur des villes pôles*
2_4	*Projet de reconfiguration du pôle intermodal de La Palud*
	Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique
3_2	*Remise en service de la navette Estelline Moustiers - Galetas - Aiguines*
3_5	*Mise en œuvre d'un système de gestion de la route des Crêtes*
3_6	*Création d'une navette TC sur la rive gauche des gorges*
3_7	*Création d'une navette TC Samson - Amitié - Point Sublime*
3_9	*Projet de navette lacustre sur le lac de Ste-Croix*
	Axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques
4_3	*Mise en œuvre d'un outil d'information en ligne*
	Axe 5 : un dispositif d'accompagnement des actions mobilité
5_1	*Mise en oeuvre d'un dispositif d'accompagnement et de gouvernance des actions*
14	

La représentation cartographique suivante présente une schématisation des actions relatives à l'OGS, selon les axes n°1, n°2 et n°3 (les axes n°4 et n°5 n'étant pas des actions géographiquement localisées).



En complément de cette cartographie générale qui présente l'ensemble des actions qui concernent l'OGS, de manière plus ou moins directe, la cartographie suivante propose un zoom focalisé sur le secteur de La Palud et de la route des Crêtes. On y trouve plus particulièrement une représentation des différentes navettes routières devant opérer sur le secteur :

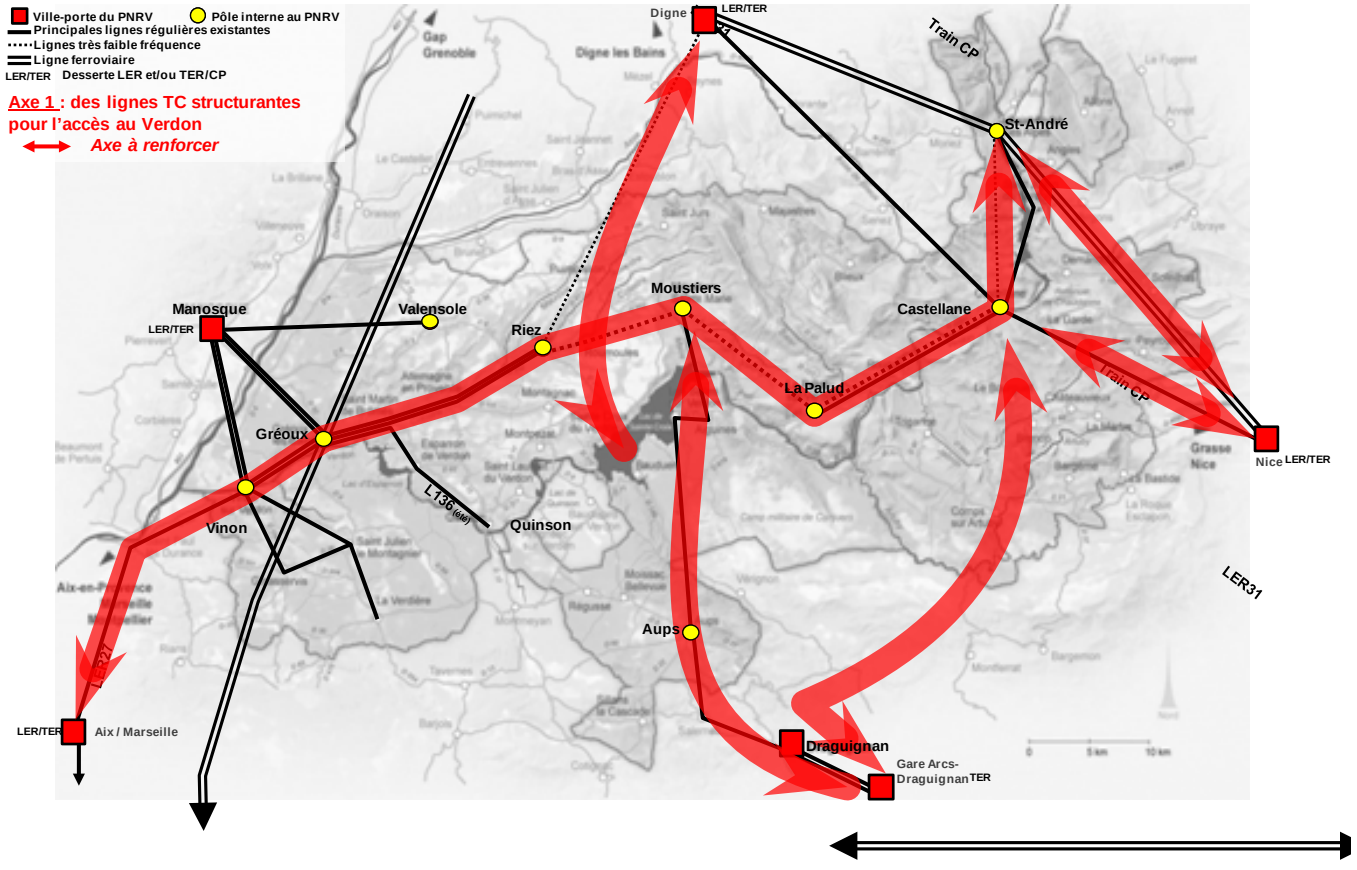
- La ligne structurante Est-Ouest ; action 1_1.
- La navette de la route des Crêtes : action 3_5.
- La navette de la Maline : action 3_5.
- La navette du Point Sublime : action 3_5.
- La navette Samson – Point Sublime : action 3_7.
- La navette rive gauche : action 3_6.
- La reconfiguration du pôle intermodal de La Palud : action 2_4.
- L'aménagement des capacités de stationnement : action 2_1.


Organisation des transports collectifs dans le secteur de la route des Crêtes
Parkings
Reconfiguration La Palud
Terminus TC : quai PMR...
Péage
Lignes TC axe Est-Ouest
Navette route des Crêtes
Navettes Maline & Point Sublime
Navette Samson – Point Sublime
Navette rive gauche
Échelle 1 : 68 220
0
1000 m
Rougon
Courchon
Point Sublime
Clue de Carejuan
Soleils
Boulogne
l'Escalès
Belvédère de l'Escalès
Sommet de Breis
Trigance
Gite d'Étape de Fontaine Basse
St-Maimes ou Sant Maïmé
la Commanderie
Balcon de la Mescla Belvédère
Chastillon
Chalet de la Maline (C.A.F.)
Belvédère de la Maline
l'Imbut
Bauchet
les Malines
Étroit des Cavaliers
Verdon-les Cavaliers
Tunnel du Fayet
Pont
Collet Barris
Feycharme
Canyon du Verdon
le Verdon
le Jabron
la Colle de Breis
Vallon le Grand
Grand Escalès
Ravin de Mainmorte
Ravin des Conhets
D952
D23
D71
D90
D955

2 L'axe 1 : des lignes de transport collectif structurantes pour accéder au territoire

- **Axe 1 : des lignes TC structurantes pour accéder au territoire**
  - **Action 1_1 : création d'un axe TC Est-Ouest**
  - **Action 1_2 : renforcement de la desserte TC sur l'axe Nice - Verdon**
  - **Action 1_3 : renforcement de la desserte TC sur l'axe Digne – Verdon**
  - **Action 1_4 : renforcement de la desserte TC sur l'axe les Arcs – Lac Ste-Croix**
  - **Action 1_5 : renforcement de la desserte TC sur l'axe les Arcs – Gorges**

La cartographie suivante représente les couloirs de mobilité sur lesquels les déplacements sont favorisés par les perspectives de création ou de renforcement des offres de transport collectif, de manière à améliorer l'accès au territoire autour d'un réseau armature structuré sur un axe Est-Ouest et des connexions avec les agglomérations voisines.



	SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON	
	Axe 1 : des lignes de transport structurantes pour l'accès au territoire	Itinérance ☒
	Action 1_1 : création d'un axe TC Est-Ouest	Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *L'offre TC :*

Actuellement, l'offre TC mise en œuvre sur l'axe Est-Ouest est très **fragmentée et fragile**. Plusieurs AOM se « partagent » la desserte (avec différentes offres et tarifs), mais la Région a récemment récupéré la compétence transport des Départements, ce qui devrait permettre à terme une restructuration du réseau à partir de septembre 2019. L'offre est **peu lisible et non valorisée**. L'offre TC est la suivante :

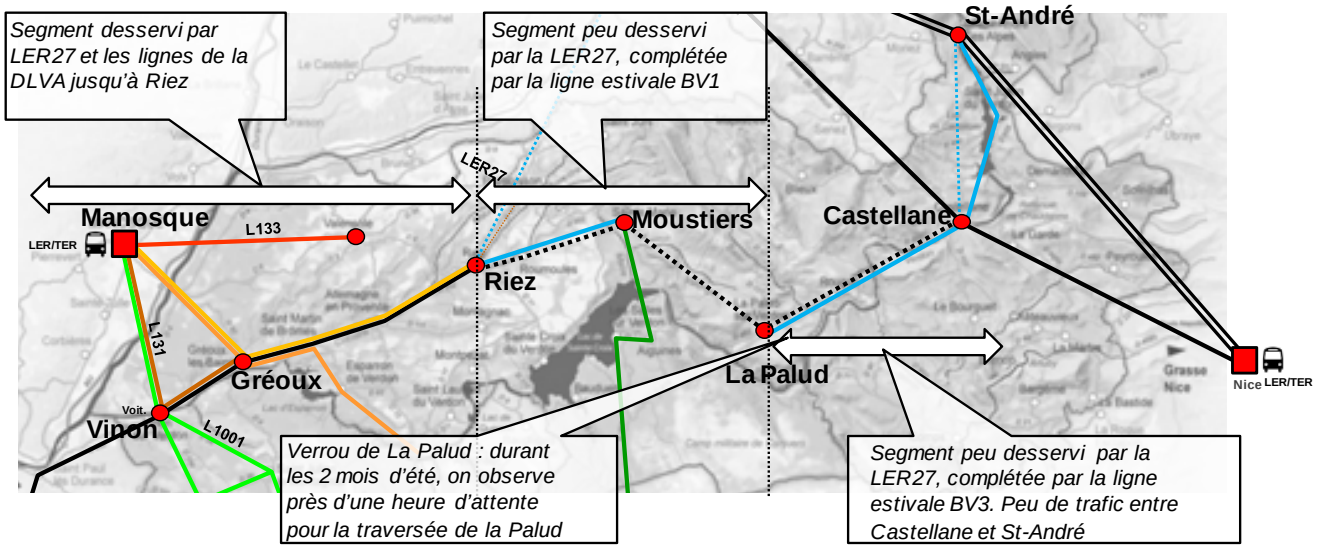
- **LER 27 : Aix-Marseille – Gréoux – Riez – Castellane**
  - AOT : Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *3 ARQ sauf les dimanches et jours fériés (ARQ = Aller-Retour Quotidien).*
    - *Au-delà de Riez, l'offre varie (véhicule à gabarit réduit après Riez) :*
      - *juillet-août : 1 ARQ du lundi au samedi.*
      - *de novembre à mars : en TAD le lundi et le samedi avec 1 ARQ.*
      - *avril-mai-sept-octobre : lundi et samedi avec 1 ARQ aux mêmes horaires que le TAD.*
  - Trajet de 3h40 entre Marseille et Castellane.

- **L132 : Manosque – Gréoux - Riez**
  - AOT : EPCI DLVA.
  - Offre moyenne :
    - *du lundi à vendredi : 4 ARQ.*
    - *samedi : 3 ARQ.*
    - *dimanche : 2 ARQ.*
  - Correspondances à Manosque avec les TER/LER.

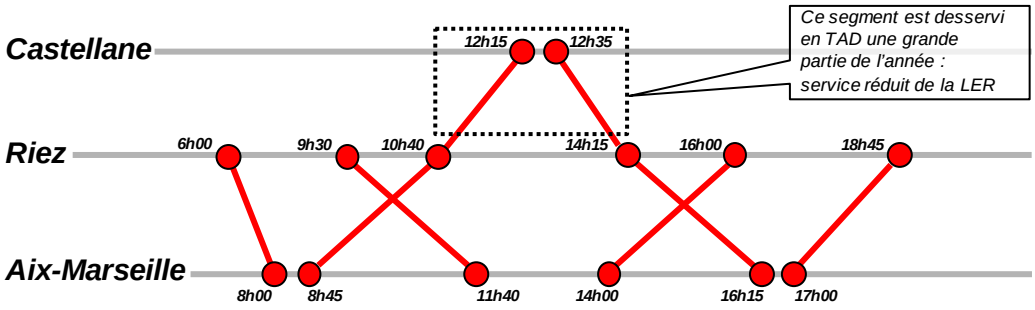
- **La ligne BV3 : St-André – Castellane – la Palud**
  - AOT : CD04 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Offre estivale : 4 ARQ tous les jours du 13/07 au 21/08, avec différentes politiques d'arrêt.*
    - *Offre axée sur le sentier Blanc Martel. fréquentation concentrée sur le segment Castellane – La Palud / ligne dédiée aux randonneurs et souvent saturée.*

- **La ligne BV1 : Riez - Moustiers**
  - AOT : CD04 / Région PACA.
  - Offre variable :
    - *en période scolaire : 2 ARQ du lundi au vendredi.*
    - *en période estivale : 3 courses par jour du lundi au samedi (2 courses vers Riez, 1 course vers Moustiers).*
    - *hors été : pas de service le samedi et le dimanche / en été : pas de service le dimanche.*
  - Ligne orientée vers les usages scolaires.

Le segment Est-Ouest est découpé en **3 séquences** : jusqu'à Riez / entre Riez et Castellane / entre Castellane et St-André les Alpes. Au-delà de Riez, l'offre est peu robuste. Riez et La Palud sont deux points de correspondance. Le village de La Palud se caractérise en été par d'importantes **périodes d'embouteillage** en raison d'un système de traversée en circulation alternée (le « verrou » de La Palud) régulée par un feu de circulation.



Seule la LER27 assure une connexion sur cet axe Est-Ouest, avec une offre qui n'est pas stable sur l'année. Le schéma suivant illustre le graphicage de la ligne en période estivale. Seul 1 ARQ est proposé au-delà de Riez. La grille horaire ne permet pas aux excursionnistes de passer une demi-journée à Castellane.



➔ Le territoire :

En plus du verrou de La Palud et de la dégradation des conditions de circulation en période estivale, la géographie et le relief du territoire sont également des contraintes pour l'exploitation d'une ligne TC : longueur des temps de parcours / gabarit routier...

• *Objectifs*

- Accroitre l'accès au Verdon depuis les villes portes (Durance, Nice, Digne)
- Créer un réseau TC armature
- Offrir une alternative au modèle tout voiture
- Permettre un accès aux excursionnistes
- Permettre une offre adaptée aux séjournants
- Desservir les villes étapes d'itinérance et les villes d'accès aux GR
- Desservir des PR et GRP

• *Conditions de réussite*

- Conditions de coordination des lignes et navettes sur l'axe armature Est-Ouest
- Opportunité de renouvellement des contrats de la Région PACA en septembre 2019
- Relais d'information et de communication pour promouvoir l'offre TC
- Conditions de traversée de La Palud
- Opportunité de mutualiser des lignes sur l'axe
- Mise en œuvre d'un véhicule a gabarit adapté
- Mise en œuvre d'un pack tarifaire adapté au secteur
- Mise en œuvre d'une offre TC toute l'année, avec une densité variable selon la période
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_2 / 1_3 / 1_4 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3 / 2_4
- **Axe 3 :** 3_5
- **Axe 4 :** 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / séjournants / curistes / itinérants
- Résidents

• *Saisonnalité*

- Hiver : service réduit
- Ailes de saison : service renforcé le week-end
- Pleine saison estivale : service renforcé tous les jours

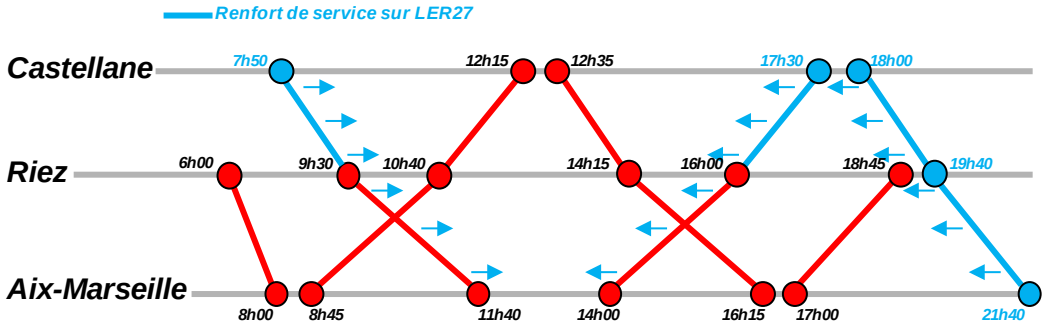
• *Mise en œuvre physique*

Afin de renforcer l'offre sur l'axe Est-Ouest, l'action se décompose en deux mesures :

- Le renforcement de la ligne existante LER27.
- La création d'une offre complémentaire de Riez à St-André :
  - En l'état actuel, avec la contrainte de traversée difficile de La Palud, l'offre se décomposera en **deux lignes coordonnées** : une ligne Riez – La Palud et une ligne La Palud – Castellane – St-André. Ces deux lignes entretiendront des correspondances à Riez, à La Palud, à Castellane et St-André.
  - A un horizon plus lointain, **la réalisation d'un contournement** de La Palud permettra de reconfigurer l'offre TC avec **deux lignes coordonnées** : une ligne Riez – Castellane et une ligne Castellane – St-André. Ces deux lignes entretiendront des correspondances à Riez, Castellane et St-André.

➔ *Le renforcement de l'offre LER27 :*

Comme l'illustre le graphicage ci-dessous, les horaires de la ligne LER27 pourraient évoluer à la marge et bénéficier de **courses supplémentaires** de manière à proposer un niveau de 2,5 ARQ en période estivale.



Pour cela, certains services devront être prolongés sur le segment Riez – Castellane, et créer une **course supplémentaire entre Castellane et Aix-Marseille**. Par ailleurs, les horaires seront légèrement déplacés pour s'adapter aux pratiques des excursionnistes et permettre les sorties d'une demi-journée ou d'une journée. Au-delà de Riez, le gabarit du véhicule sera adapté, comme c'est le cas actuellement avec un car de 35 places.

Cette offre sera mise en œuvre sur les périodes suivantes :

- Juillet et août : tous les jours.
- Durant les ailes de saison, du 1er mai au 31 octobre : seulement les week-ends et ponts.

Concernant la politique d'arrêt, de nouveaux arrêts devront être créés/marqués pour répondre à des besoins liés à l'itinérance, et plus globalement aux boucles locales de randonnée pédestre :

- Le Col de Féline.
- Mayrestre.
- La Colle de l'Olivier.
- Carajuan.
- Point Sublime.

-

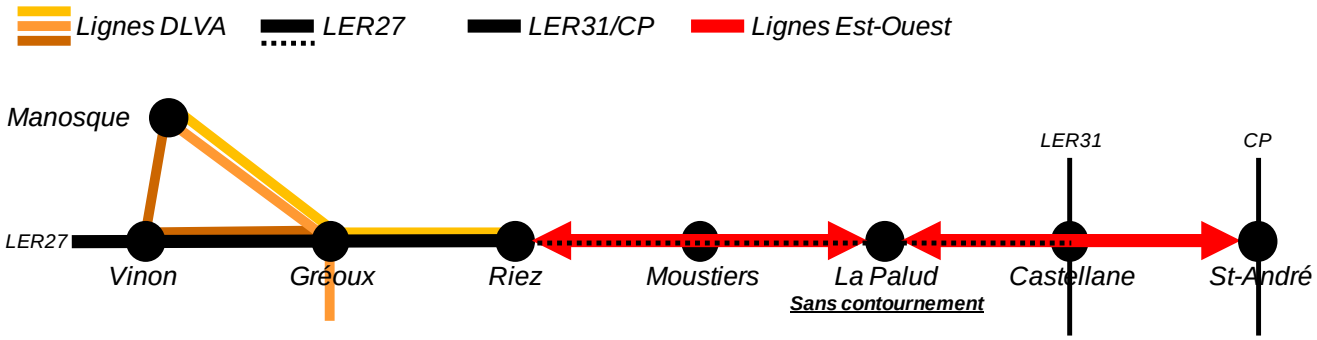
➔ Création d'une offre TC sur l'axe Est-Ouest, de Riez à St-André :

La mise en œuvre d'une offre complémentaire sur cet axe structurant Est-Ouest devra tenir compte de la contrainte de traversée de La Palud, qui est un réel enjeu fonctionnel pour le secteur des gorges. Deux situations devront être envisagées :

- **Sans contournement de La Palud** : deux lignes seront en correspondance à La Palud afin d'éviter la traversée du village. Cela se fera au travers de zones tampons aux entrées Est et Ouest du village.
- **Avec contournement de La Palud** : la traversée de La Palud permettra de configurer différemment les lignes.

En l'absence de contournement du village de La Palud, le schéma suivant illustre l'articulation possible entre les différentes lignes afin d'en faciliter l'exploitation. L'offre complémentaire devra se faire au moyen de deux lignes :

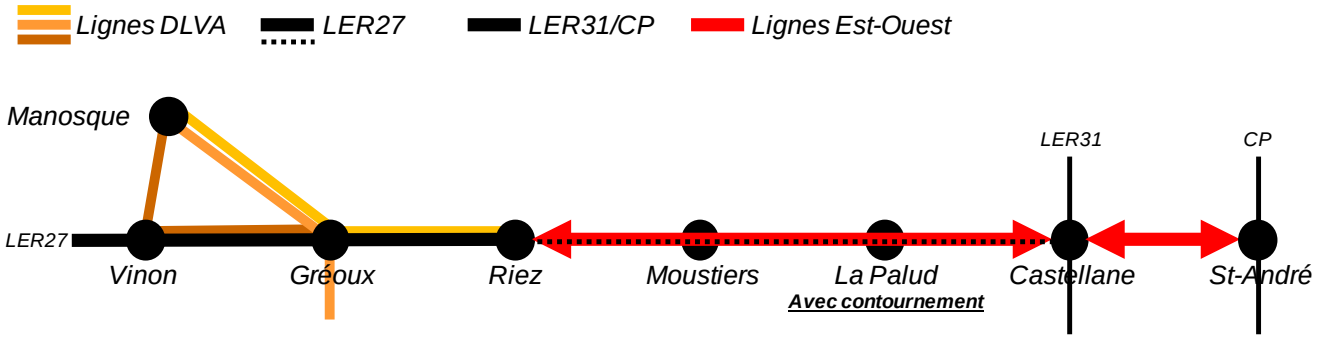
- Une ligne Riez – La Palud.
- Une ligne La Palud – St-André.



L'élaboration de ce schéma repose notamment sur une bonne mise en œuvre des conditions de correspondance. Cette question s'avère plus prégnante au niveau de La Palud : en tant que pôle intermodal, des aménagements adéquats seront nécessaires pour :

- Assurer le retournement des véhicules.
- Mettre en correspondance les différentes fonctions du pôle grâce à des liaisons douces.
- Offrir des capacités de stationnement.

Avec la mise en œuvre d'une solution de contournement de La Palud, le point de correspondance entre les deux lignes de l'axe Est-Ouest pourra se faire à Castellane (avec l'enjeu de se connecter à St-André, en raison de la desserte du train des Pignes).



Avec ou sans contournement, cette offre sera mise en œuvre sur les périodes suivantes :

- Entre le 15 juillet et le 15 août : service renforcé tous les jours.
- Entre le 1er mai et le 15 juillet, puis entre le 15 août et fin octobre : service réduit durant la semaine et service renforcé les week-ends et ponts.
- Le reste de l'année : service réduit en semaine et week-end.
- Notons que l'offre sur le segment Castellane – St-André pourra être adaptée en fonction des opportunités de fréquentation (selon les périodes, l'offre pourrait être d'un seul aller-retour par jour). Dans le cadre de nos propositions, nous avons cependant retenu une hypothèse d'offre équivalente à celle des autres segments.

Le tableau suivant présente les hypothèses de service.

Ligne	Offre en semaine	Offre week-end et ponts
Renfort de la ligne LER27		
- Ligne LER27 : section entre Riez et Castellane		
- entre le 1er juillet et le 31 août	*2,5 ARQ*	*2,5 ARQ le samedi, 2 ARQ le dimanche et jours fériés*
- entre le 1er mai et le 30 juin, puis entre le 1er septembre et le 30 octobre	*1 ARQ*	*2,5 ARQ le samedi, 2 ARQ le dimanche et jours fériés*
Situation sans contournement de La Palud : lignes Est-Ouest		
- Ligne Riez - La Palud + Ligne La Palud - St-André		
- entre le 15 juillet et le 15 août	*6 ARQ (un départ toutes les 2 heures)*	*6 ARQ (un départ toutes les 2 heures)*
- entre le 1er mai et le 30 juin, puis entre le 1er septembre et le 30 octobre	*4 ARQ (un départ toutes les 3 heures)*	*6 ARQ (un départ toutes les 2 heures)*
- le reste de l'année	*3 ARQ (un départ toutes les 4 heures)*	*3 ARQ (un départ toutes les 4 heures)*
Situation avec contournement de La Palud : lignes Est-Ouest		
- Ligne Riez -Castellane + Ligne Castellane - St-André		
- entre le 15 juillet et le 15 août	*6 ARQ (un départ toutes les 2 heures)*	*6 ARQ (un départ toutes les 2 heures)*
- entre le 1er mai et le 30 juin, puis entre le 1er septembre et le 30 octobre	*4 ARQ (un départ toutes les 3 heures)*	*6 ARQ (un départ toutes les 2 heures)*
- le reste de l'année	*3 ARQ (un départ toutes les 4 heures)*	*3 ARQ (un départ toutes les 4 heures)*

Concernant la politique d'arrêt, de nouveaux arrêts devront être créés/marqués pour répondre à des besoins liés à l'itinérance : le Col de Féline / Mayrestre / la Colle de l'Olivier / Carajuan /

Point Sublime. L'aménagement de chaque point d'arrêt représente un budget de 1 500 € HT (panneau de signalisation et marquage au sol), soit un total de 7 500 € HT.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Renfort de la ligne LER27						
Renfort de la LER27 pour compléter du lundi au samedi	*Prolongement de 2 courses entre Riez et Castellane + 1 course entre Castellane et Marseille, du lundi au samedi*	*2 véhicules*	**281**	**7 306**	**21 918 €**	**25 571 €**
Renfort de la LER27 pour compléter le dimanche	*Mise en œuvre de 2 allers-retours entre Castellane et Marseille*	*1 véhicule*	**416**	**1 664**	**6 240 €**	**7 280 €**
Lignes Est-Ouest : situation sans contournement de La Palud						
Ligne Riez - La Palud + ligne La Palud - St-André	*pour chaque ligne : 3 allers-retours, tous les jours (1 départ toutes les 4h)*	*1 véhicule par ligne*	**480**	**14 400**	**43 200 €**	**50 400 €**
Ligne Riez - La Palud + ligne La Palud - St-André	*pour chaque ligne : 4 allers-retours, tous les jours (1 départ toutes les 3h)*	*2 véhicules par ligne*	**640**	**19 200**	**57 600 €**	**67 200 €**
Ligne Riez - La Palud + ligne La Palud - St-André	*pour chaque ligne : 6 allers-retours, tous les jours (1 départ toutes les 2h)*	*2 véhicules par ligne*	**960**	**28 800**	**86 400 €**	**100 800 €**
Lignes Est-Ouest : situation avec contournement de La Palud						
Ligne Riez - Castellane + ligne Castellane - St-André	*pour chaque ligne : 3 allers-retours, tous les jours (1 départ toutes les 4h)*	*1 véhicule par ligne*	**480**	**14 400**	**43 200 €**	**50 400 €**
Ligne Riez - Castellane + ligne Castellane - St-André	*pour chaque ligne : 4 allers-retours, tous les jours (1 départ toutes les 3h)*	*2 véhicules par ligne*	**640**	**19 200**	**57 600 €**	**67 200 €**
Ligne Riez - Castellane + ligne Castellane - St-André	*pour chaque ligne : 6 allers-retours, tous les jours (1 départ toutes les 2h)*	*2 véhicules par ligne*	**960**	**28 800**	**86 400 €**	**100 800 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **1-1 : axe TC Est-Ouest**	◎	●	●	●	

Echéance : court terme 2019/2020.

	SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON	
	Axe 1 : des lignes de transport structurantes pour l'accès au territoire	Itinérance ☒
	Action 1_2 : renforcement de la desserte TC sur l'axe Nice - Verdon	Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *L'offre TC :*

Pour le territoire du Verdon, **les connexions avec les grandes agglomérations voisines** sont primordiales à la fois pour que les résidents puissent accéder à des grands équipements et infrastructures de transport (aéroport / TGV), mais aussi pour que les touristes puissent accéder aux différents sites du Verdon. Dès lors, **l'axe Verdon – Nice** s'avère déterminant parmi ce type de connexions. L'offre TC sur le secteur est la suivante :

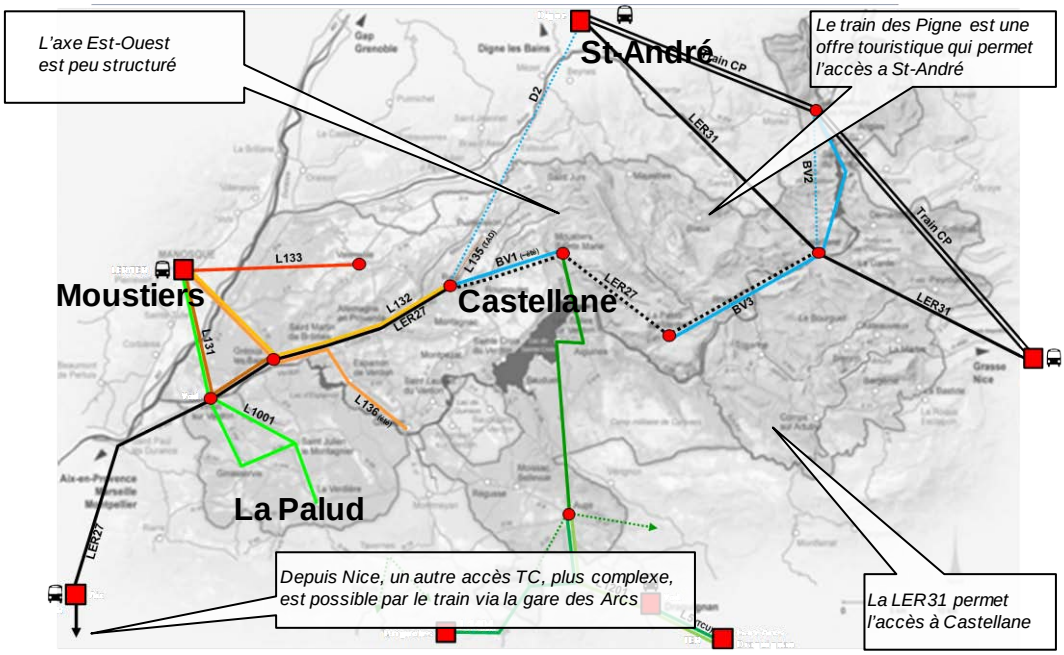
- **LER 31 : Grenoble – Digne – Castellane - Nice**
  - AOT : Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *2 ARQ tous les jours.*
    - *Trajet de 2h25 entre Nice et Castellane / passage par l'aéroport / presque 7h de trajet de terminus à terminus.*
  - Véhicules 55 places / pas de correspondance LER31/LER27.

- **Le train des Pignes : Nice - St-André – Digne**
  - AOT : Région PACA / CP (exploitant RRT).
  - Offre moyenne :
    - *4 ARQ tous les jours (+ 1 ARQ scolaire Nice – Annot).*
    - *Temps de parcours : 2h15 entre Nice et St-André.*
    - *Coordination horaire avec BV3.*
  - Ligne mixte urbaine/tourisme / ligne exploitée sur voie métrique non électrifiée / transport de vélo interdit.

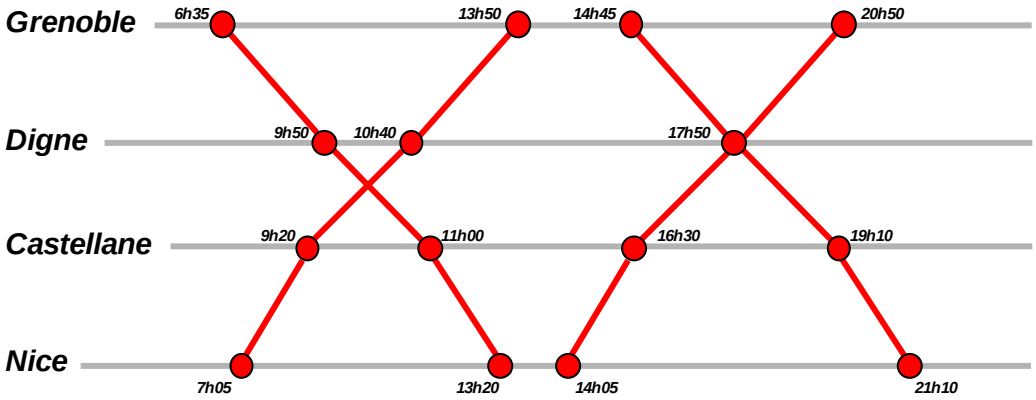
- **Ligne BV2 : Castellane – St-André**
  - AOT : CD04 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Seulement les lundis de rentrée scolaire.*
  - Ligne orientée vers la desserte des établissements scolaires de Digne.

- **Ligne BV3 : St-André – Castellane – la Palud**
  - AOT : CD04 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Offre estivale : 4 ARQ tous les jours du 13/07 au 21/08, avec différentes politiques d'arrêt.*
    - *Offre axée sur le sentier Blanc Martel / peu de fréquentation entre Castellane et St-André.*
  - Ligne dédiée aux randonneurs / souvent saturée / coordination horaire avec le train des Pignes.

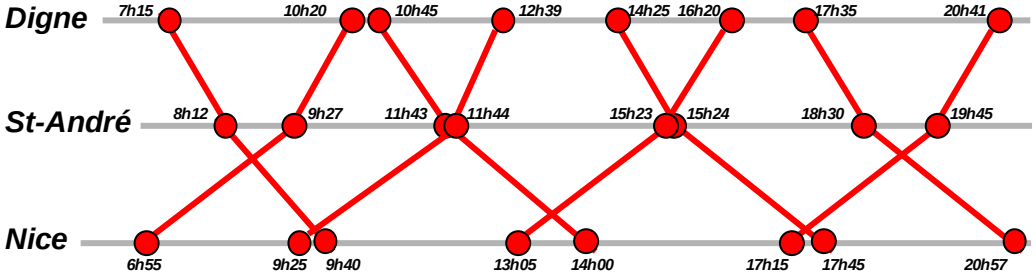
L'axe Verdon - Nice concerne plus particulièrement le binôme des communes de St-André les Alpes et Castellane. Ces deux villages sont desservis de manières différentes : l'une par le train et l'autre par une LER, pour un total de 6 ARQ (4 ARQ en train et 2 ARQ en LER). L'offre ferroviaire est complexe à modifier pour faire évoluer le niveau de desserte. Entre Castellane et St-André les Alpes, les correspondances sont faibles.



Le graphicage suivant de la LER31 montre que la ligne est exploitée avec deux véhicules, ce qui permet, compte tenu de la longueur de la ligne, d'offrir des horaires répartis sur la journée entre Castellane et Nice.



Le graphicage suivant du train des Pignes (non inclus les services entre Annot et Digne) présente une offre de 4 ARQ qui propose de multiples connexions entre Nice et St-André (et cela malgré une spécificité de ligne touristique), mais également entre St-André et Digne.



• *Objectifs*

- Accroitre l'accès au Verdon depuis la ville porte de Nice
- Créer un réseau TC armature
- Renforcer une offre alternative au modèle tout voiture
- Permettre un accès aux excursionnistes
- Multiplier les possibilités de connexion TC pour les itinérants souhaitant accéder aux gorges
- Développer de manière connexe la liaison entre Digne et le Verdon

• *Conditions de réussite*

- Conditions de coordination des lignes et navettes sur l'axe armature Est-Ouest
- Opportunité de renouvellement des contrats de la Région PACA en septembre 2019
- Relais d'information et de communication pour promouvoir l'offre TC
- Mise en œuvre d'un pack tarifaire adapté au secteur
- Opportunité d'embarquement des vélos (principalement sur la ligne du train des Pignes)
- Opportunité de connexions vers les stations de ski (principalement sur la ligne du train des Pignes)

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_3
- **Axe 2 :** 2_2 / 2_3
- **Axe 4 :** 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / séjournants / itinérants
- Résidents : pour aller à Nice

• *Saisonnalité*

- Pleine saison estivale : service renforcé tous les jours

• *Mise en œuvre physique*

Afin de renforcer l'offre sur l'axe Verdon - Nice, l'action se décompose en deux mesures :

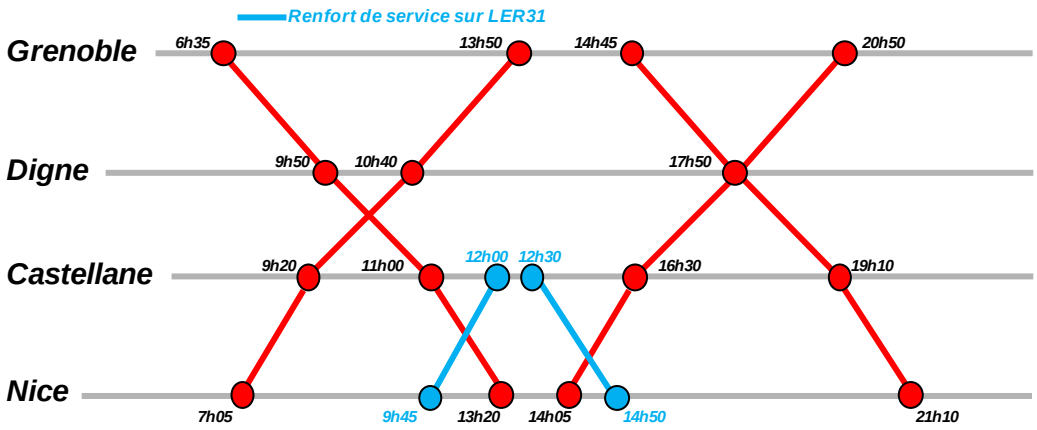
- Le renforcement de l'offre du train des Pignes (Chemins de Fer de Provence).
- Le renforcement de l'offre de la ligne LER31.

➔ *Le renforcement de l'offre du train des Pignes :*

L'offre ferroviaire est **difficilement modifiable**. La Région PACA souhaite néanmoins développer l'offre ferroviaire (Cf. contrat d'axe) sous forme de « navettes urbaines », permettant de répondre aux déplacements du quotidien sur les secteurs périurbains de Digne et de Nice, à savoir entre Digne et St-André les Alpes, puis entre Nice et Plan du Var. Dans le cadre de cette fiche action, il s'avère prématuré d'envisager un renforcement de l'offre ferroviaire entre Nice et St-André les Alpes. Pour autant, nous exprimons ici la possibilité d'envisager, dans le cadre des évolutions de l'offre entre Nice et Plan du Var, que la Région PACA prolonge **certains services urbains jusqu'à St-André les Alpes** durant la période du 15 juillet au 15 août.

➔ *Le renforcement de l'offre LER31 :*

En période estivale, et plus particulièrement entre le 15 juillet et le 15 août, l'offre LER31 pourra passer à 3 allers-retours entre Castellane et Nice. Pour cela, il faudra créer **un nouvel aller-retour entre Castellane et Nice**, comme l'illustre le graphicage suivant. Cet aller-retour supplémentaire sera organisé pour permettre une arrivée et un départ à Castellane en milieu de journée, ce qui permettra de satisfaire la demande des excursionnistes.



Cette offre supplémentaire sera mise en œuvre entre le 15 juillet et le 15 août.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Renfort de la LER31 sur le segment Nice - Castellane	*Création d'un aller-retour entre Castellane et Nice, tous les jours*	*1 véhicule*	**220**	**6 600**	**19 800 €**	**23 100 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **1-2 : axe Nice - Verdon**	●				

Echéance : court terme 2019/2020.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 1 : des lignes de transport structurantes pour l'accès au territoire

Action 1_3 : renforcement de la desserte TC sur l'axe Digne - Verdon

Itinérance ☒

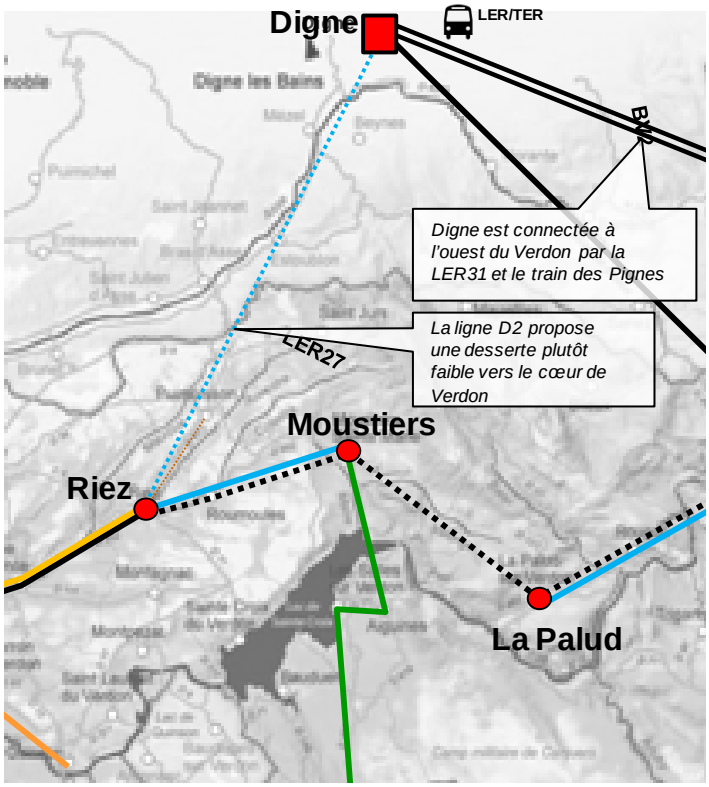
Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

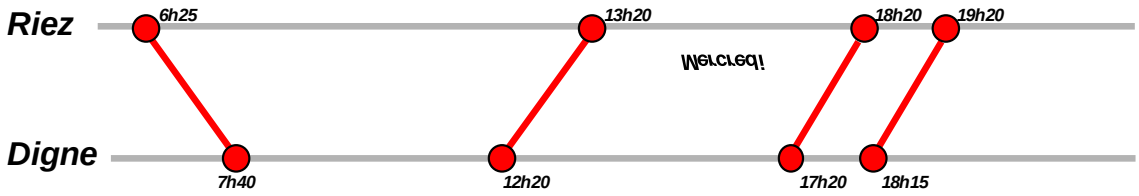
➔ *L'offre TC :*

Alors que Digne est **l'un des principaux pôles urbains et administratifs des Alpes de Haute Provence**, ainsi que la porte d'entrée nord du Verdon, force est de constater que les liaisons TC entre Digne et le cœur du Verdon restent anecdotiques. L'offre TC se résume à la ligne D2 (en excluant les offres du train des Pignes et de la LER31 qui portent sur l'ouest du Verdon) :

- **D2 : Riez – Digne**
  - AOT : CD04 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *3 courses par jour (2 courses en direction de Riez, 1 course en direction de Digne), du lundi au vendredi.*
    - *Pas d'offre le week-end.*
    - *Doublage en période scolaire, sur certains segments de l'axe.*
  - Ligne orientée vers les usages scolaires, avec la desserte des lycées de Digne.



Le graphicage suivant de la ligne D2 montre bien le caractère scolaire de cet axe.



➔ *Le contexte territorial institutionnel :*

Comme l'illustre la carte ci-contre, extraite du schéma de coopération intercommunale de 2016, ce secteur du département des Alpes de Haute Provence a connu une évolution de son découpage institutionnel. Ainsi, la **Communauté d'Agglomération Alpes Provence** (CAAP) a été créée, et son périmètre s'étend jusqu'au Lac de Ste Croix par le rattachement à l'agglomération de Moustiers-Sainte-Marie et Sainte-Croix du Verdon.

• *Objectifs*

- Développer la liaison entre Digne et le cœur de Verdon
- Créer un nouvel axe d'accès au lac de Ste-Croix
- Créer un réseau TC armature
- Renforcer une offre alternative au modèle tout voiture
- Offrir une liaison directe aux excursionnistes et curistes
- Créer des connexions vers l'axe Est-Ouest
- Légitimer le statut de ville porte de Digne
- Renforcer le rôle intermodal de Riez (accès au lac de Sainte-Croix et aux Gorges)
- Participer à l'accessibilité cyclable du plateau de Valensole
- Connecter les GR406/GRP_traversée_des_Alpes aux GR4/GRP_tour_du_lac

• *Conditions de réussite*

- Modalités de coopération institutionnelle pour l'organisation d'une nouvelle ligne
- Aménagement du terminus de Ste-Croix pour permettre le retournement du véhicule
- Véhicule au gabarit adapté
- Conditions de coordination des lignes et navettes sur l'axe armature Est-Ouest
- Opportunité de renouvellement des contrats de la Région PACA en septembre 2019
- Relais d'information et de communication pour promouvoir l'offre TC
- Mise en œuvre d'un pack tarifaire adapté au secteur
- Opportunité d'embarquement des vélos en lien avec la saison des lavandes et de connexion avec la ligne L133 (lien Digne / Puimoisson)
- Valorisation du potentiel lié aux curistes de Digne
- Opportunités d'hybridation financière :

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1
- **Axe 2 :** 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_6 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_3

AMI/LEADER…

- ***Cibles visées***
  - Touristes : excursionnistes / séjournants / itinérants / curistes
  - Résidents : pour aller à Digne ou au lac
- ***Saisonnalité***
  - De mi-juin jusqu'à mi-septembre

- ***Mise en œuvre physique***

Afin de renforcer l'offre sur l'axe Verdon - Digne, l'action consiste en la création d'une nouvelle ligne Digne – Riez – Ste-Croix.

Sur l'axe Digne – Lac de Ste-Croix, la desserte de Moustiers s'avère complexe du fait du gabarit routier réduit et du faible confort de roulage. Dès lors, l'itinéraire passant par Riez est plus efficace et permet par ailleurs d'envisager des correspondances avec les lignes de l'axe Est-Ouest.

Compte tenu du périmètre de la CAAP, la ligne de l'axe Digne – Verdon desservira en terminus Ste-Croix du Verdon, ce qui nécessitera un **aménagement adapté** (signalisation et matérialisation de l'aire de retournement, interdiction de stationnement anarchique sur la route d'accès à la plage, aire de stationnement, panneau d'arrêt).

Par ailleurs, la ligne assurera **un arrêt au niveau du Poteau de Telle** pour assurer une correspondance avec la ligne L133 (à organiser) et permettre d'embarquer/débarquer un vélo (du 15 juin au 15 juillet) pour visiter le plateau de Valensole à vélo.

Cette offre sera mise en œuvre entre le 15 juin et le 15 septembre, à raison de 3 ARQ tous les jours.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne Digne - Riez - Ste-Croix	*Création de 3 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**306**	**9 180**	**27 540 €**	**32 130 €**

Par ailleurs, la mise en œuvre de cette ligne nécessitera la création :

- D'un **point d'arrêt** au niveau du Poteau de Telle : cela représente un budget de 1 500 € HT (panneau de signalisation et marquage au sol). Notons que cette connexion peut être envisagée au niveau de Puimoisson.
- **D'une aire de retournement et d'un quai terminus PMR** au niveau de la base nautique de Ste-Croix (suppression de places de stationnement, marquage au sol de l'aire de retournement, mobilier urbain, panneau d'information, quai PMR) : cela représente un budget de 10 000 € HT.
- **D'aménagements spécifiques sur la route d'accès** à la plage de Ste Croix afin de garantir la bonne circulation du véhicule de transport collectif (marquage au sol et signalisation pour empêcher le stationnement anarchique) : cela représente un budget de 3 000 € HT. Rappelons au passage les réflexions qui ont été conduites concernant la possibilité de réaliser un parc relais, sur les hauteurs de Ste-Croix, couplé à la mise en œuvre de navettes desservant la plage.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **1-3 : axe Digne – Verdon**	○		●		

Echéance : court terme 2019/2020.

	SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON	
	Axe 1 : des lignes de transport structurantes pour l'accès au territoire	Itinérance ☒
	Action 1_4 : renforcement de la desserte TC sur l'axe les Arcs – Lac de Ste-Croix	Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *L'offre TC :*

La plus grande partie de la fréquentation du lac de Ste-Croix provient du Var, que ce soient des résidents ou des touristes séjournant. Sur l'arrière-pays varois, **la gare des Arcs-Draguignan** est un équipement structurant majeur : en effet, on y compte près de 80 trains par jour, auxquels s'ajoutent quelques services TGV. Actuellement, la liaison TC entre le cœur du Verdon et le Var est indirecte et restreinte dans le temps. L'offre TC est la suivante :

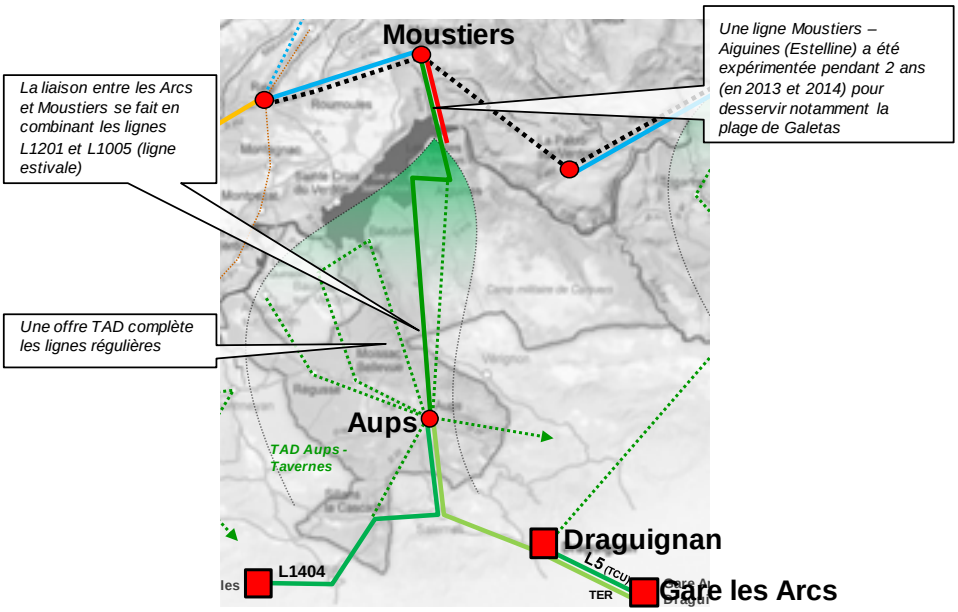
- **L1201 : Aups – Les Arcs**
  - AOT : CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *4,5 à 6,5 ARQ du lundi au vendredi (selon vacances).*
    - *4,5 ARQ le samedi.*
    - *Pas de desserte le dimanche.*

- **L1005 : Aups – Moustiers**
  - AOT : CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *4 ARQ, tous les jours, en été.*

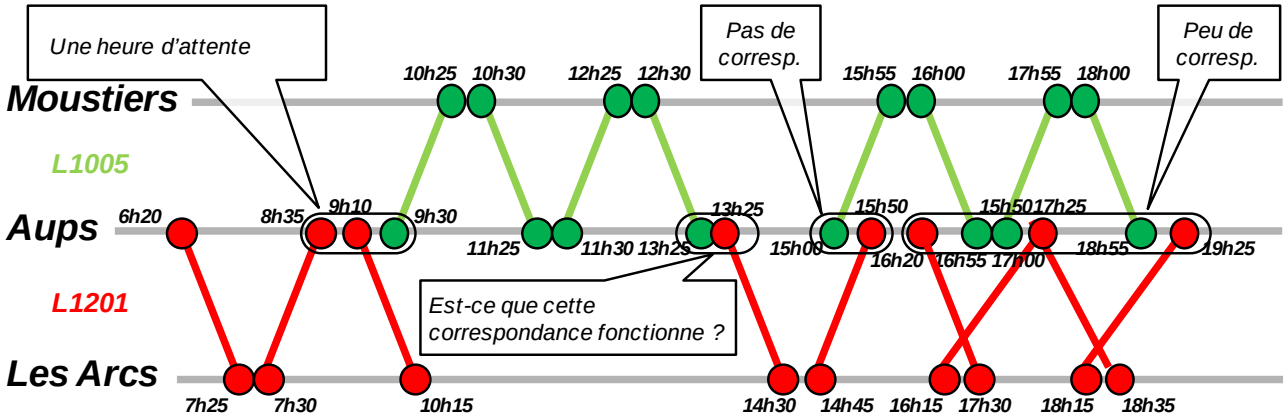
- **Zone TAD d'Aups / Tavernes**
  - AOT : CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Service du lundi au samedi, de 8h30 à 17h30.*
    - *Offre sur un périmètre TAD.*

- **La navette Estelline : Moustiers – Lac (ligne expérimentée durant 2 ans en 2013 et 2014) en maitrise d'ouvrage communale**
  - AOT : communes / CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *14 ARQ, tous les jours en été.*
    - *Ligne expérimentée durant 2 ans / ligne supprimée.*

En dehors de l'offre TAD (trop faible et plutôt réservée aux résidents habitués) et de l'ancienne navette Estelline, l'offre TC reliant la gare des Arcs au lac de Ste-Croix résulte de la combinaison des lignes L1201 et L1005 (cette dernière est une ligne estivale).



Le schéma synthétique suivant illustre **le manque de coordination horaire** entre les lignes L1005 et L1201 (via une correspondance à Aups). Dès lors, la connexion TC entre Moustiers et les Arcs s'avère complexe. Par ailleurs, jusqu'à présent, la reconduction de la ligne L1005 n'a jamais été automatique.



➔ *Le territoire :*

Comme l'illustre la carte schématique suivante, l'accès au lac de Ste-Croix par le Var n'est pas aisé. En effet, le maillage routier ne permet pas de longer le lac et connecter les stations en série (accès à Bauduen). La configuration routière en patte d'oie oblige à **dissocier les itinéraires de desserte**.

Entre Aups et le Pont du Galetas, le temps de trajet est de l'ordre de la demi-heure.

• *Objectifs*

- Créer un lien TC permettant de valoriser la desserte ferroviaire des Arcs/Draguignan en tant qu'accès au Verdon
- Créer un réseau TC armature
- Renforcer une offre alternative au modèle tout voiture
- Créer une liaison mixte, profitant aussi bien aux touristes/excursionnistes et aux résidents
- Créer un axe varois d'accès au lac de Ste-Croix
- Légitimer la gare des Arcs et la ville de Draguignan en tant que villes portes
- Créer des connexions vers l'axe Est-Ouest

• *Conditions de réussite*

- Conditions de coordination des lignes et navettes
- Opportunité de renouvellement des contrats de la Région PACA en septembre 2019
- Relais d'information et de communication pour promouvoir l'offre TC
- Opportunité d'embarquement des vélos
- Mise en œuvre d'un pack tarifaire adapté au secteur
- Valorisation du potentiel lié à la gare des Arcs

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_2 / 3_6 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / séjournants / itinérants
- Résidents : pour aller à la gare des Arcs

• *Saisonnalité*

- Juillet et août : tous les jours
- Ailes de saison : service le week-end

• *Mise en œuvre physique*

Afin de renforcer l'offre sur l'axe Lac – les Arcs, l'action consiste en l'amélioration des correspondances entre les lignes L1005 et L1201.

Les connexions TC sur cet axe devront se faire selon les modalités suivantes :

- **Coordination horaire** des lignes L1005 et L1201, sur la base d'un niveau d'offre au moins égal à 3 ARQ pour la ligne L1005, tous les jours. La ligne L1005 intègrera la possibilité d'embarquer des vélos.
- La ligne L1201 devrait **voir son offre augmenter** à hauteur de 10 ARQ. Pour permettre les connexions entre L1201 et L1005, la ligne 1201 devra faire l'objet d'une offre de service les dimanches. Notons que prochainement, la ligne L1201 ne devrait plus desservir directement la gare des Arcs : les connexions se feront en correspondance avec les lignes urbaines de réseau de Draguignan. Dès lors, la correspondance horaire devra être soignée sur l'ensemble du trajet des Arcs jusqu'à Moustiers.

- Cette offre sera mise en œuvre selon les modalités suivantes :
  - Concernant la ligne L1005 :
    - Durant les mois de juillet et août : au moins 3 ARQ, tous les jours.
    - Entre le 1er mai et le 30 juin, puis entre le 1er et le 30 septembre : au moins 3 ARQ durant les week-ends et ponts.
  - Concernant la ligne L1201 :
    - Entre le 1er mai et le 30 septembre : la ligne sera renforcée par une desserte d'au moins 3 ARQ les dimanches.
  - Concernant le réseau urbain de Draguignan : la ligne assurant la desserte de la gare des Arcs devra également assurer une desserte et offrir de bonnes conditions de coordination horaire avec la ligne L1201 (et circuler les dimanches également).

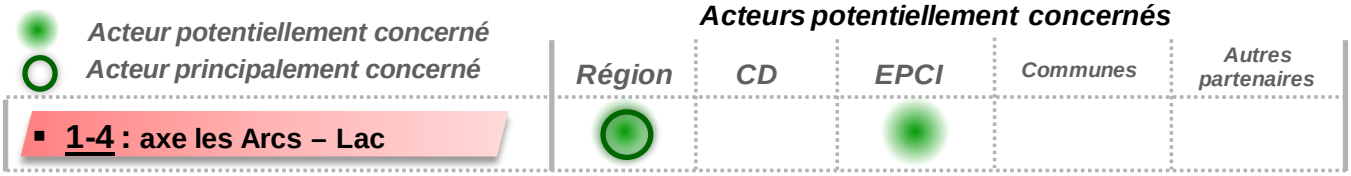
En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Maintien de 3 ARQ sur la ligne L1201 le dimanche	*Création de 3 allers-retours le dimanche entre Aups et Draguignan*	*1 véhicule*	**180**	**720**	**2 160 €**	**2 520 €**
Maintien de 3 ARQ sur la ligne L1005 tous les jours	*Création de 3 allers-retours entre Aups et Moustiers, tous les jours*	*1 véhicule*	**192**	**5 760**	**17 280 €**	**20 160 €**
Maintien de 3 ARQ sur la ligne L1005 durant les week-ends	*Création de 3 allers-retours entre Aups et Moustiers, durant les week-ends*	*1 véhicule*	**192**	**1 536**	**4 608 €**	**5 376 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :



Echéance : court terme 2019/2020.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 1 : des lignes de transport structurantes pour l'accès au territoire

Action 1_5 : création d'un axe TC sur le couloir les Arcs – les Gorges

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

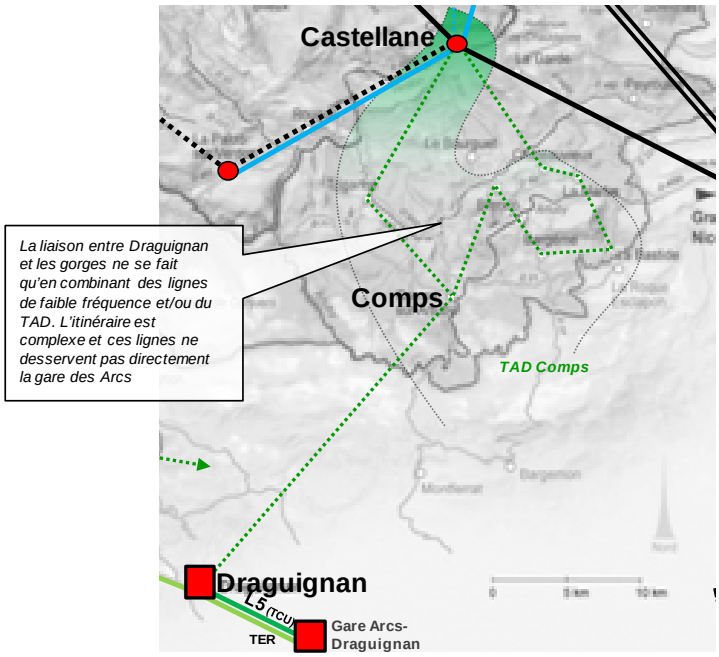
➔ *L'offre TC :*

Entre le secteur de Draguignan et les gorges du Verdon, un itinéraire de desserte TC est possible. **La gare des Arcs** représente un important vecteur d'accès au territoire du Verdon (avec plus de 80 trains par jour) et plus particulièrement au futur Grand Site des gorges du Verdon. A l'inverse, pour les résidents de l'ouest du Verdon, l'accès à la gare des Arcs constitue un enjeu. Actuellement, l'offre est très limitée à une combinaison de lignes peu denses (en lien avec le réseau TCU de Draguignan) et une offre TAD :

- **Lignes L2021/L2022/L2201 : axe Draguignan – Comps - Castellane**
  - AOT : CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Chaque ligne propose 2 à 3 courses par jour.*
    - *Pas de desserte durant les vacances, ni le samedi et le dimanche.*

- **Zone TAD de Comps**
  - AOT : CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Ligne virtuelle : service uniquement le samedi en période scolaire / service du lundi au samedi, durant les vacances scolaires, de 8h30 à 17h30.*
    - *Desserte du plateau de Comps et liaison Draguignan – Castellane.*

L'itinéraire les Arcs – Draguignan – Comps – Trigance – Castellane est long et sinueux : il représente plus de 90 minutes de trajet. Le plateau de Canjuers offre peu de potentialité de desserte intermédiaire. Par ailleurs, la route des gorges par Châteaudouble fait actuellement l'objet d'importants travaux de sécurisation suite aux inondations de 2010. Sa réouverture est encore incertaine.



• *Objectifs*

- Créer un lien TC permettant de valoriser la desserte ferroviaire des Arcs en tant qu'accès aux gorges
- Créer un réseau TC armature
- Renforcer une offre alternative au modèle tout voiture
- Légitimer la gare des Arcs et la ville de Draguignan en tant que villes portes
- Créer un axe varois d'accès aux gorges
- Créer des connexions avec l'axe Est-Ouest

• *Conditions de réussite*

- Conditions de coordination des lignes et navettes
- Opportunité de renouvellement des contrats de la Région PACA en septembre 2019
- Relais d'information et de communication pour promouvoir l'offre TC
- Mise en œuvre d'un pack tarifaire adapté au secteur
- Valorisation du potentiel des gorges
- Valorisation du potentiel lié à la gare des Arcs
- Opportunités d'hybridation financière : AMI / French Mobility (Etat) / LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_4
- **Axe 2 :** 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_6
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / séjournants / itinérants
- Résidents : pour aller à la gare des Arcs

• *Saisonnalité*

- Juillet et août : tous les jours
- Le reste de l'année : service réduit

• *Mise en œuvre physique*

Afin de renforcer l'offre sur l'axe les gorges – les Arcs, l'action consiste en la création d'une ligne directe entre la gare des Arcs et Castellane.

La ligne les Arcs – Draguignan – Comps – Trigance – Castellane aura une vocation double :

- Relier la gare des Arcs au Verdon en période estivale pour répondre aux **besoins touristiques**.
- Relier le territoire à la gare des Arcs pour les **besoins des résidents**.

Cette offre sera mise en œuvre selon les modalités suivantes :

- Durant les mois de juillet et août : l'offre sera de 3 ARQ, tous les jours.
- Le reste de l'année : l'offre sera d'un ARQ, tous les jours. Les horaires seront calés sur les principaux horaires TGV du matin et du soir. Par ailleurs, l'itinéraire pourra être modifié pour gagner en temps de parcours par rapport à l'itinéraire estival.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne Arcs - Draguignan - Comps - Trigance - Castellane	*Création de 1 aller-retour, tous les jours*	*1 véhicule*	**144**	**4 320**	**12 960 €**	**15 120 €**
Nouvelle ligne Arcs - Draguignan - Comps - Trigance - Castellane	*Création de 3 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**432**	**12 960**	**38 880 €**	**45 360 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

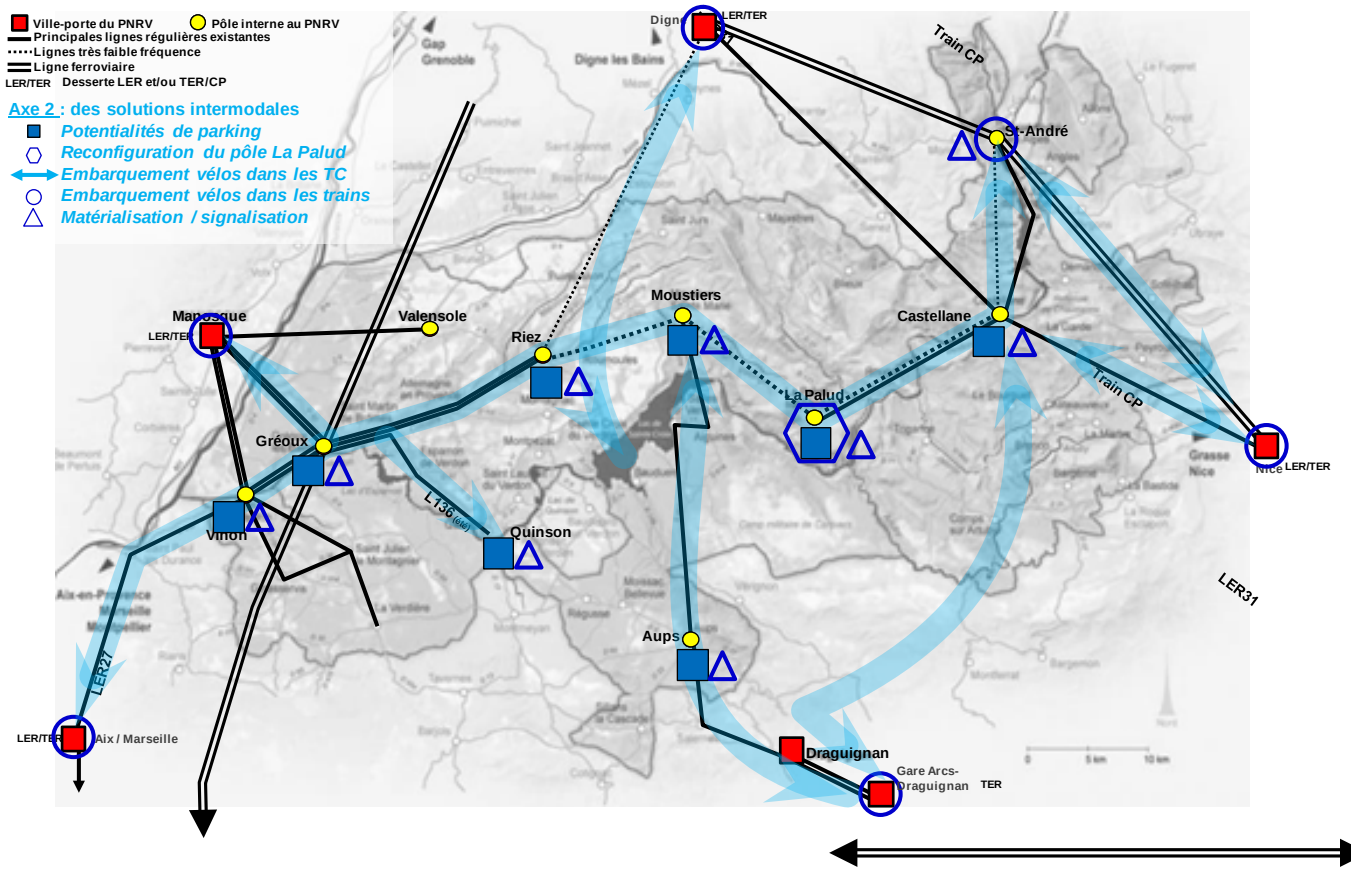
	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **1-5 : axe les Arcs – Gorges**	●		○		

Echéance : court terme 2019/2020.

3 L'axe 2 : des solutions intermodales orientées vers le tourisme

- **Axe 2 : des solutions intermodales orientées vers le tourisme**
  - **Action 2_1 : mise en œuvre de solutions de stationnement sur des villes pôles**
  - **Action 2_2 : solutions d'embarquement des vélos dans les TC**
  - **Action 2_3 : matérialisation / signalisation de liens TC / itinérance**
  - **Action 2_4 : projet de reconfiguration du pôle intermodal de La Palud**

Les actions de l'axe n°2 s'articulent autour de couloirs TC où la question de l'embarquement TC s'avère centrale, et de pôles où l'offre TC doit être coordonnée avec les pratiques d'itinérance et les capacités de stationnement. Par ailleurs, en termes d'intermodalité, le « verrou » de La Palud devra faire l'objet d'une reconfiguration déterminante pour le fonctionnement des gorges.



SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 2 : des solutions intermodales orientés vers le tourisme

Action 2_1 : mise en œuvre de solutions de stationnement sur les villes pôles

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

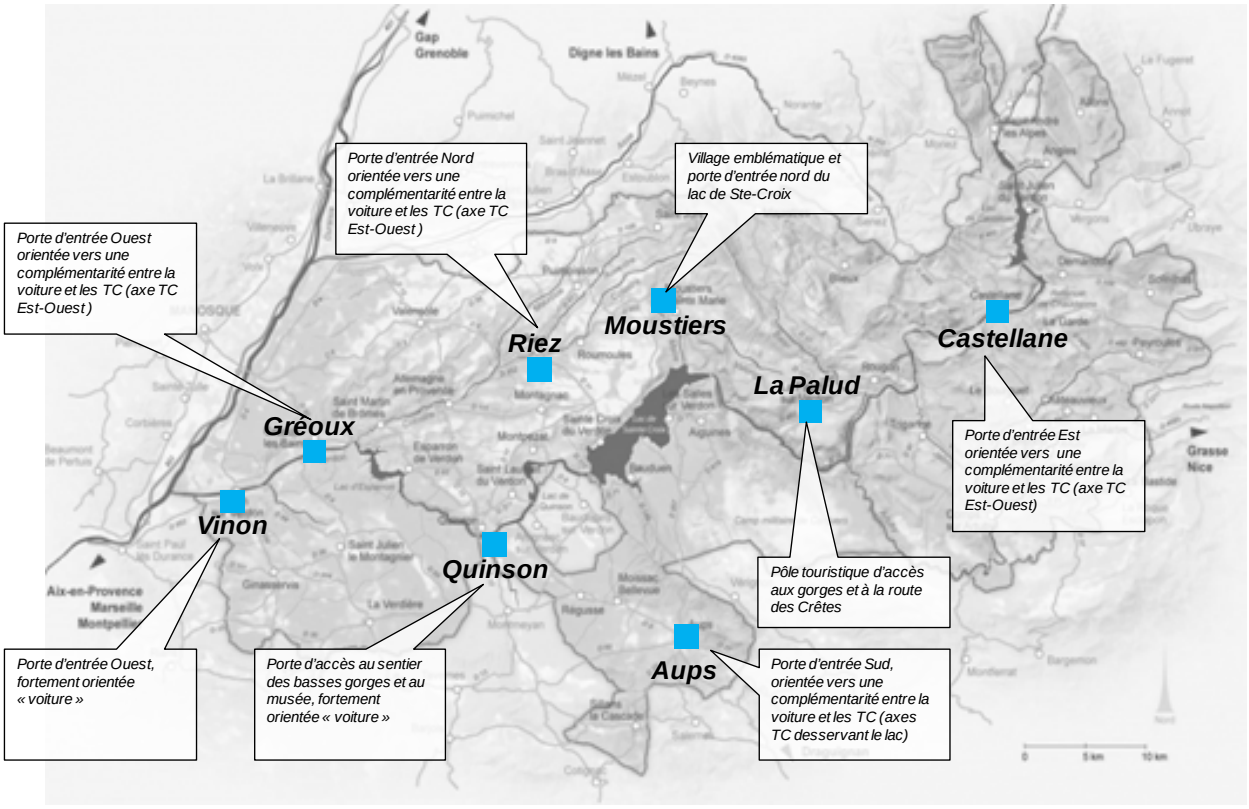
➔ *Le territoire :*

Sur le territoire du Verdon, plusieurs villes sont pertinentes pour **accueillir des capacités de stationnement en lien avec l'itinérance et les excursions** (Cf. carte suivante tenant compte des spécificités de chaque ville). La question du stationnement se pose pour répondre à plusieurs types d'usage :

- Les itinérants qui accèdent au territoire en voiture et qui sont en recherche d'une **solution sécurisée de stationnement de longue durée**.
- Les excursionnistes qui accèdent au territoire pour une journée et souhaitent visiter un site touristique avec une navette TC (**fonction parc relais**).

Dès lors, dans un contexte de développement de l'offre support d'itinérance (pédestre et cyclable) et de l'offre TC (sur des lignes structurantes mais aussi sur des lignes de type navette), l'offre de stationnement existante n'est pas organisée et adaptée à certains besoins :

- Stationnement **moyenne et longue durée**.
- Proximité des lignes TC pour une **complémentarité des modes voiture et TC**.
- Nécessité de **sécurisation** du stationnement.



Sur chaque ville, les situations varient et les pistes d'actions seront à adapter :

- **➔ Vinon sur Verdon :**
  - Capacités importantes de stationnement sur berge.
  - Possibilité de valoriser le stationnement gratuit.
  - TC à proximité.
  - Village à proximité.

- **➔ Gréoux les Bains :**
  - Nombreuses capacités de stationnement : parking de la place du marché / parking du Palais des Congrès / parking des thermes / parkings situés dans les campings.
  - Parkings sous tension en période estivale.
  - Potentialités de stationnement sur les berges et les campings.
  - Présence d'un réseau de transport urbain.
  - Potentialité d'une solution sécurisée sur le site du Palais des Congrès.

- **➔ Quinson :**
  - Existence de nombreuses capacités de stationnement : parking du camping / parking du Musée / stationnement en bordure de voirie / parking sud Lac Esparron.
  - Stationnement anarchique sur voirie (à proximité du pont).
  - Lieu de convergence de parcours d'itinérance.
  - Lieu de départ pour les activités de canoë et pour le sentier des basses gorges.
  - Liaison TC L136 en été.
  - Enjeu d'organisation du stationnement.

- **➔ Riez :**
  - Importantes capacités de stationnement : capacités nord / parkings du centre / parkings Baptistère / parking sud.
  - Lieu de convergence TC.
  - Marché à fort rayonnement local.
  - Perspective de création de places supplémentaires.
  - Potentialité d'une solution sécurisée pour l'itinérance.

- **➔ Aups :**
  - Aups : porte d'entrée varoise d'accès au lac.
  - Proximité des TC.
  - Présence de parkings et ressources foncières : parking du centre / parking sud.

- **➔ Castellane :**
  - Importantes capacités de stationnement, sous tension : parkings nord / parkings du centre / parking sur berges.
  - Ville de concentration d'importantes capacités d'hébergement.
  - Peu de TC.
  - Projet de réduction de l'offre de stationnement au centre.
  - Projet de base de départ pour les sports d'eau vive.

- **➔ Moustiers Ste-Marie :**
  - Nombreuses capacités de stationnement.
  - Stationnement payant.
  - Pôle touristique.

- **➔ La Palud :**
  - Ville d'accès à la route des Crêtes et au sentier Blanc Martel.
  - Capacités de stationnement limitées et saturées en période estivale.
  - Accessibilité contrainte (traversée de village organisée en circulation alternée).

• *Objectifs*

- Créer des solutions de stationnement longue durée pour les itinérants, réparties sur les axes d'arrivée
- Offrir des capacités de stationnement relais sur les principales villes étape/départ
- Offrir des connexions VP/TC sur des villes étape/départ

• *Conditions de réussite*

- Mutualisation partenariale des offres et capacités de stationnement
- Mise en œuvre d'une offre TC alternative à la voiture
- Promotion et communication des solutions combinant stationnement et TC (portail infoweb)
- Sécurisation des solutions de stationnement

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_4
- **Axe 2 :** 2_2 / 2_4
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_2 / 3_3 / 3_4 / 3_5 / 3_6
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes venant en voiture : excursionnistes / itinérants / séjournants

• *Saisonnalité*

- Toute l'année

• *Mise en œuvre physique*

La question du stationnement s'avère toujours délicate, d'autant plus sur un territoire fortement touristique où la place de la voiture est dominante. Dans le cadre de cette action, il s'agit de répondre à deux besoins :

- La fonction de stationnement de longue durée à destination plus particulièrement des itinérants.
- La fonction de parc relais à destination à la fois des séjournants et excursionnistes.

La démarche de l'action consiste à **valoriser les solutions existantes**, plutôt que de créer de nouvelles capacités de stationnement (même si cela peut s'avérer utile au cas par cas), avec la volonté de **mutualiser et adapter les capacités existantes** (quelles soient publiques ou privées) pour proposer des solutions « légères » aux usagers. Sa mise en œuvre passe par plusieurs étapes :

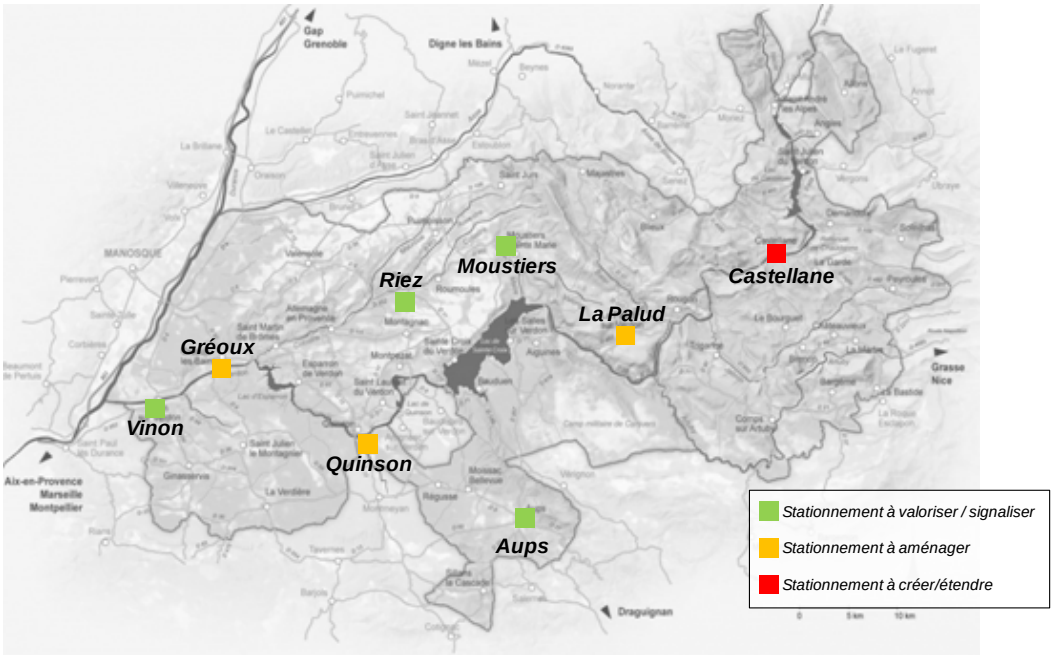
- **Le recensement des capacités de stationnement :**
  - **L'offre publique :** il s'agira de recenser les caractéristiques des différentes capacités localisées sur les différentes communes. Les caractéristiques à relever sont les suivantes : localisation (sur voirie, sur parking dédié), stationnement gratuit / payant, disponibilité / restriction (jours de marché par exemple), nombre de places, stationnement libre, stationnement sécurisé /

surveillé, modalités d'accès, tarif… Ce recensement devra se faire avec le service concerné dans chaque municipalité.

- **L'offre privée :** il s'agira de recenser plus particulièrement les capacités qui peuvent être mobilisées dans un contexte privatif, c'est-à-dire dans un parking privé, chez un hébergeur, un camping, une collectivité… Les caractéristiques de ces capacités devront également être identifiées. Le partenariat avec Vélo Loisir Provence pourra être mobilisé pour réaliser ce recensement.
- **L'offre des particuliers :** avec le développement des applications mobiles, le stationnement fait l'objet d'initiatives collaboratives. Par exemple, le service « Prendsmaplace.fr » permet de louer des places de stationnement entre particuliers. Bien qu'actuellement, il n'y ait pas d'offre de cette nature sur le territoire du Verdon, cet outil de mise en relation pourrait être mobilisé pour inciter les particuliers à partager leur stationnement.

- **L'adaptation des capacités de stationnement :**
  - Dans le cadre des offres recensées (quelles soient publiques ou privées), il sera possible d'envisager une adaptation/valorisation des capacités afin de satisfaire les usages ciblés :
    - Signalisation, balisage et marquage au sol.
    - Mise en œuvre de capacités réservées.
    - Mise en œuvre de solution d'accès.
    - Mise en œuvre de solutions de surveillance et de sécurité.
    - Signalisation d'informations en lien avec l'itinérance et les transports collectifs.
    - La carte suivante segmente les principaux pôles de stationnement de la manière suivante :
      - **Aups / Vinon / Moustiers / Riez :** sur ces communes, les capacités de stationnement existent en nombre et ne nécessiteront que des aménagements à la marge pour les valoriser et les adapter.
      - **Gréoux / Quinson / La Palud :** sur ces communes, l'offre de stationnement peut s'avérer ponctuellement en tension, ce qui peut nécessiter l'aménagement de capacités dédiées aux fonctions de stationnement longue durée et de parc relais.
      - **Castellane :** dans un contexte de projet de réduction de l'offre, il s'agira d'adopter un regard vigilant pour anticiper l'adéquation de l'offre à la demande, ce qui pourra induire la création de capacités nouvelles.

- Notons que dans le cadre d'éventuels projets de restructuration des capacités de stationnement, un regard devra être porté sur l'évolution des capacités et les aménagements. Ainsi, dans le cas de Castellane, un projet de suppression de places de stationnement est envisagé dans le centre-bourg, et il s'agira de voir comment le projet peut intégrer une redistribution efficace des capacités de stationnement pour intégrer en partie les problématiques liées au stationnement de longue durée et à la fonction parc relais.
- En fonction des caractéristiques des capacités/services, une tarification pourra être déterminée (en la présence d'un ou plusieurs prestataires publics ou privés).



- **La « mise en tourisme » des offres de stationnement :**
  - Dans un contexte de mutualisation des offres de stationnement, l'un des principaux enjeux réside dans les modalités d'accès à l'information pour les usagers. En cela, il s'agira de créer une **plate-forme / portail d'information** et de mise en relation qui permettra :
    - De connaître les caractéristiques des différentes offres localisées sur une carte interactive et de filtrer les offres en fonction de critères.
    - De contacter les interlocuteurs publics ou privés, en cas de besoin de réservation.
  - Cette **plate-forme dédiée au stationnement** devra être intégrée dans **l'outil d'infoweb** qui fait l'objet de l'action 4_3.

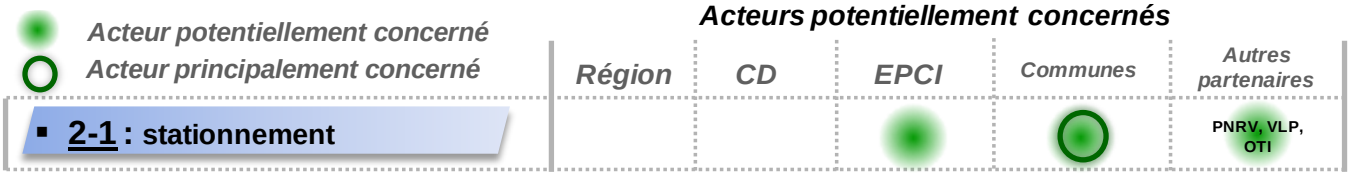
Concrètement, la mise en œuvre de cette démarche nécessitera les moyens suivants :

- Des **ressources humaines** pour réaliser et animer le recensement des capacités : on estime cela à près de 10 000 € HT (pouvant être réalisé par le PNRV, ou bien un partenaire tel que VLP, ou bien par un prestataire externe).
- Des ressources financières pour réaliser les **éventuels aménagements** : non déterminé.

- Des ressources financières pour réaliser le **portail d'information et de mise en relation** (avec déclinaison en application mobile) : on estime cela à près de 10 000 € HT.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :



Echéance : moyen terme 2021/2025.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 2 : des solutions intermodales orientés vers le tourisme

Action 2_2 : solutions d'embarquement des vélos dans les TC

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

Sur un territoire tel que le Verdon, où l'itinérance cyclable fait l'objet de **plusieurs projets de mise en tourisme** (en plus de l'offre cyclable non spécifique à l'itinérance), force est de constater que la question de l'embarquement des vélos dans les transports collectifs n'est pas correctement traitée. La situation actuelle est résumée ci-après :

➔ *La situation sur les lignes routières :*

- **La ligne LER27** : à partir de Riez, l'exploitant effectue un changement de véhicule (passant de 55 à 35 places). De manière générale, il est possible d'embarquer un vélo dans la soute à bagages, sous réserve de disponibilité (coût de 6,5 €).
- **La ligne LER31 :** il est possible d'embarquer un vélo dans la soute à bagages (coût de 6,5 €) sous réserve de disponibilité.
- **Les lignes TRANSAGGLO de la DLVA** : le transport de vélo n'est pas proposé.
- **Les lignes du CD04/CD83** : le transport de vélo n'est pas proposé.
- Sur la route des gorges, le gabarit de la voirie ne permet pas une circulation aisée avec un véhicule de 55 places qui serait équipé d'un rack à vélos. En effet, cet équipement induit un allongement du véhicule de près de 2 mètres, ce qui pose un problème de gabarit pour le véhicule sur ces routes sinueuses. Notons que la mise en œuvre d'un véhicule à gabarit réduit (par exemple un car de 35 places, comme celui utilisé sur la LER27 au-delà de Riez) favoriserait l'utilisation d'un rack à vélos sur la section Riez – St-André.

➔ *La situation dans les trains :*

- **Les TER** : le réseau TER autorise le chargement de vélos (avec une capacité néanmoins limitée, sans réservation), mais en dehors des heures de pointe et du sens de la pointe. Des espaces dédiés existent mais les contrôleurs n'acceptent les vélos que s'il y a suffisamment de place pour assurer le confort et la sécurité des voyageurs.
- **Les TGV / Intercités :** des espaces sont dédiés et les places sont payantes via réservation.
- **Le train des Pignes :** la ligne est exploitée sur une voie métrique, ce qui limite les possibilités techniques du matériel roulant. Actuellement, seules les rames AMP peuvent techniquement accueillir des vélos (4 emplacements), mais un arbitrage a été fait au profit de l'accueil des PMR (les vélos sont ainsi interdits depuis 2012). En l'absence de remorque adaptée, une expérimentation de transport de vélos par la route a été menée.

➔ *L'expérimentation du transport de vélos pour les usagers du train des Pignes :*

- **Principe :** une navette routière proposait de charger des vélos en parallèle de l'offre ferroviaire. Le service était proposé par la RRT PACA (Régie Régionale des Transports) jusqu'à 4 fois par semaine. Chaque rotation permettait de transporter 20 vélos.
- **Période :** de mai à octobre 2014. Le service était proposé sur le train n°3 Nice-Digne (départ 9h25) et le train n°6 Digne-Nice (départ 14h25).
- **Tarif/modalités :** 12€ l'aller simple / 20€ l'aller-retour. Vendu exclusivement avec le billet de train / sur réservation 48h à l'avance / un seul vélo par voyageur / se présenter 20 minutes avant le départ.

	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE
Fréquence par semaine	2 fois par semaine	3 fois par semaine	4 fois par semaine	4 fois par semaine	3 fois par semaine	2 fois par semaine
Jours de rotation	samedi dimanche	vendredi samedi dimanche	mercredi vendredi samedi dimanche	mercredi vendredi samedi dimanche	vendredi samedi dimanche	samedi dimanche

Planning prévisionnel des rotations du service de transport routier de vélos

- **Bilan de l'opération :** sur les 116 rotations qui étaient initialement prévues, seules 29 ont été réalisées :
  - 63 vélos transportés
  - Coût total : 21 105 €
  - Recette totale : 756 €

Plaquette de présentation du servie / Exemple d'encombrement lié au chargement de vélos. Cela pose des problèmes de sécurité en cas de risque d'évacuation.

➔ *La demande :*

- La Région a réalisé une étude sur la véloroute « Méditerranée à vélo » afin d'analyser les connexions TC et les nœuds d'intermodalité. La Région est consciente de la nécessité d'améliorer les capacités d'accueil des vélos afin de faire face à la demande qui se développe dès qu'un grand itinéraire est ouvert à la fréquentation (retour d'expérience d'autres véloroutes).
- Sur le Verdon, il existe une demande récurrente sur le sujet : cela concerne à la fois les lignes routières et ferroviaires.
- Il est nécessaire de sensibiliser les services et anticiper la demande future : on observe que pour les itinérants, l'accès en train est essentiel.
- Notons qu'en matière de transport de vélos, il s'agit de proposer une solution fiable et sécurisante pour les itinérants.
- Notons que le PNRV édite des brochures pour présenter différentes offres de séjour dans le Verdon en mettant en avant l'accès en TC. Dans ce cadre là, peu de solutions sont offertes pour les visiteurs souhaitant venir en vélo.

• *Objectifs*

- Faciliter l'accès TC au territoire pour les itinérants en vélo
- Développer l'itinérance cyclable et la pratique vélo loisir
- Permettre un accès direct aux villes pôles et aux grands itinéraires cyclables
- Faciliter l'accès à des boucles cyclables
- Permettre une mixité vélo/TC sur certains itinéraires

• *Conditions de réussite*

- Capacité de la Région à intégrer la question de l'embarquement des vélos dans les futurs contrats (renouvellement en 2019)
- Capacité des transporteurs à s'adapter à la demande
- Capacité de la RRT à proposer des capacités d'embarquement avec les rames actuelles (renouvellement prévu des rames)
- Relais d'information et de promotion de l'offre (portail infoweb)
- Partenariat avec VLP pour la promotion des séjours cyclables

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_2 / 1_3 / 1_4 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_3 / 2_4
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_3 / 3_4 / 3_8 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes à vélo / itinérants à vélo / séjournants à vélo

• *Saisonnalité*

- Du 1er mai au 30 octobre

• *Mise en œuvre physique*

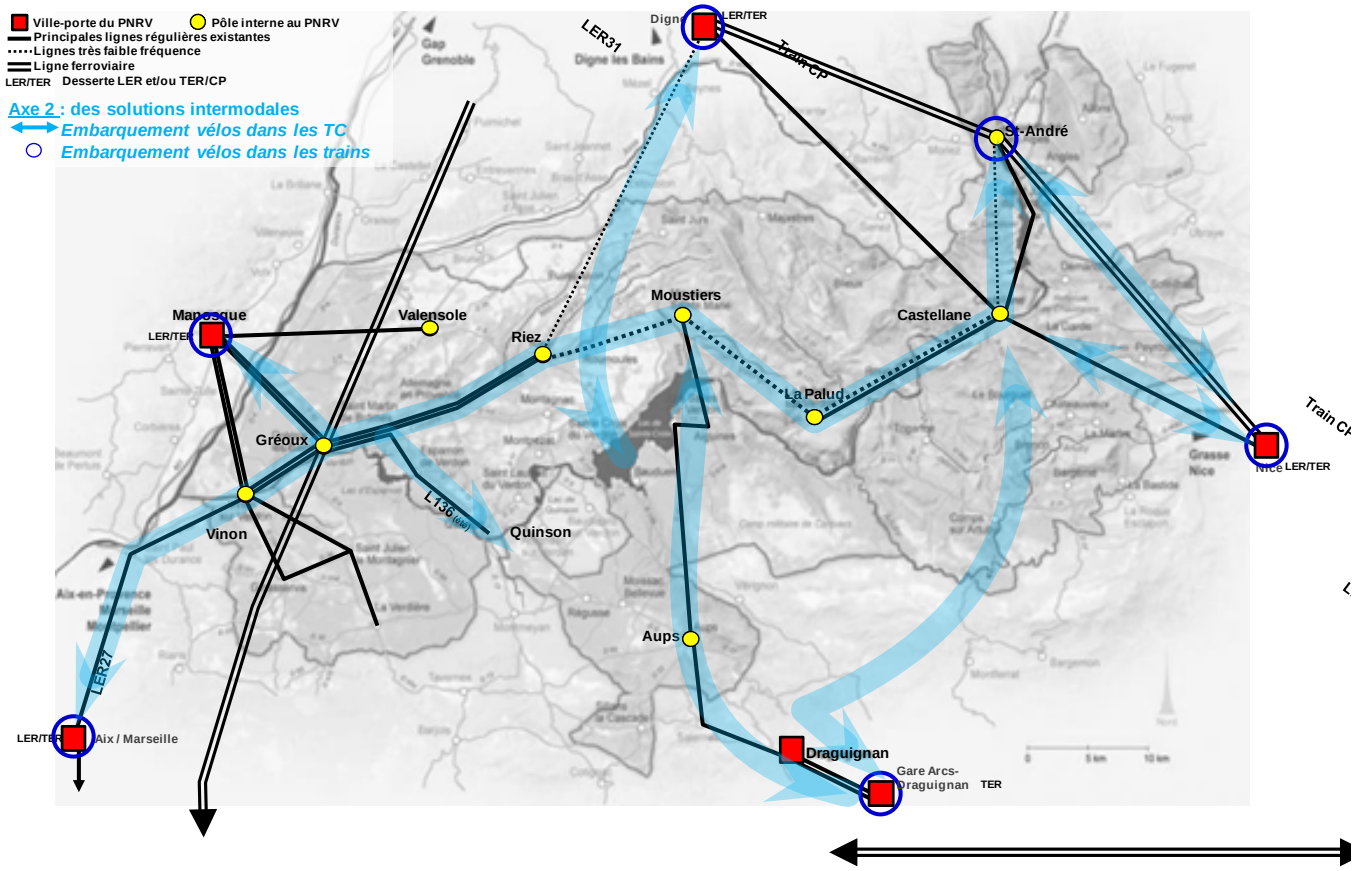
La question de l'embarquement des vélos dans les transports collectifs est **subordonnée aux AOM (Région, DLVA)**, qui organisent les modalités de fonctionnement des différents réseaux dont ils ont la charge. Ainsi, sur le territorie du Verdon, la présente action repose davantage sur l'expression de perspectives et d'intentions (qu'il s'agira de faire valoir auprès des AOM par du lobbying) qui s'articulent autour des points suivants :

- Un maillage d'axes TC « cyclables ».
- Les modalités d'embarquement des vélos dans les trains.
- Les modalités d'embarquement des vélos dans les TC routiers.

➔ *Le maillage TC « cyclables » :*

L'embarquement des vélos dans les transports collectifs devra être effectif sur un maillage structurant d'axes permettant d'accéder au territorie et de s'y déplacer. Ce maillage concerne à la fois les gares ferroviaires qui ceinturent le territoire (dans les agglomérations voisines d'Aix-Marseille, de Manosque, des Arcs, de Nice et de Digne), mais aussi la gare ferroviaire de St-André les Alpes ainsi que les axes TC routiers suivants :

- Entre Manosque et Gréoux : sur l'axe des lignes L132 et L136.
- Sur les LER27 (axe Est-Ouest) et LER31.
- Sur l'axe Digne – Verdon.
- Sur l'axe les Arcs – Lac.
- Sur l'axe les Arcs – Gorges.



➔ *L'embarquement des vélos dans les TC routiers :*

La Région envisage de développer le **service d'embarquement de vélos** sur ses lignes routières. La solution technique la plus adaptée consiste à atteler un **rack à vélos**. Pour proposer l'embarquement des vélos sur les lignes régulières, on peut dès lors imaginer d'équiper au moins un véhicule sur chacune des 7 lignes concernées, ce qui représente un coût de près de 28 000 € TTC (sous condition de la présence d'un attelage adapté). Le dispositif devra également être adopté sur les lignes qui concernent la DLVA.

Exemples de racks à vélos, ouverts et fermés

En ce qui concerne le niveau d'offre, il s'agira de proposer :

- Au moins 1 ARQ sur chaque ligne.
- Un rack à vélos (fermé de préférence), avec un dispositif adapté à la protection des vélos.
- Un dispositif de réservation.
- Une tarification adaptée.
- Une mobilisation coordonnée des hébergeurs et des professionnels pour construire des offres adaptées.

➔ L'embarquement des vélos dans les trains :

La Région envisage également de développer le service d'embarquement de vélos dans les trains. Les pistes techniques sont différentes selon les réseaux :

- **Sur les TER / TGV / Intercités :** pour augmenter les capacités d'accueil des vélos sur certaines liaisons ferroviaires, la solution optimale consiste à aménager un wagon pour accueillir les vélos sur une plate-forme débarrassée des sièges de passagers. Cette solution existe sur plusieurs réseaux, notamment dans la Loire. Ce wagon permet ainsi de proposer quelques liaisons dans la journée. De manière générale, les AOM doivent sensibiliser les exploitants à la question de l'embarquement des vélos.

- **Sur le train des Pignes :**
  - **Actuellement :** le parc de la RRT se compose de très anciennes rames qui n'accueillent pas les vélos, de rames AMP qui peuvent accueillir quelques vélos mais pour lesquelles le choix a été fait de privilégier les PMR.
  - **A court terme :** la RRT va bientôt acquérir de nouvelles rames espagnoles (matériel adapté aux voies métriques), mais celles-ci ne pourront pas accueillir de vélo. Pour autant, la RRT travaille sur une solution intermédiaire qui consisterait à accueillir 2 vélos sur les rames AMP (selon réservation et disponibilité par rapport à l'accueil des PMR, mais toutes les rames ne sont pas des AMP). Pour augmenter la capacité, il faudra soit :
    - acquérir une remorque pour transporter les vélos : il est cependant difficile de trouver ces équipements pour voie métrique. Se posera également la question du raccordement de la remorque au train.
    - soit aménager un ancien wagon pour transporter les vélos : cela pourrait être envisagé lors du changement de matériel.
    - soit organiser un transport de vélos par la route : cela a déjà été expérimenté.
  - **A plus long terme :** lors du renouvellement des anciennes rames (dans 10 à 20 ans), le choix technique devra intégrer la possibilité d'embarquer des vélos.

Système d'accroche de vélos dans les rames AMP du train des Pignes.

Système d'accroche de vélos dans un TER en région Occitanie.

Exemples de wagons réservés aux vélos.

Sur cette base, l'action s'articulera autour des deux sujets suivants :

- **L'embarquement des vélos dans les trains régionaux et nationaux** : la Région devra être mobilisée pour favoriser la mise en œuvre et la valorisation d'une offre orientée vélos sur des destinations touristiques pour les itinérants (en lien avec la SNCF pour des échelles territoriales qui dépassent la région).
- **L'embarquement des vélos dans le train des Pignes** :
  - A court terme : possibilité d'embarquer quelques vélos dans les rames AMP.
  - A moyen/long terme : les deux pistes sont les suivantes
    - Adaptation d'une ancienne rame pour transporter les vélos (afin de proposer au moins 1 ARQ).
    - Renouvellement des rames avec prise en compte de l'embarquement des vélos.

En ce qui concerne les coûts :

- Coût moyen d'un rack à vélos : 4 000 € TTC avec la pose de l'attelage prévue à l'achat du véhicule (installation en une heure par 2 personnes). Dans l'hypothèse d'un parc avec au moins un véhicule équipé sur chacune des 7 lignes concernées, cela représente un coût de près de 28 000 € TTC (sous condition de la présence d'un attelage adapté).
- Coût de requalification d'un ancien wagon du train des Pignes en wagon permettant de transporter des vélos : non déterminé.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / *Acteur principalement concerné*	*Région*	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **2-2 : embarquement des vélos**	◉		●		

Echéance : court terme 2019/2020.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 2 : des solutions intermodales orientés vers le tourisme

Action 2_3 : matérialisation et signalisation de liens TC/itinérance

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

A l'heure actuelle, le territoire du PNR du Verdon est faiblement desservi par les TC. Par ailleurs, le PNR porte différents projets de valorisation d'offres d'itinérance (pédestre et cyclable). Dès lors, l'un des principaux enjeux résidera dans la capacité du territoire à proposer **une offre TC alternative à la voiture**, concomitante à la mise en tourisme des produits d'itinérance.

En ce qui concerne les maillages respectifs des lignes structurantes TC (actuelles et à venir) et des supports à l'itinérance, un accent particulier doit être mis pour favoriser l'intermodalité et le lien étroit entre les principaux points d'accès aux TC et les supports d'itinérance les plus proches ainsi que les services disponibles. Aujourd'hui, ce lien n'existe pas et il s'agit de le créer. Pour exemple, les villes de St-André les Alpes et Castellane présentent les caractéristiques suivantes croisant l'offre TC et l'offre d'itinérance :

- **St-André les Alpes :**
  - Gare de desserte du train des Pignes : 4 ARQ.
  - Point de départ de la ligne estivale BV3.
  - Point de départ d'un PR.
  - Passage de Transverdon et Chemin du Soleil.
  - Projet de passage d'un futur GRP « Lac du Castillon ».
  - Proximité du village.
- **Castellane :**
  - Point de desserte de la ligne LER31 (2 ARQ) et de la ligne estivale BV3.
  - Passage du GR406.
  - Point d'accès aux PR.
  - Passage du Grand Tour du Verdon à vélo.
  - Passage du Tour des belvédères du Verdon.
  - Itinéraires cyclables passant par Castellane.

• *Objectifs*

- Favoriser l'intermodalité sur les villes portes du PNRV
- Valoriser des circuits d'approche en lien avec les itinéraires pédestres et cyclables
- Renforcer le lien entre TC et itinérance

• *Conditions de réussite*

- Mise en tourisme des supports d'itinérance
- Coordination des TC sur le réseau armature
- Coopération institutionnelle
- Mise en œuvre de sites démonstrateurs

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_2 / 1_3 / 1_4 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_2 / 2_4
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_2 / 3_3 / 3_4 / 3_5 / 3_6 / 3_7 / 3_8 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

- ***Cibles visées***

  - Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants

- ***Saisonnalité***

  - Toute l'année

- ***Mise en œuvre physique***

Pour favoriser **l'articulation entre l'offre de TC et les supports d'itinérance**, l'action propose de créer des dispositifs permettant **d'augmenter la lisibilité des connexions possibles** entre ces deux univers. L'idée sous-jacente est qu'il faut tout aussi bien amener les itinérants à utiliser les TC, qu'inciter les usagers des TC à s'orienter vers la pratique de l'itinérance. Pour cela, il s'agit de mettre en œuvre un dispositif informatif reposant sur les points suivants :

- **La mise en place de panneaux d'information au niveau des arrêts TC stratégiques**, c'est-à-dire les points d'arrêts des lignes structurantes positionnés sur les pôles suivants : Castellane / gare de St-André / Moustiers / Gréoux / Riez / Vinon / La Palud / Aups / Quinson. Les panneaux seront situés à proximité des arrêts TC et présenteront les informations suivantes :
  - Les informations relatives à l'offre TC et au stationnement.
  - Les informations relatives aux supports d'itinérance à proximité (présentation cartographique) : itinéraires pédestres, itinéraires cyclables, spots touristiques…
  - Les informations touristiques pertinentes : circuits, hébergeurs, formules, services, contacts…

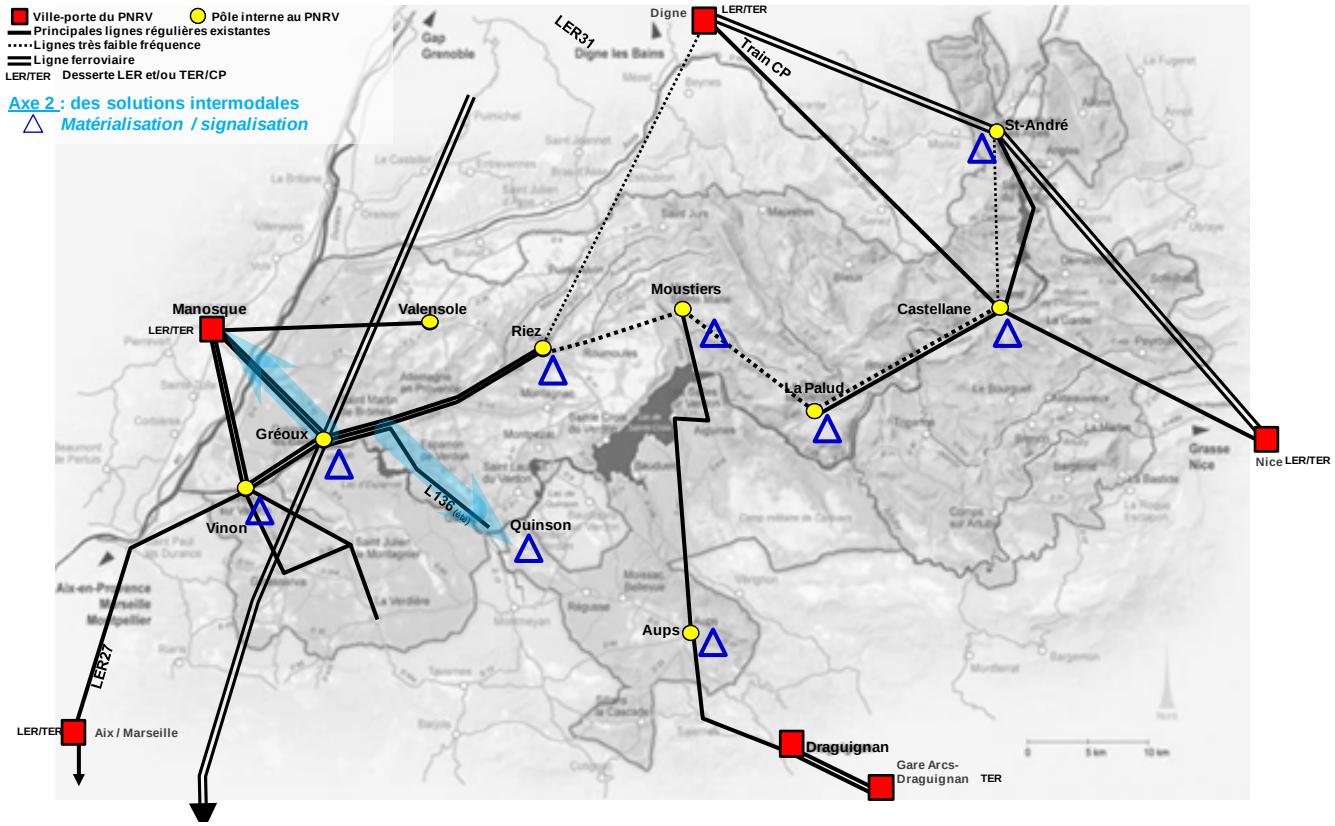
- **Le balisage directionnel** des équipements intermodaux et des supports d'itinérance (axés vers les randonneurs et cyclistes) sur un rayon de deux kilomètres (près d'une demi-heure de marche) autour des arrêts TC stratégiques.

- L'action ne préconise **pas d'aménagement spécifique sur voirie**.

- Les dispositifs seront installés **de manière progressive** avec le souci de mettre en œuvre rapidement quelques **sites démonstrateurs** : cela pourrait concerner par exemple la gare de St-André, Castellane, Riez ou Moustiers…

- Les dispositifs pourront être complétés par des **équipements propres à la pratique d'itinérance** : aménagement de l'accès aux quais, mise en œuvre de stationnement pour les vélos et de consignes casiers pour les itinérants… Cet « upgrade » pourra être envisagé sur les **sites démonstrateurs**.

Exemples de panneaux de signalisation.



Sur la base d'un total de 9 sites devant faire l'objet d'une matérialisation/signalisation du lien TC/itinérance, le budget de mise en œuvre pourrait se décomposer de la manière suivante :

- Conception des signalisations : entre 1 000 et 3 000 € HT par site (contenu des panneaux d'information et de balisage, positionnement des panneaux).
- Réalisation et pose des panneaux : entre 3 000 et 5 000 € par site.

Dès lors, le budget total peut s'avérer conséquent et il s'agira de mettre en œuvre les sites **de manière progressive** en concentrant les premiers dispositifs sur des sites démonstrateurs qui seront amenés à bénéficier d'autres actions convergentes, comme la mise en œuvre d'équipements cyclables, l'ouverture d'un support d'itinérance ou la possibilité d'embarquer les vélos… Par ailleurs, les investissements pourront être partagés par les multiples acteurs concernés : les OT, les communes et les partenaires touristiques.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **2-3 : signalisation TC / itin.**	●	●	○	●	**OTI, PNRV** ●

OTI : Office de Tourisme Intercommunal

Echéance : moyen terme 2021/2025.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 2 : des solutions intermodales orientés vers le tourisme

Action 2_4 : projet de reconfiguration du pôle intermodal de La Palud

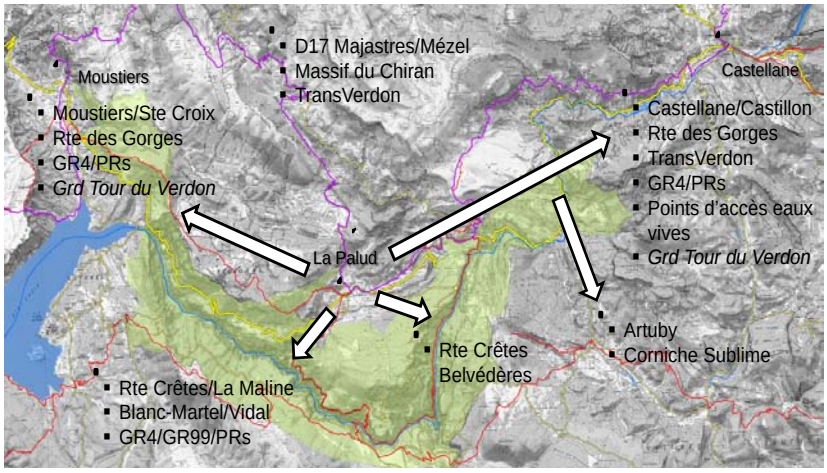
Itinérance ☐

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

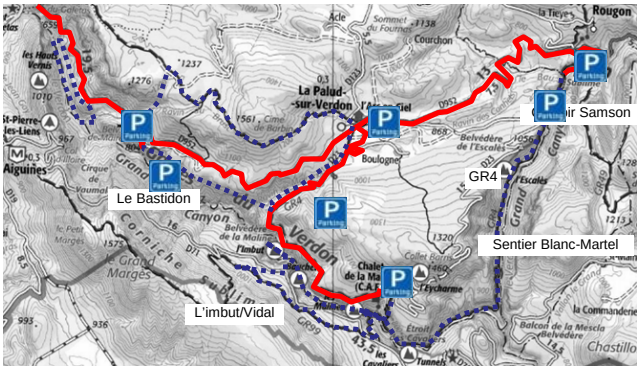
➔ *La Palud – le cœur des gorges :*

Le village de La Palud est le **principal point d'accès et de passage dans les Gorges**. De nombreux générateurs d'intérêt touristique se trouvent à proximité.

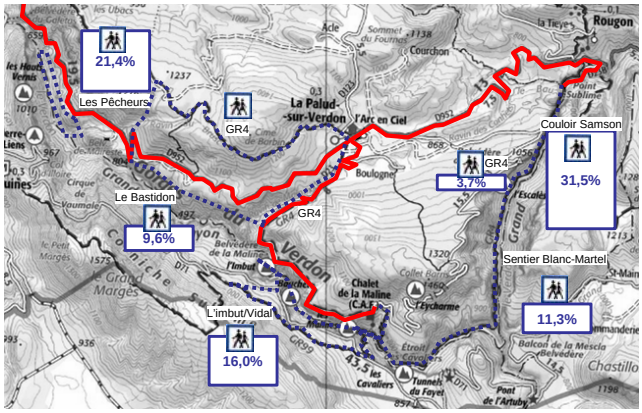


➔ *La Palud – stationnement saturé et sentiers fréquentés :*

En période estivale, de nombreux parkings sont soumis à une **très forte pression** : Point Sublime / Couloir Samson, la Maline, Bastidon / Colle de l'Olivier… Les parkings sont saturés et peu/mal organisés : accès à la Maline, à la route des Crêtes… Par ailleurs, le **stationnement anarchique** est très répandu.

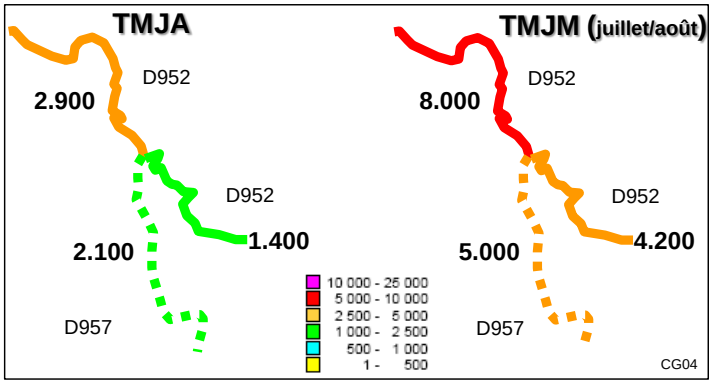


Dans le secteur des gorges, de nombreux **sentiers de randonnée** sont fréquentés : le couloir Samson (450 pers/j), le sentier des Pêcheurs (300 pers/j), l'Imbut /Vidal (230 pers/j), Blanc Martel (160 pers/j)…

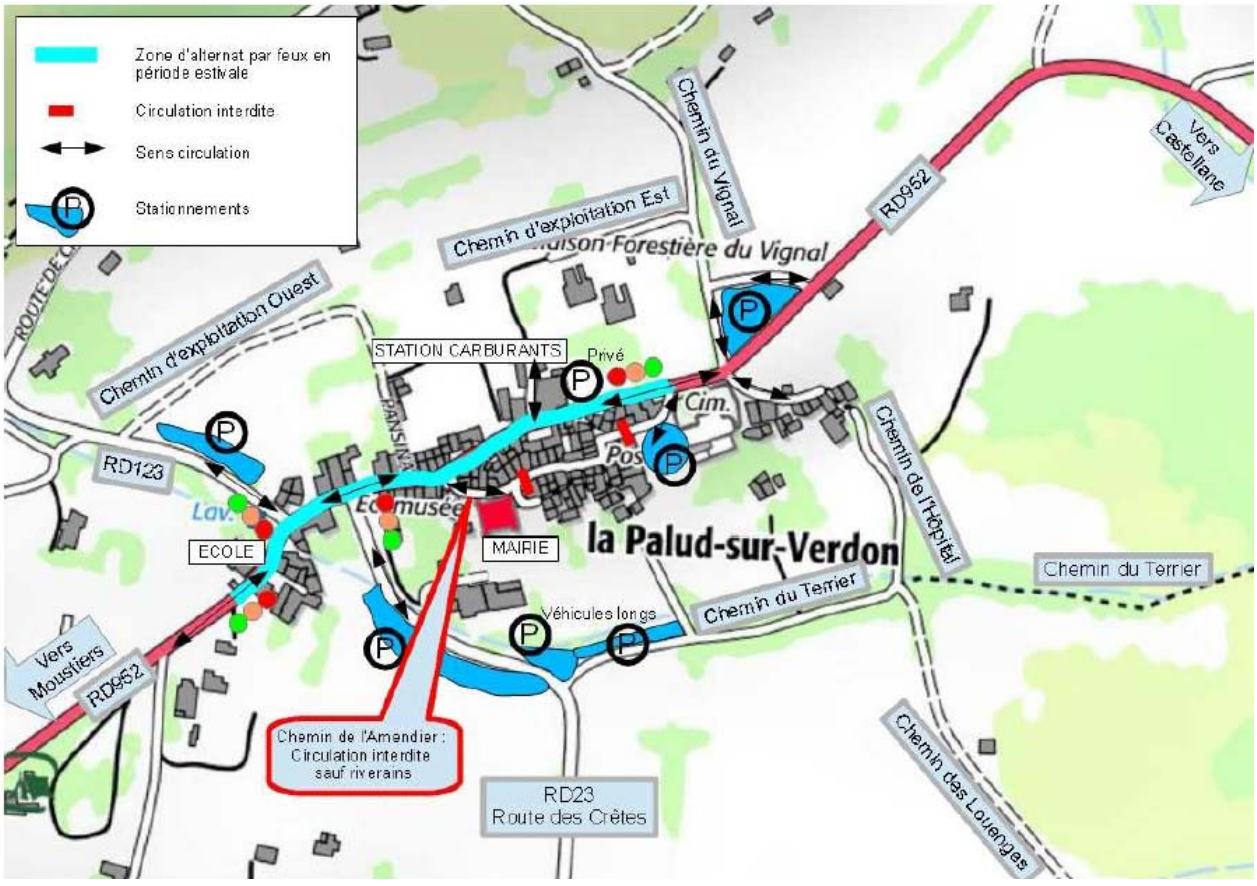


➔ *La Palud – une configuration problématique :*

La Palud présente une configuration en « **village rue** », contrainte par une voirie étroite et un fonctionnement en **circulation alternée** régulée par des feux tricolores. En période estivale, là où la fréquentation est maximale (Cf. schéma ci-contre présentant les niveaux de trafic routier sur la RD952 et la RD957), cela génère une situation de « verrou » pouvant occasionner près d'une heure de temps d'attente pour traverser la commune de La Palud.



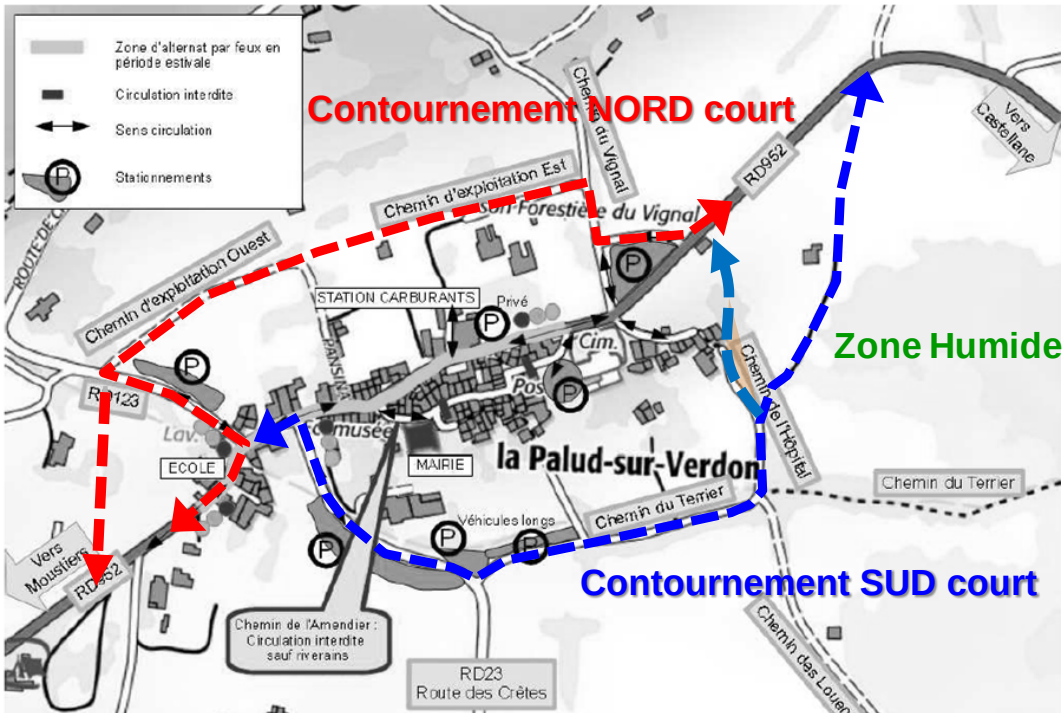
Cela s'accompagne d'une **dévalorisation du cœur villageois** et d'une détérioration de la qualité de vie et des activités économiques. Il n'existe pas de voie naturelle de contournement du noyau villageois.



➔ *La Palud – un projet de contournement en attente :*

Pour répondre au problème de fonctionnement urbain lié à la traversée de La Palud, un **projet de contournement** a été envisagé depuis de nombreuses années. Parmi une multitude de tracés, deux options sont actuellement en lice : un tracé par le nord et un tracé par le sud.

- Le tracé par le nord longe un secteur d'habitat résidentiel diffus, ce qui génèrerait une nuisance pour les riverains.
- Le tracé par le sud traverserait un secteur non résidentiel, mais pénaliserait ses qualités paysagères et traverserait par ailleurs une zone humide.



• *Objectifs*

- Reconfigurer de manière globale et multimodale le point nodal d'accès aux gorges
- Améliorer la gestion de la circulation et du stationnement
- Créer des solutions alternatives à la voiture : réduire la pression liée à la voiture
- Conforter le rôle central de La Palud : porte des Gorges

• *Conditions de réussite*

- Coopération institutionnelle
- Co-construction citoyenne
- Qualité des aménagements
- Valorisation de la maison des gorges
- Intégration fonctionnelle et paysagère
- Intégration dans le PLUI
- Capacité à traiter la situation sans contournement
- Conditions de mise en œuvre des solutions intermodales et des aménagements connexes (chalet de la Maline / Point Sublime)

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_4
- **Axe 3 :** 3_5

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants
- Résidents

• *Saisonnalité*

- Toute l'année

• *Mise en œuvre physique*

La configuration de La Palud nécessite un projet global et intégré permettant de répondre à différents enjeux qui découlent des fonctionnalités suivantes :

- La circulation et la traversée du village (valorisation du cœur villageois).
- Le stationnement.
- L'accès à la navette TC de la Maline.
- L'accès à la navette TC de la route des Crêtes.
- L'accès à la navette TC du Point Sublime.
- L'accès à la ligne structurante Est-Ouest.

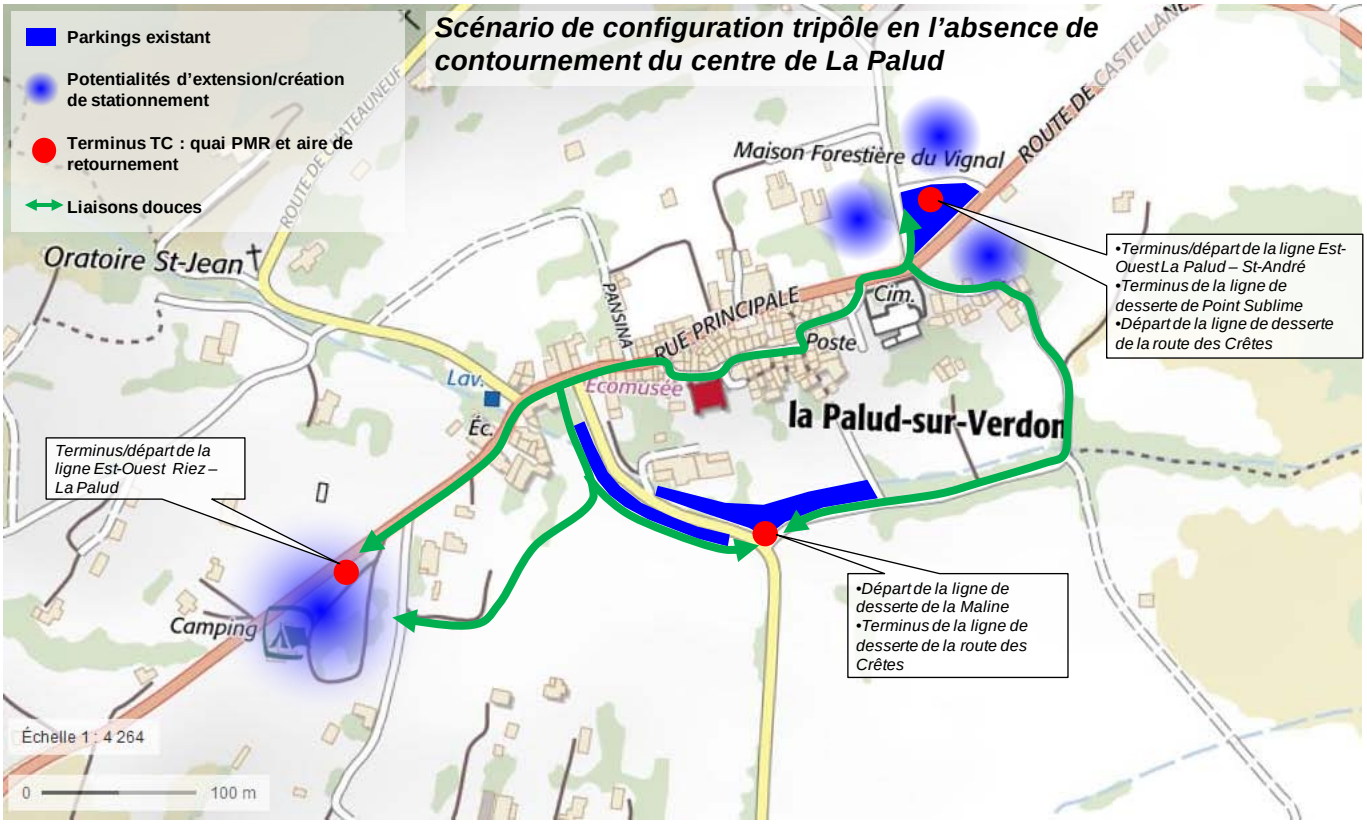
Ces différentes fonctionnalités doivent être positionnées en tenant compte de deux situations distinctes :

- **La situation actuelle sans contournement du cœur villageois :**
  - Circulation alternée pour la traversée du village.
  - Fonctionnement tripolaire avec nécessité de dissocier les solutions de stationnement et de TC à l'Est, à l'Ouest et au Sud.
  - Nécessité d'organiser des navettes pour la Maline, le Point Sublime et la route des Crêtes (Cf. action 3_5).
- **La situation future avec contournement du cœur villageois :**
  - Résolution du problème de traversée du village (par le nord ou par le sud).
  - Possibilité d'organiser un système bipolaire (voire monopolaire).
  - Axe TC Est-Ouest favorisé.
  - Village apaisé et valorisé.
  - Nécessité d'organiser des navettes pour la Maline, le Point Sublime et la route des Crêtes (Cf. action 3_5).

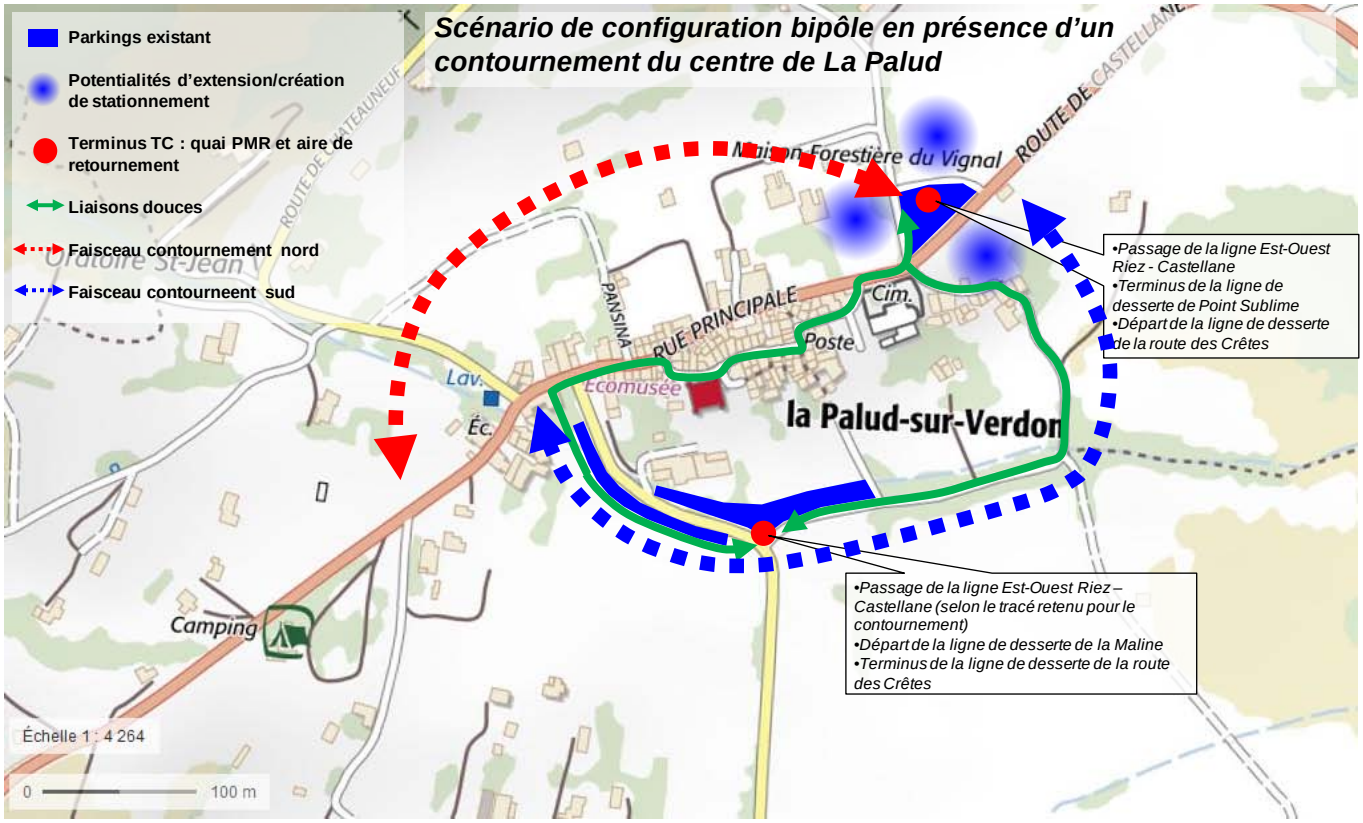
➔ La Palud : configuration tripolaire en l'absence de contournement

La configuration suivante s'articule autour des points suivants :

- **Un pôle Est :**
  - Le parking sera étendu, de manière éphémère (en fonction des possibilités foncières).
  - Le pôle accueillera les différentes navettes TC : ligne Est-Ouest / navette Point Sublime / navette route des Crêtes.
- **Un pôle Ouest :**
  - Un parking sera créé, de manière éphémère (en fonction des possibilités foncières).
  - Le pôle accueillera la ligne TC Est-Ouest.
- **Un pôle Sud :**
  - Le pôle accueillera la navette de la Maline et la navette de la route des Crêtes.
- **Les liaisons douces :** des itinéraires piétons connecteront les pôles entre eux, valoriseront le village et l'écomusée (maison des gorges).



➔ La Palud : configuration bipolaire en présence d'un contournement



La configuration précédente s'articule autour des points suivants :

- **Un pôle Est :**
  - Le parking sera étendu, de manière éphémère (en fonction des possibilités foncières).
  - Le pôle accueillera les différentes navettes TC : ligne Est-Ouest / navette Point Sublime / navette route des Crêtes.
- **Un pôle Sud :**
  - Le pôle accueillera la navette de la Maline et la navette de la route des Crêtes, ainsi que la ligne Est-Ouest en passage (en fonction du tracé retenu pour le contournement).
- **Les liaisons douces :** des itinéraires piétons connecteront les pôles entre eux, valoriseront le village et l'écomusée (maison des gorges).

Remarque : les scénarios proposés précédemment ne sont pas exhaustifs. En effet, d'autres possibilités sont envisageables et peuvent constituer une alternative à ces propositions de principe.

➔ *La Palud : un projet à co-construire*

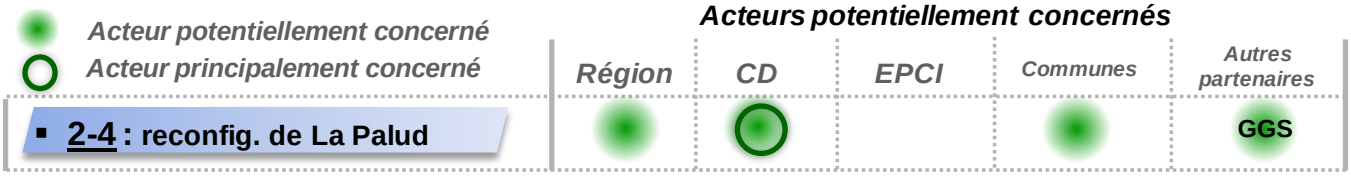
La situation relative à la configuration de La Palud s'avère complexe dans la mesure où les aménagements évoqués sont envisagés pour répondre aux fonctions touristiques du village, alors qu'ils ne sont pas forcément jugés utiles par les résidents. Dès lors, tout projet devra faire l'objet :

- d'une **démarche concertative** associant tous les acteurs du territoire et tenant compte des différentes dimensions de la réflexion : tourisme, mobilité, logement, agriculture, économie, foncier… Cette démarche pourrait faire être menée avec un prestataire (dans le cadre du PLUI, ou en parallèle du PLUI).
- d'une intégration des solutions co-construites **dans le PLUI**.

En ce qui concerne les coûts, ceux-ci seront à déterminer en fonction des aménagements qui seront retenus (non déterminés). Notons qu'une étude fonctionnelle d'urbanisme pourrait être réalisée pour affiner un projet collectif, sur la base d'un budget compris entre 10 000 et 20 000 € HT.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :



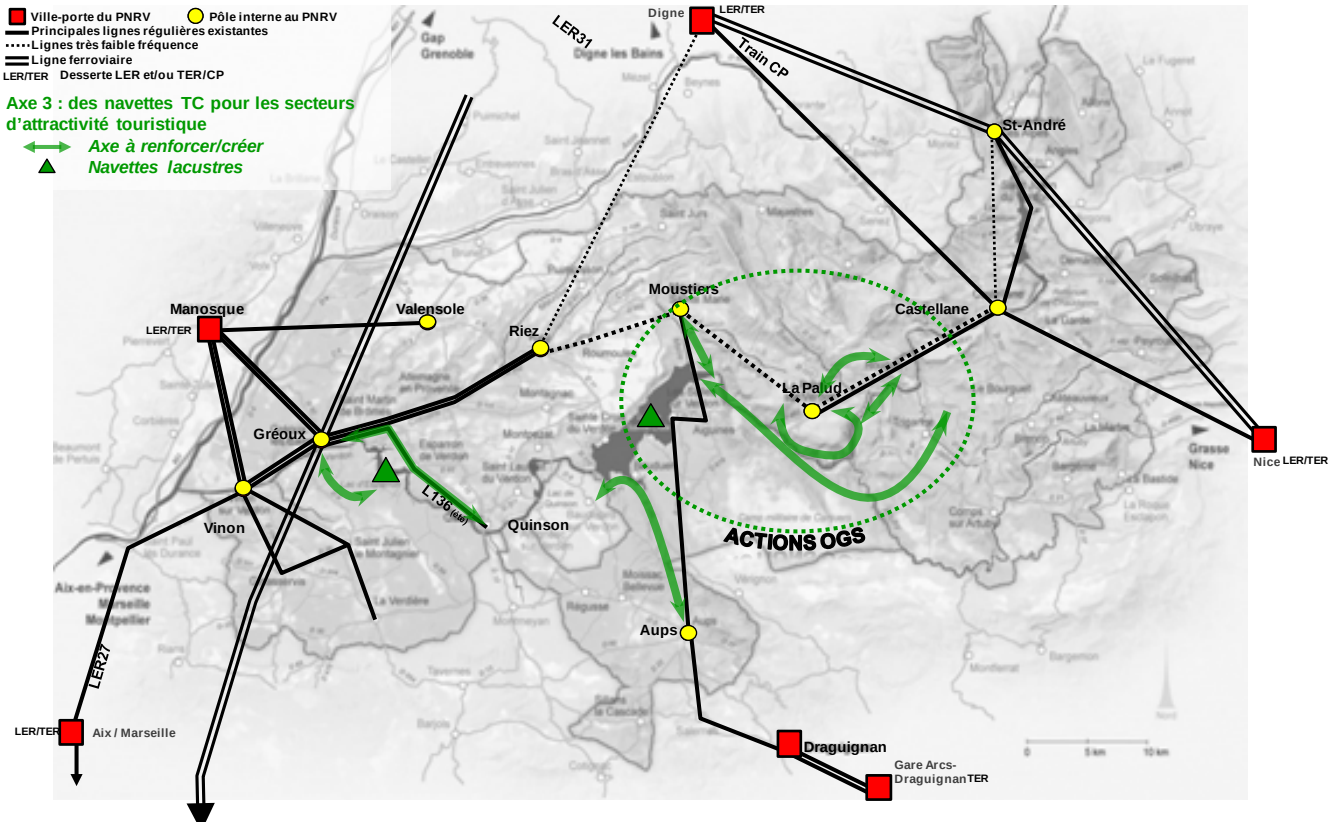
GGS : Gestionnaire Grand Site

Echéance : court terme 2019/2020 pour une solution sans contournement / moyen terme 2021/2025 pour une solution avec contournement.

4 L'axe 3 : des navettes de transport collectif pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

- **Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique**
  - **Action 3_1 : renforcement de la ligne estivale L136**
  - **Action 3_2 : remise en service de la navette Estelline**
  - **Action 3_3 : création d'une navette TC entre Gréoux et St-Julien Plage**
  - **Action 3_4 : création d'une navette TC Aups – Bauduen**
  - **Action 3_5 : mise en œuvre d'un système de gestion de la route des Crêtes**
  - **Action 3_6 : création d'une navette TC sur la rive gauche des gorges**
  - **Action 3_7 : création d'une navette TC Samson – Amitié – Point sublime**
  - **Action 3_8 : projet de navette lacustre sur le lac d'Esparron**
  - **Action 3_9 : projet de navette lacustre sur le lac de Ste-Croix**

L'axe n°3 vise à mettre en œuvre différentes liaisons à destination de sites touristiques, afin de compléter l'offre TC du réseau armature.


Ville-porte du PNRV
Pôle interne au PNRV
Principales lignes régulières existantes
Lignes très faible fréquence
Ligne ferroviaire
LER/TER Desserte LER et/ou TER/CP
Axe 3 : des navettes TC pour les secteurs d'attractivité touristique
Axe à renforcer/créer
Navettes lacustres
Gap
Grenoble
LER31
Digne
LER/TER
Digne les Bains
Train CP
St-André
Manosque
LER/TER
Valensole
Riez
Moustiers
Castellane
La Palud
Gréoux
Grasse
Nice
Nice LER/TER
L736 (6km)
Quinson
Vinon
ACTIONS OGS
Aix-en-Provence
Marseille
Montpellier
Aups
LER21
LER/TER
Aix / Marseille
Draguignan
Gare Arcs-Draguignan
TER

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_1 : renforcement de la ligne L136

Itinérance ☒

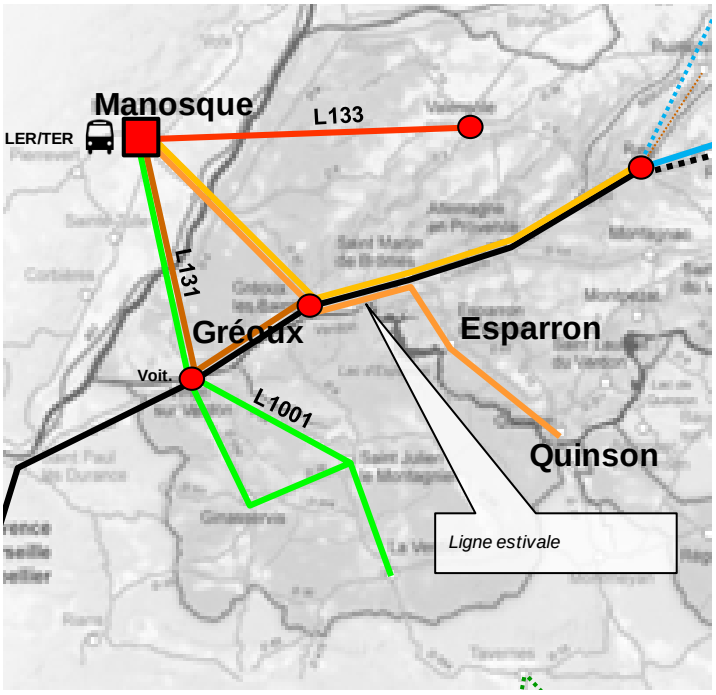
Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

➔ *L'offre TC :*

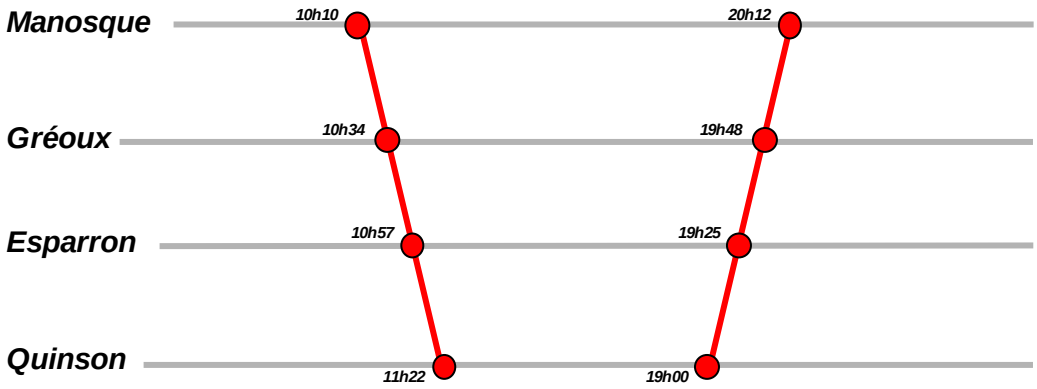
Sur le territoire du Verdon, quelques lignes régulières sont organisées durant la période estivale avec une vocation touristique. C'est le cas notamment de la ligne L136 mise en œuvre par la DLVA selon les modalités suivants :

- **L136 : Manosque - Gréoux – Esparron - Quinson**
  - AOT : DLVA.
  - Offre moyenne :
    - *1 ARQ tous les jours durant l'été.*
    - *1 ARQ seulement le samedi et le dimanche du 20/05 au 20/06, puis du 4/09 au 24/09.*
    - *Ligne estivale / souvent saturée / doublages le soir parfois nécessaire / correspondances en gare de Manosque.*



Malgré une offre limitée, la ligne connaît un vif succès, à tel point que le service du soir doit souvent faire l'objet d'un doublage. D'un côté de la ligne, les villes de Manosque et Gréoux sont d'importants pôles émetteurs, tandis qu'à l'autre bout de la ligne le village d'Esparron, les basses gorges et le musée de Quinson sont d'importants générateurs d'attractivité touristique. A ce titre, il faut noter que la commune d'Esparron mène un projet d'extension de l'offre de stationnement au moyen de parkings périphériques et de navettes desservant les campings. La ville fait payer le stationnement en été et souhaite développer les ailes de saison pour réguler la fréquentation du village.

Comme l'illustre le graphicage suivant, la ligne ne propose qu'un seul aller-retour quotidien, ce qui ne permet pas par exemple d'effectuer une sortie sur une demi-journée, pour une randonnée ou une visite de musée.



• *Objectifs*

- Renforcer les liaisons TC entre les pôles de vie et les sites touristiques
- Répondre à la demande des excursionnistes, des séjournants et des résidents
- Renforcer une offre alternative au modèle tout voiture
- Adapter l'offre à la pratique d'itinérance en améliorant les horaires
- Possibilité d'interaction avec la mobilité en canoë dans les basses gorges

• *Conditions de réussite*

- Relais d'information et de promotion
- Coordination avec les activités locales d'Esparron et de Quinson
- Signalisation des liens TC/itinérance
- Coordination avec les projets d'Esparron
- Coordination avec les offres TC du réseau armature
- Intégration des solutions de stationnement
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_3 / 3_8
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

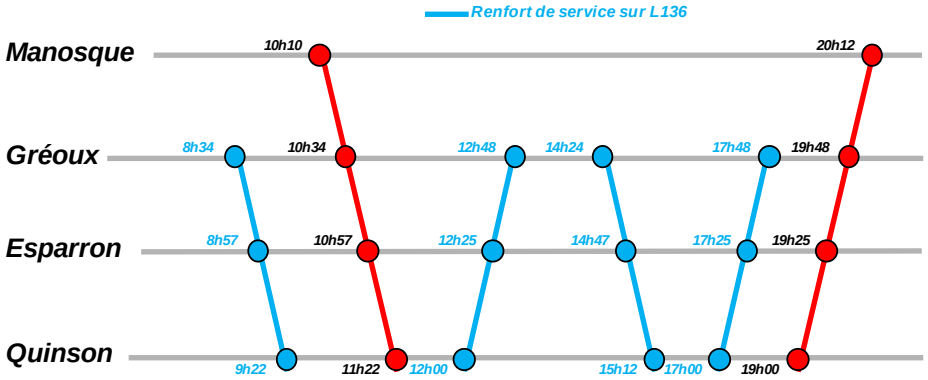
- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / curistes
- Résidents

• *Saisonnalité*

- Ailes de saison : service renforcé le week-end
- Pleine saison estivale : service renforcé tous les jours

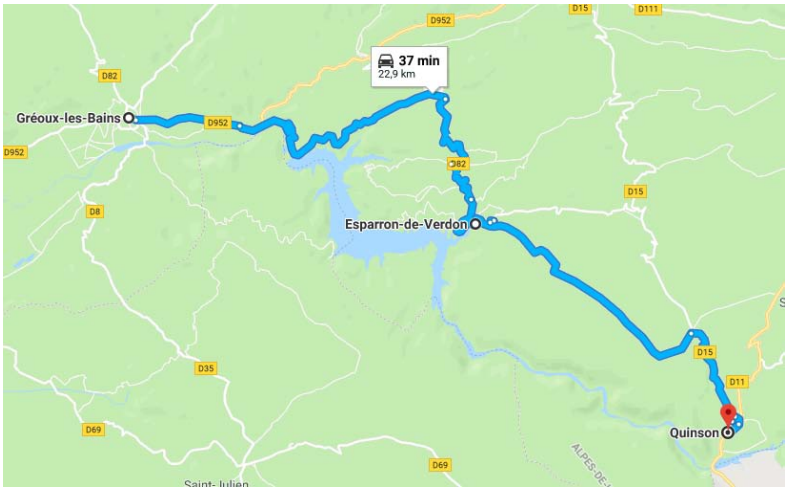
• *Mise en œuvre physique*

Afin de renforcer cette ligne estivale, l'action consiste en l'ajout de **courses supplémentaires** entre Gréoux et Quinson, le matin et l'après-midi afin d'accroitre les possibilités de connexion pour les excursionnistes et les itinérants, selon les propositions du graphicage suivant (à titre indicatif).



Avec un niveau de desserte de 3 ARQ, la ligne permettra quelques correspondances avec la ligne L132 et la LER27.

La ligne L136 s'intègrera à d'autres projets locaux, à savoir les projets d'évolution du stationnement à Esparron et les potentialités d'une desserte lacustre sur le lac d'Esparron (coordonnée avec une navette routière entre Gréoux et St-Julien Plage).



Cette offre sera mise en œuvre selon les modalités suivantes :

- Durant les mois de juillet et août : l'offre sera de 3 ARQ, tous les jours.
- Durant les mois de mai, juin, septembre et octobre : l'offre sera de 3 ARQ uniquement les week-ends et ponts.
- Le gabarit du véhicule sera adapté et disposera d'un rack à vélos. A long terme, on peut envisager une motorisation vertueuse (en fonction des projets de la DLVA en la matière).

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Renfort de la ligne L136 entre Gréoux et Quinson (en été)	*Création de 2 allers-retours supplémentaires, tous les jours*	*1 véhicule*	**92**	**2 760**	**8 280 €**	**9 660 €**
Maintien de la ligne L136 entre Gréoux et Quinson (durant les ailes de saison)	*Création de 3 allers-retours, les week-ends et ponts*	*1 véhicule*	**138**	**1 104**	**3 312 €**	**3 864 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-1 : ligne estivale L136**			●	○	

Echéance : court terme 2019/2020.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_2 : remise en service de la navette Estelline

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *L'offre TC :*

Suite à une étude menée par le PNRV en 2012, **une navette estivale a été expérimentée** en 2013 et 3014 entre Moustiers et Galetas selon les modalités suivantes :

- **Navette l'Estelline : Moustiers - Galetas**
  - AOT : navette organisée par Moustiers en 2013 / organisation hybride ave le CD04 en 2014.
  - Offre moyenne :
    - *13 à 14 ARQ tous les jours en juillet et août.*
    - *Desserte fine des campings.*
    - *Véhicule de 55 places.*

Durant cette période d'expérimentation, le bilan suivant a été dressé :

- L'expérience a été **appréciée par les acteurs du territoire** : les commerçants et les hébergeurs ont participé à la promotion du service.
- On note une absence de mesures d'accompagnement portant sur le **stationnement** : il était initialement question de contraindre le stationnement à Galetas afin de reporter du trafic sur la navette TC.
- Le véhicule était considéré comme trop « **gros** » pour le niveau de fréquentation et pour le gabarit routier.
- La fréquence de desserte a été jugée **trop élevée** par rapport aux besoins, tant au niveau de la cadence que de l'amplitude horaire.
- Le coût total annuel était de près de 60 000 TTC (communication incluse pour la première année), pour près de 8 000 € de recettes durant la meilleure année.

Notons que par ailleurs la liaison entre Moustiers et le lac est également couverte en partie par la ligne L1005 du Var :

- **L1005 : Aups – Moustiers**
  - AOT : CD83 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *4 ARQ, tous les jours, en été.*

• *Objectifs*

- Remettre en service une offre alternative au modèle tout voiture
- Renforcer les liaisons TC entre les pôles de vie et les sites touristiques
- Proposer une offre adaptée à différents usagers : résidants, séjournants, itinérants, campings…

• *Conditions de réussite*

- Relais d'information et de promotion
- Coordination avec les activités locales de Moustiers et Galetas
- Signalisation des liens TC/itinérance
- Coordination avec les offres TC du réseau armature
- Intégration des solutions de stationnement : gestion de l'offre sur Galetas, stationnement payant
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_4
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_6 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants
- Résidents

• *Saisonnalité*

- Pleine saison estivale : service renforcé tous les jours
- Ailes de saison : service réduit durant les week-ends

• *Mise en œuvre physique*

Afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle entre Moustiers et le lac de Ste-Croix, l'action consiste en remettre en service la navette Estelline selon les modalités suivantes :

- Niveau de service inférieur à celui expérimenté : 6 à 8 ARQ.
- Mise en œuvre d'un véhicule au gabarit adapté.

Exemples de véhicules adaptés à un service de navette estivale.

- Mesures d'accompagnement sur le stationnement au niveau du parking de l'Etoile et Galetas : réduction des capacités / stationnement payant / aménagements adaptés. Le

stationnement payant sera générateur de recettes et sera un facteur d'incitation à l'usage des transports collectifs.

- Cette ligne sera mise en service avec le niveau d'offre suivant :
  - Durant les mois de juillet et août : l'offre sera de 6 à 8 ARQ, tous les jours.
  - Durant les ailes de saison (mois de mai, juin, septembre et octobre) : l'offre sera de 3 ARQ uniquement les week-ends et ponts.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Remise en service de la navette Estelline (en période estivale)	*Création de 6 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**96**	**2 880**	**8 640 €**	**10 080 €**
Remise en service de la navette Estelline (en période estivale)	*Création de 8 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**128**	**3 840**	**11 520 €**	**13 440 €**
Remise en service de la navette Estelline (durant les ailes de saison)	*Création de 3 allers-retours, les week-ends et ponts*	*1 véhicule*	**48**	**384**	**1 152 €**	**1 344 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / *Acteur principalement concerné*	*Région*	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-2 : navette Estelline**			●	●	●

Echéance : court terme 2019/2020.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_3 : création d'une navette TC entre Gréoux et St-julien Plage

Itinérance ☒

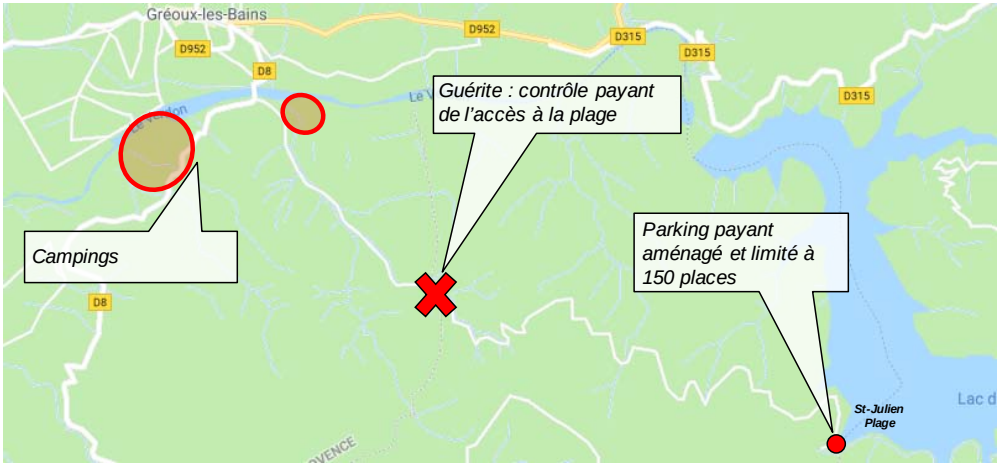
Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

➔ *Fonctionnement actuel :*

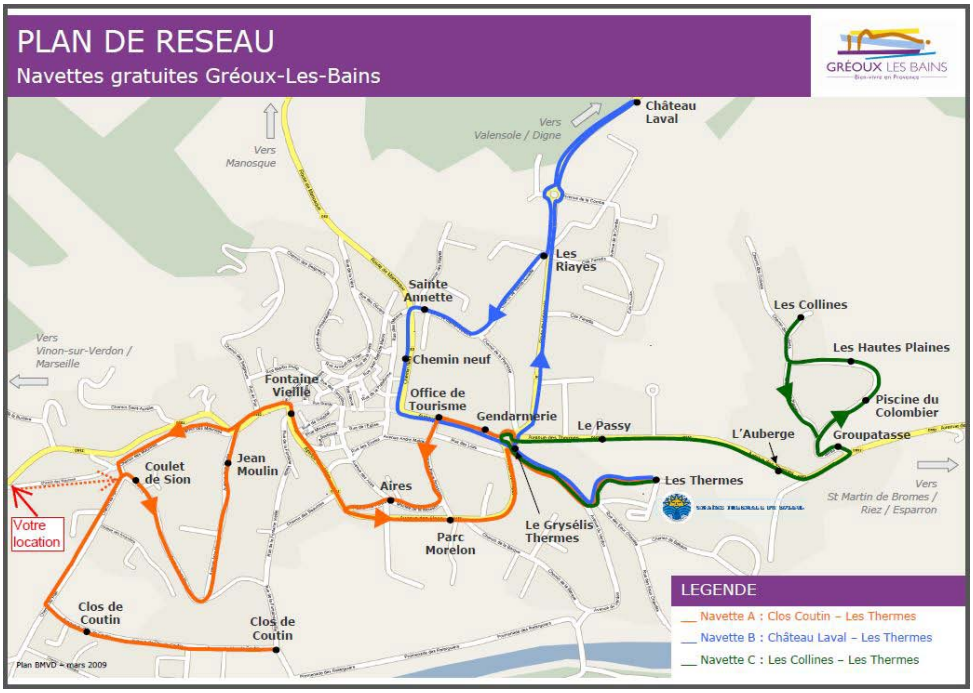
La plage de St-Julien est un site touristique très attractif qui a fait l'objet d'un **aménagement des capacités de stationnement** : la capacité de 400 places a ainsi été réduite à 150 places. Durant les deux mois d'été, l'accès à la plage est payant et se fait via la route du Lac où se trouve une guérite implantée à la moitié de la route. Le tarif est de 4€ à 6€ par véhicule.

L'éloignement de la guérite, sur une voirie au gabarit réduit, génère un **problème fonctionnel** : lorsque le parking est plein, l'accès aux usagers est refusé au niveau de la guérite, ce qui se traduit par des problèmes de circulation et des remontées de file.



➔ *L'offre TC :*

La ville de Gréoux bénéficie d'un réseau de transport urbain. Il consiste en trois navettes gratuites orientées vers l'usage des curistes.



• *Objectifs*

- Proposer une offre alternative au modèle tout voiture
- Créer des liaisons TC entre les pôles de vie et les sites touristiques
- Proposer une offre adaptée à différents usagers : résidants, séjournants, itinérants, campings…
- Participer au système de gestion d'accès au spot touristique de la plage St-Julien

• *Conditions de réussite*

- Opportunité d'intégration au réseau urbain des navettes de Gréoux
- Coopération des communes de Gréoux et St-Julien
- Relais d'information et de promotion
- Coordination avec les activités locales de Gréoux
- Signalisation des liens TC/itinérance
- Coordination avec les offres TC du réseau armature
- Intégration des solutions de stationnement sur Gréoux et sur St-Julien Plage
- Caractéristiques du véhicule
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_8
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / curistes
- Résidents

• *Saisonnalité*

- Pleine saison estivale : service renforcé tous les jours

• *Mise en œuvre physique*

Afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle entre Gréoux et la plage de St-Julien, l'action consiste à créer une ligne TC selon les modalités suivantes :

- Niveau de service : 4 à 6 ARQ.
- Départ de la navette depuis les thermes / passage par les campings.
- La ligne pourrait être organisée en prolongeant une ligne du réseau urbain de Manosque, ou bien en créant une ligne spécifique.
- Mise en œuvre d'un véhicule au gabarit adapté, avec vue panoramique et possibilité de transporter les vélos.

Exemple de véhicule adapté à un service de navette estivale.

- Mesures d'accompagnement :
  - Déplacement de la guérite à début de la route du Lac, à proximité des campings de Gréoux.
  - Installation d'un panneau d'information dynamique concernant le remplissage du parking de la plage St-Julien.
  - Maintien du péage d'accès à la plage.

Exemples de panneaux d'information dynamique.

- Cette ligne sera mise en service uniquement durant les mois de juillet et août, à raison de 4 à 6 ARQ, tous les jours (avec la possibilité d'avoir un service tardif pour la desserte du restaurant).

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne de desserte de St-Julien Plage : parking camping - St-Julien	*Création de 4 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**56**	**1 680**	**5 040 €**	**5 880 €**
Nouvelle ligne de desserte de St-Julien Plage : palais des congrès - St-Julien	*Création de 4 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**64**	**1 920**	**5 760 €**	**6 720 €**
Nouvelle ligne de desserte de St-Julien Plage : parking camping - St-Julien	*Création de 6 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**84**	**2 520**	**7 560 €**	**8 820 €**
Nouvelle ligne de desserte de St-Julien Plage : palais des congrès - St-Julien	*Création de 6 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**96**	**2 880**	**8 640 €**	**10 080 €**

Outre les coûts d'exploitation, il faut également tenir compte de certains coûts connexes :

- Le déplacement de la guérite : non déterminé.
- L'installation d'un panneau d'information dynamique : celui-ci devra être installé de manière à ce que les usagers puissent faire demi-tour en cas de parking saturé. Cela représente un budget de 5 000 à 8 000 € HT (pose comprise).
- Création de points d'arrêt TC :
    - Point d'arrêt classique (panneau et marquage au sol) : deux arrêts seront réalisés au niveau des pôles d'hébergement de plein air. Chaque arrêt représente un budget de 1 500 € HT, soit un budget total de 3 000 € HT.
    - Point d'arrêt PMR : au niveau du terminus de la plage, un aménagement spécifique devra être réalisé avec une aire de retournement et un quai terminus PMR (suppression éventuelle de places de stationnement, marquage au sol de l'aire de retournement, mobilier urbain, panneau d'information, quai PMR) : cela représente un budget de 10 000 € HT.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-3 : navette de St-Julien Plage**			●	●	●

Echéance : court terme 2019/2020.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_4 : création d'une navette TC Aups – Bauduen

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

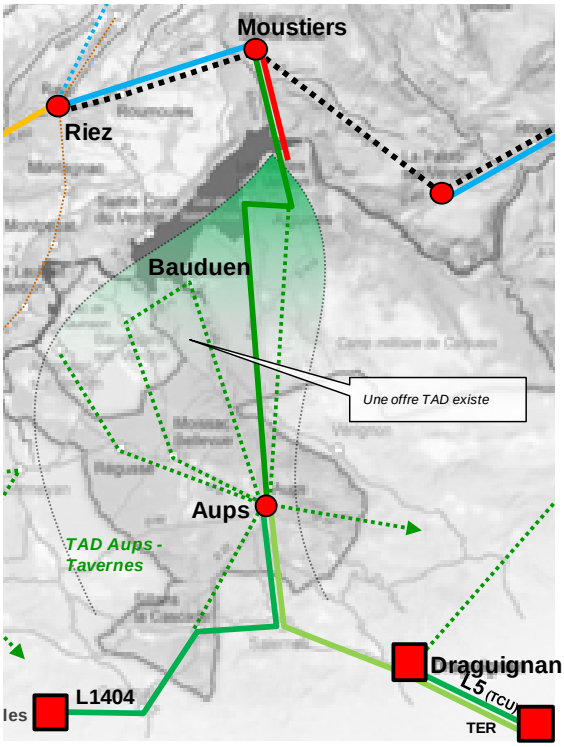
➔ *Le territoire :*

Comme l'illustre le schéma ci-contre, l'accès au lac de Ste-Croix depuis le Var s'avère **compliqué**. Pour envisager une desserte en transport collectif, il n'est pas possible d'organiser une ligne qui longerait les berges du lac et desservirait plusieurs villages en série. En effet, le réseau viaire est maillé en « **patte d'oie** » ce qui oblige à dissocier les itinéraires d'accès (l'accès à Bauduen et Baudinard est obligatoirement dissocié d'un accès à Moustiers).

Les relations entre le lac de Ste-Croix et le var sont importantes car on estime que près de 80% de la fréquentation du lac de Ste-Croix proviendrait du Var. Du point de vue de l'attractivité touristique, les berges allant de Bauduen à Baudinard concentrent plusieurs spots touristiques.

➔ *L'offre TC :*

Du point de vue de l'offre TC, les berges sud du lac de Ste-Croix sont desservies en été par la ligne L1005 (Aups – Moustiers) et par le TAD d'Aups-Tavernes qui permet des liaisons à la demande en lien avec Aups.



• *Objectifs*

- Proposer une offre alternative au modèle tout voiture
- Créer des liaisons TC entre les pôles de vie et les sites touristiques
- Proposer une offre adaptée à différents usagers : résidants, séjournants, itinérants, campings…
- Permettre une connexion varoise vers la gare des Arcs
- Permettre un accès au GR99 et au GRP tour du lac de Sainte-Croix

• *Conditions de réussite*

- Coordination avec les offres TC du réseau armature (et la ligne L1201)
- Opportunité de valoriser le lien avec la gare des Arcs
- Relais d'information et de promotion
- Signalisation des liens TC/itinérance
- Intégration des solutions de stationnement sur Aups
- Véhicule au gabarit adapté
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_4
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_2 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants

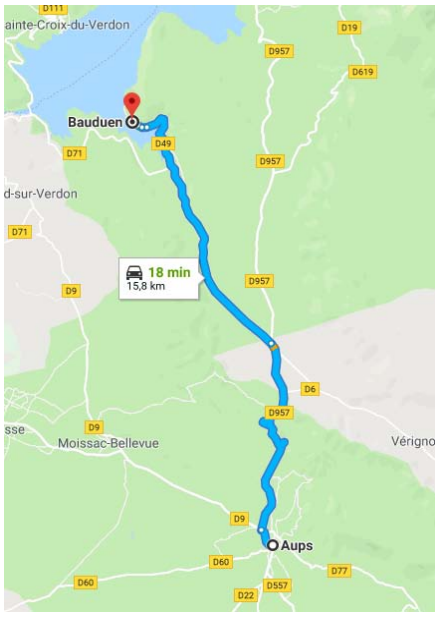
• *Saisonnalité*

- Pleine saison estivale : service renforcé tous les jours

• *Mise en œuvre physique*

Afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle entre Aups et Bauduen, l'action consiste à créer une ligne TC selon les modalités suivantes :

- Niveau de service : 3 ARQ.
- Terminus de la ligne au niveau de la base nautique de Bauduen : l'aire de stationnement permet le retournement du véhicule et un point d'arrêt avec abribus existe déjà.
- Les horaires de la ligne devront être coordonnés à ceux de la ligne L1201 afin de bénéficier d'une possibilité de correspondance avec le bassin de Draguignan et la gare des Arcs.
- Mise en œuvre d'un véhicule au gabarit adapté, avec possibilité de transporter les vélos.
- Cette ligne sera mise en service uniquement durant les mois de juillet et août, à raison de 3 ARQ, tous les jours.



Exemples de véhicules adaptés à un service de navette estivale.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne Aups - Bauduen	*Création de 3 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**96**	**2 880**	**8 640 €**	**10 080 €**

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / *Acteur principalement concerné*	*Région*	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-4 : navette Aups – Bauduen**	●			●	

Echéance : moyen terme 2021/2025.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_5 : mise en œuvre d'un système de gestion de la route des Crêtes

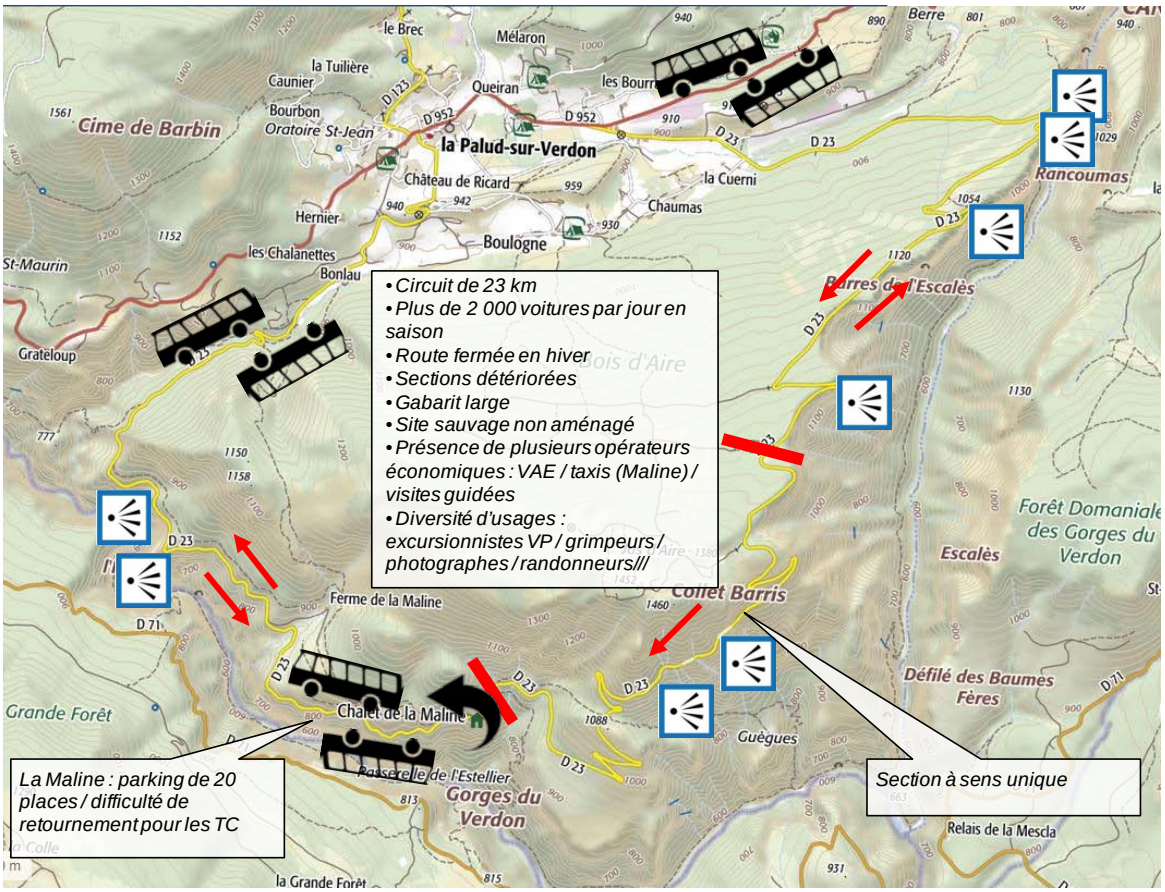
Itinérance ☐

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *Fonctionnement actuel :*

Au cœur du périmètre de l'Opération Grand Site, la route des Crêtes constitue un site emblématique dont l'accès n'est **actuellement pas régulé**. Cela se traduit notamment, en période estivale, par une hégémonie de la voiture et des problématiques de circulation et de stationnement anarchique sur les nombreux belvédères qui jalonnent la route des Crêtes (plus de 2 000 voitures par jour en moyenne estivale). Par ailleurs, l'un des accès à la route des Crêtes se fait par le village de La Palud, dont la configuration limite les possibilités d'organiser des solutions alternatives d'accès à la route des Crêtes.



En raison d'une forte inadéquation entre des aménagements datés et une forte évolution de la fréquentation, le site fait l'objet de **conflits d'usage et de difficultés de circulation**, plus particulièrement sur la section de la Maline (accès au chalet en TC et en voiture / problématique de stationnement et cohabitation avec la desserte TC / route configurée en boucle avec une section à sens unique).

Dans le cadre d'une future labellisation Grand Site, la route des Crêtes mérite des aménagements alternatifs adéquats pour permettre un accès plus vertueux. Cependant, les potentialités d'organisation d'offres alternatives restent conditionnées par la mise en œuvre de lignes structurantes (notamment sur l'axe Est-Ouest du Verdon), la complémentarité de navettes locales en lien avec des solutions de stationnement, et la reconfiguration de la traversée de La Palud.

➔ *L'offre TC :*

En complément de l'offre de la LER27 qui dessert la commune de La Palud, il faut signaler la spécificité de la ligne BV3 dédiée à la desserte du sentier Blanc Martel. Cette dernière ligne dessert le chalet de la Maline le Matin (en chargeant la plus grande partie de sa clientèle à Castellane), puis propose des retours le soir en passant par le Point Sublime. Aucune desserte TC n'est organisée spécifiquement sur l'ensemble de la route des Crêtes.

- **LER 27 : Aix-Marseille – Gréoux – Riez – Castellane**
  - AOT : Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *3 ARQ sauf les dimanches et jours fériés.*
    - *Au-delà de Riez, l'offre varie (véhicule à gabarit réduit après Riez) :*
      - *juillet-août : 1 ARQ du lundi au samedi.*
      - *de novembre à mars : en TAD le lundi et le samedi avec 1 ARQ.*
      - *avril-mai-sept-octobre : lundi et samedi avec 1 ARQ aux mêmes horaires que le TAD.*
  - Trajet de 3h40 entre Marseille et Castellane.

- **La ligne BV3 : St-André – Castellane – la Palud**
  - AOT : CD04 / Région PACA.
  - Offre moyenne :
    - *Offre estivale : 4 ARQ tous les jours du 13/07 au 21/08, avec différentes politiques d'arrêt.*
    - *Offre axée sur le sentier Blanc Martel / fréquentation concentrée sur le segment Castellane – La Palud / ligne dédiée aux randonneurs et souvent saturée.*

• *Objectifs*

- Adapter les flux de fréquentation aux enjeux de mobilité attendus par le label Grand Site de France (OGS)
- Préserver et valoriser la route des Crêtes : vitrine du site OGS
- Mettre en œuvre des solutions multimodales
- Renforcer les liaisons TC entre les pôles de vie et les sites touristiques
- Réduire la pression liée à la voiture
- Aménager la route des Crêtes

• *Conditions de réussite*

- Coordination avec l'axe structurant Est-Ouest
- Coordination institutionnelle
- Mise en œuvre d'un portage légitime
- Mise en péage de l'accès à la route des Crêtes
- Réorganisation fonctionnelle de La Palud

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_2 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_3 / 2_4
- **Axe 3 :** 3_6 / 3_7
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

- Relais d'information et de promotion
- Accompagnement événementiel
- Rôle de la maison des gorges
- Rénovation de la route des Crêtes
- Coopération avec les taxis locaux
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / randonneurs / usagers de la route des Crêtes

• *Saisonnalité*

- De mai à octobre, avec un niveau d'offre adapté

• *Mise en œuvre physique*

En tant que pôle intermodal et porte d'entrée des gorges, le village de La Palud est vecteur de nombreux enjeux fonctionnels auxquels il s'agit de répondre par plusieurs actions coordonnées qui visent à redéfinir le fonctionnement du secteur. Cette redéfinition passe par plusieurs actions convergentes :

- **La reconfiguration du pôle intermodal de La Palud** : Cf. action 2_4. Le réaménagement du village, avec ou sans contournement, joue un rôle central dans les potentialités d'interaction fonctionnelle entre les différentes fonctions TC et parc relais.
- **L'aménagement de Point Sublime** : opération programmée dans le cadre de l'OGS.
- La mise en œuvre d'un **axe TC Est-Ouest** : Cf. action 1_1. Que ce soit dans l'hypothèse avec ou sans contournement de La Palud, cet axe de transport vise à rabattre des usagers depuis l'Est et l'Ouest. Par ailleurs, la coordination des différentes échelles TC (l'axe Est-Ouest et les navettes locales) permettra de supprimer la ligne BV3.
- La mise en œuvre de **navettes locales** :
  - Pour une desserte du **sentier Blanc Martel** : cette desserte se décomposera en **une navette desservant le Chalet de la Maline**, puis une **navette desservant le Point Sublime**. Cette offre, en coordination avec les solutions TC structurantes et les solutions de stationnement relais, visera à remplacer l'actuelle ligne BV3.
  - Pour une **desserte de la route des Crêtes** : cette desserte sera une nouvelle proposition permettant de visiter la route des Crêtes d'une autre manière.
- La **mise en péage de l'accès à la route des Crêtes** : cette mesure permettra de générer un apport de recettes qui équilibrera l'équation économique des multiples actions qui seront réalisées.

➔ *Les navettes de desserte du sentier Blanc Martel : la desserte du chalet de la Maline et du Point Sublime*

Afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle pour accéder au chalet de la Maline, l'action consistera à créer deux navettes TC qui s'articuleront selon les modalités suivantes :

- La navette de desserte de la Maline : 4 ARQ entre 8h et 11h. Le terminus de départ se situera au niveau de la zone de stationnement sud de La Palud. Le terminus d'arrivée se situera au niveau du parking du chalet de la Maline.
- La navette de desserte de Point Sublime : 4 ARQ entre 16h et 19h. Le terminus de départ se situera au niveau du parking du Point Sublime. Le terminus d'arrivée se situera au niveau du parking Est de La Palud.

- Véhicule au gabarit adapté.
- Solution pouvant être complétée par l'intervention des taxis locaux.
- Sur la base d'un titre à 5€/pers et d'un remplissage de 150 personnes par jour, les recettes pourraient couvrir les coûts.
- Ces lignes seront mises en service tous les jours, uniquement durant les mois de juillet et août. Durant les ailes de saison (entre le 1er mai et 30 juin, puis entre le 1er septembre et le 30 octobre), les lignes fonctionneront durant les week-ends et ponts.

Exemples de véhicules adaptés à un service de navette estivale.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne La Palud - La Maline : desserte du matin	*Création de 4 allers-retours, tous les jours*	*1 ou 2 véhicules*	**64**	**1 920**	**5 760 €**	**6 720 €**
Nouvelle ligne La Palud - Point Sublime : desserte du soir	*Création de 4 allers-retours, tous les jours*	*1 ou 2 véhicules*	**72**	**2 160**	**6 480 €**	**7 560 €**
Nouvelle ligne La Palud - La Maline : desserte du matin	*Création de 4 allers-retours, les week-ends*	*1 ou 2 véhicules*	**64**	**512**	**1 536 €**	**1 792 €**
Nouvelle ligne La Palud - Point Sublime : desserte du soir	*Création de 4 allers-retours, les week-ends*	*1 ou 2 véhicules*	**72**	**576**	**1 728 €**	**2 016 €**

Outre les coûts d'exploitation (estimés entre 400 et 700 €HT par jour selon les hypothèses), il faut également tenir compte des coûts liés à la création des points d'arrêt au niveau des trois terminus (La Palud / la Maline / Point Sublime) : un aménagement spécifique devra être réalisé avec une aire de retournement et un quai terminus PMR (suppression éventuelle de places de stationnement, marquage au sol de l'aire de retournement, mobilier urbain, panneau d'information, quai PMR) : cela représente un budget de 10 000 € HT par arrêt, soit un budget total de 30 000 € HT.

➔ *La navette de la route des Crêtes*

Afin d'offrir une alternative à la voiture individuelle pour accéder à la route des Crêtes, l'action consistera à créer une navette TC à « vocation touristique » (balade sous forme de boucle) qui s'articulera selon les modalités suivantes :

- La navette touristique de la route des Crêtes : 1 à 3 ARQ. Le terminus de départ se situera au niveau de la zone de stationnement Est de La Palud. Le terminus d'arrivée se situera au niveau de la zone de stationnement sud de La Palud.
- Véhicule au gabarit adapté.
- La course pourra intégrer un dispositif touristique : arrêt aux principaux belvédères / visite guidée...
- Cette ligne sera mise en service tous les jours, uniquement durant les mois de juillet et août. Durant les ailes de saison (entre le 1er mai et 30 juin, puis entre le 1er septembre et le 30 octobre), la ligne fonctionnera durant les week-ends et ponts.

En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km. Notons que dans le cadre d'une navette à vocation touristique, le temps de parcours pourrait être allongé par les pauses qui seront marquées, ce qui induit un coût supérieur aux estimations suivantes.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne sur la route des Crêtes (juillet - août)	*Création de 1 boucle, tous les jours*	*1 véhicule*	**23**	**690**	**2 070 €**	**2 415 €**
Nouvelle ligne sur la route des Crêtes (juillet - août)	*Création de 3 boucles, tous les jours*	*1 véhicule*	**69**	**2 070**	**6 210 €**	**7 245 €**
Nouvelle ligne sur la route des Crêtes (ailes de saison)	*Création de 1 boucle, les week-ends et ponts*	*1 véhicule*	**23**	**184**	**552 €**	**644 €**
Nouvelle ligne sur la route des Crêtes (ailes de saison)	*Création de 3 boucles, les week-ends et ponts*	*1 véhicule*	**69**	**552**	**1 656 €**	**1 932 €**

Outre ces coûts d'exploitation, il faut également tenir compte d'éventuels coûts connexes :

- Points d'arrêt PMR : les aménagements réalisés pour les précédentes lignes seront utilisés.
- Dispositif d'audio-guide ou bien intervention d'un guide : coût non déterminé.

➔ *La mise en œuvre d'un péage d'accès à la route des Crêtes*

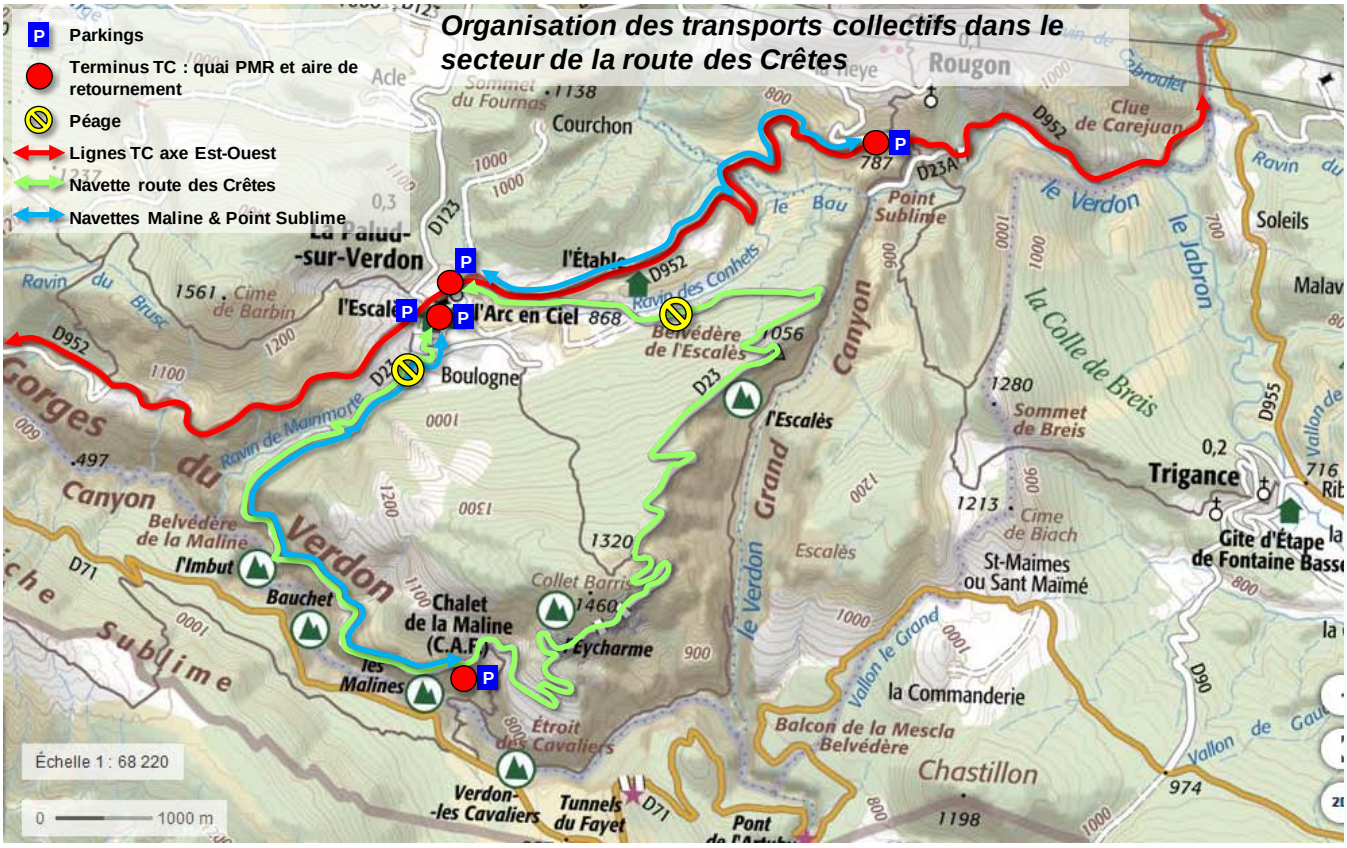
La route des Crêtes est un site emblématique qui doit faire l'objet d'aménagements (requalification de la route, signalisation / interprétation, valorisation des belvédères, mise en œuvre de navettes TC…). Pour satisfaire les futures conditions d'exploitation, tout en conservant un accès non restrictif au site, la route des Crêtes ne fera pas l'objet d'une fermeture totale mais on pourra tout de même aménager des sessions de fermetures occasionnelles (dans le cadre d'événements particuliers : route sans voiture). Cependant, l'accès en voiture fera l'objet d'un **péage entre le 1er mai et le 30 octobre**.

Avec une fréquentation de plus de 2 000 voitures par jour en période estivale, le potentiel de recettes par péage est important. Sur la base d'un péage à 5€ par voiture, le potentiel de recette est de 300 000 € par mois en pleine saison.

En ce qui concerne les coûts, il faut tenir compte des éléments suivants :

- Création d'un dispositif de billetterie (une ou plusieurs guérites, solution d'achat en ligne, logiciel de gestion, régie de recettes…) : coût non déterminé.
- Installation d'un dispositif de contrôle d'accès (barrière automatique avec validation du titre d'accès) : coût non déterminé.
- Personnel nécessaire au fonctionnement du système de péage : non déterminé.

La carte suivante résume les différentes solutions à mettre en œuvre.



• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-5 : gestion route des Crêtes**	●	●	●	●	◎ GGS

GGS : Gestionnaire Grand Site

Echéance : moyen terme 2021/2025.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_6 : création d'une navette sur la rive gauche des gorges

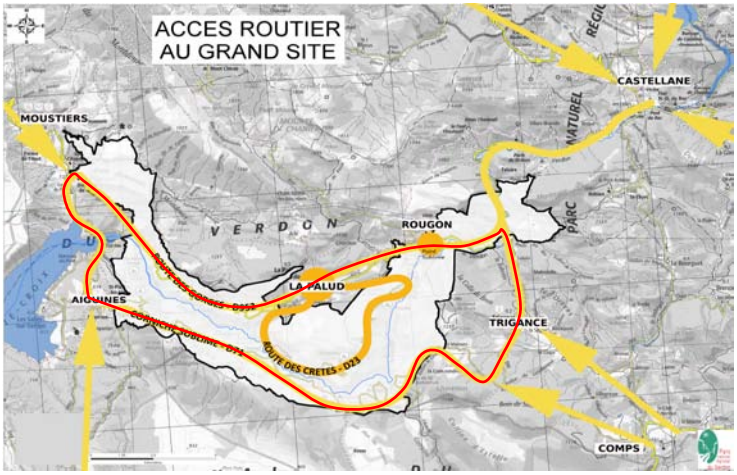
Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *Fonctionnement actuel :*

Les gorges du Verdon sont situées à la frontière entre les Alpes de Haute Provence et le Var, ce qui induit des logiques institutionnelles différentes en matière d'organisation des transports collectifs (avec le transfert de compétences vers la région PACA, on peut espérer de nouvelles modalités de mise en œuvre et de coordination). La route des gorges est actuellement le principal axe de desserte TC, mais la rive gauche (coté varois) reste **un axe assez sous-exploité**.



Comme l'illustre la carte ci-dessus, l'idée initialement envisagée consistait à étudier la mise en œuvre d'un « tour des gorges » en TC. Cependant, le tour des gorges représente un temps de parcours assez pénalisant pour une offre TC : plus de 2h10 pour un tour complet, sans compter les haltes. Actuellement, quelques opérateurs touristiques organisent des excursions dans les gorges (depuis Gréoux, depuis le Var, en demi-journée, en alternance rive droite/gauche, à la journée La Palud / les Crêtes). Ces offres ont une vocation touristique et couplent le trajet avec des visites spécifiques (villages, restauration…).

D'un point de vue routier, la corniche sublime est une route au **gabarit contraint** qui pose des problématiques d'exploitation : arrêts difficile à marquer, stationnement anarchique au départ des sentiers et des belvédères, gabarit étroit… Pour autant, elle offre un panorama paysager exceptionnel et propose des possibilités de connexion entre rive droite et rive gauche grâce un important maillage de PR (col d'Illoire, GR, les escaliers, Cavaliers, l'Imbut, tunnel du Fayet, balcon de la Mescla).

• *Objectifs*

- Valoriser la corniche sublime sublime (rive gauche des Gorges)
- Créer la possibilité d'itinéraires reliant les deux rives des Gorges
- Proposer une offre alternative au modèle tout voiture
- Créer les liaisons TC entre les pôles de vie et les sites touristiques
- Proposer un accès aux départs de randonnées
- Proposer une offre adaptée à différents usagers : résidants, séjournants, itinérants…

• *Conditions de réussite*

- Coordination avec l'axe Est-Ouest
- Relais d'information et de promotion
- Desserte des campings et Galetas
- Desserte des sentiers
- Portage privé
- Aménagement de points d'arrêt sur la corniche sublime

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_4 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_2 / 3_5 / 3_7 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / randonneurs

• *Saisonnalité*

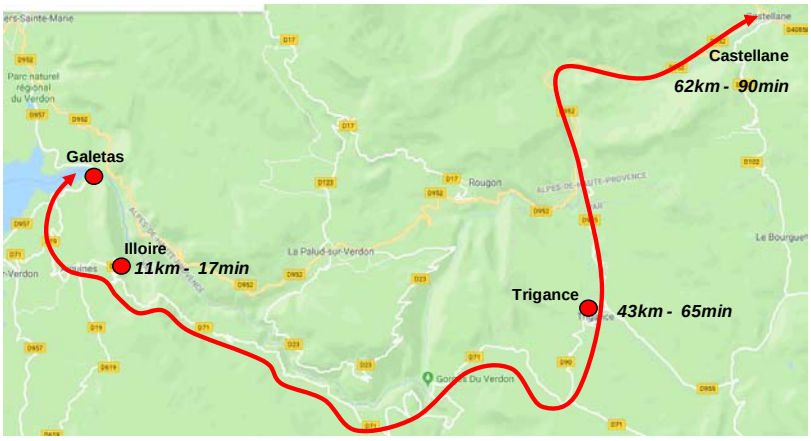
- Uniquement en période estivale

• *Mise en œuvre physique*

Afin de valoriser la corniche sublime et créer une offre alternative sur la rive gauche (coté varois des gorges), l'action consiste à créer une ligne TC selon les modalités suivantes :

- Niveau de service : 2 ARQ maximum, c'est à dire un circuit le matin et un circuit l'après-midi.
- Départ de la navette depuis Moustiers / passage par le col d'Illoire / le sentier de l'Imbut / Trigance / Pont du soleil / terminus à Castellane.
- Mise en œuvre d'un véhicule au gabarit adapté, avec vue panoramique.
- Cette ligne sera mise en service uniquement durant les mois de juillet et août, à raison d'un maximum de 2 ARQ, tous les jours, sur réservation.

Exemple de véhicule adapté à un service de navette estivale.



En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne sur rive gauche : Galetas - Castellane	*Création de 2 allers-retours, tous les jours*	*1 véhicule*	**248**	**7 440**	**22 320 €**	**26 040 €**

En ce qui concerne les coûts, il faut tenir compte des éléments suivants :

- Points d'arrêt classiques (panneau et marquage au sol) : quatre arrêts seront réalisés au niveau du col d'Illoire / le sentier de l'Imbut / Trigance / Pont du soleil. Chaque arrêt représente un budget de 1 500 € HT, soit un budget total de 6 000 € HT.
- Dispositif d'audio guide ou bien intervention d'un guide : coût non déterminé.
- Création d'un dispositif de billetterie (un dépositaire, solution d'achat en ligne, logiciel de gestion, régie de recettes…) : coût non déterminé.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / *Acteur principalement concerné*	*Région*	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-6 : navette rive gauche**	●	●	●	●	**OTI, privé** ●

OTI : Office du Tourisme Intercommunal

Echéance : moyen terme 2021/2025.

Remarque : cette ligne est considérée comme un produit purement touristique (trop long et coûteux pour un service public) ne devant pas être supporté par la collectivité. Pour autant, cette liaison constitue un chainon manquant dans le maillage territorial. Dès lors, l'action pourrait se dérouler en deux étapes : d'abord une offre assurée par un opérateur privé ou l'OTI, et dans un second temps, l'offre pourrait se développer en ligne TC à moyen terme. L'action vise donc à « tracer une perspective ».

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_7 : création d'une navette TC Samson – Amitié – Point Sublime

Itinérance ☐

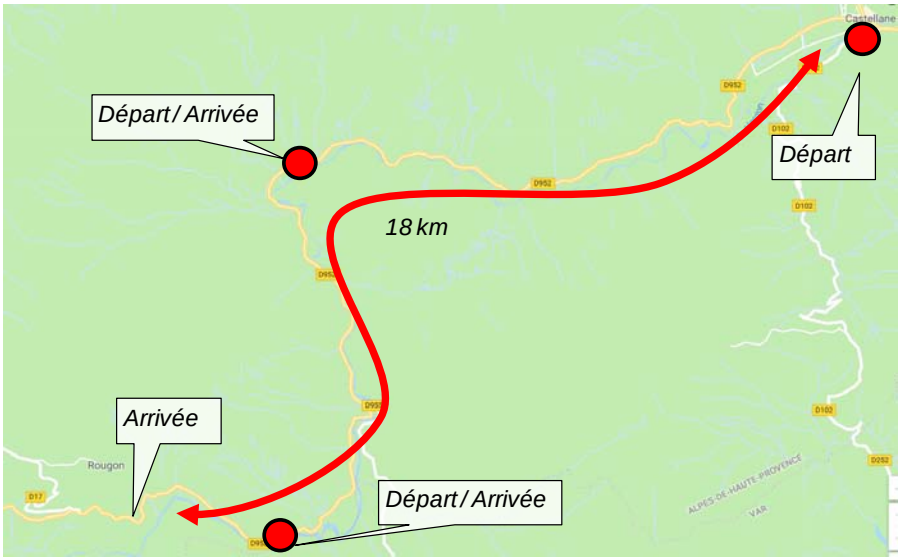
Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *Fonctionnement actuel :*

Entre Castellane et Rougon, les gorges du Verdon sont le support d'une grande variété d'activités d'eau vive : rafting / cano-rafting / nage en eau vive / randonnée aquatique / canyoning… Au total, on compte près de 40 opérateurs qui officient sur ce segment du Verdon. Chaque opérateur propose différents circuits et dispose de ses propres moyens pour transporter les clients et/ou le matériel (véhicule-remorque). Comme l'illustre le schéma suivant :

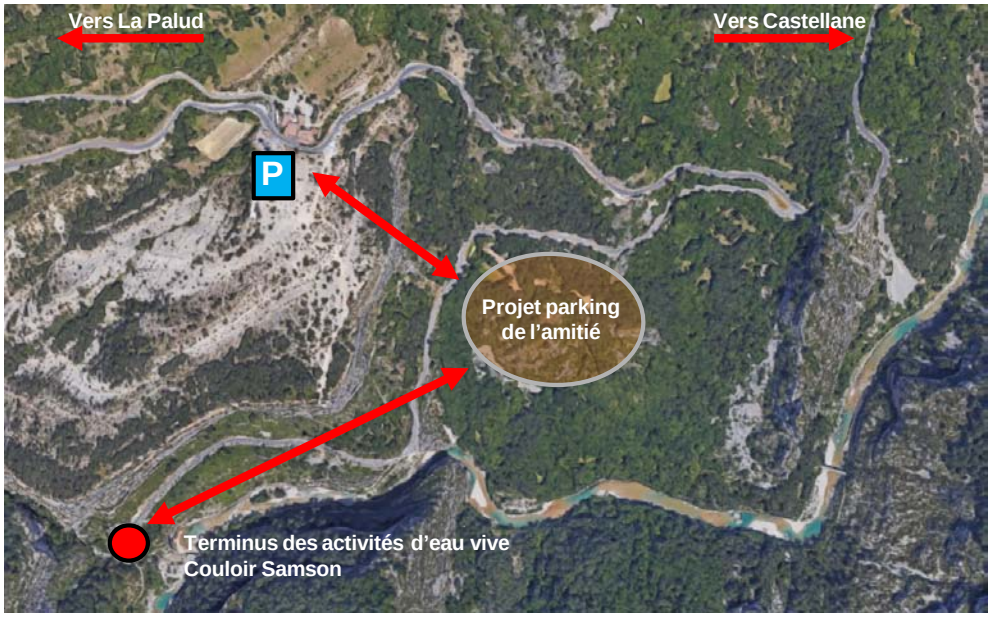
- Castellane est le principal point de départ : il fait l'objet d'un projet d'aménagement du parking de départ.
- Le principal point d'arrivée se situe au niveau du Couloir Samson, mais des points intermédiaires de mise à l'eau permettent des variantes de départ et d'arrivée (selon les difficultés et les distances). Au niveau du terminus, on observe une situation d'engorgement en raison d'une superposition d'usagers : opérateurs / cars de tourismes / visiteurs… Pour les opérateurs, le problème de **retournement de véhicule** est récurent. Certains sites de mise à l'eau restent non autorisés.
- Face à la multitude des opérateurs et des circuits proposés, il s'avère **complexe** d'envisager des solutions mutualisées sur toute la longueur du segment, pour transporter des personnes ou du matériel.



➔ Le projet d'aménagement Samson - Amitié :

Avec près de six sites d'embarquement entre Castellane et le couloir Samson, les gorges sont soumises à une **tension au niveau du stationnement**. Les clients se garent de manière anarchique à proximité de ces sites. Dès lors, le terminus fait l'objet d'un projet visant à réguler les pratiques de circulation et de stationnement au niveau du couloir Samson. Ce projet se traduit par les composantes suivantes :

- Réalisation d'un **parking de l'Amitié** : 100 places pour les usagers, 20 places pour les opérateurs d'activités en eau vive.
- **Fermeture du couloir Samson**, après le parking de l'Amitié (avec accès réservé aux opérateurs selon des modalités de mutualisation).
- Mise en œuvre d'un **système de péage** pour l'accès au Couloir Samson (pour les professionnels) avec accès limité au Couloir Samson grâce à une navette mutualisée (grand public, pratiquants activités eau-vive, randonneurs…).



Dans ce cadre, une navette spécifique TC pourrait être organisée entre le couloir Samson, le parking de l'Amitié et le Point Sublime.

• *Objectifs*

- Créer des liaisons TC vers les sites touristiques
- Supprimer les conflits d'usage et le stationnement anarchique
- Encadrer les pratiques de fréquentation et d'accès
- Mutualiser les flux

• *Conditions de réussite*

- Coordination avec l'axe structurant Est-Ouest
- Coordination avec les lignes desservant Point

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_2
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_3 / 2_4

Sublime
- Coordination avec les opérateurs d'activités d'eau vive
- Mise en œuvre des projets d'aménagement du Point Sublime et du couloir Samson, avec prise en compte des aménagements TC nécessaires
- Mise en œuvre d'un système de redevances et de recettes par le stationnement
- Relais d'information et de promotion
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

- **Axe 3 :** 3_5
- **Axe 4 :** 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / clients des activités d'eau vive
- Opérateurs d'activités en eau vive

• *Saisonnalité*

- De mai à octobre, avec un niveau d'offre adapté

• *Mise en œuvre physique*

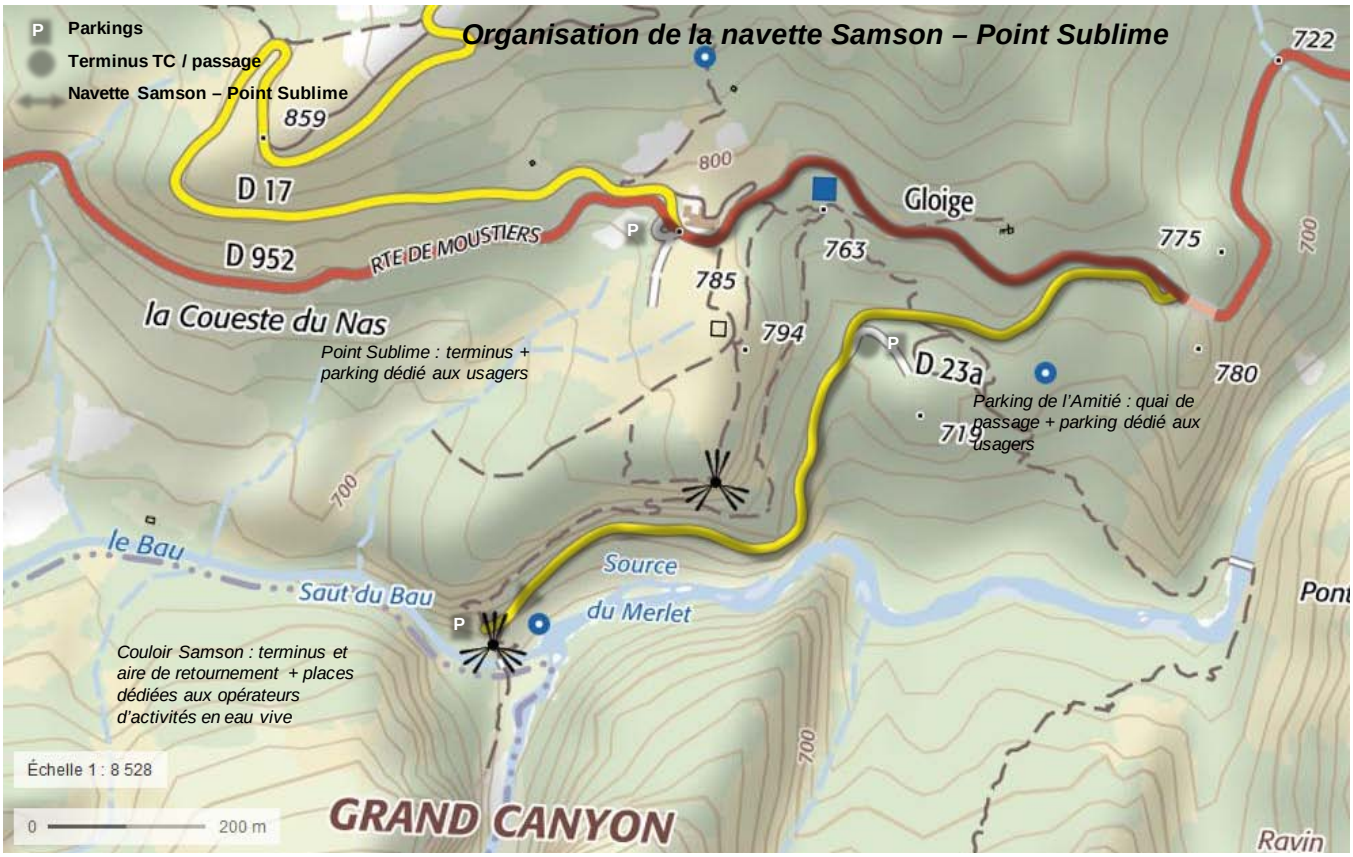
Afin d'améliorer les conditions d'accès au couloir Samson et le fonctionnement des activités d'eau vive, l'action consiste à créer une navette TC selon les modalités suivantes :

- Niveau de service : rotation de service de 10h à 19h. Compte tenu de la distance très courte, on peut imaginer un service de 4 AR par heure avec un seul véhicule. Le niveau de desserte sera à adapter en fonction de la répartition horaire du site (arrivée des activités d'eau vive, arrivée des randonneurs, arrivée des visiteurs…).
- Liaison entre le parking du Point Sublime et le couloir Samson / passage au parking de l'Amitié.
- Mise en œuvre d'un véhicule au gabarit adapté : minibus de 9 à 20 places, avec attelage pour transporter du matériel.

Exemple de véhicule adapté à un service de navette estivale.

- Navette multifonction : grand public / usagers sports d'eau vive / opérateurs d'activités en eau vive.
- Cette ligne sera mise en service tous les jours, uniquement durant les mois de juillet et août. Durant les ailes de saison (entre le 1er mai et 30 juin, puis entre le 1er septembre et le 30 octobre), la ligne fonctionnera durant les week-ends et ponts.

L'illustration suivante présente le tracé de la ligne dont les terminus de départ et d'arrivée sont situés au Point Sublime et au couloir Samson, et qui marque un passage au niveau du parking de l'Amitié (qui fera l'objet d'un aménagement spécifique).



En termes de coût, l'exercice s'avère toujours délicat compte tenu des spécificités propres à chaque territoire du point de vue des composantes d'offre et des composantes territoriales. Ceci étant, le tableau suivant propose des indicateurs de coût calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Calcul budgétaire reposant sur un coût kilométrique moyen compris entre 3 et 3,5 €HT/km.
- Le calcul est basé sur un mois entier.

Scénarios	Offre	Nombre de véhicules	Km/j	Km/mois	Coût mensuel HT min	Coût mensuel HT max
Nouvelle ligne Samson - Point Sublime (juillet - août)	*Rotation de 10h à 19h, à raison de 4 AR/heure, tous les jours*	*1 véhicule*	**144**	**4 320**	**12 960 €**	**15 120 €**
Nouvelle ligne Samson - Point Sublime (ailes de saison)	*Rotation de 10h à 19h, à raison de 4 AR/heure, les week-ends et ponts*	*1 véhicule*	**144**	**1 152**	**3 456 €**	**4 032 €**

En ce qui concerne les coûts, il faut tenir compte des éléments suivants :

- Point d'arrêt classique (panneau et marquage au sol) : un arrêt sera réalisé au niveau du parking de l'Amitié. Cet arrêt représente un budget de 1 500 € HT.
- Point d'arrêt PMR : au niveau du terminus du couloir Samson, un aménagement spécifique devra être réalisé avec une aire de retournement et un quai terminus PMR (suppression éventuelle de places de stationnement, marquage au sol de l'aire de retournement, mobilier urbain, panneau d'information, quai PMR) : cela représente un budget de 10 000 € HT. Les aménagements relatifs au Point Sublime sont intégrés à l'action 3_5.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / Acteur principalement concerné	Région	CD	EPCI	Communes	Autres partenaires
▪ **3-7 : navette Samson – Point S.**				●	GGS

GGS : Gestionnaire Grand Site

Echéance : moyen terme 2021/2025.

Remarque : cette ligne est particulière car elle est fortement liée au projet de reconfiguration du secteur Point Sublime / couloir Samson et aux activités d'eau vive. L'équation économique d'une telle ligne peut être conditionnée par l'apport de recettes dues aux péages d'accès aux activités d'eau vive et au stationnement. Les opérateurs doivent participer à l'organisation d'une telle ligne pour que l'outil soit efficacement mutualisé (via un prestataire par exemple).

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_8 : projet de navette lacustre sur le lac d'Esparron

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

➔ *Fonctionnement actuel :*

Sur le territoire du Verdon, les lacs représentent l'un des principaux motifs de visite. Ils sont donc générateurs d'attractivité et peuvent également être vecteurs de mobilité/transport, pour des motifs touristiques/ludiques ou bien pour des motifs de traversée du lac (connexion entre les communes « trans-lac »).

Sur le lac d'Esparron, un opérateur privé propose différents services touristiques (location de bateaux électriques / canoës / pédalos / kayaks) dont des croisières commentées.

L'offre proposée est la suivante :

- D'avril à octobre :
  - Avril / mai / juin / septembre / octobre : 15h et 16h30
  - Juillet / août : 15h, 16h30 et 18h00
- Visite d'une heure : balade sans escale
- Tarif adulte : 10€
- Bateau électrique de près de 60 places, avec possibilité d'embarquer des vélos.

• *Objectifs*

- Proposer une offre touristique en lien avec l'itinérance
- Participer au mix de solutions TC
- Effet vitrine
- Connecter les berges et désenclaver St-Julien
- Proposer une alternative au modèle tout voiture

• *Conditions de réussite*

- Coordination avec les opérateurs d'activités lacustres
- Coordination avec les navettes L136 et Gréoux – St-Julien Plage
- Mise en œuvre de navettes routières entre le village d'Esparron et Pont Coupé (limitation du stationnement)
- Relais d'information et de promotion
- Possibilité d'embarquer des vélos
- Pose de panneaux photovoltaïques
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER/mécènes…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_3 / 3_8
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / clients des activités lacustres

• *Saisonnalité*

- D'avril à novembre, avec un niveau d'offre adapté

• *Mise en œuvre physique*

Afin de proposer une liaison lacustre qui s'articule avec les liaisons routières qui desserviront Esparron (L136) et la plage de St-Julien, l'action consiste à **développer l'activité de la Perle du Verdon**. En effet, cette structure est en cours de reprise et va être rachetée par la commune d'Esparron dans l'objectif de poursuivre l'activité de croisière/balade et proposer des liaisons traversantes, ce qui n'est pas le cas actuellement (mixité des activités touristiques et d'une fonction de desserte TC). Cette action se fera selon les modalités suivantes :

- Rachat de la structure de la Perle du Verdon par la commune d'Esparron (achat du bateau et de la marque).
- Exploitation de l'actuel bateau de la Perle du Verdon pour réaliser des croisières/balades sur le lac d'Esparron et pour effectuer des liaisons entre Esparron, la pointe du Quartier, Pont Coupé et la plage de St-Julien. L'offre pourra atteindre jusqu'à 3 boucles par jour.

- Ce service de transport de passagers fonctionnera tous les jours durant les mois de juillet et août, puis les week-ends et ponts durant les ailes de saison (du 1er avril au 30 novembre : période calée sur la saisonnalité des cures thermales). De manière générale, le niveau d'offre sera adapté au développement de l'activité.
- Les rotations et horaires seront déterminés en fonction des pratiques des randonneurs : pour cela le service sera expérimenté dès la saison 2018. Par ailleurs, le bateau organisera également des croisières (mais à un rythme moins soutenu qu'actuellement).

Du point de vue des coûts, le tableau suivant présente une estimation des coûts d'exploitation et d'investissement pour la mise en œuvre d'un tel service (les coûts d'investissement liés à l'acquisition des bateaux et à une borne de recharge électrique, à implanter à St-Julien plage, sont considérés au travers de leur amortissement).

Poste budgétaire annuel	Montant
Coût annuel du bateau (amortissement du prix d'achat et frais financiers sur 7 années)	25 143 €
Entretien / fonctionnement	2 000 €
Personnel (on considère une équipe de 2 personnes, équivalent à 6 mois à temps plein chacune : 1 chefs de bord, 1 matelots/guide/accueil)	34 560 €
Borne de recharge (1 borne à St Julien, amortie sur 5 ans)	1 320 €
Divers (assurance, énergie, frais de structure)	5 000 €
	68 023 €

Outre les coûts d'exploitation, la mise en œuvre d'un service de transport de passagers sur le lac nécessite la réalisation **d'embarcadères adaptés et réservés**. Au niveau d'Esparron, un ponton existe. Au niveau de la pointe du Quartier, un ponton existe également. Cependant, il est nécessaire de créer des pontons au niveau des deux autres arrêts envisagés, à savoir la plage de St-Julien et Pont Coupé. Comme l'illustrent les photos suivantes, plusieurs types de pontons existent, mais le plus adapté au lac d'Esparron serait un ponton flottant sur corps morts (comme c'est le cas à Esparron). Les coûts de réalisation sont très variables et dépendent des caractéristiques bathymétriques de la côte (et du tirant d'eau du bateau) et des travaux de génie civil éventuellement nécessaires en fonction de la topographie. Une étude précise sera nécessaire pour évaluer correctement le coût de ces aménagements qui doivent être conçus sur mesure pour chacun des sites. Leur coût pourrait être compris entre 10 000 et 20 000 € HT par ponton. Notons que ces pontons doivent être dédiés à l'exploitation de la navette lacustre, ce qui implique donc leur création.

Ponton flottant sur pieux.

Ponton flottant sur corps morts.

La perle du Verdon à Esparron : ponton flottant sur corps morts.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'un service de transport de passagers sur lac doit se faire dans le respect d'une réglementation dont quelques principes sont rappelés ci-après :

- **Le bateau :** sur le lac d'Esparron, les bateaux motorisés doivent être électriques.
- **L'équipage :** la réglementation sur le transport fluvial n'est pas très précise, mais pour un bateau de plus de 13 passagers, il est recommandé d'avoir un équipage d'au moins deux personnes – un chef de bord et un matelot. Des dérogations peuvent être obtenues, mais l'idée générale est qu'il faut avoir un équipage suffisant pour assurer la sécurité des passagers, en fonction de leur nombre. Dans le cas de la Perle du Verdon, l'équipage sera effectivement de 2 personnes (le personnel actuel est repris) : elles assureront le pilotage, l'accueil, les visites guidées, l'entretien léger, etc… Pour assurer le fonctionnement en continu, l'équipe sera augmentée d'employés municipaux qui seront formés durant la saison 2018.
- **Les équipements de sécurité :** le matériel de sauvetage doit être adapté en fonction de la capacité du bateau, pour assurer la sécurité de la navigation et des personnes qui sont à bord.
- **Les nécessités administratives :**
  - Autorisation préfectorale.
  - Permis de navigation.
  - Contrat d'assurance.
  - Attestations de capacité professionnelle…
- **Les services de substitution :** en cas d'avarie ou d'interruption de service, des services de substitution par la route peuvent être nécessaires. Dans le cas où des solutions TC existent (L136 ou navette Gréoux – St-Julien Plage), ceux-ci peuvent remplir cette fonction.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / *Acteur principalement concerné*	*Région*	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-8 : navette lac. Esparron**				◉	●

Echéance : moyen terme 2021/2025.

Remarque : la mise en œuvre de ce service fait l'objet d'un projet de reprise de la structure de la Perle du Verdon par la commune d'Esparron. Après une expérimentation prévue durant l'été 2018, le service sera mis en œuvre complètement en 2019.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 3 : des navettes TC pour desservir les secteurs d'attractivité touristique

Action 3_9 : projet de navette lacustre sur le lac de Ste-Croix

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

➔ *Fonctionnement actuel :*

Sur le territoire du Verdon, les lacs représentent l'un des principaux motifs de visite. Ils sont donc générateurs d'attractivité et peuvent également être vecteurs de mobilité/transport, pour des motifs touristiques/ludiques ou bien pour des motifs de traversée du lac (connexion entre les communes « trans-lac »). Le lac de Ste-Croix est tout particulièrement concerné par ces problématiques d'interconnexion des berges.

Actuellement, seule l'association Voile et Nautisme, basée à Ste-Croix, propose différentes activités (location de bateaux / kayaks / planches à voile…) dont des balades découvertes (visites commentées) et la possibilité de traverser le lac le dimanche matin :

- D'avril à octobre : sorties de 2h, du mercredi au dimanche, de 10h à 17h30.
- Juillet / août : tous les jours de 10h à 20h.
- Balades découvertes / visites commentées / couchers de soleil sur le lac.
- Marché de Bauduen : traversée du lac le dimanche matin – départ à 9h30 / retour à 12h30, tarif adulte : 20€ la sortie de 2h.
- Bateau à voile de 10 places maximum.

• *Objectifs*

- Proposer une offre touristique en lien avec l'itinérance
- Participer au mix de solutions TC
- Effet vitrine
- Connecter les berges du lac de Ste-Croix
- Proposer une alternative au modèle tout voiture

• *Conditions de réussite*

- Coordination avec les opérateurs d'activités lacustres
- Coordination avec les navettes desservant le lac
- Relais d'information et de promotion

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_3 / 1_4
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_2 / 3_4 / 3_6
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

- Possibilité d'embarquer des vélos
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER/mécènes…

• *Cibles visées*

- Touristes : excursionnistes / itinérants / séjournants / clients des activités lacustres

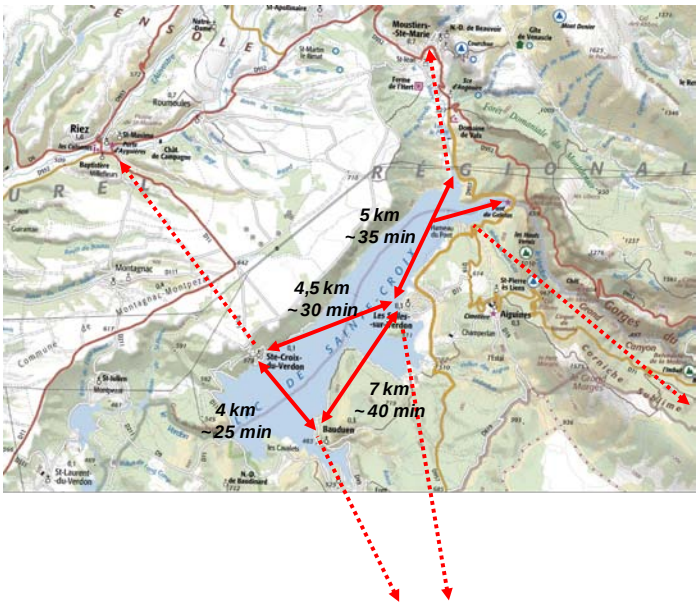
• *Saisonnalité*

- D'avril à novembre, avec un niveau d'offre adapté

• *Mise en œuvre physique*

Afin de proposer une liaison lacustre qui offre une alternative aux liaisons routières, l'action consistera à **développer une desserte lacustre sur le lac de Ste-Croix**. Cette activité pourra à la fois permettre de proposer une offre touristique de type balade/croisière, mais aussi une offre de liaison TC trans-lac pour connecter les berges entre elles. Cette action se fera selon les modalités suivantes :

- Achat / location d'une flotte de 3 bateaux électriques.
- Exploitation des bateaux pour proposer des balades/croisières ainsi que des liaisons entre Ste-Croix, Bauduen, les Salles et Galetas. Sur la base d'une répartition de 4 à 5 embarcadères, plusieurs possibilités de boucles pourront être proposées.
- Ce service de transport de passagers fonctionnera tous les jours durant les mois de juillet et août, puis les week-ends et ponts durant les ailes de saison (du 1er avril au 30 novembre). Le nombre de rotations sera à adapter au développement de l'activité.



D'un point de vue technique, comme l'illustrent les exemples ci-contre, plusieurs types de bateaux électriques pourraient être envisagés en fonction de la capacité souhaitée.

- **Most Ruban Bleu : 11 places**
- autonomie de 8h
- recharge de 8h
- vitesse 10 km/h
- 19 500 € HT à l'achat

- **35 places / modulable en 25 places + vélos et bagages**
- autonomie de 6h
- recharge de 8h
- vitesse 12 km/h
- 420 000 € HT à l'achat
- IRVE : ~ 20 000 € avec installation

Compte tenu de l'aspect vitrine d'un tel service et du niveau de fréquentation du lac de Ste-Croix, le **modèle MONO 12**, d'une capacité allant de 40 à 50 places parait le plus adapté (avec la possibilité d'embarquer des vélos).

- **50 places / modulable en 40 places + vélos et bagages**
- autonomie de 6h
- recharge de 8h
- vitesse 12 km/h
- 600 000 € HT à l'achat
- IRVE : ~ 20 000 € avec installation

Du point de vue des coûts, le tableau suivant présente une estimation des coûts d'exploitation et d'investissement pour la mise en œuvre d'un tel service (les coûts d'investissement liés à l'acquisition/location de trois bateaux MONO 12 et à l'implantation de 4 bornes de recharge électrique, à implanter à Ste-Croix, Bauduen, les Salles et Galetas, sont considérés au travers de leur amortissement).

Poste budgétaire annuel	Montant
Coût annuel des 3 bateaux (LLD sur 7 ans)	334 286 €
Entretien / fonctionnement	4 200 €
Personnel (on considère une équipe de 6 personnes, équivalent à 6 mois à temps plein chacune : 3 chefs de bord, 3 matelots/accueil/guide)	103 680 €
Borne de recharge (4 bornes, amorties sur 5 ans)	5 280 €
Divers (assurance, énergie, frais de structure)	10 000 €
	457 446 €

Avec un budget de plus de 450 000 € par an, l'équilibre économique requiert un important niveau de fréquentation (ou bien un dimensionnement inférieur, avec seulement un ou deux bateaux).

Outre les coûts d'exploitation, la mise en œuvre d'un service de transport de passagers sur le lac nécessite la réalisation **d'embarcadères adaptés et réservés**. Il est nécessaire de créer des pontons au niveau des points de desserte envisagés, à savoir Ste-Croix, Bauduen, les Salles et Galetas. Comme l'illustrent les photos suivantes, plusieurs types de pontons existent, mais le plus adapté au lac de St-Croix serait un ponton flottant sur corps morts (comme c'est le cas à Esparron). Les coûts de réalisation sont très variables et dépendent des caractéristiques bathymétriques de la côte (et du tirant d'eau du bateau) et des travaux de génie civil éventuellement nécessaires en fonction de la topographie. Une étude précise sera nécessaire pour évaluer correctement le coût de ces aménagements qui doivent être conçus sur mesure pour chacun des sites. Leur coût pourrait être compris entre 10 000 et 20 000 € HT par ponton. Notons que ces pontons doivent être dédiés à l'exploitation de la navette lacustre, ce qui implique donc leur création.

Ponton flottant sur pieux

Ponton flottant sur corps morts

La perle du Verdon à Esparron : ponton flottant sur corps morts

Par ailleurs, la mise en œuvre d'un service de transport de passagers sur lac doit se faire dans le respect d'une réglementation dont quelques principes sont rappelés ci-après :

- **Le bateau :** sur le lac de Ste-Croix, les bateaux motorisés doivent être électriques.
- **L'équipage :** la réglementation sur le transport fluvial n'est pas très précise, mais pour un bateau de plus de 13 passagers, il est recommandé d'avoir un équipage d'au moins

deux personnes – un chef de bord et un matelot. Des dérogations peuvent être obtenues, mais l'idée générale est qu'il faut avoir un équipage suffisant pour assurer la sécurité des passagers, en fonction de leur nombre.

- **Les équipements de sécurité :** le matériel de sauvetage doit être adapté en fonction de la capacité du bateau, pour assurer la sécurité de la navigation et des personnes qui sont à bord.
- **Les obligations administratives :**
  - Autorisation préfectorale.
  - Permis de navigation.
  - Contrat d'assurance.
  - Attestations de capacité professionnelle…
- **Les services de substitution :** en cas d'avarie ou d'interruption de service, des services de substitution par la route peuvent être nécessaires.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

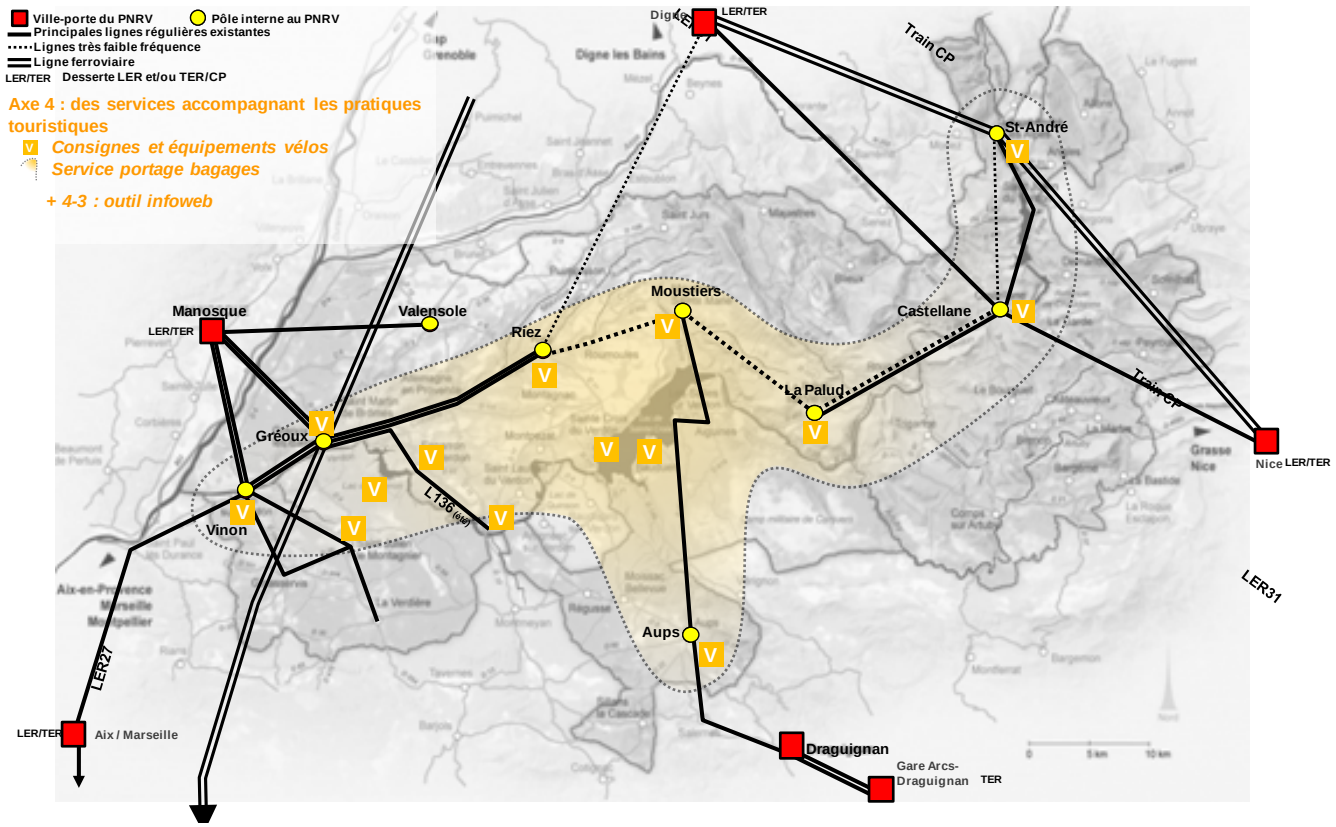
	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **3-9 : navette lac. Ste-Croix**				●	●

Echéance : moyen terme 2021/2025.

5 L'axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques

- **Axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques**
  - **Action 4_1 : mise en œuvre d'équipements adaptés à l'itinérance**
  - **Action 4_2 : création d'un système de transport de bagages des itinérants**
  - **Action 4_3 : mise en œuvre d'un outil d'information en ligne**

Les actions de l'axe n°4 sont en partie localisées lorsqu'il s'agit des aménagements destinés à la pratique de l'itinérance. L'action relative à l'élaboration d'un outil d'information en ligne, quant à elle est globale et concerne toute les actions du schéma de mobilité.



SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques

Action 4_1 : mise en œuvre d'équipements adaptés aux pratiques d'itinérance

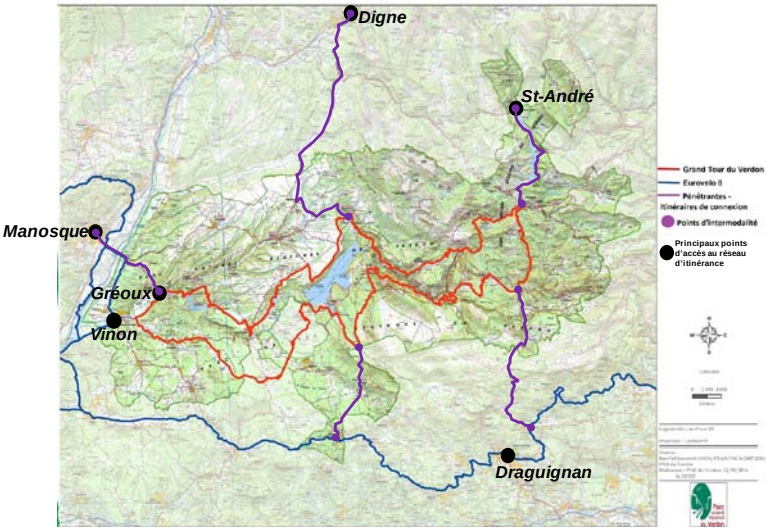
Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☐

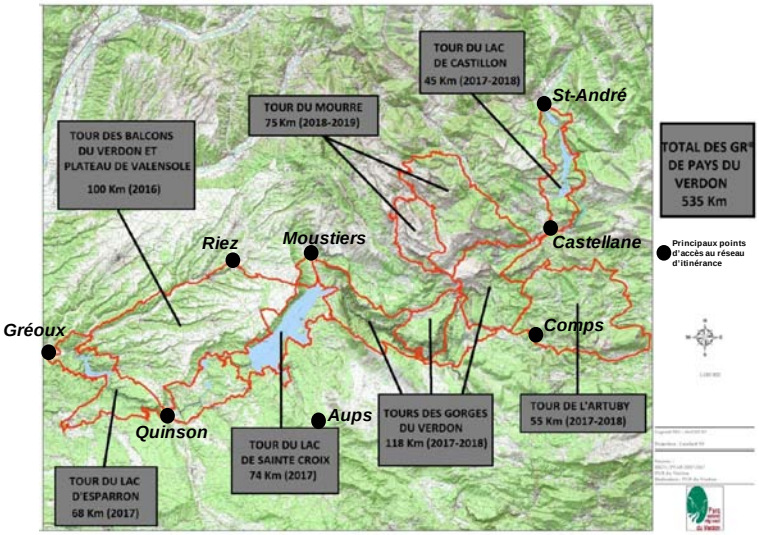
• *Contexte*

Dans le cadre des perspectives de développement de l'itinérance cyclable et pédestre sur le Verdon, les **projets suivants** peuvent être évoqués :

- **L'itinérance cyclable :**
  - Le Grand Tour du Verdon : 230 km sur 4/5 jours – 2019.
  - Le tour du lac de Ste-Croix : ¾ jours en VAE (produit touristique en ligne) – printemps 2018.
  - Les itinéraires cyclables sur route : 14 circuits sur 826 km.
  - Les itinéraires cyclables VTT est espaces VTT : La Grande Traversée du Verdon / la grande traversée des Chemins du Soleil.
  - Proximité du projet d'itinéraire Euro Vélo8 (30% d'ouvert sur 750km).



- **L'itinérance pédestre :**
  - Les GRP existants : le tour du lac d'Esparron / le tour des balcons du Verdon et de Valensole…
  - Les projets : le tour du lac de Ste-Croix (sept 2018) / le tour des gorges du Verdon (en cours de labellisation) / le tour de l'Artuby (2020) / le tour des Mourres (2020) / le tour du lac de Castillon / la Routo…



La **mise en tourisme progressive** de ces différents itinéraires génèrera l'arrivée de nouveaux touristes itinérants, avec des usages et des besoins spécifiques. Pour ces touristes, il est nécessaire de **développer des équipements adaptés** qui sont actuellement absents sur le territoire (ou bien présents de manière anecdotique). Notons que le PNRV publie depuis peu des brochures faisant la promotion de différentes destinations et circuits accessibles en modes alternatifs (TC, vélo), dont récemment la brochure « 10 idées de sorties montagne sans voiture dans le Verdon », en partenariat avec l'association Mountain Wilderness et le soutien de la Région et l'Etat.
L'association Vélo Loisir Provence édite chaque année une brochure de promotion touristique des itinéraires et des adhérents du « Verdon à Vélo », relayée sur son site web : http://www.veloloisirprovence.com/fr

• *Objectifs*

- Favoriser l'itinérance avec des équipements adaptés
- Donner une visibilité aux usages itinérants

• *Conditions de réussite*

- Progressivité de la mise en œuvre
- Homogénéisation des aménagements
- Mise en œuvre de sites démonstrateurs
- Coordination avec des acteurs locaux (OTI par exemple)
- Partenariat avec VLP
- Relais d'information et de promotion (portail infoweb)
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** 1_1 / 1_2 / 1_3 / 1_4 / 1_5
- **Axe 2 :** 2_1 / 2_2 / 2_3
- **Axe 3 :** 3_1 / 3_3 / 3_4 / 3_5 / 3_8 / 3_9
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_2 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes pédestres et cyclistes : excursionnistes / itinérants / séjournants
- Résidents pédestres et cyclistes

• *Saisonnalité*

- Toute l'année

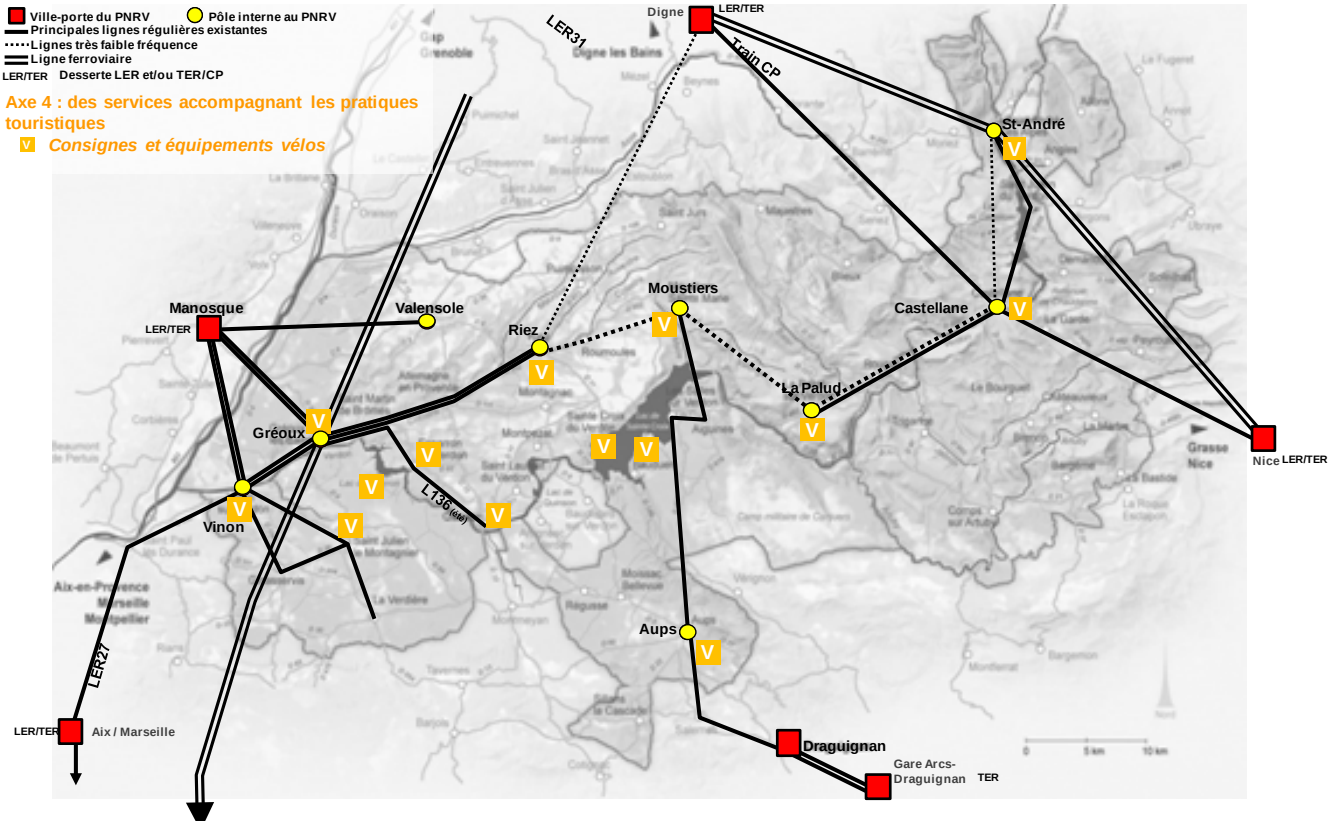
• *Mise en œuvre physique*

Avec la mise en service du Grand Tour du Verdon à vélo, il est essentiel de proposer des équipements en adéquation avec la volonté de développement de l'itinérance :

- **Des consignes manuelles :** ce sont des casiers qui permettent de mettre en sécurité les bagages que transportent parfois avec eux les itinérants.
- **Des consignes intelligentes/automatiques :** ce sont des consignes qui seront placées à des étapes stratégiques du Grand Tour afin de participer à une solution de transport des bagages (accès sécurisé et informatisé à la consigne).
- **Des boxes à vélo sécurisés :** ce sont des parcs à vélos fermés.

- **Des arceaux classiques :** ils sont nécessaires au stationnement de courte durée, un peu partout.
- **Des vélo-stations :** ce sont des équipements dédiés au vélo permettant le lavage, le gonflage et la réparation.
- **Des bornes de recharges pour VAE** : elles permettent de renforcer l'usage des VAE sur un territoire valloné.

Les arceaux	**Les consignes manuelles**	**Les consignes intelligentes**
 500 € l'arceau pour 2 vélos, posé.	*3 000 € pour une consigne de 12 casiers (à affiner).*	 *6 000 € pour une consigne de 8 casiers (à affiner).*
Les boxes à vélos	**Les vélo-stations**	**Les consignes intelligentes**
 6 000 € pour 4 places des solutions amovibles existent.	 *8 000 € pour une station Alteo Modulo, posée.*	 *A partir de 2 500 € la borne avec 2 points de charge.*



L'ensemble de ces équipements devront faire l'objet d'une répartition géographique cohérente (notamment en se concentrant dans un premier temps sur des sites démonstrateurs, et en lien avec les potentialités d'embarquement des vélos dans les TC). La carte précédente propose une spatialisation des principaux pôles devant accueillir ces équipements.

En ce qui concerne les équipements les plus « sensibles » (consignes automatiques / boxes à vélos / vélo-stations), ils devront être implantés sur des lieux « sécurisant » pour les usagers, à proximité d'acteurs touristiques (les OT par exemple) ou d'administration et équipements publics (de manière à ce qu'il y ait une présence humaine à proximité). Par ailleurs, le partenaire VLP pourra être mobilisé sur cette action afin de coordonner les investissements avec les différents professionnels du tourisme identifiés « vélo ».

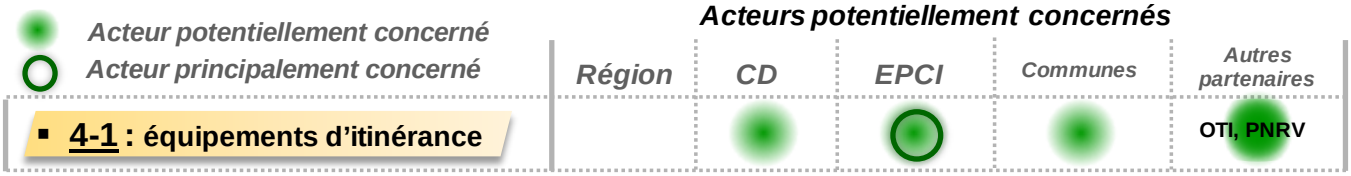
Le tableau ci-contre propose un calibrage volumétrique des différents équipements. Au total, cela représente un budget de plus de 110 000 € HT.

Compte tenu de l'importance du budget, il s'agira de planifier les investissements dans le temps, en coordination avec les communes et profitant des possibilités de financement pouvant découler de certains programmes de subvention. De plus, une logique de groupement de commandes pourra être initiée.

Equipement	Nombre	Coût unitaire	Cout total
Arceau 2 places	35	500 €	17 500 €
Consigne manuelle	5	3 000 €	15 000 €
Consigne intelligente	3	10 000 €	30 000 €
Boxe vélo 4 places	3	6 000 €	18 000 €
Borne de recharge électrique pour 2 vélos	3	3 000 €	9 000 €
Vélo-station de gonflage et lavage	3	8 000 €	24 000 €
			113 500 €

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :



OTI : Office du Tourisme Intercommunal

Echéance : moyen terme 2021/2025.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON

Axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques

Action 4_2 : développement d'un système de transport de bagages pour les itinérants

Itinérance ☒

Plan déplacements Grand Site ☐

• *Contexte*

Dans le cadre des **perspectives de développement de l'itinérance cyclable et pédestre** sur le Verdon, la question du transport de bagages est souvent évoquée comme déterminante pour construire une offre complète :

- Pour les itinérants, le transport de bagages peut être un service qui permet une itinérance plus confortable et agréable.
- Actuellement, ce sont essentiellement les taxis ou certains opérateurs qui proposent ce type de prestation, à des prix qui peuvent s'avérer prohibitifs.
- Il est nécessaire de démocratiser davantage ce type de service.

• *Objectifs*

- Favoriser l'itinérance avec des services adaptés
- Favoriser un service mobilisant l'écosystème des opérateurs de transport et de tourisme
- Offrir une solution souple et économique aux itinérants

• *Conditions de réussite*

- Progressivité de la mise en œuvre
- Coordination avec des acteurs locaux (OTI par exemple)
- Partenariat avec VLP
- Mise en synergie des acteurs en capacité de transporter des bagages
- Relais d'information et de promotion (portail infoweb)
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

• *Actions liées*

- **Axe 1 :** ---
- **Axe 2 :** 2_2
- **Axe 3 :** ---
- **Axe 4 :** 4_1 / 4_3

• *Cibles visées*

- Touristes pédestres et cyclistes : excursionnistes / itinérants / séjournants

• *Saisonnalité*

- Toute l'année

- ***Mise en œuvre physique***

Afin de proposer un système de portage de bagages mutualisé, l'action propose de mettre en œuvre une démarche innovante s'appuyant sur le triptyque suivant :

- **Un réseau de points de dépôt/collecte (points relais bagages) :** il s'agira de recenser et mobiliser différents acteurs pouvant jouer un rôle de point relais où les itinérants pourront déposer et/ou récupérer les bagages qu'ils souhaitent faire suivre. Parmi ces points, on peut envisager l'utilisation des consignes automatiques/intelligentes (qui pourraient être placées dans les principaux pôles d'itinérance). Pour faire partie des partenaires « points relais », il faudra pouvoir assurer une présence humaine durant la journée (ou bien en dehors des horaires classiques), avoir la capacité à entreposer de manière sécurisée les bagages déposés et être disponible pour gérer le passage des transporteurs. Le réseau de ces points relais bagages pourrait être constitué des acteurs suivants : la Poste, les mairies, des hébergeurs, des commerces, les offices du tourisme, les musées…

- **Un « pool » de transporteurs partenaires :** comme pour le réseau des points relais bagages, il s'agira ici de mobiliser un réseau de « transporteurs » pouvant faire des courses entre les points relais. En effet, sur le territoire, on compte de multiples acteurs qui sillonnent quotidiennement les routes. On peut ainsi imaginer la possibilité de mobiliser des acteurs tels que la Poste, les ambulanciers, les transporteurs professionnels, les exploitants TC, les hébergeurs, les taxis… Chaque transporteur partenaire pourra définir une liste des courses sur lesquelles il sera en mesure de se positionner.

- **Un protocole de réservation basé sur une application en ligne :** pour les itinérants souhaitant bénéficier du service de portage de bagages, il faudra mettre en œuvre un protocole permettant les étapes suivantes :
  - ***Etape 1 :*** *l'usager réserve une consigne de départ et une consigne d'arrivée, ainsi que des horaires de dépôt et réception. Cela suppose donc de choisir un point relais origine et un autre point relais destination ainsi que des créneaux horaires pour le dépôt et la récupération. Il paye un tarif forfaitaire en ligne (le tarif sera déterminé par course : 5 à 10€ par exemple).*
  - ***Etape 2 :*** *le pool de transporteur est informé (en fonction des profils de chacun) et l'un d'entre eux se positionne sur la course et confirme qu'il fera la course selon les conditions demandées.*
  - ***Etape 3 :*** *le jour J, l'usager dépose ses bagages dans le point relais de départ et les récupère ensuite dans le point relais destination.*

  Le fonctionnement de ce protocole reposera sur **une application en ligne** (déclinée en version mobile) qui permettra la visualisation des points relais, la définition d'une demande de course, la définition des profils des transporteurs et des points relais, le paiement, l'échange d'informations, l'appréciation du service… Cet outil sera intégré sous forme de module au portail infoweb qui fait l'objet de l'action 4_3. L'application sera ainsi le cœur du système de mise en relation entre les usagers et les opérateurs. Par ailleurs, **un lien « humanisé »** sera privilégié pour que l'outil ne soit pas une plate-forme automatique (les usagers bénéficieront des coordonnées des opérateurs afin de pouvoir les contacter et peaufiner les conditions de la demande).

Pour mettre en place un tel système, il faudra :

- Mobiliser des **ressources humaines et méthodologiques** pour construire les réseaux et les outils nécessaires.
- S'appuyer sur les outils et acteurs existant, afin de les **mutualiser**.
- Atteindre un certain **effet de seuil**, tout autant en ce qui concerne le nombre d'usagers que le nombre de points relais et le nombre de transporteurs. On peut imaginer qu'à termes, la volumétrie des courses puisse justifier l'intervention d'un seul opérateur de transport pour assurer toutes les courses.
- Définir **un cadre** en utilisant par exemple une charte d'intervention des opérateurs.
- Relayer l'offre auprès de tous **les acteurs du tourisme**.

Concrètement, la mise en œuvre de cette démarche nécessitera les moyens suivants :

- Des **ressources humaines** pour réaliser et animer le recensement des points relais bagages et des transporteurs partenaires : on estime cela à près de 5 000 € HT (pouvant être réalisé par le PNRV, ou bien un partenaire tel que VLP, ou bien par un prestataire externe).
- Des **ressources financières** pour réaliser l'application en ligne de réservation et mise en relation (avec déclinaison en application mobile) : on estime cela à près de 10 000 € HT.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

Acteur potentiellement concerné
Acteur principalement concerné

	Acteurs potentiellement concernés				
	Région	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **4-2 : transport bagages**				●	Privé

Echéance : moyen terme 2021/2025.

	SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON	
	Axe 4 : des services accompagnant les pratiques touristiques	Itinérance ☒
	Action 4_3 : mise en œuvre d'un outil d'information en ligne	Plan déplacements Grand Site ☒

• *Contexte*

Dans le cadre du présent plan d'actions, la question de la mobilité est prégnante et multiforme. Compte tenu de la transversalité du sujet, les besoins en matière d'information peuvent être de différentes natures :

- **Les transports collectifs :** compte tenu d'une multiplicité de réseaux, l'offre est peu lisible. Comment accéder au territoire ? Comment s'y déplacer une fois arrivé ? Les questions se posent à différentes échelles et il s'agit d'intégrer les informations statiques et dynamiques (calculateur d'itinéraire, géolocalisation) pour mettre en exergue ce qui existe sur le Verdon.
- **Le stationnement :** pour les itinérants et les excursionnistes, l'offre doit être lisible du point de vue de la localisation, des modalités de location…
- **L'embarquement des vélos :** quels sont les lignes permettant cela ? Comment cela fonctionne-t-il ? Comment réserver ? Quel tarif ?
- **Les circuits d'itinérance :** la mise en tourisme des supports proposés doit s'appuyer sur des relais d'information.
- **Les services, les professionnels :** pour les touristes, la connaissance de l'ensemble des solutions marchandes et non marchandes, en lien avec leur séjour, est déterminante.
- **Les équipements :** que ce soient les spots touristiques ou bien les équipements publics existants, destinés au grand public ou bien réservés à des usages spécifiques, il est nécessaire de disposer d'une information centralisée relative à ces lieux d'intérêt.
- **Les publications touristiques :** l'ensemble des acteurs touristiques publient des documents de diverses natures qui gagneraient à être consolidés dans une bibliothèque numérique.

Cette liste non exhaustive montre le caractère « éclaté » de l'information. Dès lors, pour faciliter la prise en main d'un territoire, il est utile d'agréger et structurer celle-ci pour la mettre à disposition des usagers, de la façon la plus confortable et efficace. L'enjeu réside dans la convergence des informations et leur intégration sur les supports mobiles. A noter qu'un travail de recensement des équipements publics est en cours par l'association Vélo Loisir Provence dans le cadre de financement Leader. Ce recensement pourra être valorisé au travers du portail infoweb.

• *Objectifs*

- Rendre le territoire lisible
- Faciliter l'accès à l'ensemble des informations nécessaires aux usagers, sur un portail unique
- Valoriser et s'appuyer sur les sources et outils existants

- ***Conditions de réussite***

- Coordination institutionnelle
- Partenariat avec les acteurs concernés
- Capacité à utiliser et valoriser ce qui existe déjà
- Capacité à mettre à jour l'outil
- Référencement croisé de l'outil et des sites partenaires
- Opportunités d'hybridation financière : AMI/LEADER…

- ***Actions liées***

- **Toutes les actions**

- ***Cibles visées***

- Touristes et résidents

- ***Saisonnalité***

- Toute l'année

- ***Mise en œuvre physique***

Pour valoriser l'ensemble des informations tranversales au territoire du Verdon, l'action consistera à créer un guichet unique, sous forme de portail d'infoweb, décliné en application mobile, s'articulant autour des points suivants :

- **Un contenu pluriel :** le site doit intégrer une grande mixité d'informations relatives au Verdon en axant le propos sur l'itinérance, l'accès au Verdon et plus particulièrement à l'OGS. Le site comprendra donc :
  - Des informations statiques.
  - Des informations dynamiques / cartographiques / interactives.
  - Des informations sur l'offre TC : le calculateur d'itinéraire de PACAMOBILITE pourra être intégré.
  - Des informations sur les supports d'itinérances.
  - Des informations sur les offres d'hébergement et services.
  - Des informations sur les équipements.
  - Un module relatif au service de portage de bagages.
  - Un module relatif à l'embarquement des vélos dans les TC.
  - Un module relatif au stationnement pour les itinérants / excursionnistes.
  - Des publications diverses.
  - Des fonctionnalités axées « réseaux sociaux », avec la possibilité de créer son profil et poster des commentaires.
  - Des fonctionnalités de réservation et de paiement…

- **Une intégration des contenus et outils pré-existants :** l'objectif du portail infoweb est en partie de mutualiser ce qui existe déjà. En effet, les OT et autres acteurs de tourisme disposent déjà de leurs propres outils et informations. Il ne s'agit donc pas forcément de les remplacer, mais de valoriser leur production en l'intégrant dans ce portail unifié. Ainsi, le portail infoweb pourra intégrer les informations et publications produites par les OT, le calculateur d'itinéraire de PACAMOBILITE, les informations produites par VLP, etc…

- **Une conception en modules :** l'outil devra être évolutif et pouvoir intégrer de nouvelles fonctionnalités au fur et à mesure. Ainsi, les modules relatifs au stationnement ou au portage de bagages, qui pourraient être développés ultérieurement, devront pouvoir trouver leur place plus tard.

- **Un portail infoweb en ligne et en version mobile :** le site internet devra être facilement consultable avec un smartphone ou une tablette. Le site devra donc intégrer des fonctions de type « responsive design » et faire également l'objet d'une déclinaison en application opérable avec les principaux systèmes d'exploitation. Par ailleurs, le site devra faire l'objet d'une attention particulière au niveau du référencement et des liens croisés avec les sites partenaires et/ou prescripteurs.

- **Mise à jour :** le site devra être mis à jour régulièrement, notamment en ce qui concerne les offres.

Concrètement, la mise en œuvre de ce portail infoweb nécessitera les moyens suivants :

- Des **ressources humaines** pour définir le cahier des charges de l'application et recenser les fonctionnalités et sources disponibles : on estime cela à près de 5 000 € HT (pouvant être réalisé par le PNRV, ou bien un partenaire tel que VLP, ou bien par un prestataire externe).
- Des **ressources financières** pour réaliser le site internet et la version application : on estime cela entre 20 000 et 40 000 € HT selon les fonctionnalités mises en œuvre (à affiner).

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :

	Acteurs potentiellement concernés				
Acteur potentiellement concerné / *Acteur principalement concerné*	*Région*	*CD*	*EPCI*	*Communes*	*Autres partenaires*
▪ **4-3 : outil infoweb**	●	●	●	●	**OTI, PNRV**

OTI : Office du Tourisme Intercommunal

Echéance : moyen terme 2019/2020

6 L'axe 5 : un dispositif d'accompagnement et de coordination des actions

- **Axe 5 : un dispositif d'accompagnement et de coordination des actions**
  - **Action 5_1 : mise en œuvre d'un dispositif d'accompagnement / gouvernance**

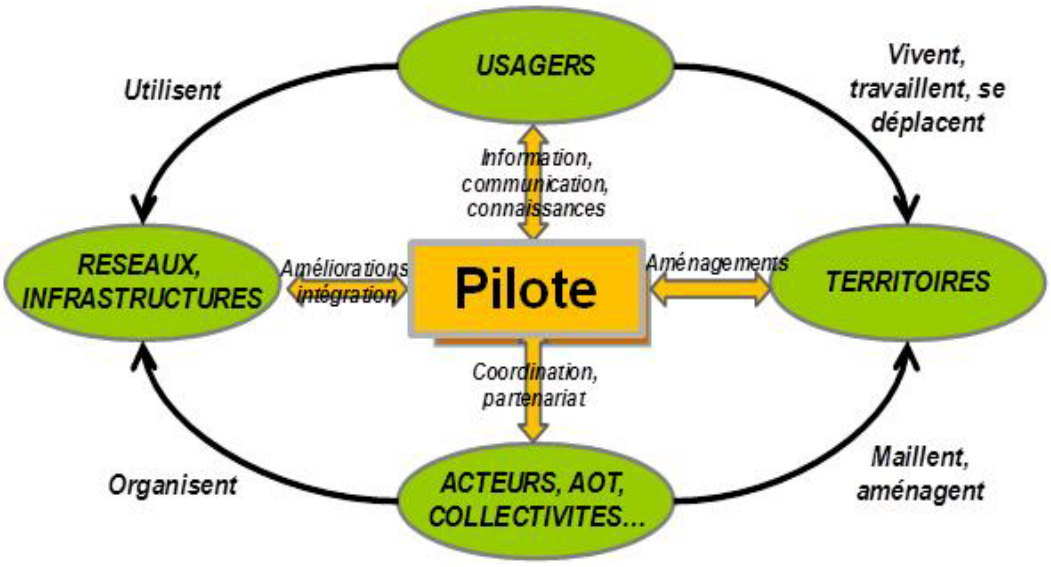
Que ce soit pour les actions relatives à la phase n°2 ou bien celles concernant la phase n°3, il est nécessaire de donner corps au plan d'actions au travers d'un dispositif qui permette le suivi et le pilotage des actions.

SCHEMA DE MOBILITE TOURISTIQUE DURABLE DU VERDON		
Axe 5 : un dispositif d'accompagnement des actions mobilité	Itinérance	☒
Action 5_1 : mise en œuvre d'un dispositif d'accompagnement et de gouvernance	Plan déplacements Grand Site	☒

• *Contexte*

Le présent schéma de mobilité, décliné en plusieurs fiches actions, ne peut être considéré comme une fin en soi. En effet, il a vocation à être un **document de programmation pragmatique et opérationnel** : Que faut-il faire ? Qui peut le faire ? Cependant, dans la mesure où il repose sur des actions nécessitant **la mobilisation conjointe et coordonnée de nombreux acteurs**, sa mise en œuvre requiert **pilotage, accompagnement et méthode**.

Le PNRV ne s'est aucunement interdit de réfléchir et de proposer des pistes d'actions pour lesquelles il savait ne pas être maître d'ouvrage. En effet, le PNRV n'est compétent que pour certaines actions d'aménagement des sites qu'il gère. Pour autant, ces sites ont un rayonnement extraterritorial qui impose à d'autres acteurs institutionnels un certain devoir d'action afin d'assurer le bon fonctionnement du territoire et poursuivre des objectifs de tourisme durable. Ainsi, les actions du PNRV s'inscrivent dans le cadre d'un schéma d'ensemble, cohérent, où les différentes échelles institutionnelles devront prendre leur place et assurer leurs responsabilités.



Dès lors, un **dispositif de pilotage et de gouvernance** devra être assuré pour animer l'ensemble des acteurs concernés par les actions du présent schéma. En cela, le PNRV peut continuer à jouer son rôle d'animation, ancré sur son territoire, mais il devra être appuyé significativement par des acteurs institutionnels lui garantissant une certaine forme de **légitimité**.

- ***Objectifs***

- Créer un organe de pilotage et d'animation de l'écosystème en lien avec l'itinérance et l'OGS
- Suivre, accompagner et coordonner la mise en œuvre des actions
- Assurer le développement et la valorisation des actions portées par le PNRV autour de l'itinérance et de l'OGS
- Assurer une communication adaptée et ciblée

- ***Conditions de réussite***

- Coopération institutionnelle autour d'un projet territorial multipartenarial
- Opportunité de labellisation Grand Site
- Mise en œuvre de solutions adaptées pour observer la fréquentation touristique

- ***Actions liées***

- **Toutes les actions**

- ***Cibles visées***

- Acteurs institutionnels et partenaires territoriaux divers

- ***Saisonnalité***

- Toute l'année

- ***Mise en œuvre physique***

Pour prolonger le travail mené lors de l'élaboration du présent plan d'actions, il est primordial d'engager une démarche de **conduite de projet** afin d'assurer une **mission d'accompagnement et de coordination des actions**. En effet, en l'absence de pilotage, les actions tomberont dans l'oubli. Cette dernière action propose donc de poser les jalons d'une **démarche de gouvernance et de pilotage**. Celle-ci reposera sur les principes suivants :

- **Un portage du PNRV pour l'animation locale :** il faut effectivement une incarnation du pilotage du plan d'actions. Dans la mesure où celui-ci a été élaboré par le PNRV, il est logique que la fonction de pilotage et d'animation soit portée par le PNRV. A ce titre, une personne du PNRV assurera le rôle de référent du schéma de mobilité touristique durable (même si plusieurs personnes du PNRV pourront se partager le suivi des actions en fonction de leur nature). Par ailleurs, le pilotage des actions sera coordonné aux projets portés directement par le PNRV : mise en tourisme des supports d'itinérance, aménagement des sites touristiques, labellisation Grand Site… L'animation pourra par exemple se traduire par la mise en œuvre de deux comités de pilotage par an, et la tenue de différents comités techniques (spécifiques à chaque action ou groupe d'actions).

- **Un partenariat à renforcer pour établir une légitimité :** compte tenu du fait que la plupart des actions dépendent de compétences dont le PNRV ne dispose pas, il est essentiel que le PNRV obtienne l'adhésion de partenaires institutionnels majeurs, tels

que la Région et les EPCI. De manière générale, le PNRV joue un rôle d'assemblier des différentes actions, et il s'agit de construire une légitimité autour de la « Destination Verdon ». Autour du plan d'actions, il faut œuvrer à une convergence des actions pour soutenir un projet collectif où chacun joue un rôle pour satisfaire l'intérêt général. Ce soutien est nécessaire pour légitimer le projet et renforcer le pilotage du PNRV auprès d'autres acteurs (dont il n'a pas toujours l'écoute à l'heure actuelle).

- **Priorisation de certaines actions structurantes :** dans la mesure où toutes les actions ne pourront pas être menées de front en même temps, il est utile de se concentrer d'abord sur quelques actions stratégiques et structurantes. Dans ce cadre, il s'agira d'aller rencontrer prioritairement la Région et les EPCI.

- **L'initiation d'une fonction d'observatoire :** cet outil s'avère stratégique pour le pilotage des actions du PNRV. Il s'agira notamment de s'orienter vers l'utilisation de données mobiles. Afin de se positionner efficacement sur cette question, le PNRV se rapprochera des ADT afin d'affiner les aspects techniques (contraintes de captabilité du réseau mobile, possibilité de sur-découpage du territoire, degré de finesse des résultats, capacité à estimer les charges de fréquentation sur certains secteurs…).

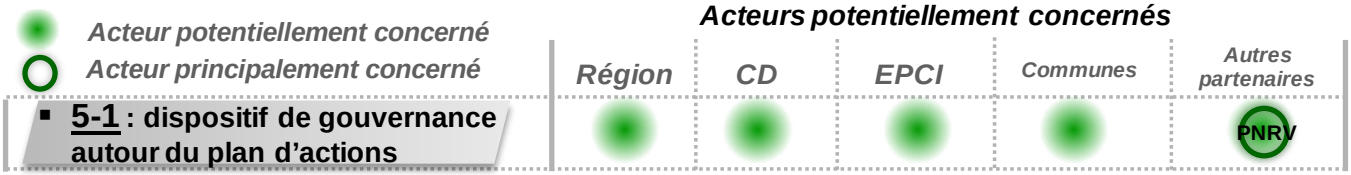
- **Une capacité d'ingénierie financière :** le PNRV pourra utiliser ses compétences pour mobiliser des financements particuliers pour réaliser des actions innovantes ou expérimenter des solutions nouvelles. Sa connaissance et son expérience des dispositifs LEADER / AMI ADEME / fondations / mécènes, lui permettront de tirer profit des opportunités d'hybridation financière.

- **Une mobilisation des élus :** celle-ci est essentielle pour porter les enjeux du plan d'actions en coordination avec le rôle d'aménageur du PNRV et les potentialités d'obtention du label Grand Site. Clairement, un lobbying devra être assuré par les représentants politiques du territoire.

Pour le PNRV, la charge du pilotage devra être assurée à moyens constants. En ce qui concerne les moyens financiers nécessaires par exemple à la mise en œuvre d'une fonction d'observatoire, ceux-ci devront être dégagés s'il s'avère utile de s'engager dans la démarche.

• *Mise en œuvre institutionnelle*

Cette action pourrait être portée par les acteurs suivants :



Echéance : dès maintenant.

7 Hiérarchisation du plan d'actions

7.1 Des enjeux pluriels

La mise en œuvre du plan d'actions nécessite de **fédérer** plusieurs acteurs autour de projets déclencheurs (itinérance / OGS). Pour le territoire, la nécessité d'une **mobilisation partenariale** découle de plusieurs enjeux.

La non maîtrise des solutions TC : le système de transport collectif nécessaire au bon fonctionnement du territoire constitue un levier structurant et déterminant (axe Est-Ouest / lien avec les agglomérations / desserte ferroviaire).

- ➔*Enjeu de mise en œuvre de la part des AOM.*
- ➔*Enjeu de coordination systémique.*
- ➔*Enjeu de temporalité de la mise en œuvre des différentes lignes.*

La difficile résolution du verrou de La Palud : la traversée du village constitue un point bloquant pour l'ensemble du système d'accès aux gorges.

- ➔*Enjeu d'une solution de court/moyen terme sans contournement.*
- ➔*Enjeu d'une solution de long terme avec contournement.*
- ➔*Enjeu d'une co-construction citoyenne.*
- ➔*Enjeu d'intégration au PLUI.*

La temporalité des actions : il est nécessaire d'engager les actions de manière coordonnée, en cohérence avec le phasage des projets.

- ➔*Enjeu de déclenchement des actions.*
- ➔*Enjeu de « sites modèles » mis en œuvre rapidement.*
- ➔*Enjeu de progressivité pour certaines actions.*

Le portage de certaines actions « vitrines » : certaines actions emblématiques représentent une certaine difficulté de réalisation.

- ➔*Enjeu des navettes estivales.*
- ➔*Enjeu de la gestion de la route des crêtes.*
- ➔*Enjeu des navettes lacustres.*

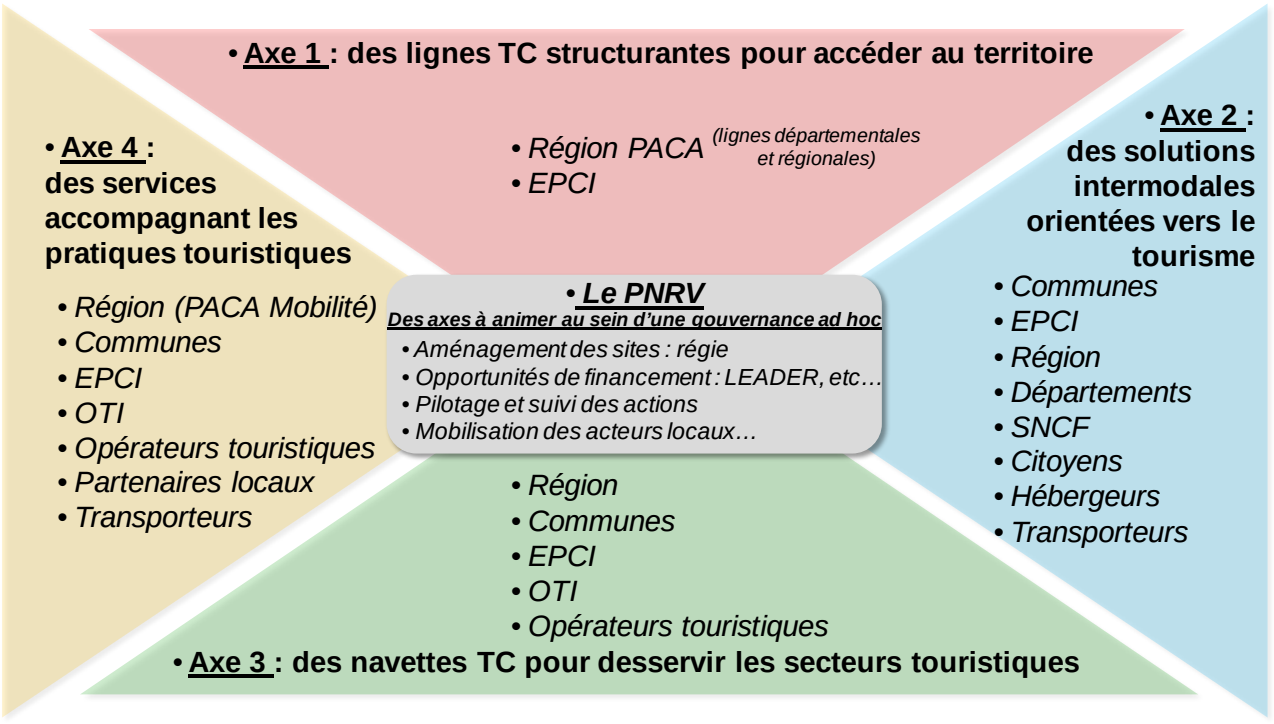
La mobilisation partenariale : la plupart des actions requiert une synergie des différents acteurs, à différentes échelles territoriales.

- ➔*Enjeu du recensement et de la mutualisation des offres/services.*
- ➔*Enjeu de la mise en cohérence / homogénéisation des pratiques.*
- ➔*Enjeu de l'information / communication / valorisation.*

7.2 Une dimension multipartenariale

Le présent schéma de mobilité touristique durable s'inscrit donc sur un territoire où la mise en œuvre de toute politique d'aménagement constitue une forme d'**écosystème interdépendant.** En effet, le Verdon est un pôle touristique générant une chalandise géographique importante. Sur son périmètre, le PNRV a compétence à mener des actions locales dont les enjeux fonctionnels se trouvent entremêlés avec les compétences d'autres acteurs intervenants sur différentes échelles. Dès lors, le schéma oblige à considérer le plan d'actions comme un outil multipartenarial qui nécessite une conduite d'actions structurelles de manière conjointe, avec une mise en œuvre en cascade permettant de **co-construire un Verdon durable**.

Compte tenu de la transversalité des actions retenues, l'ensemble du plan d'actions requiert la participation et l'engagement de plusieurs acteurs institutionnels et territoriaux. Le schéma suivant illustre de manière sommaire la typologie des acteurs concernés par les différents axes.



Plus particulièrement, si l'on distingue trois catégories d'acteurs – la Région PACA, les EPCI/communes, puis les autres partenaires – il est possible de segmenter les enjeux associés à chacun d'eux.

Enjeux associés à la Région PACA

L'évolution de l'offre TC	• renforcement / création de lignes • armature structurante autour de sites touristiques d'intérêt régional
La temporalité	• renouvellement des contrats en 2019 • coordination des offres • déclenchement des offres
L'embarquement des vélos	• dans les LER • dans les nouvelles lignes • dans le train
L'information TC	• intégration d'une entrée territoriale dans le portail PACA Mobilité

Enjeux associés aux EPCI / communes

L'évolution de l'offre TC concernée	• lignes estivales • navettes lacustres • coordination / temporalité
Aménagements / équipements	• stationnement • aménagements cyclables / consignes • sites modèles
Configuration de La Palud	• mobilisation citoyenne • mobilisation foncière • mobilisation institutionnelle (+ Région + CD…)

Enjeux associés aux partenaires

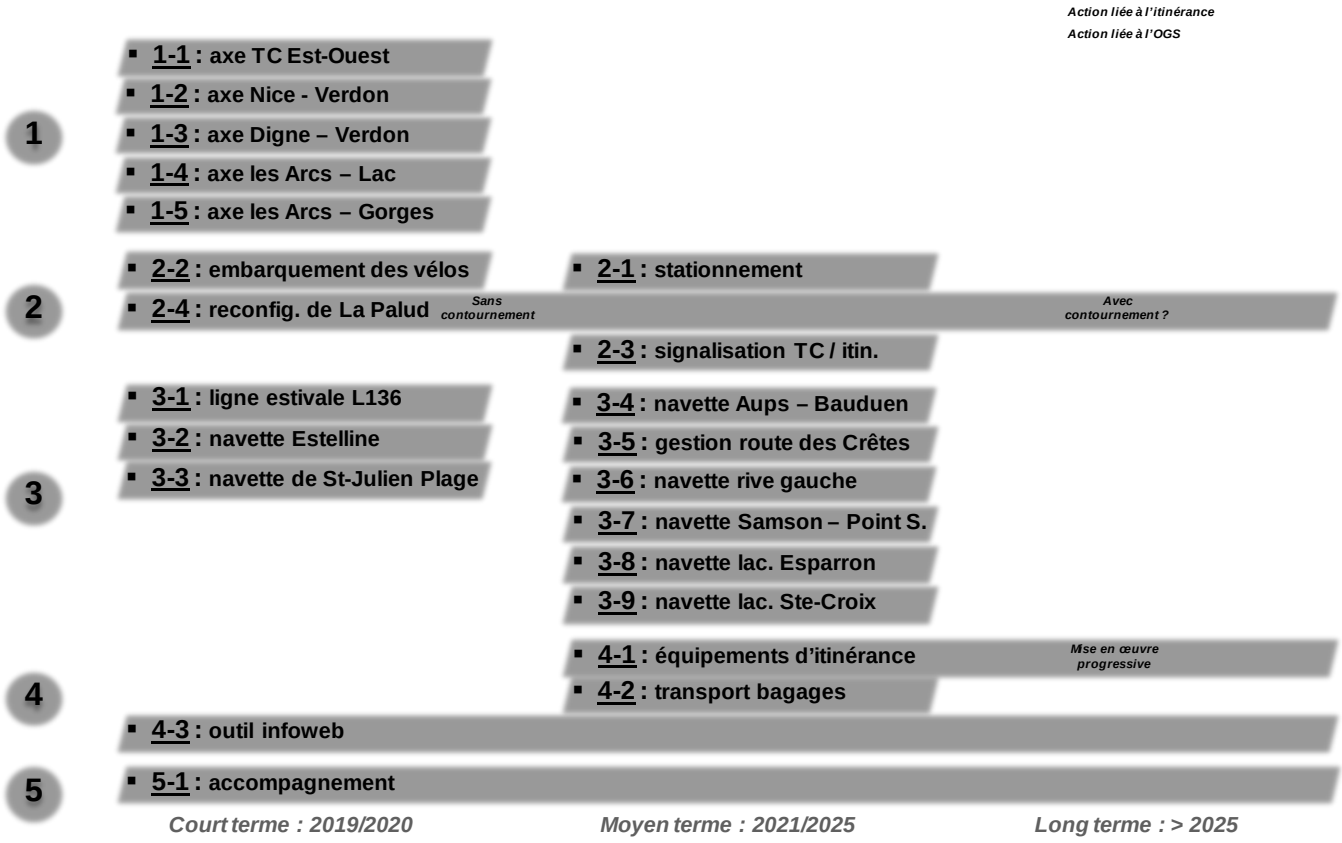
• OT
• hébergeurs
• acteurs locaux…

Mutualisation	• recensement des offres • mise en synergie des opérateurs • mise en cohérence
Information / communication / valorisation	• relais d'information • visibilité et lisibilité des offres/services • ciblage • mise en tourisme
Portage de certaines actions	• offres touristiques

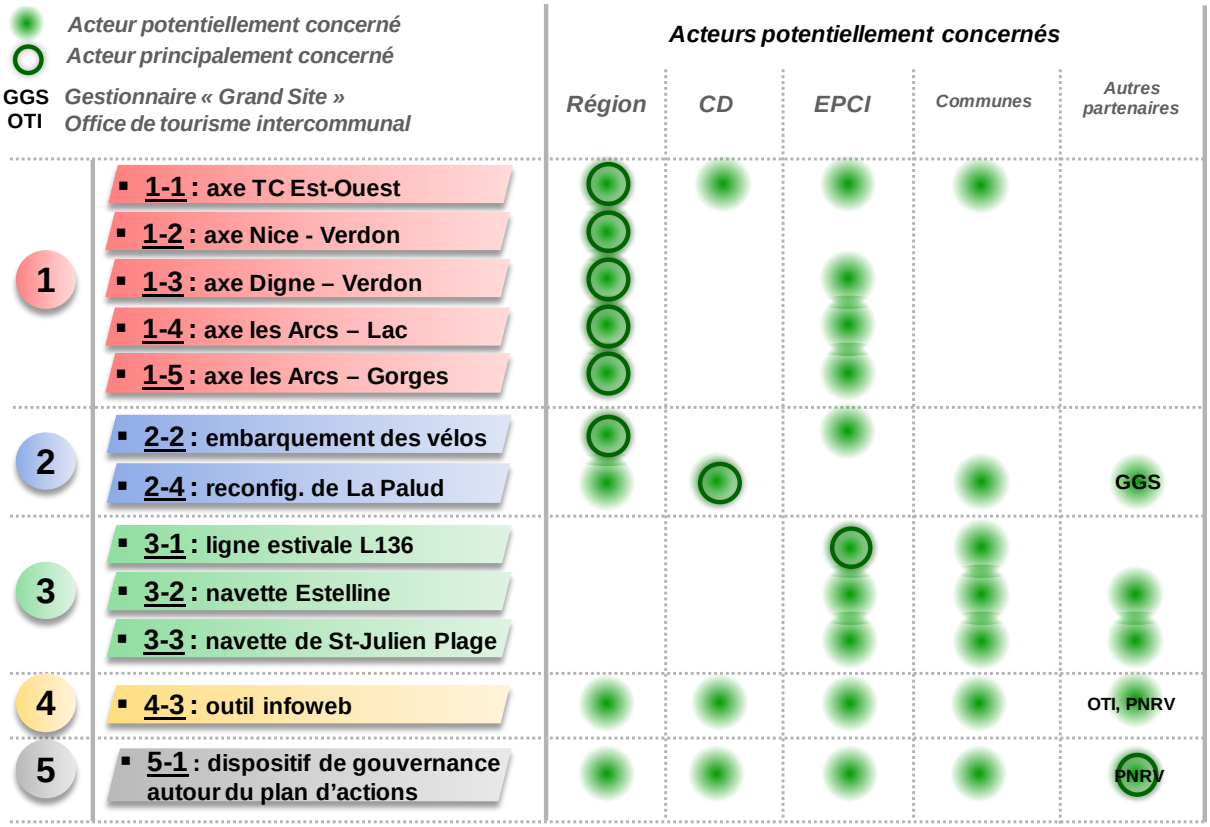
7.3 Un phasage à initier autour d'un socle d'actions prioritaires

Le chronogramme suivant segmente les actions en distinguant celles qui sont à mobiliser à court terme de celles qui pourront être mises en œuvre plus tard. Concrètement, les actions de court terme concernent principalement les lignes TC structurantes. Ces dernières sont déterminantes et sont fléchées à cet horizon principalement pour deux raisons :

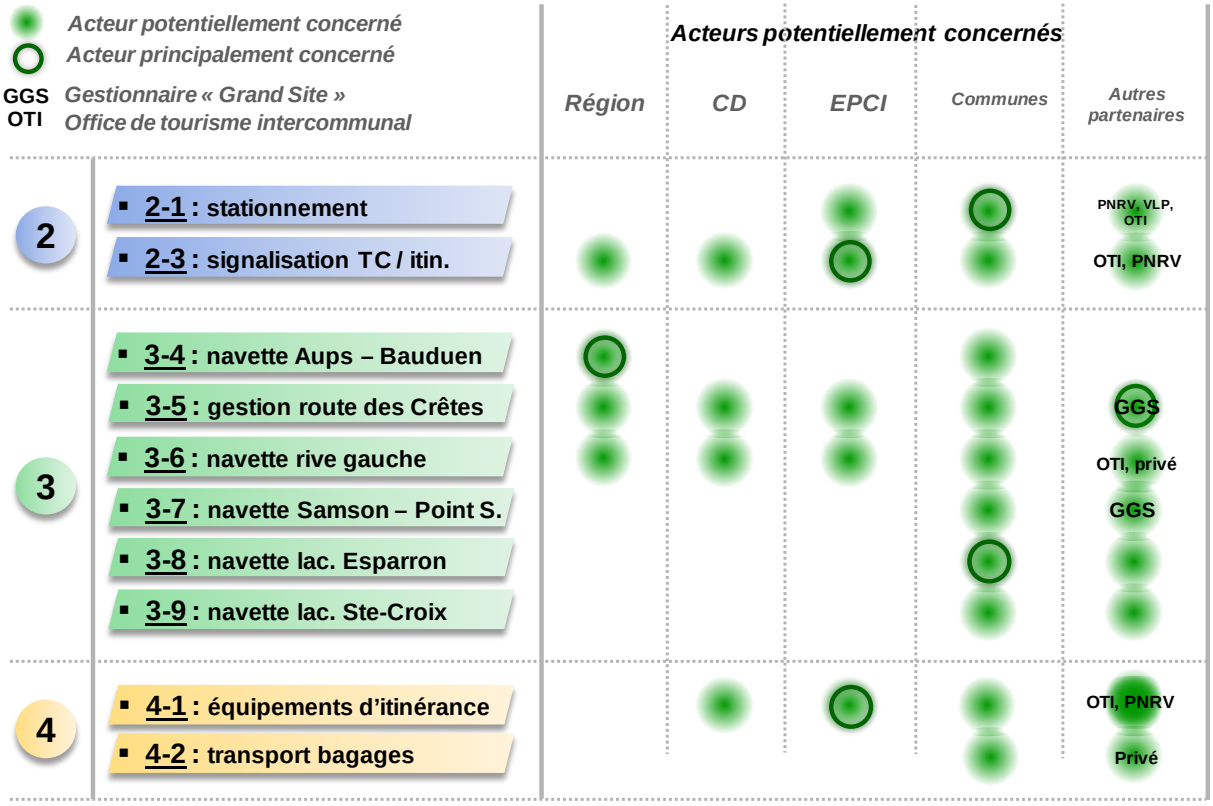
- Les supports d'itinérance vont être progressivement mis en tourisme et il est nécessaire d'assurer l'accès au territoire à partir des agglomérations voisines.
- L'organisation de ces lignes relève principalement de la compétence de la Région, et celle-ci va bientôt renouveler l'ensemble des contrats.



Du point de vue de la répartition des compétences opérationnelles, les schémas suivants proposent une lecture des capacités de portage institutionnel des différentes actions, en distinguant les actions de court terme et les actions de moyen terme. Notons que la notion de portage est signalée à titre indicatif et que des hybridations sont tout à fait possibles au cas par cas.



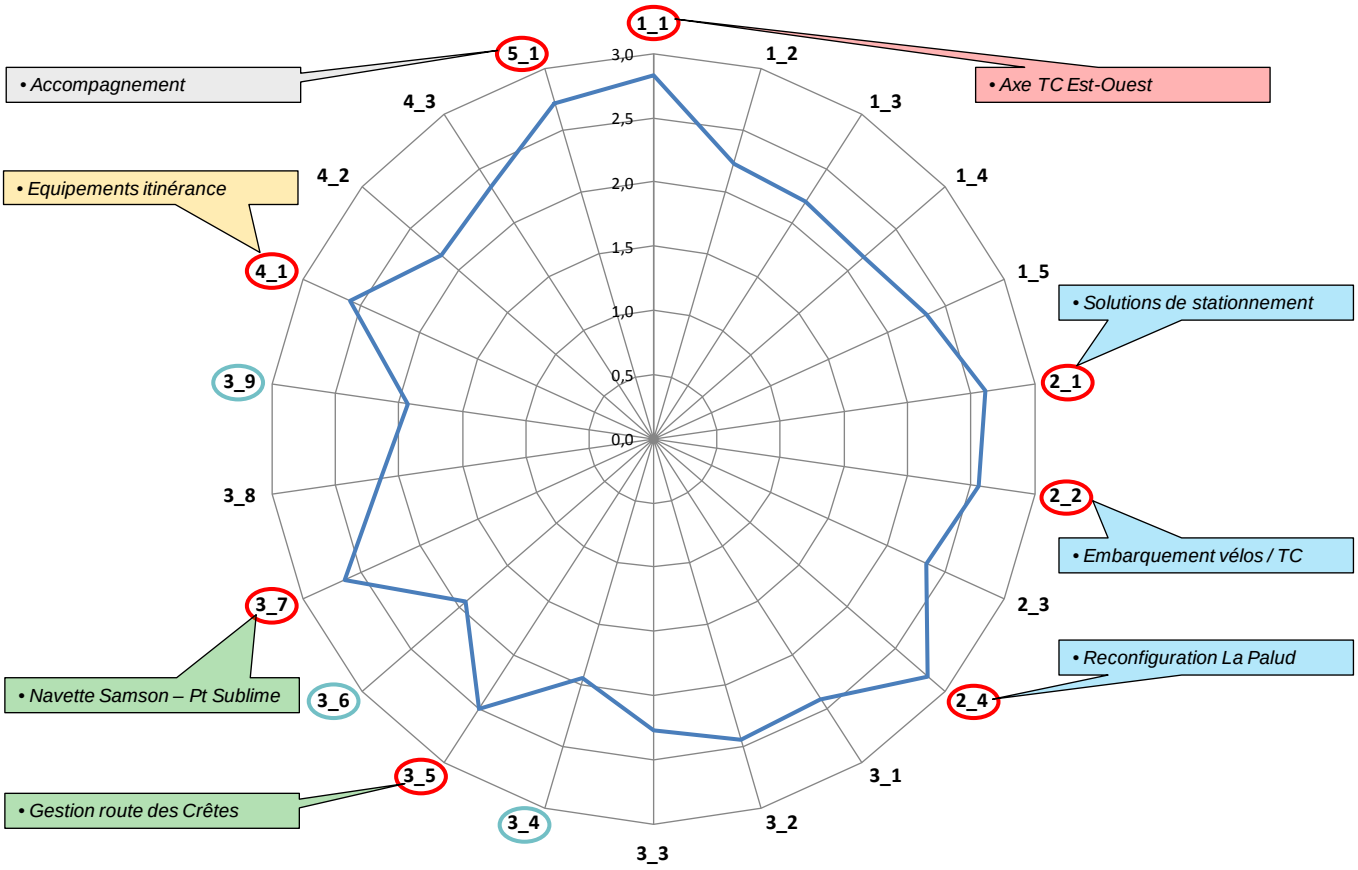
Court terme - 2019/2020



Moyen terme - 2021/2025

Afin de prioriser/hiérarchiser les actions les unes par rapport aux autres, un exercice de « notation » des actions a été réalisé au cours du dernier comité de pilotage. Cela consistait à affecter à chaque action un niveau de priorité allant de 1 à 3 (1 pour l'action la plus prioritaire, 3 pour l'action la moins prioritaire).

Sur cette base, le graphique en radar suivant propose une illustration du résultat de la démarche en inversant l'échelle de lecture (plus la valeur est grande, plus l'action est prioritaire).

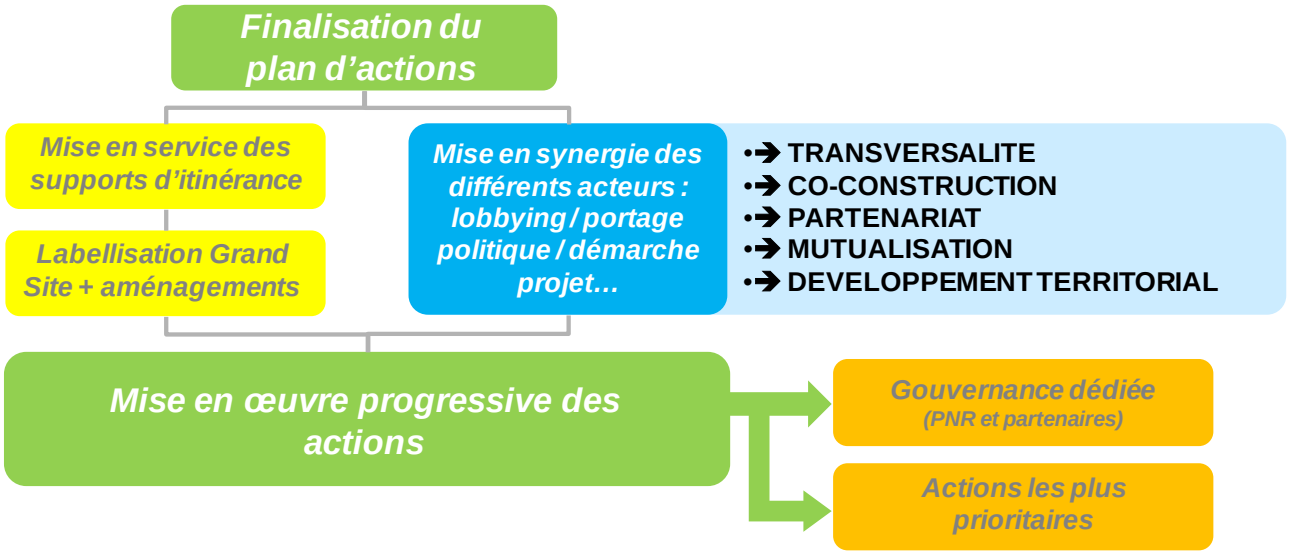


On observe ainsi que :

- sur l'axe 1, les actions relatives aux liaisons vers les agglomérations sont jugées moins déterminantes que l'axe Est-Ouest.
- sur l'axe 2 : seule l'action de signalisation TC/itinérance est moins bien notée.
- sur l'axe 3 : les actions 3_5 et 3_7 sont prioritaires (ce qui renforce l'intérêt général pour l'OGS) tandis que les actions 3_4, 3_6 et 3_9 sont les moins bien notées.
- sur l'axe 4 : l'action relative aux équipements d'itinérance est la plus plébiscitée.
- sur l'axe 5 : l'action liée à la gouvernance est également plébiscitée.

Sur la base de tous ces éléments, il s'agit en conclusion de rappeler qu'en termes d'aménagement du territoire, le présent plan d'actions n'est pas une finalité en soi. Au contraire, il constitue seulement **le début d'une démarche structurée** visant à mobiliser tout un système d'acteurs pour mettre en œuvre, à différentes échelles, des interventions convergentes et coordonnées.

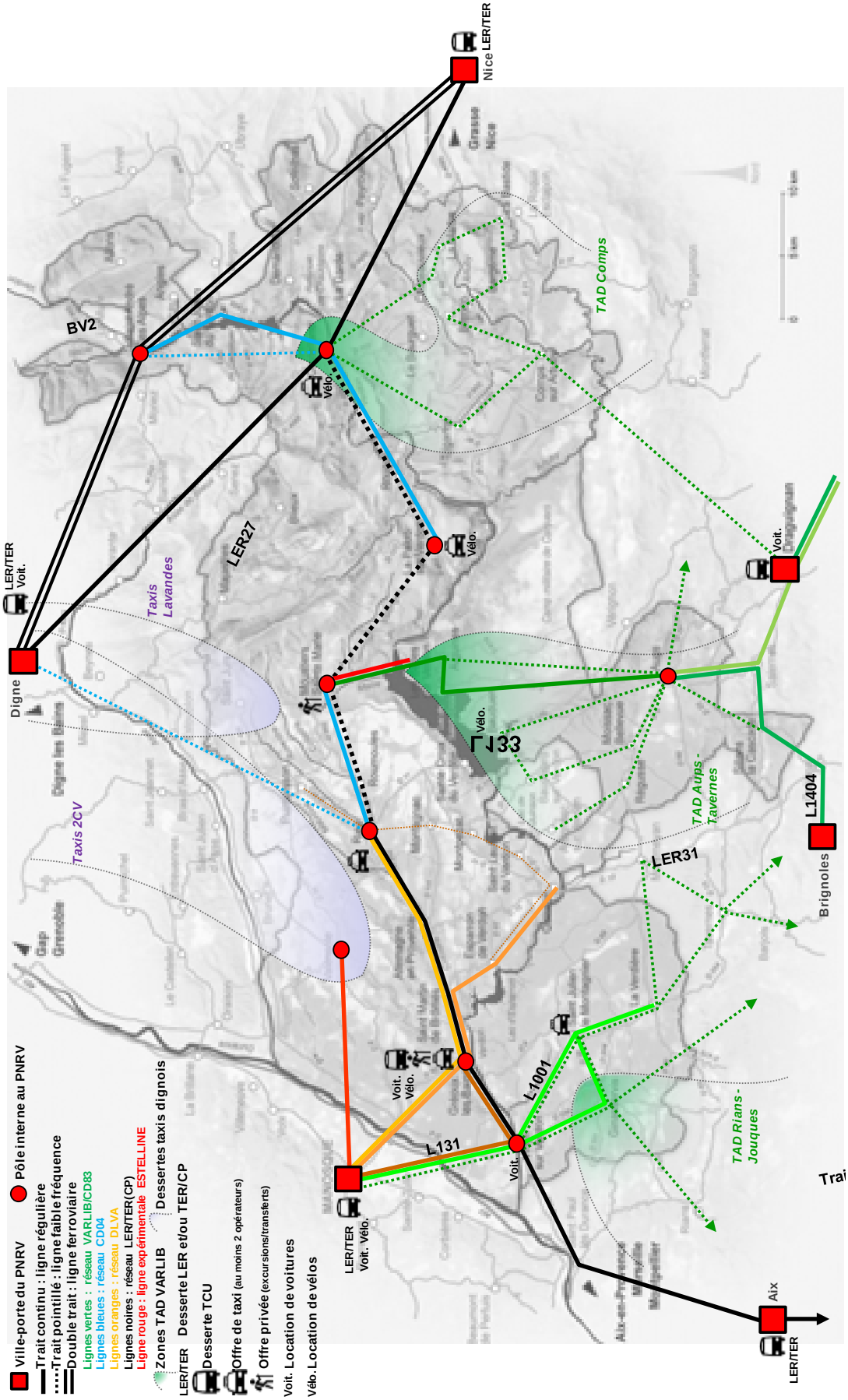
Comme l'illustre le schéma suivant, après l'étape de finalisation du plan d'actions, le PNRV aura en charge de mettre en service les supports d'itinérance et d'obtenir la labellisation Grand Site. Ces projets nécessiteront alors d'être accompagnés par le plan d'actions, qui devra être mobilisé en synergie avec l'ensemble des acteurs concernés. Certaines actions devront d'ailleurs être envisagées par anticipation.



Dans l'immédiat, le PNRV devra :

- Mobiliser la Région PACA pour faire valoir les actions qui concerne son échelle.
- Mobiliser les EPCI pour partager le plan d'actions et préparer les actions qui concernent ces entités.
- Se rapprocher des ADT04 et ADT83 pour affiner les questions techniques relatives à la mise en œuvre d'une fonction d'observatoire utilisant les données mobiles.
- Mettre en œuvre un protocole de pilotage et de gouvernance pour le schéma de mobilité touristique durable.

ANNEXE :
Carte schématique de l'offre TC



Glossaire des acronymes

AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt
AOT / AOM : Autorité Organisatrice de Transport / Autorité Organisatrice de Mobilité
ARQ : Aller-Retour Quotidien
CD : Conseil Départemental (CD04, CD83)
CP : Chemins de fer de Provence
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GGS : Gestionnaire Grand Site
GR / GRP : Grande Randonnée Pédestre
LEADER : programme européen qui vise à soutenir des projets pilotes en zone rurale. C'est un axe du FEADER (Fonds Européen Agricole et de Développement de l'Espace Rural)
LER : Ligne Express Régionale
OGS : Opération Grand Site
OT / OTI : Office du Tourisme Intercommunal
PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PNRV : Parc Naturel Régional du Verdon
PR : Petite Randonnée
P+R : Parc Relais
RRT : Régie Régionale des Transports (exploitant du train des Pignes)
TAD : Transport A la Demande
TC : Transport Collectif
TER : Train Express Régional
VLP : Vélo Loisir Provence