



FICHE ACTION 15

Expérimenter l'écomobilité à l'échelle d'une Communauté de communes

➤ Références à la CETD

Principes n° :

- **8** : Veiller à ce que le tourisme soutienne, au lieu de diminuer, la qualité de vie des habitants locaux.
- **10** : Surveiller et influencer les flux de visiteurs afin de réduire les impacts négatifs.

➤ Références à la charte

Axe 1 : Des patrimoines pour les générations futures

----- Objectif stratégique : maîtriser l'évolution du territoire

----- Objectif opérationnel : Favoriser l'intégration sociale et environnementale des équipements et infrastructures sur le territoire

----- Article 32 : Favoriser l'intermodalité dans les transports et les modes de déplacement doux

Axe 2 : Un développement économique respectueux des équilibres écologiques et humains

----- Objectif stratégique : Développer un tourisme et des loisirs de nature et de découverte des patrimoines

----- Objectif opérationnel : Développer les clientèles actuelles et potentielles

----- Article 63 : Promouvoir une offre adaptée à des clientèles spécifiques

➤ Référence à l'axe stratégique

→ **Axe 4 : Innovation et mise en tourisme des patrimoines**

➤ CONTEXTE

La notion d'écomobilité regroupe la mobilité douce et les modes de transport motorisés les plus respectueux de l'environnement, comme les transports collectifs, le covoiturage et l'autopartage : bien que motorisés, ces modes de transport permettent "d'amortir" les rejets de gaz à effet de serre (par rapport aux rejets générés si ces mêmes déplacements étaient effectués individuellement en voiture).

Aujourd'hui, la mobilité personnelle et professionnelle repose largement sur l'usage individuel de la voiture, y compris pour les déplacements touristiques et de loisirs. En France, 85% des déplacements de plus de 100 km ont une finalité touristique. Parmi les choix du mode de transport, la voiture reste le mode de transport presque systématiquement utilisé (82% pour les Français et 77,2% pour les étrangers) pour se rendre sur son lieu de vacances ou pour un week-end, contre seulement 13,5% pour le train. La voiture est le mode de transport majoritaire pour les distances de moins de

2000 kms. Les transports publics (train et bus) sont aujourd'hui globalement peu utilisés à des fins touristiques et de loisirs. **Pourtant, émerge de la part de citoyens, dont une part croissante ne possède plus de voiture à titre individuel ou ne veulent plus affronter l'encombrement des entrées/sorties de villes, une véritable demande de pouvoir accéder facilement et « autrement » aux destinations touristiques y compris en espace rural**, pour des courts séjours ou de l'itinérance. Un urbain non motorisé souhaitant s'évader pour un court séjour dispose d'une offre pléthorique de "city breaks" mais n'a pas vraiment le choix d'"escapades nature" sans voiture, faciles d'accès à partir des gares SNCF et des services de transports locaux existants. Développer des alternatives à l'usage du "tout voiture" et faciliter l'accès aux destinations touristiques en espace rural s'inscrit dans une tendance a priori favorable.

Les projets d'écomobilité à des fins touristiques ou de loisirs ont aussi pour ambition de diffuser auprès du public de bonnes pratiques de mobilité durable et de favoriser une découverte "plus douce" des richesses des territoires ruraux. Ces projets sont un vecteur de développement local lorsque les territoires sont situés à proximité des villes moyennes ou des grandes agglomérations (valorisation des hébergements, services, ventes directes...), ou lorsqu'ils concernent des régions très peu denses, situées à l'écart des grands axes de circulation routière. Ces projets contribuent ainsi à renforcer la complémentarité ville/campagne.

La création de destinations écomobiles et la création de services d'écomobilité peuvent accroître l'attractivité de territoires ruraux pour le tourisme et les loisirs comme elles peuvent renouveler l'image d'une destination.

Cela étant, l'écomobilité touristique et de loisirs n'est qu'un aspect de la mobilité d'un territoire. La mise en place de systèmes écomobiles pour les visiteurs peut être une chance de conforter un service de transport du quotidien pour les habitants. **L'écomobilité touristique n'est pas à penser comme un système de déplacement à part, avec ses propres intermodalités mais en lien avec le potentiel d'aménagement du territoire et les besoins des habitants permanents.**

C'est sur la base de ce constat et des enjeux que peut représenter l'écomobilité, tant en termes environnementaux qu'en termes de développement local, que le PNRLAT ambitionne d'expérimenter un projet d'écomobilité touristique.

➤ OBJECTIFS

Un projet d'écomobilité touristique doit permettre à une collectivité du PNRLAT de :

- **accroître son accessibilité sans voiture depuis les villes de proximité et favoriser sur son territoire les pratiques de loisirs, de sports de nature ou de détente de leurs habitants ;**
- **diversifier son offre touristique et renforcer son attractivité, soit en proposant une offre de séjour sans voiture, soit en développant une offre d'itinérance, dans un objectif de développement local ;**
- **s'inscrire dans des politiques plus vertueuses en matière environnementale.**

➤ DESCRIPTIF

Le maître d'ouvrage, accompagné du PNRLAT et de ses partenaires, s'appuiera pour mener à bien ce projet sur le travail relatif à l'écomobilité vers et dans les espaces ruraux, porté par le Réseau des Grands Sites de France dans le cadre du Réseau rural Français (suite à un appel à projet lancé en décembre 2009). Rappel : 11 expériences de territoires ruraux ont permis d'analyser comment les projets d'écomobilité avaient été construits (initiative, montage financier et partenariats, communication, usages par les visiteurs et impacts locaux), d'en tirer les enseignements et les recommandations pour les territoires qui souhaiteraient à leur tour développer l'écomobilité touristique et de loisirs.

Les étapes de mise en œuvre du projet seront les suivantes :

1. État des lieux

Réalisation d'un diagnostic en amont s'appuyant sur l'analyse de la situation sur le territoire concerné et sa confrontation avec des scénarios de consommation touristique correspondant à de nouvelles pratiques.

L'utilisateur sera en permanence au centre de la réflexion, avec plusieurs éléments clés :

- Porter une attention particulière à la problématique de l'articulation avec les gares et les transports publics existants.
- Identifier et connaître les pratiques des visiteurs.
- Penser «accessibilité» et «chaîne de déplacement» pour tous les publics.
- Revisiter son territoire, renouveler son regard en se mettant à la place de l'utilisateur pour révéler l'existant.
- Se référer sans hésitation à des expériences qui existent déjà en France et à l'étranger.

2. Financement

L'accent dès le démarrage du projet sera porté sur la question de sa pérennité, le financement dans la durée des projets d'écomobilité étant leur point de fragilité.

- Le temps de la réalisation est souvent long et il convient d'intégrer les décalages.
- Le coût d'usage d'un transport public pour les visiteurs est une donnée importante.
- L'innovation dans de nouveaux modes de financement est à rechercher.
- Les projets d'écomobilité touristiques et de loisirs pourraient bénéficier de co-financements communautaires du Feader (Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural).

3. Organisation et coordination

Les différentes étapes seront bâties en lien permanent avec un réseau d'acteurs partageant les mêmes objectifs :

- Déterminer une structure, privée ou publique, qui sera l'animateur, le coordinateur et le pivot du projet.
- S'appuyer sur les acteurs locaux pour en faire des relais et être à l'écoute des opportunités qui s'offrent localement.
- Réunir et mettre en réseau les différents acteurs et les partenaires du projet pour définir avec eux tous les aspects du projet.
- Décloisonner les métiers et les acteurs pour passer d'un simple projet d'organisation des transports à un projet de territoire et un produit touristique.
- Associer les partenaires identifiés dès l'élaboration du plan de financement.
- Répondre à la problématique des derniers km à partir des gares SNCF ou routière des transports publics, en développant des partenariats avec les opérateurs privés (hébergeurs, loueurs de vélos) afin qu'ils participent à ce projet collectif en vue de satisfaire pleinement les besoins des visiteurs.

4. Innovation

Au-delà des actions classiques, l'introduction d'une approche créative et d'une démarche de progrès sera recherchée. L'écomobilité appelle l'innovation. L'innovation pour :

- Identifier les leviers permettant de démultiplier les actions d'écomobilité.
- Être à l'écoute et imaginer des possibilités de développement de l'existant.
- Inciter les visiteurs à venir et à se déplacer sans leur propre voiture.

5. Qualité

L'écomobilité représente une opportunité pour dynamiser les services et qualifier l'accueil. Il s'agit de :

- Former et impliquer le personnel d'accueil, les prestataires privés, les chauffeurs de navettes ou autres transports en commun.
- Qualifier un réseau de prestataires privés pour garantir la qualité de l'accueil des visiteurs en s'appuyant sur des labels de qualité existants.
- Favoriser la diversité des offres adaptées à des publics différents car l'écomobilité ne correspond pas à un profil unique de visiteurs (itinérants, excursionnistes, familles, sportifs...).

➔ COMMUNICATION DE L'ACTION

Les actions d'information et de communication auront une place de première importance. La stratégie de communication se fixera comme objectifs de :

- Identifier les cibles de communication et de commercialisation de l'offre.
- Concevoir dès le démarrage un plan de communication institutionnelle visant à susciter et à maintenir l'adhésion des partenaires.
- Prévoir un portail complet d'information pour les habitants et les visiteurs.
- Développer une politique événementielle.
- Se rattacher aux systèmes d'information les plus englobants (multimodaux) et les plus visibles et travailler à la bonne échelle.
- Faciliter la promotion du projet en rassemblant les informations techniques sur l'ensemble des services du territoire touristique du projet et les mettre à la disposition d'éditeurs de guides.

➔ RÉSULTAT(S) ATTENDUS

- Des modes d'accès alternatifs à la voiture interconnectés du domicile à la destination finale Azay-le-Rideau, lieu de séjour touristique ou point de départ d'une itinérance.
- Une offre de services de transport collectif reliant les pôles touristiques, garantie, commode et pratique, adaptée aux nouvelles pratiques des vacanciers.
- Une organisation bénéficiant conjointement aux habitants et aux « touristes ».
- Une dynamique collective fédérant tous les acteurs du domaine des transports.
- La possibilité d'un séjour touristique ou d'une itinérance « tout sans voiture ».
- Une qualité d'accueil et de services à l'image de celle développée dans les « stations » touristiques à la montagne et depuis peu sur le littoral.
- Une image éco-positive de la destination Azay-le-Rideau.

- Un rayonnement de l'expérimentation auprès d'autres collectivités du PNRLAT.

➔ MODALITES D'ÉVALUATION

- Nombre et profils des acteurs motivés par la démarche d'expérimentation.
- Marques d'intérêt exprimées par les structures compétentes en matière de transport et partenariats construits avec les responsables publics et privés.
- Participations et engagements des prestataires touristiques dans le montage de prestations et produits intégrant ou ciblant l'éco-mobilité.
- Nombre de prestations et produits mis en marché à l'issue de l'expérimentation.

➔ MAITRISE D'OUVRAGE

Communauté de communes du pays d'Azay-le-Rideau

La communauté de commune se compose de 12 communes qui présentent une offre touristique riche et diversifiée tant sur le plan patrimonial et culturel que sur les savoir-faire et les loisirs.

Située à proximité de Tours elle est desservie par une gare.

Le PNRLAT et la Communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau travaillent conjointement depuis deux ans au développement des mobilités alternatives sur le territoire qui a décidé d'expérimenter différentes actions concernant les problématiques de mobilité en territoire rural.

➔ MAITRISE D'OEUVRE

Bureau d'étude spécialisé dans la mobilité touristique

Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine

➔ PARTENAIRES TECHNIQUES

ADEME Centre

Agence locale de l'énergie d'Indre-et-Loire

ADT Touraine

Association Alizée

Chambre de Commerces et d'Industrie d'Indre-et-Loire

Communauté d'agglomération Tours +

Conseil général d'Indre-et-Loire

Conseil régional du Centre

Direction Départemental des Territoires d'Indre-et-Loire

Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine

Prestataires touristiques

➔ ÉCHEANCIER DE REALISATION

1^{er} semestre 2015 : lancement d'une étude de faisabilité : état des lieux, propositions stratégiques, plan d'actions, recherche de partenariats et de financements.

2016-2019 : mise en œuvre de la politique d'écomobilité.

➔ DÉPENSES

Étude 50 000 € Investissement

Actions : budget à définir suite aux propositions de l'étude

➔ RÉFÉRENTS PNR

Élu : Philippe BEAUVILLAIN

Chargées de mission : Virginie BELHANAFI et
Florence BUSNOT-RICHARD