



Groupe de travail Transport
Sous-groupe mobilité douce

Solutions de mobilité durable dans les territoires alpins isolés

Résumé

octobre 2014

Le Comité Permanent de la Convention Alpine définit deux fois par an le mandat du Groupe de Travail Transport. En 2012, en préparation de la Conférence Alpine 2014 à venir, il a identifié en tant que tâche à confier au Groupe de Travail Transport un aperçu des pratiques et des stratégies relatives aux solutions de transport dans les territoires alpins isolés et l'élaboration de recommandations en vue de promouvoir la mobilité dans ces régions. Le présent document résume le rapport final préparé par le Groupe de Travail Transport en octobre 2014.

Identification des territoires alpins isolés

La première étape du travail a consisté à identifier les territoires alpins isolés. De manière à garantir la comparabilité des résultats entre tous les pays du périmètre de la Convention Alpine, des caractéristiques fondamentales ont été définies aux fins d'identifier ces territoires. Parmi les presque 5.900 municipalités du périmètre de la Convention Alpine, plus de 1.000 ont été identifiées en tant que « zones isolées ».

Les caractéristiques retenues pour identifier les municipalités « isolées » sont les suivantes :

- localisation au delà de l'influence urbaine;
- marché de l'emploi limité;
- déclin démographique;
- densité de population inférieure à la moyenne;
- transports publics limités;
- absence de tourisme intensif.

Solutions de transport durable dans les zones alpines isolées : recueil des bonnes pratiques

La tâche principale d'identification des solutions de transport durable s'est concentrée sur les zones alpines isolées telles que définies plus haut. Cependant, certaines initiatives mises en œuvre en dehors de ces territoires ont également été prises en compte dès lors qu'elles étaient transposables aux zones alpines isolées.

Le travail n'a pas seulement porté sur les solutions de transport au sens strict, mais aussi sur certaines démarches qui améliorent l'accès et l'accessibilité en proposant au client certains services spécifiques ou en assurant le maintien des structures locales de vente au détail. Ainsi, les bonnes pratiques identifiées englobent toutes les solutions de transport, à l'exception des véhicules automobiles privés utilisés à titre individuel, ainsi que toutes les mesures de gestion de la mobilité et tous les services ou solutions qui contribuent à éviter la mobilité individuelle.

Plus de **50 bonnes pratiques ont été identifiées**. Bien que le sous-groupe ait tenté de recenser le plus grand nombre possible d'initiatives pertinentes, ce recueil ne prétend pas être exhaustif. Les bonnes pratiques ont été regroupées en quatre catégories qui sont précisées ci-dessous. Concrètement, certaines bonnes pratiques sont un panachage de plusieurs de ces approches.

Services de transport micro-public	→	Mesures créant des offres supplémentaires de transport public régulier ou à la demande .	18 bonnes pratiques
Autres services de mobilité	→	Mesures créant des offres de mobilité supplémentaires hors transport public , comme par exemple des systèmes de partage de vélos, co-voiturage, autostop, etc.	12 bonnes pratiques
Solutions hors mobilité	→	Services contribuant à réduire ou à éviter la mobilité individuelle : accès virtuel aux agences publiques, boutiques mobiles, services de livraison, télétravail, vidéoconférence, etc.	12 bonnes pratiques



Principaux résultats

Pour moitié, les 50 bonnes pratiques recensées concernent les municipalités isolées précédemment évoquées. Même si ces zones sont souvent considérées comme les plus difficiles à doter en services de transport habituels (faible densité de population, faible attrait touristique, longues distances, fortes contraintes climatiques et géographiques, etc..), ce recensement montre qu'il **est possible de mettre en œuvre des solutions de transport durable dans les territoires alpins isolés**.

La plupart des zones alpines rurales ou isolées étudiées sont confrontées aux mêmes problèmes et à des tendances similaires : faible densité de population entraînant de longues distances entre les villages et éloignement des services, vieillissement de la population dû à l'absence des services d'éducation et au manque d'opportunités d'emploi, services de transport public peu attractifs, etc. Toutefois, **la gamme des actions et des solutions de mobilité durable mises en œuvre par les parties prenantes locales est extrêmement étendue**, depuis les services de transport public jusqu'aux infrastructures de vidéoconférence sans oublier le co-voiturage et le vélo-partage, l'autostop sécurisé, les mesures d'information ou encore les systèmes de tarification intégrée.

Les offres de mobilité durable, notamment les offres de transport public, sont confrontées à un problème majeur dans les zones isolées ou faiblement peuplées : face à la faiblesse de la demande émanant des résidents, **les parties prenantes profitent souvent de la présence des touristes** pour élaborer des offres de mobilité qui soient également utiles pour les résidents.

Recommandations pour la promotion de la mobilité dans les territoires alpins isolés

Face aux problèmes économiques, sociaux et environnementaux engendrés par le fait que la mobilité dans les zones isolées repose principalement sur le transport en voiture privée, il convient de développer des offres de mobilité économiquement viables, qui répondent également aux besoins sociaux et environnementaux. Se fondant sur les informations recueillies dans le cadre du recensement des bonnes pratiques, le rapport final a formulé **quatre recommandations principales** destinées à améliorer et à promouvoir les solutions de mobilité durables dans ces zones.

Expertise locale et suivi des besoins des usagers

Les services de mobilité dans les zones rurales, isolées et faiblement peuplées ne peuvent se contenter de reproduire tels quels ceux des zones urbaines. Ils doivent être **adaptés aux besoins de leurs usagers**, ce qui suppose une connaissance précise de ces besoins. Les collectivités locales, les organisations à but non lucratif et les membres de la communauté sont susceptibles d'avoir une **connaissance approfondie des besoins de mobilité** et devraient être impliqués au moment de l'élaboration de l'offre de services et par la suite, en continu, pendant toute la durée de l'exploitation.

Approches intégrées et coordination améliorée

Améliorer la coordination entre les services existants au plan fonctionnel ou tarifaire est une approche peu coûteuse qui peut améliorer la situation globale de la mobilité des zones faiblement peuplées. Avant d'introduire de nouvelles offres de mobilité, il importerait **d'intégrer les offres existantes de mobilité mises à la disposition de l'ensemble des populations**. De plus, **le fait de proposer ou de maintenir certains services dans les territoires isolés** pourrait contribuer à réduire substantiellement le besoin de se déplacer. Dans bien des cas, ces solutions pourraient être plus efficaces que le développement d'offres supplémentaires de mobilité, même si ces deux approches peuvent être complémentaires.

Des offres de mobilité simples et facilement compréhensibles

Il est capital d'assurer la visibilité des offres de mobilité dans le territoire pour garantir la réussite ; cela implique une action de communication et de marketing pendant toute la phase d'exploitation. Les usagers potentiels doivent impérativement avoir accès à **une information centralisée, complète et ciblée présentant l'ensemble des services proposés**. La structure des prix, les règles tarifaires et le système de billetterie devraient être aussi simples et faciles à utiliser que possible.

Dans la mesure où les coûts par trajet sont particulièrement élevés dans les zones alpines

Financement à long terme

isolées, la couverture des coûts est, dans la plupart des cas, impossible et le financement des offres de mobilité durable est d'une difficulté notoire. Différentes approches permettent de maîtriser les coûts d'exploitation : **reproduire les services dans d'autres territoires** peut générer des économies d'échelle ; mettre les **services à disposition** de l'ensemble des populations peut réduire la concurrence ; **mobiliser les bonnes volontés** peut permettre d'élaborer des alternatives viables au transport public conventionnel. L'augmentation des tarifs aurait probablement un effet contreproductif, dans la mesure où elle réduirait l'attractivité des offres de mobilité et compromettrait leur incorporation sociale. Un soutien financier de longue haleine des pouvoirs publics devrait pas conséquent être assuré. De plus, d'autres parties prenantes, publiques, mais également privées peuvent contribuer à financer les offres de mobilité durable.

Le présent document résume le rapport final préparé par le Groupe de Travail Transport. Les experts suivants ont participé à la préparation du document : Inga Ahrens (DE), Paolo Angelini (IT), Ueli Balmer (CH), Franziska Borer Blindenbacher (CH), David Caubel (FR), Daniel Chemin (FR, coordinator), Hélène Denis (Club Arc Alpin, observator), David Dubois (FR, editor), Wolfgang Grubert (AT), Veronika Holzer (AT), Ernst Lung (AT), Stefan Marzelli (DE), Stefanie Pfändler (CH), Zlatko Podgorski (SI), Christian Rankl (AT), Massimo Santori (IT), Florian Lintzmeyer (DE), Harry Seybert (DE), Raffaele Vergnani (IT).