

# **MOBILITÉ TOURISTIQUE DURABLE DANS LES ALPES**

**A- DÉVELOPPEMENT DE L'ACCÈS AUX SITES TOURISTIQUES GRÂCE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS**

**B- PUBLIC TRANSPORT ACCESSIBILITY OF ALPINE TOURIST RESORTS FROM MAJOR EUROPEAN ORIGIN REGIONS AND CITIES - SYNTHESIS REPORT**

# **Développement de l'accès aux sites touristiques grâce aux transports collectifs**

La IX<sup>ème</sup> Conférence alpine, organisée à Alpbach, a chargé le Groupe de travail « Transports » d'étudier les manières de développer l'utilisation des transports publics pour accéder aux zones touristiques des Alpes (stations de ski, villes, zones protégées, ...), notamment les transports ferroviaires pour les trajets longue distance, ainsi que les correspondances vers les différents modes de transport durables pour rejoindre les destinations finales.

Le rapport présenté à la X<sup>ème</sup> Conférence alpine résume les travaux en cours et propose des mesures impliquant les États membres, les autorités locales et les opérateurs touristiques / de transport.

Pour exécuter le mandat confié par les ministres, le Groupe de travail a tout d'abord demandé aux délégations nationales de réaliser une évaluation des principaux sites concernant la couverture des zones touristiques des Alpes, et de transmettre leurs premières conclusions. Cette analyse, reposant sur des études existantes et des régions spécifiques, a été menée avec l'aide de l'Autriche, de l'Allemagne, de la France et de la Suisse, sans oublier la participation spéciale de l'Italie en matière de mobilité touristique dans les zones urbaines.

La France et l'Autriche se sont ensuite chargées de coordonner l'élaboration d'un résumé des projets nationaux, et l'organisation d'un séminaire international regroupant les différents acteurs économiques et publics des secteurs du transport et du tourisme de plusieurs pays alpins. Le séminaire, qui s'est tenu à Bonn (Allemagne) les 26 et 27 juin 2008, a été organisé et financé par l'Allemagne, avec le soutien de la Suisse pour diriger les réunions.

Parallèlement, la IX<sup>ème</sup> Conférence alpine a souhaité l'élaboration de « Pratiques d'excellence » en matière de mobilité durable dans les Alpes. Certaines de ces

pratiques, concernant également les déplacements des touristes, complètent ainsi l'évaluation réalisée pour ce rapport.

L'analyse de l'ensemble des projets nationaux et multilatéraux a permis de définir, hormis les différences de cultures professionnelles et de situations géographiques ou économiques, des domaines communs d'évaluation et des propositions d'amélioration, formant le cadre du rapport final.

Le rapport se limite aux contenus de l'évaluation et aux propositions soumises à l'approbation des ministres de la X<sup>ème</sup> Conférence alpine, faisant suite aux projets nationaux. L'annexe contient un résumé de ces projets ainsi que les conclusions du séminaire international de Bonn. Les projets nationaux sont uniquement disponibles dans leur version originale. Toutefois, le tableau joint au présent rapport propose un résumé de chacun d'entre eux. À cette époque, la Slovénie assurait la Présidence de l'Union européenne et ne pouvait donc pas prendre part à ce projet. Cependant, elle a souhaité exprimer son soutien quant à son utilité.

Les données statistiques citées dans ce rapport sont extraites d'études réalisées par le sous-groupe « Mobilité douce » dans le cadre d'études nationales. Il s'agit soit d'estimations d'experts, soit de publications nationales et européennes reconnues.

## I – Tourisme alpin – Rappel de certains éléments clés

### **1 – Le tourisme alpin, facteur essentiel de la culture et de l'économie des Alpes, représente une source de pression substantielle sur l'environnement alpin.**

Les Alpes présentent un environnement exceptionnel, caractérisé notamment par la présence de hauts sommets mondialement renommés et de lieux à fort passé historique aussi bien pour les pays alpins que pour l'Europe.

Chaque année, le tourisme représente une part importante de l'activité alpine.

Selon les évaluations les plus probables faites par le groupe de travail à partir de données nationales, celui est estimé à :

- 95 millions de touristes en long séjour, dont 60 % de touristes nationaux et 40 % de touristes étrangers;
- 60 millions de journées consacrées au tourisme local, avec présence de touristes non frontaliers.

Au total, on peut compter plus de 400 millions de nuitées dans la région de la Convention alpine.

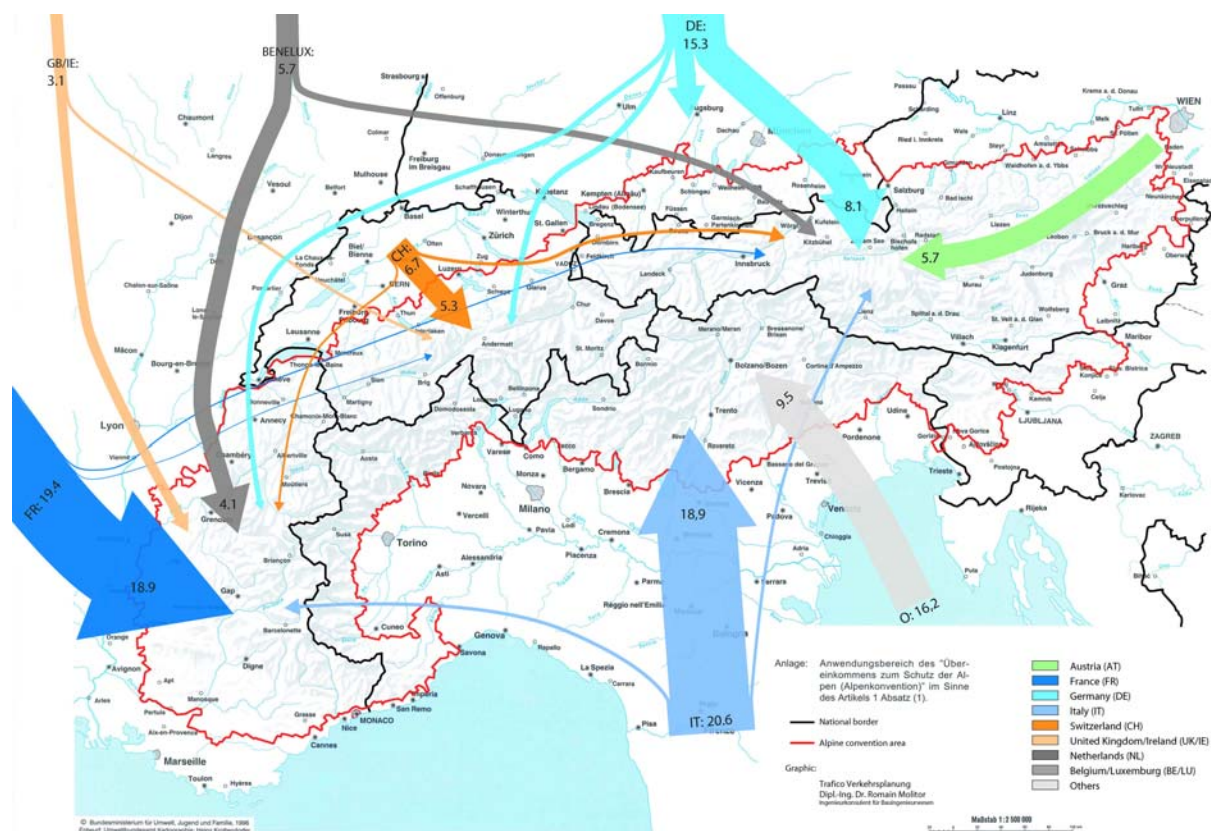
Le tourisme reste en grande partie lié aux sports d'hiver. On dénombre 300 sites touristiques dans plus de 600 villages aux densités d'hébergement contrastées, pouvant atteindre plusieurs fois le nombre d'habitants permanents dans les zones les plus denses. Les régions de niveau NUTS 2 les plus importantes (selon le nombre de nuitées dans les hôtels et hébergements similaires) sont la province autonome de Bolzano-Bozen, le Tyrol, Salzburg et la province autonome de Trento ; localement, on retrouve Chamonix (Mont Blanc).

À l'échelle locale, la concentration la plus forte peut être enregistrée en France, en Italie et partiellement en Suisse, où le nombre de lits par habitant dans les sites touristiques est supérieur à 5. En Autriche, en Allemagne et en Slovénie, la concentration est moins importante. Les sites disposant du plus grand nombre de lits sont situés en France, en Italie et en Suisse (Valais).



tionaux représente 54 %. La majorité des touristes étrangers non alpins se rendant dans les Alpes sont originaires du Royaume-Uni et du Benelux. Les Alpes orientales accueillent un nombre croissant de visiteurs venant des pays de l'Europe de l'Est et de la Russie. Quant à la Suisse, elle reçoit un nombre élevé de visiteurs des États-Unis et d'autres pays non européens.

Figure 2 : Provenance des touristes dans l'arc alpin (arrivés en millions par années 2006/2007,)



Source: Alpien Convention, Molitor R. (2008)

Les Alpes sont l'une des régions les plus sensibles d'Europe d'un point de vue écologique, de part leurs ressources en eau, leur qualité d'air et leur biodiversité. Parallèlement, elles constituent l'une des régions de loisir les plus importantes d'Europe pour des millions de personnes, et concentrent le trafic international dans les vallées.

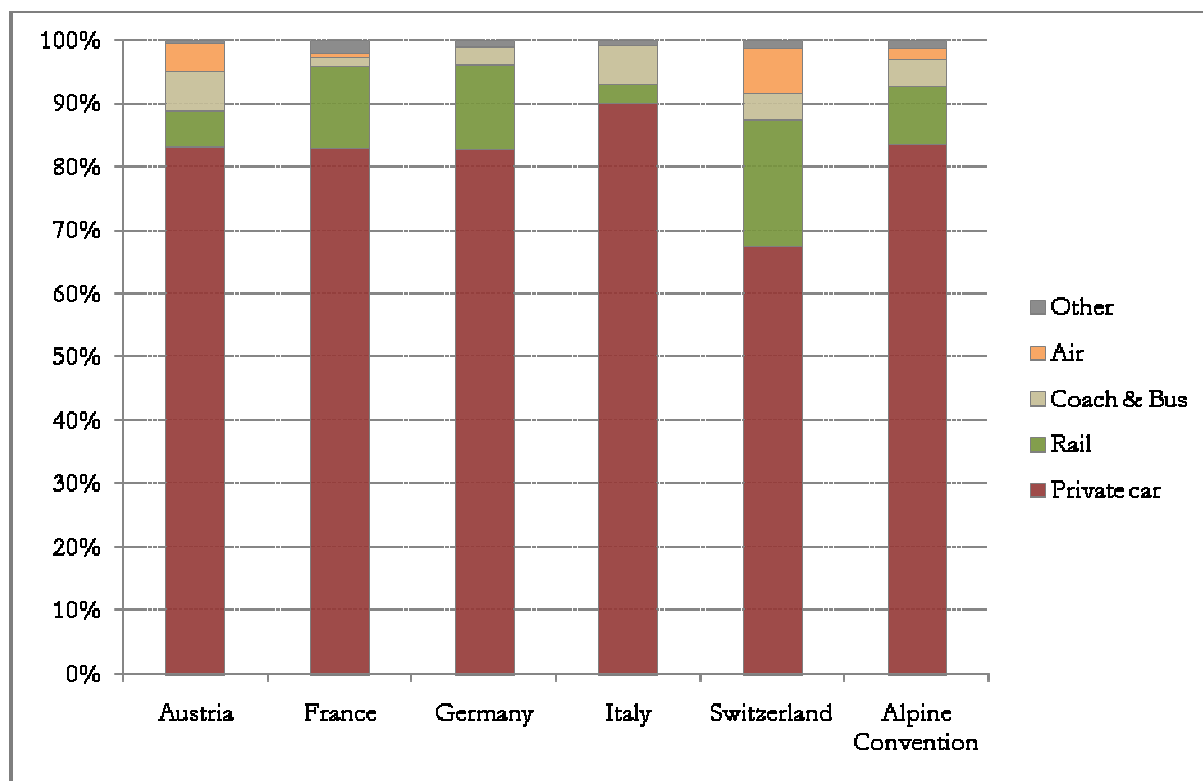
Facteur de croissance économique et de développement de différentes cultures alpines, le tourisme de masse dans les Alpes a un effet significatif sur l'environnement et inversement.

Les Alpes sont un exemple remarquable de région dans laquelle l'environnement et l'écosystème sont menacés. La situation topographique et climatique des Alpes et l'existence de risques naturels, notamment hivernaux, expliquent partiellement cette vulnérabilité. La forme des vallées (en V ou en U) ainsi que les spécificités météorologiques (changements de temps fréquents) bloquent les émissions des processus de combustion. La pollution de l'air dans ces vallées atteint souvent des pics comparables à ceux des zones urbaines. De même, la densité d'ozone peut atteindre des niveaux élevés. Enfin, les nuisances sonores sont sensiblement intensifiées en raison de la topographie des vallées.

Le changement climatique, déjà perceptible dans les Alpes, soulève la question du développement de pratiques touristiques afin d'atténuer les effets négatifs tout en encourageant des changements de comportements (anticipation de la diminution de l'enneigement).

## 2 – Une part substantielle des trajets touristiques est réalisée en voiture, et la qualité des services collectifs de substitution est très hétérogène.

Figure : choix modal pour les trajets touristiques (destination de départ – destination d'arrivée)



Le réseau routier et autoroutier conduisant aux Alpes est très structuré et largement fréquenté. En moyenne, 80 % des trajets touristiques vers les Alpes sont réalisés en voiture. Ce chiffre peut varier d'un pays à l'autre : 90 % en Italie, environ 83 % en Autriche, en France et en Allemagne, mais seulement 67 % en Suisse (pourcentage comparable à celui des déplacements touristiques effectués en voiture en Europe, soit 57 %, avec une part plus importante de voyages touristiques effectués en avion, 25 %).

Le transport ferroviaire, bien que prépondérant au début du siècle dernier et historiquement lié au développement du tourisme alpin pendant la « Belle époque », ne représente aujourd'hui qu'environ 12 % des transports touristiques (en moyenne 8 % en Europe).



Le réseau ferroviaire dans les États membres alpins est relativement récent (fin du 19ème siècle), car des passages frontaliers ont dû être construits. Sur les 8 300 km de lignes de chemin de fer, 31 % sont adaptées pour les trains à grande vitesse. C'est en Suisse et en Autriche que l'on retrouve la densité des chemins de fer par habitant la plus élevée.

Les transports aériens sont faiblement utilisés dans les Alpes (3 % des arrivées), malgré la présence de 35 aéroports alpins ou locaux. Leur part est nettement inférieure à celle des déplacements touristiques en Europe (25 % en moyenne). La majorité des touristes voyageant en avion sont originaires de régions situées à une distance inférieure à 1 000 km, la plupart parcourant moins de 500 kms. Cependant, ce moyen de transport est largement utilisé par les Britanniques.

Les autocars sont aussi marginaux que les avions (environ 4 % des arrivées), bien qu'ils soient utilisés pour les trajets longue distance au départ de grandes villes. Ce mode de transport pratique et capable d'offrir un service porte à porte bon marché souffre d'une image négative en matière de confort et de sécurité.

En résumé, si l'on tient compte de l'indice d'accessibilité potentielle<sup>1</sup>, la région ouest de l'arc alpin se place au-dessus de la moyenne européenne avec un indice d'accessibilité potentielle pour les Alpes occidentales supérieur à celui pour les Alpes du Sud et orientales (Slovénie et régions Carinthie et Styrie en Autriche).

Le renforcement du lien entre tourisme alpin et transport est caractérisé par plusieurs facteurs :

- augmentation du nombre de résidences secondaires ;
- concentration dans l'espace et dans le temps des visites de touristes en hiver et/ou pendant les week-ends ;
- en revanche, densité touristique moins concentrée en été ;

---

<sup>1</sup> L'accessibilité potentielle est définie par les durées des trajets entre les régions, la différence de niveau d'intégration au sein de l'Europe et les différences de langues et de cultures. Les potentiels des diverses régions sont choisis en fonction de leurs populations, ce qui correspond à l'idée selon laquelle l'accessibilité aux régions très peuplées est plus importante que celle aux régions faiblement peuplées (s. ESPON (2004)).

- augmentation du nombre de trajets, malgré une diminution de la durée moyenne des séjours ;
- augmentation de la mobilité des loisirs en famille et entre amis ;
- nombre élevé de visites les week-ends et de séjours d'une journée.

Cependant, peu d'études sérieuses ont été réalisées sur le rapport existant entre les transports et le tourisme, mettant également en avant l'absence de lien d'un point de vue pratique entre les deux.

## **II – Accessibilité touristique et transports publics et ferroviaires : contraintes et obstacles**

Les éléments déterminant le choix de moyens de transport pour les touristes sont parfaitement connus :

- durée globale du trajet jusqu'à la destination finale, notamment pour les séjours courts ;
- frais de transport (notamment frais immédiats, ces derniers étant les seuls véritablement pris en compte par l'utilisateur) ;
- confort lors du trajet ;
- services adéquats, notamment transfert des bagages et des vélos ;
- informations concernant les services de transports locaux ;
- existence d'une correspondance directe, sans changement ;
- offre de transport régional.

Cependant, la garantie d'une mobilité durable à destination, sans voiture, notamment pour les activités quotidiennes pendant la saison touristique (été comme hiver) reste un élément déterminant. La chaîne de mobilité constitue une notion primordiale.

Ainsi, l'évaluation met en avant le problème des progrès substantiels à réaliser dans les Alpes, et ce dans différents domaines : accessibilité globale longue distance et

qualité de service, lien entre les moyens et les conditions de mobilité à l'échelle locale, informations, tarifs et billets, et coopération entre les acteurs publics et privés.

Dans ce panorama, la Suisse se distingue toutefois par une politique plus cohérente, fondée sur le cadencement systématique, l'intermodalité et le niveau de service.

### **1 – Accessibilité à la dernière gare ferroviaire longue distance et qualité de service : sites touristiques bien desservis, malgré de grandes disparités et des services très hétérogènes voire inexistants.**

Plusieurs pays alpins (Allemagne, Autriche et Suisse) disposent d'excellents réseaux ferroviaires dans toutes leurs régions touristiques. En France, les sites touristiques dans les Alpes du Nord sont bien reliés par les TGV (trains à grande vitesse), contrairement à ceux des Alpes du Sud où l'offre de transport ferroviaire est plus limitée.

Généralement, les services ferroviaires directs (notamment les destinations internationales), limités en volume (uniquement saisonniers dans certains cas), sont en concurrence avec les transports aériens. Les liaisons internationales directes sont fréquentes à destination de la Suisse et le sont moins en ce qui concerne l'Autriche ou la France

Les trains de nuit sont quasi inexistants pour les sites desservis par les trains à grande vitesse en journée.

Autrefois très fréquents pour les trajets longue distance, ils ont vu leur nombre chuter fortement. Cependant, les acteurs locaux alpins expriment une forte attente pour ce type d'offre : ces trains permettraient de neutraliser la longueur du voyage (par exemple en France, trajet d'une journée entre Paris et les stations du Briançonnais dans les Alpes du Sud).

La Suisse met actuellement en place un service global hautement efficace : le système de prix national s'applique quels que soient le moyen de transport et la destina-

tion, et le réseau de distribution et de marketing centralisé est partagé par l'ensemble des opérateurs.

Le service de transfert des bagages est inégalement mis en place (en Allemagne, en Autriche, en France et en Suisse) avec des délais qui peuvent varier d'1 jour (Autriche, à l'échelle nationale, et certaines gares suisses) à 6 jours (Autriche, à l'échelle internationale). Les prestations de services bagages porte à porte, réalisées par les transporteurs longue distance en Europe, sont néanmoins peu connues et relativement chères en France. De même, il existe peu d'offres de services de transport de vélos.

Globalement, si l'infrastructure de base est plutôt bien développée, la qualité du service qu'elle supporte en freine le plein usage. Par ailleurs, en périodes de forte pointe, dont certains week-ends, les infrastructures de certaines régions des Alpes atteignent un taux de fréquentation maximum, et sont par conséquent presque saturées.

## **2 – Parcours du « dernier kilomètre » : une qualité de services inégale pour les correspondances entre les trajets longue distance et les destinations finales**

Pour que les touristes renoncent à utiliser leur voiture, il faut qu'ils soient certains de pouvoir rester mobiles jusqu'à la fin de leur séjour, sans difficultés. Cela implique des correspondances entre le train ou l'avion et les autres moyens de déplacement facilement accessibles ainsi que des aménagements pour les déplacements locaux.

Cependant, les correspondances aux gares d'arrivée offrent un service variable selon le pays.

En Autriche, certaines régions ont défini des horaires à intervalle fixe, notamment pour les correspondances entre les gares et les sites touristiques (autocar, parfois transport à la demande), tandis que d'autres disposent de correspondances insuffisantes. En Allemagne, la majorité des gares en Bavière sont desservies par des trains ou des autocars à des horaires définis à intervalle fixe (« Bayern-Takt »).

Des expériences intéressantes, telle que celle des sites touristiques et des villages membres du réseau « Perle des Alpes », sont encore trop rares (service de navettes spéciales pour les touristes du village de Werfenweng, en Autriche). En France, les sites touristiques « Les Gets » et « Morzine-Avoriaz » ont mis en place un système de navettes quotidiennes desservant les villages dans la vallée et les centres touristiques.

Les informations concernant les services et les correspondances disponibles depuis les aéroports n'ont pas été intégrées dans les études nationales. Cependant, en France, les services de navettes sont réputés pour leur organisation efficace au départ et à destination des aéroports situés près des Alpes, notamment le réseau des « Navettes Blanches » qui relie l'aéroport de Marseille-Provence aux sites touristiques des Alpes du Sud. Dans d'autres régions, les navettes d'aéroport (principalement minibus) sont gérées par les sites touristiques ou les hôtels.

### **3 – Informations sur l'offre de transport : inégale, mal coordonnée et peu adaptée à des trajets internationaux.**

Ces informations pourraient être transmises plus facilement à l'aide des nouvelles technologies et devraient être centrées sur certains points spécifiques :

- Services de transport vers les sites touristiques
- Services de transport locaux dans les sites touristiques
- Services en cours de trajet
- Services fournis dans les centres multimodaux
- Offre touristique locale accessible autrement que par voiture individuelle.

Compte tenu de l'attraction exercée par les Alpes à l'échelle internationale, ces informations devraient être disponibles en plusieurs langues.

Cependant, l'évaluation a révélé que les informations sur les transports multimodaux ne couvrent pas tous les pays européens, sont souvent fragmentées (en France) et

sont la plupart du temps disponibles dans une seule langue. De plus, le niveau d'information concernant les transports disponibles sur site est très variable.

On peut toutefois noter que les informations multimodales entre le transport public et les activités touristiques sont très bien gérées en Suisse (où la gestion des informations est assurée par la société nationale des chemins de fer SBB).

#### **4 – Tarifs et billets : disparités, manque de transparence et mauvaise vision globale du service**

Il s'est avéré impossible de comparer les prix des différents moyens de transport sur courtes et longues distances au niveau international, compte tenu de la disparité des méthodologies et des informations.

L'offre billettique internationale est largement insuffisante. D'une manière générale, il est impossible de réserver et d'acheter un billet de « porte à porte » pour l'intégralité du trajet depuis le point de départ, notamment pour les itinéraires internationaux. Les nouvelles technologies de communication, telles qu'Internet, sont sous-exploitées et ne présentent qu'une petite partie des offres disponibles dans les Alpes. On peut cependant noter que la Suisse propose aux touristes étrangers un billet combiné, qui leur donne accès à l'ensemble du réseau public national.

#### **5 – Coordination et coopération entre les secteurs du transport et du tourisme**

Le résultat de l'évaluation est le même pour tous les pays des Alpes, à l'exception de la Suisse : la coopération est insuffisante au niveau national, et encore plus faible au niveau international. Il existe pourtant des besoins importants dans ce domaine, notamment au niveau local.

On constate des lacunes en termes d'échange d'informations entre les sites touristiques et les systèmes de transport, ainsi qu'entre les opérateurs de transport interna-

tionaux, tout particulièrement en Allemagne et en France. Il existe cependant quelques exemples à suivre, notamment en Autriche et en Suisse.

Le transport, en tant que produit touristique, fait l'objet de quelques initiatives locales (sites protégés, groupes ou sites touristiques bénéficiant du label « Perles des Alpes », parcs naturels). Certains voyagistes proposent des offres combinées « tourisme + transport ».

### **III - Synthèse de l'évaluation et directives de travail**

1 – Le tourisme alpin, qui réunit des voyageurs de provenances très diverses, représente à la fois une opportunité économique et un risque environnemental pour les Alpes. Il s'agit de trouver un équilibre entre ces deux problématiques, y compris en ce qui concerne les moyens d'accès et les déplacements. Ces éléments doivent s'inscrire dans un objectif de développement durable et de préservation des qualités environnementales exceptionnelles de la région alpine et de la qualité de vie de ses habitants.

2 – Afin que l'offre ferroviaire et l'offre en transport collectif puissent rivaliser avec les voitures individuelles pour rallier la destination finale, il faut proposer aux touristes un niveau de service global identique voire supérieur à celui qu'offre une voiture. Pour y parvenir, il faut mettre en place une chaîne de transport complète depuis le domicile du touriste jusqu'à sa destination. Sur place, il est très important de créer des services de mobilité attrayants, associés à des offres touristiques combinées. Ces offres de service doivent être organisées le plus en amont possible et adaptées en fonction des saisons et des différentes situations nationales et régionales.

Par ailleurs, il est absolument essentiel, lorsque l'on planifie un voyage, de disposer d'informations multimodales à la fois accessibles, fiables et comparables. Avec les

nouvelles technologies de communication, ces informations doivent couvrir l'ensemble de la chaîne de transport et les services associés (y compris les conditions pratiques pour une mobilité locale sans voiture).

3 – La collaboration entre les différentes parties prenantes est primordiale pour parvenir à une amélioration sensible des services.

C'est pourquoi toutes les parties prenantes du secteur du tourisme, du transport et de l'environnement à l'échelle locale, régionale, nationale et internationale doivent prendre les mesures nécessaires pour créer une mobilité durable et des produits à la fois attrayants et respectueux de l'environnement.

Ceci est essentiel pour adapter l'offre globale, pour développer des produits intégrés et pour structurer l'information.

4 – La mise en oeuvre des recommandations que l'on peut fournir aux différents acteurs pour les aider à progresser dans ces domaines demande beaucoup de temps et doit tenir compte des réalités nationales. Il serait cependant très utile d'échanger des informations sur la structure économique globale et sur le coût externe du transport touristique dans les différents sites touristiques des Alpes. Cela aiderait les autorités locales à décider quels investissements réaliser et faciliterait la gestion des services de transport locaux. Cela permettrait également d'aider les touristes à choisir leur moyen de transport.

5 – L'objectif qui consiste à développer l'utilisation des transports collectifs (trains et autocar) dans le cadre du tourisme alpin doit tenir compte des contraintes inhérentes au système ferroviaire, en termes d'infrastructures, existantes ou en projet, et de concentration du trafic.

Cet objectif doit s'appuyer sur des liaisons plus directes (liaisons internationales, liaisons régionales transfrontalières, trains de nuit) fondées sur l'optimisation des places disponibles, sur des services plus pointus, sur un transport des bagages plus efficace, sur une garantie de transport « dernier kilomètre » et sur des offres de transport adaptées au niveau des sites touristiques.



Dans certaines régions, le réseau ferroviaire alpin est quasiment saturé pendant les périodes de pointe hivernales (notamment en France), compte tenu du rythme saisonnier des départs en vacances dans les pays entourant les Alpes. Il serait donc peu réaliste de vouloir transférer une part importante du trafic routier vers le réseau ferroviaire alpin, celui-ci étant déjà surchargé en période de pointe.

On peut cependant fixer un objectif d'augmentation significative de la part modale du train, objectif pragmatique qui suppose la mise en place de services adaptés, notamment pour l'intersaison.

#### **IV – Propositions pour développer les services de transport durable vers les zones touristiques des Alpes**

Pour réaliser les progrès nécessaires, une étroite collaboration doit être mise en place à deux niveaux :

- Au niveau international, pour organiser une chaîne de transport complète du domicile jusqu'à la destination et pour mettre en place un système efficace de gestion des informations internationales ;
- Au niveau local entre les acteurs du tourisme, ceux du transport et, les autorités compétentes pour organiser la mobilité sur place.

##### **1- Améliorer les services longue distance point de départ / destination :**

- Créer une offre suffisante de liaisons ferroviaires directes vers les principaux points de départ / destinations, pour toutes les saisons et toutes les périodes (périodes pleines et périodes creuses), avec des horaires et des fréquences appropriés, en fonction de la capacité des réseaux ;
- Étudier les meilleures correspondances entre les trains internationaux et régionaux ou entre les différents moyens de transport, avec des temps d'attente réduits entre les correspondances, des zones d'attente adaptées et une gestion des

informations dans les points de correspondance tenant compte de la nature internationale des trajets réalisés ;

-Poursuivre les efforts visant, à l'échelle européenne, à une meilleure répartition et une meilleure coordination des périodes de vacances et, par la diminution des pointes de trafic en périodes de congé qui en résulterait, optimiser l'utilisation des infrastructures touristiques et celles des réseaux ferroviaires ;

- Faire prendre conscience aux autocaristes qu'il est important de faire évoluer l'image des trajets en autocar sur les longues distances, dans le respect des règles de sécurité ;

- Étudier la possibilité de trains de nuit pour les très longues distances ;

- Demander aux opérateurs de transport longue distance et aux responsables des centres de transfert d'améliorer sensiblement les services d'accompagnement aux voyageurs (notamment en ce qui concerne les bagages et les vélos), tout en réduisant les contraintes liées au transfert dans les espaces de correspondance (informations, accessibilité, services et lieux d'attente).

- Essayer de garantir une chaîne de transport point de départ / destination, en perfectionnant les centres de correspondance multimodale combinant des services de train, de bus, de taxi et de navette (y compris le transport des bagages).

## **2 – Organiser les conditions pratiques permettant de garantir aux touristes de se déplacer sans voiture personnelle au niveau local**

- Rechercher localement une organisation systématique des correspondances, avec un moyen de transport de la dernière gare du trajet ou de l'aéroport d'arrivée jusqu'à la destination finale, en privilégiant l'utilisation de services de transport collectif fiables (autocar, taxis, bus-navettes, etc.);

- Étendre cette offre aux trajets individuels sur place, quel qu'en soit le motif, pour permettre un choix alternatif à la voiture;

- Dans ce cadre, étudier des modalités de création d'une billetterie complète (achat et réservation) pour l'ensemble de la chaîne de transport (de porte à porte) ;

- Favoriser le développement de centres de mobilité réunissant, sur des territoires fréquentés suffisamment étendus, des informations fiables sur les moyens de transport locaux, sur les possibilités de réservation et d'achat de billets, et coordonner et

promouvoir la création de produits touristiques / de transport intégrés (tels que des pass ou des offres tout inclus).

### **3 – Faire du réseau d'information sur la mobilité durable un élément de soutien du tourisme durable dans les Alpes**

Dans l'immédiat, le secteur du tourisme devrait faire la promotion et informer ses clients des offres de transport public permettant de se rendre vers les différentes destinations, ainsi que des offres proposées au niveau de la destination elle-même. Des informations sur les transports publics devraient être intégrées dans tous les supports marketing, à tous les niveaux (hôtels, associations touristiques locales et régionales, organismes nationaux)

Après analyse des systèmes informatiques existants, nous suggérons en priorité de définir le contenu commun de ces informations, en veillant à ce que ce contenu puisse être mis en réseau et réponde aux attentes des touristes. Une telle action pourrait s'appuyer sur les centres de mobilité existants et sur l'exemple des services informatiques aériens qui sont, par définition, conçus pour gérer la production d'informations de nature internationale.

A long terme, l'objectif consisterait à disposer dans toute la zone alpine, d'une information sur l'articulation entre tourisme et transport fiable, structurée et mise en réseau.

Cela supposerait une coordination de la gestion des informations, tout en permettant à chaque opérateur de garder une gestion individuelle de ses informations.

Il pourrait être proposé de lancer un programme d'essai de coopération transalpine, afin de recueillir des informations de base sur le transport dans les Alpes, afin d'établir les spécifications de l'essai et de constituer un réseau de partenaires intégrant aussi bien des acteurs économiques publics que privés. Ce projet serait proposé à la Commission Européenne afin d'obtenir un soutien financier.

Dans le même temps, chaque pays pourrait s'efforcer d'améliorer la structure d'information déjà mise en place au niveau national par les acteurs des deux secteurs et par les autorités locales.

Divers obstacles ralentiront la mise en place d'une structure efficace pour les informations pratiques : les contraintes financières du travail en réseau, la réticence commerciale des opérateurs à donner des informations qu'ils considèrent comme sensibles, les divergences de points de vue entre les différents pays alpins quant à la nécessité d'impliquer ou non les autorités publiques dans le financement du système et le temps nécessaire pour mettre au point l'ensemble du mécanisme.

C'est précisément parce qu'il faudra beaucoup de temps pour développer ce projet que nous proposons d'initier un échange le plus rapidement possible afin de définir la nature et la structure souhaitées pour les informations.

#### **4 – Faire de la mobilité durable un instrument de promotion du tourisme alpin durable**

Les « Perles des Alpes » et le réseau ALPARC des zones alpines protégées forment l'ébauche d'une image différente pour les activités touristiques et de loisirs dans les Alpes. C'est tout particulièrement le cas des « Perles Alpines », une offre touristique qui associe le principe de mobilité durable à des sites touristiques à la fois beaux et intéressants. Le projet européen à l'initiative de l'Autriche, « Visitez les Alpes en train », s'inscrit également dans l'objectif de mobilité durable.

Les autorités locales, régionales et nationales devraient s'appuyer sur ces initiatives et ces critères pour promouvoir une mobilité durable dans les zones touristiques des Alpes, sur le thème « Venez sans voiture, nous nous chargeons du reste ».

Cette démarche, qui permettrait de développer dans les Alpes un type de tourisme mieux adapté au changement climatique, pourrait être accompagné par une invitation des sites touristiques alpins à publier leur empreinte carbone, sur laquelle les différents moyens de transport ont un impact certain.

Les autorités locales et nationales devraient réfléchir aux moyens de développer et de soutenir cette démarche globale, ainsi qu'à la possibilité d'impliquer l'Europe dans sa promotion, afin de faire des Alpes un laboratoire d'essai pour de nouvelles formes de tourisme.

## **5 – Développer la transparence des coûts du transport touristique dans les Alpes**

Les autorités locales devraient être invitées à évaluer les coûts et les avantages collectifs des voyages et transports touristiques, en fonction de leurs moyens et des caractéristiques de leur région.

Cette évaluation du coût global de la mobilité touristique individuelle, au niveau des sites touristiques ou des régions touristiques, permettrait ensuite :

- D'aider les autorités à décider quels investissements réaliser ou quel soutien apporter aux initiatives déployées,
- D'afficher de manière accessible et transparente les coûts des trajets terminaux en complément des trajets longue distance en transport collectif afin de permettre la comparaison globale avec les coûts de la voiture particulière,
- D'aider les touristes à choisir leur moyen de transport.

Cette évaluation permettrait également d'argumenter plus efficacement en faveur d'une offre de transport intégrée, dans la perspective d'une mobilité durable internationale.

