

Actes des Vingt-sixièmes Rencontres
du Réseau des Grands Sites de France

Entre paysage et expérience immersive, quelle mobilité durable pour les territoires patrimoniaux ?

Puy Mary - Volcan du Cantal 2024



les cahiers du



Réseau des
Grands Sites
de France

Entre paysage et expérience immersive, quelle mobilité durable pour les territoires patrimoniaux ?

11 et 12 octobre 2024

Puy Mary – Volcan du Cantal

Actes des vingt-sixièmes Rencontres
du Réseau des Grands Sites de France

Ces Rencontres ont été organisées par



Réseau des
Grands Sites
de France



Avec le soutien de

Soutenu
par



Édité par le



99 rue de Vaugirard - 75006 Paris

Tél.: 01 48 74 39 29 - contact@grandsitedefrance.com

www.grandsitedefrance.com

Responsable éditoriale

Soline Archambault

Directrice du Réseau des Grands Sites de France

Direction artistique et réalisation graphique

Vanina Bellini Comunicazione

U Chjosu - 20233 Siscu - 06 23 29 46 63

Couverture

Agence Panama

10 rue de l'Héritan - 71000 Mâcon

www.agence-panama.com

Imprimé en Union européenne, papier certifié FSC®

© Réseau des Grands Sites de France, Solutré-Pouilly, 2025

ISBN: 978-2-9558019-8-7 - ISSN: 1961-9316

Dépôt légal: octobre 2025 - Première édition

Iconographie et crédits photographiques:

les photos, schémas et graphiques présentés sont la propriété de leurs auteurs, concepteurs et propriétaires respectifs.

Sommaire

Actes 2024

3

Ouverture

Louis VILLARET	6
Philippe FABRE	8
Pierre MATHONIER	9
Bruno FAURE	10
Fabrice PANNECOUCKE	11

Message de la ministre

Marina FERRARI	12
----------------------	----

Séances plénières

Tourisme : les alternatives de la voiture individuelle	
Olivier RAZEMON	16

Puy Mary - Volcan du Cantal

Présentation du Grand Site de France	
Philippe FABRE	20
Visites de terrain	22

Séquences thématiques

Comment s'organiser à l'échelle territoriale pour favoriser les logiques d'écomobilité ?	
Table ronde animée par David ARMELLINI	
Intervenants: Pierre-Yves APPERT, David DUBOIS, Jean-Louis GELY, Sébastien BOURBIGOT et Claire BOURDAIS	25
Échanges	36

Quelle approche paysagère de la mobilité durable ?	
Table ronde animée par Benoit BERGEGÈRE	
Intervenants: Vincent BASTIEN, Xavier DOUARD, Philippe LAGARDE et Alain FREYTET	37
Échanges	45

Comment la mobilité durable peut-elle participer à la montée en qualité de l'offre touristique et à l'expérience de visite souhaitée ?	
Table ronde animée par Céleste FRANÇOIS	
Intervenants: Jean PINARD, Cyril CATHELINÉAU et Sophie MOBILLION	47
Échanges	54

Clôture

Regard sur les Rencontres	
Anne VOURC'H	56
Louis VILLARET	61
Philippe MAZENC	63





■ Vue sur la vallée de la Jordanne. © J.Couty

Ouverture

26^{èmes} Rencontres
du Réseau des Grands Sites de France

Ouverture



Louis VILLARET

Président du Réseau des Grands Sites de France

Cette année, pour la deuxième fois dans la “petite” histoire des Rencontres, nous arpenterons les vallées bocagères et les grands espaces montagnards du Puy Mary - Volcan du Cantal. Merci, cher Philippe, de nous y accueillir. Ces journées, moment privilégié d'inspiration et de ressourcement nous rassemblent, collectivités, État, Dreal, partenaires... dans les mêmes ambitions et une solidarité d'action.

Ces paysages d'exception, nous avons la responsabilité de les protéger et de les préserver durablement. Nous avons le défi de les offrir en partage chaque année et celui d'y expérimenter les solutions concrètes de la transition écologique face aux grands enjeux contemporains : changement climatique, protection de la biodiversité, vivre ensemble. Nous partageons pour ce faire des valeurs, celles de la démarche paysagère : ancrage local, concertation, transversalité, cohérence et une approche fondée sur la sobriété et la recherche constante d'un équilibre durable entre l'homme et la nature.

La thématique de l'éco-mobilité n'est pas nouvelle pour nous. Ainsi en 2010, nos Rencontres annuelles, dans les Gorges de l'Hérault, traitent déjà de “L'écomobilité dans les Grands Sites”. Mais cet enjeu mérite d'y revenir tant il intègre aujourd'hui des dimensions stratégiques et opérationnelles accrues.

L'histoire des Grands Sites de France se mêle depuis toujours à celle du tourisme et des mobilités. Le 20^{ème} siècle, avec l'avènement des routes panoramiques et de la voiture, fait de nos sites des objets de désir accessibles au plus grand nombre. Cette mobilité nouvelle contribue à les ancrer dans l'imaginaire collectif et à diversifier l'économie locale grâce au tourisme, dans des territoires ruraux confrontés à la déprise agricole. Cependant, infrastructures nouvelles, multiplication et accélération des déplacements, impactent les paysages, la nature et la vie locale.

L'enjeu est alors pour les Grands Sites de diminuer la pression et les nuisances liées à la voiture. Il s'agit de reculer et contenir les stationnements, renaturer les espaces ainsi libérés, mettre en place des navettes pour amener les visiteurs au cœur des sites, promouvoir une approche paysagère de la route.

S'ouvre ensuite une réflexion plus large au sein du Réseau des Grands Sites de France autour d'un tourisme choisi et non subi, œuvrant à des visites plus longues, hors saison et à l'échelle d'un territoire élargi. La mobilité y trouve toute sa place avec, en 2014, le lancement du concept des Escapades nature sans voiture®. Plus récemment, l'appétence renouvelée de nos concitoyens pour les espaces naturels et la pression accrue qui s'en suit, invite les sites à placer les mobilités douces au centre de leurs stratégies d'organisation de la fréquentation.



■ Espace naturel sensible de Récusset, sur le sentier d'Émilie, avec en face les estives d'Impramau et à droite le Roc des Ombres. © Lydiane Esteve - RGSF

Mais la mobilité est aussi une composante indispensable de la lutte contre le changement climatique. Avec plus de 40 millions de visiteurs annuels et sachant que le transport représente 77 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique en France, les Grands Sites se doivent, à leur échelle, d'intégrer cette dimension dans leurs efforts en matière de sobriété énergétique et de transition écologique.

La loi d'orientation de 2019 a transformé en profondeur la politique des mobilités, accélérant la planification et offrant des opportunités de financements. Ce dynamisme entraîne une complexité liée à la superposition des compétences et des acteurs ; alors même que la mobilité ne peut se concevoir sans transversalité, cohérence et solidarité tant du fait de l'ampleur des investissements requis que de la nature même du sujet. Les outils stratégiques sont nombreux : études de fréquentation et de mobilité, schémas d'accueil et de stationnement, schémas d'interprétation et de découverte. Les appels à projets aussi... Mais comment allier mobilité touristique et mobilité du quotidien, mieux connecter les différentes échelles et in fine trouver des réponses à la fameuse question du dernier kilomètre ?

Ces Rencontres seront l'occasion de mieux comprendre comment, au travers de quels partenariats, à travers quelles modalités de

gouvernance, les Grands Sites peuvent agir plus efficacement. Navettes, véloroutes, voies douces, chemins et circuits de randonnée : comment intégrer les infrastructures de la mobilité douce dans des sites patrimoniaux au paysage et à la biodiversité fragiles et protégés ? Ne pas reproduire le tout routier pour des moyens de déplacement alternatifs qui portent la promesse d'un impact moindre et de l'immersion ?

Si, pour le gestionnaire, la mobilité durable est une réponse vertueuse incontestable à de multiples problématiques contemporaines, c'est aussi une offre au service du ressourcement et de l'émotion. Comment peut-elle contribuer à la montée en qualité de l'offre touristique et de service ? Comment la rendre lisible et désirable pour les usagers, les habitants comme les visiteurs ?

Nous n'épuiserons pas le sujet au cours des deux journées. En revanche, les échanges et visites à venir nous permettront d'approfondir une réflexion qui sera amenée à se poursuivre dans les prochaines années.

Dès à présent, je remercie tous les élus, les intervenants, les animateurs et ceux qui nous accueilleraient sur le terrain... et je vous invite à profiter pleinement de ces Rencontres. ■



Philippe FABRE

Président du Grand Site de France
Puy Mary – Volcan du Cantal,
Conseiller départemental du Cantal

Nous sommes aujourd'hui à la fois très heureux et très enthousiastes de vous accueillir sur le Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal pour ces 26^{èmes} Rencontres du Réseau national, avec pour thème la Mobilité. Je dis "nous" car ce sont les 17 communes du Grand Site qui vous reçoivent, et même au-delà puisque c'est le Cantal dans son ensemble qui est heureux de votre présence.

La mobilité sera le thème de nos travaux et nos échanges, j'ai une pensée pour ceux qui nous ont rejoint par la route et qui ont eu le plaisir de découvrir nos beaux paysages. Un plaisir un peu long, qui a fait dire un jour à Jacques Chirac : *"C'est beau mais c'est loin!"*

L'équipe du Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal et celle du Réseau des Grands Sites de France ont mis tout en œuvre pour que votre séjour soit une vraie réussite. Une réussite liée à la qualité des échanges et des interventions de nos invités que je remercie, mais aussi une réussite grâce à cette expérience que vous allez vivre sur notre volcan. Ce volcan est le plus ancien des géants d'Auvergne, situé dans le Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne. Le massif cantalien est le plus grand stratovolcan d'Europe, éteint.

Nous avons souhaité vous proposer une expérience la plus riche possible.

Elle a commencé hier avec la tenue de notre Conseil d'administration et la visite des Gorges de la Jordanne. Vous avez pu également déguster notre fromage, le Cantal, et découvrir la Légendaire, vin rouge volcanique. Aujourd'hui, c'est au Centre des congrès d'Aurillac que nous vous retrouvons pour le début de ces Rencontres. Cette après-midi nous avons fait le parti pris de vous emmener au Pas de Peyrol pour que vous puissiez tous découvrir la



Pyramide du Cantal: le Puy Mary. La journée se terminera par un repas dans l'Atrium du Conseil départemental. Demain, nous irons à la découverte de l'ENS de Récusset, véritable pépite environnementale du Grand Site. La journée se terminera à Salers, un des plus beaux villages de France. C'est une cité médiévale et montagnarde, taillée en pleine lave, au cœur du Grand Site. Samedi, vous pourrez visiter notre ville préfecture, Aurillac, avec le soutien de l'Office de Tourisme du Pays d'Aurillac.

Je vous réaffirme notre bonheur de vous recevoir sur notre Grand Site, et en faisant le vœu que notre plaisir soit un plaisir partagé. Belles Rencontres sur le Puy Mary. ■

Pierre MATHONIER

Président de la communauté d'agglomération du
Bassin d'Aurillac, maire d'Aurillac



■ Le tracé du GR400® sur les crêtes entre le Peyre Arse et le Puy Mary. © Julien Couty

La communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac est engagée auprès du Grand Site de France et une convention matérialise notre partenariat.

Les participants à ces 26^{èmes} Rencontres vont devoir travailler sur le thème de la mobilité durable dans les territoires patrimoniaux. Ces journées seront également parsemées des témoignages de Grands Sites labellisés ou en démarche pour obtenir le label afin de permettre de dessiner des perspectives durables pour les mobilités touristiques et du quotidien au sein des territoires patrimoniaux. Les Grands Sites sont en effet des laboratoires d'innovation territoriale et d'expérimentations en matière de transition écologique. Le développement économique durable des territoires est un sujet porté depuis plusieurs années par le Réseau des Grands Sites de France et nous concerne directement. Les multiples et récentes crises (pandémie, réchauffement climatique, érosion de la biodiversité, mutations des comportements touristiques...) invitent à repenser les modèles économiques pour proposer un développement fondé sur la qualité paysagère et soucieux de son impact environnemental et social. Ce sont des réflexions essentielles pour construire une transition touristique durable et à impact positif.

La communauté d'agglomération du Bassin d'Aurillac est engagée dans une démarche patrimoniale complémentaire à celle du Grand Site de France avec un projet de labellisation Pays d'Art et d'Histoire.

Je vous souhaite de très bonnes journées de travail et de découvertes sur notre territoire. ■

Je me réjouis de l'accueil dans le Cantal et à Aurillac des 26^{èmes} Rencontres du Réseau des Grands Sites de France. C'est une reconnaissance pour notre territoire et pour le travail mené par tous les acteurs qui font vivre le Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal. Labellisé Grand Site de France en 2012, puis renouvelé en 2019, le Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal est un paysage d'exception, mais aussi un territoire riche de ses traditions et de son histoire. Depuis sa labellisation, le Syndicat Mixte du Puy Mary a réalisé d'importants investissements pour des aménagements en faveur de l'amélioration de l'itinérance et de l'accueil des visiteurs afin de répartir la fréquentation sur l'ensemble du territoire.



Bruno FAURE

Président du Département du Cantal

Je suis heureux et fier d'accueillir pour la seconde fois, dans le département du Cantal, car nous avons déjà accueilli les 15^{èmes} Rencontres en 2013, les Grands Sites de France labellisés et ceux qui sont en devenir pour vos 26^{èmes} Rencontres car vous représentez la diversité de nos territoires, de nos paysages et de notre biodiversité. Si les Grands Sites de France sont des témoins de l'histoire, ils doivent surtout être un lien vers l'avenir, car ils sont un atout et doivent nourrir le développement des territoires.

Souvent situés dans des territoires ruraux, riches d'éléments naturels, mais souvent pauvres monétairement, la question que vous devez vous poser et à laquelle vous devez répondre collectivement, c'est comment chaque site peut contribuer au développement d'un territoire ? La première réponse est évidente : en le préservant et en préservant l'avenir. Mais il faut aller plus loin. Comment concilier la préservation de la biodiversité, des paysages et le développement d'un territoire ? Car l'enjeu est de taille avec les Grands Sites, qui accueillent plus de 38 millions de visiteurs par an. Dans le département du Cantal, nous avons besoin de la notoriété des Grands Sites de France. Le Département est associé au sud, à la démarche du Grand Site de France de Conques, à cheval sur deux départements. Et en limite nord du Département, se trouve le Grand Site de France de la Chaîne des Puys – Puy-de-Dôme. Cette densité de sites sur un périmètre relativement restreint représente une force sur laquelle nous misons pour le développement touristique.

Ces Rencontres sont un moment privilégié pour échanger sur les bonnes pratiques, les expériences et les sujets sont nombreux, pression touristique croissante, enjeux de sécurité, gestion des déchets, éducation, sensibilisation, développement, protection et surtout la mobilité, parce que c'est le thème 2024

et qu'il correspond tout à fait aux enjeux du site du Puy Mary – Volcan du Cantal. Le site du Puy-Mary a de nombreuses spécificités en tant que l'un des plus anciens et plus grand volcan d'Europe avec ses 70 km de diamètre mais c'est également un carrefour routier qui est largement utilisé par les entreprises et les habitants. Il convient d'organiser ce lien entre le quotidien des habitants, la fréquentation touristique et la préservation du site. Notre particularité est que ce col, le plus haut du Massif central, est fermé 6 mois de l'année du fait de son altitude.

Vous faites preuve d'innovation et d'adaptation, en fonction des spécificités des différents Grands Sites. Les territoires partagent l'objectif de préservation de ces Grands Sites, car ils font partie de notre patrimoine et nous en sommes fiers. Il n'en demeure pas moins que parfois, nous avons quelques différences avec l'administration centrale, et notamment sur la question de l'échelle temps : celle des élus de terrain, qui souvent doivent gérer dans l'urgence, c'est-à-dire le court terme, mais en ne perdant pas des objectifs de long terme et celle de l'administration centrale qui planifie, identifie des défis et établit des feuilles de route sur le long terme.

Donc l'enjeu est d'arriver à faire converger ces deux visions et les contraintes respectives car nous avons besoin de ces deux visions. Il est nécessaire que l'administration centrale ait de la flexibilité dans la planification pour s'adapter à l'environnement, s'adapter au contexte et aux contraintes du moment. Elle doit être facilitatrice pour les collectivités.

Vous pouvez faire confiance aux élus locaux et aux territoires, car ils connaissent trop bien la valeur de leurs Grands Sites. Je vous souhaite de très bonnes journées dans le Cantal. ■

Fabrice PANNECOUCKE

Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes



■ La commune de Mandailles-Saint-Julien située dans la Vallée de la Jordanne au pied du Puy Mary. © Vincent Charruau paysagiste AGUR

J e voulais vous souhaiter la bienvenue au Puy Mary – Volcan du Cantal, qui est un lieu particulièrement emblématique de notre région. J'ai le regret de ne pas pouvoir être avec vous, à la fois pour apprécier le Cantal, et pour répondre à l'invitation de mon ami Philippe Fabre, qui est particulièrement impliqué dans le syndicat qui gère le Grand Site de France. Vous êtes sur un lieu exceptionnel, sur ce territoire qui est à l'ouest de notre région, avec un point culminant qui est à plus de 1700 mètres.

Les Grands Sites sont une véritable pépite pour notre territoire, et que vous puissiez vous retrouver à l'occasion de ces Rencontres nationales doit vous permettre d'avoir de nombreux échanges, notamment sur les sujets de mobilité cette année. Nous avons un engagement qui est constant auprès du syndicat mixte du Puy Mary – Volcan du Cantal, avec le soutien annuel que nous apportons. Nous avons aussi une initiative toute particulière, mise en œuvre avec le site et avec les communautés de communes voisines, qui sont les lignes de transport pour permettre de découvrir le site grâce à une mobilité organisée et un moindre impact carbone. Ces lignes profitent aux visiteurs mais aussi aux Cantaliens.

On a souhaité accompagner vos Rencontres nationales en mettant à disposition des navettes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour vous transporter sur le Grand Site de France. C'est la manière avec laquelle nous vous souhaitons la bienvenue, et nous contribuons à la réussite de vos travaux. Je vous souhaite un très bon séjour dans le Cantal et en Auvergne. ■

Message de la ministre

À l'ouverture des journées, la ministre a adressé un message vidéo aux Grands Sites de France.

12



Marina FERRARI

Ministre déléguée chargée de l'Économie du tourisme

Je tenais à saluer le Réseau des Grands Sites de France pour son engagement au service du développement d'un tourisme plus durable et plus responsable.

L'ambition de maintenir la France à la première place des destinations touristiques ne pourra se faire sans une transformation durable du secteur. C'est d'ailleurs l'un des objectifs fixés dans le cadre du plan Destination France de 2021, qui est appelé à se poursuivre. Le développement d'un tourisme plus durable permet tout à la fois de garantir un accès aux vacances pour tous, d'accroître l'attractivité de nos territoires et de diversifier leurs ressources, mais aussi de préserver les écosystèmes naturels et la biodiversité sur le long terme.

Je suis élue d'une commune située sur les rives du plus grand lac naturel de France, et je sais combien cette question est aujourd'hui centrale pour les habitants des territoires dits touristiques, comme pour leurs visiteurs. Comme l'ensemble de notre économie, le secteur du tourisme doit aujourd'hui faire face et s'adapter au changement climatique comme à ses conséquences sur nos activités et nos cadres de vie: raréfaction des ressources énergétiques et naturelles, hausse globale des températures, incendies, multiplication des phénomènes météorologiques violents ou encore retrait du trait de côte en zone littorale. Tous ces phénomènes ont un impact majeur sur les territoires. La transition engagée par les acteurs du tourisme et par les pouvoirs publics n'est aujourd'hui plus une option, et nos concitoyens attendent de nous des solutions.

Vous avez été des pionniers dans la gestion des flux touristiques, en vous saisissant avec pragmatisme et volontarisme de la question de la surfréquentation que certains sites peuvent connaître. Vous avez compris qu'il était indispensable de concilier préservation des sites naturels et développement économique dans les territoires en associant tous les acteurs, les élus locaux, les gestionnaires de sites, les professionnels et institutionnels du tourisme, etc. C'est grâce à votre expérience de terrain que le gouvernement a construit une stratégie nationale sur la gestion des flux touristiques, annoncée par ma prédécesseure Olivia Grégoire.

Pour ces 26^{èmes} Rencontres, vous traitez de l'écomobilité dans le secteur du tourisme. Comme vous, je suis convaincue qu'il est essentiel de travailler collectivement sur l'usage des mobilités décarbonées. Dans son premier bilan gaz à effet de serre du tourisme en France en 2021, l'Ademe avait très justement relevé que si le tourisme représentait

11,2% des émissions totales de la France, soit l'équivalent de l'empreinte carbone annuelle de 11 millions de Français, 77% de ces émissions étaient liées au transport. Ainsi, le comité de filière tourisme a été missionné pour réfléchir à des propositions visant à favoriser l'usage des mobilités éco-responsables par les touristes. Mes services organisent des ateliers de travail avec les acteurs du tourisme et des transports en partenariat avec le ministère de la Transition écologique et l'Ademe. J'espère que ces travaux pourront aboutir à des propositions concrètes qui pourront alimenter une feuille de route. Les discussions issues de vos Rencontres pourront nourrir utilement ces travaux. L'emblématique pyramide du Puy Mary qui veillera sur vos échanges sera source d'inspiration au cœur de ce Grand Site qui est devenu une référence environnementale, tout en soutenant l'activité économique et la vie locale. Plus qu'un exemple, cette réussite locale est un message. Opposer environnement et tourisme est très souvent réducteur et caricatural. Le cercle vertueux créé ici le démontre chaque jour. Bons travaux à toutes et à tous. ■





■ Un buron sur les hauteurs de Récusset, abri en pierre emblématique de la vie pastorale, autrefois refuge des bergers en estive. © Lydiane Esteve - RGSF

Séances plénières

des 26^{èmes} Rencontres
du Réseau des Grands Sites de France

Tourisme: les alternatives de la voiture individuelle



Olivier RAZEMON

Journaliste, auteur de livres sur la mobilité et la ville

Journaliste, je travaille aussi pour les pages "voyages" du *Monde*, journal qui propose des récits de voyage et s'est justement fixé pour objectif de proposer des itinéraires sans avion, et si possible sans voiture. Mon regard est empirique, c'est d'abord mon expérience que je vous livre ici. Pour résumer les enjeux, je dirais que, quand on voyage sans voiture, on est un peu déstabilisé, on a besoin d'être rassuré, mais c'est justement cela qui fera des bons souvenirs.

Les angles morts de la mobilité touristique. La mobilité demeure l'angle mort de l'accueil touristique. J'en veux pour preuve le fait que les offices de tourisme ou les sites demandent systématiquement au visiteur son département de résidence, mais jamais son moyen de transport pour accéder.

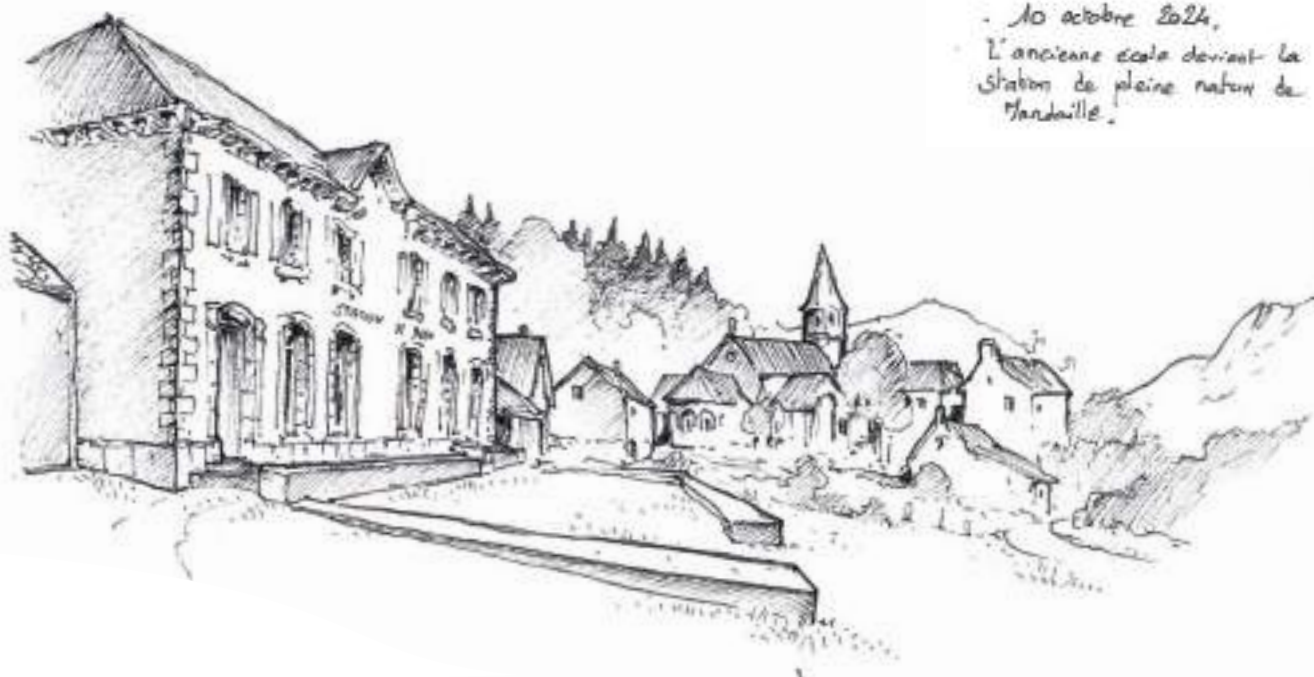
Le tourisme est aussi un angle mort des politiques de mobilité. Les spécialistes se focalisent sur la mobilité domicile-travail, qui ne représente pourtant que 25 % de l'ensemble des trajets. Or, les séjours touristiques entraînent des déplacements de plus en plus nombreux, pour la plupart en voiture. Car une automobile est un objet magique. Elle permet grâce à des infrastructures très performantes d'aller partout, à peu de frais, et s'utilise comme un couteau suisse.

Ce double angle mort s'explique: le tourisme implique de multiples intervenants, publics comme privés, opérateurs de transport, offices de tourisme, entreprises, associations, plusieurs collectivités qui

sont parfois concurrentes; les territoires sont vastes et souvent en pleine campagne, peu ou pas desservis par les transports publics. En outre, les mobilités touristiques ne sont pas réglées comme un métronome. Beaucoup de facteurs entrent en compte, comme la météo qu'il fait ici, et celle qu'il fait ailleurs. Les usagers sont par ailleurs un peu plus tolérants aux aléas que ceux des mobilités du quotidien.

Décarboner, vraiment ? À lire les descriptifs des initiatives visant à limiter l'usage de la voiture, la décarbonation semble être l'ambition ultime. Le CO₂ présente certes l'avantage de pouvoir être comptabilisé, ajouté, retranché. Mais ce n'est pas le principal vecteur de changement pour les usagers. Selon une enquête de l'Union des transports publics (UTP) en 2023, la sécurité du mode de transport (78 %) et la rapidité (77 %) sont des facteurs beaucoup plus importants que l'impact écologique (46 %).

Évidemment, cela n'empêche pas les professionnels du tourisme de rappeler l'objectif indispensable de limitation des émissions. Mais d'autres arguments, sur les sites touristiques, pèsent au moins autant: préserver les lieux, éviter le stationnement sauvage dans une forêt risquant l'incendie, moins artificialiser au pied d'un volcan ou d'une dune, limiter le bruit des motos sur les routes des crêtes, etc. Les alternatives à la voiture permettent aussi de limiter le surtourisme, de rediriger les visiteurs vers d'autres destinations dans un périmètre proche.



Le réseau GPR permet de localiser avec précision le sentier, sa nature, son état, son mobilier. La Station de pleine nature veille sur l'entretien des sentiers.

■ L'ancienne école de Mandailles-Saint-Julien a été transformée en station de pleine nature. © Alain Freytet, paysagiste concepteur

Pour les usagers, développer l'exercice physique est un argument très efficace. "On est face à un mur sanitaire", expliquait en septembre 2024, lors des Jeux paralympiques, l'ancienne ministre des Sports Valérie Fourneyron : "les gens restent 12 heures par jour les fesses sur la chaise". Pour le dire autrement : "Sitting is the new smoking". Valérie Fourneyron compare cette crise au réchauffement climatique. Nous sommes informés, mais ne faisons rien pour l'éviter. "Nous savons tous que l'activité physique, c'est bon pour la santé. Mais peu d'entre nous sommes conscients du danger de ne pas en faire." Elle ajoute qu'il ne suffit pas de faire du sport le week-end, car ce serait comme dire à un enfant : "si tu ne te laves pas les dents du lundi au samedi, tu n'as qu'à te les brosser sept fois le dimanche".

Le plaisir de l'aventure. Le voyage sans voiture valorise l'expérience touristique, tout en étant moins coûteux. C'est un peu l'aventure, c'est plus excitant. On est déstabilisé et c'est cela qui donne le plaisir du voyage. Exemple vécu dans la ria d'Etel (Morbihan) : dans la chambre d'hôtes, je croise un groupe de retraités qui voudraient tout "faire" dans la journée, Carnac, Quiberon, Saint-Cado,

sans oublier de passer voir des amis et faire leurs courses à l'hypermarché. Ils risquent de passer à côté des paysages. À vélo, j'ai simplement fait le tour de la ria. J'étais dans le voyage, parfois sous la pluie, en tous cas dans le paysage. Et c'était une expérience inoubliable.

Voyager totalement sans voiture, c'est certes possible. Voyez les randonneurs de Compostelle ou de Stevenson (et tous ceux qui choisissent des chemins beaucoup moins fréquentés) et les adeptes du cyclotourisme. Mais voyager sans voiture, ce n'est pas forcément tout faire à pied ou à vélo. C'est aussi passer d'un mode à l'autre, prendre le train, le car, le covoiturage, monter dans un taxi de temps en temps. C'est aussi, quand on séjourne quelque part, arpenter un territoire moins étendu, et donc mieux le connaître, faire ses courses à proximité, au marché, apprendre à devenir autonome. Un état d'esprit.

Faut-il pour autant proposer aux touristes des voyages qui se feraient totalement sans voiture ? Non. Une famille, peut arriver à son lieu de villégiature en voiture, puis, une fois sur place, se déplacer autrement.



Créer une offre de mobilité. Certaines régions touristiques mettent en place davantage de trains en été, ou allongent les plages horaires, sans négliger les heures creuses. Dans le jargon des mobilités, on appelle ça le renforcement de l'offre. L'offre, c'est aussi les services : signalisation de la gare dans la ville (ce n'est pas toujours le cas), appli efficace, parkings bien équipés voire surveillés.

La loi d'Orientation des mobilités (LOM) de 2019 permet à chaque collectivité de s'emparer du sujet. Or, les collectivités rurales n'ont pas toujours les moyens de lancer un service de transports publics : cela coûte cher et l'habitat est dispersé. À la campagne, de nombreuses collectivités s'intéressent donc au vélo. Grâce aux efforts des associations et des collectivités, les itinéraires cyclables sont de plus en plus nombreux. Les schémas directeurs se multiplient, les aménagements sont de mieux en mieux conçus. En décembre 2023, un webinaire organisé par le Cerema sur les aménagements cyclables hors agglomération enregistrait un record avec 2000 inscrits.

L'offre qui existe à faire connaître. Une offre de mobilité existe déjà, même si elle est méconnue ou discrète. Car le voyage sans voiture repose sur les seules compétences voyageur. C'est lui qui consulte les cartes, cherche les temps de trajet et les horaires, regarde les jours de circulation et les exceptions, vérifie l'existence de trottoirs à la sortie de la gare. Les horaires des trains, des bus et des ferrys, l'accès possible à pied par un chemin ou le long d'une route, les numéros de téléphone des taxis sont des informations précieuses. Elles doivent être disponibles dans les offices de tourisme, chez les hôteliers, hébergeurs, restaurateurs. Ce ne doit pas être une connaissance théorique, mais vécue. Car ce qui manque souvent, c'est l'expérience personnelle des acteurs du tourisme.

Le signal de l'offre - le signal du prix. Beaucoup d'offres de transport insistent sur le tarif, présenté comme attractif. C'est compréhensible, mais toutes les études effectuées auprès des voyageurs montrent que le "signal offre" est plus décisif que le "signal prix". Pour le dire autrement, un bus à 1€ qui passe toutes les quatre heures est moins intéressant, pour le voyageur, qu'un bus à 5€ qui passe toutes les demi-heures. En revanche, lorsque l'offre existe, le signal prix peut avoir un impact. En Allemagne, à l'été 2022, le ticket à 9€ a pu faire découvrir le réseau ferré à des millions de personnes, même si cela a coûté très cher à l'État fédéral. La formule a ensuite été remplacée par un ticket à 49€ puis à 58€ par mois.

Une offre de mobilité existe déjà, même si elle est méconnue ou discrète. Car le voyage sans voiture repose sur les seules compétences voyageur. C'est lui qui consulte les cartes, cherche les temps de trajet et les horaires, regarde les jours de circulation et les exceptions. (...) Car ce qui manque souvent, c'est l'expérience personnelle des acteurs du tourisme.

Olivier RAZEMON

La contrainte. La solution de facilité restera toujours la voiture. Dès lors, proposer aux touristes un service de transport public ou de mobilité active ne suffit pas. Il ne faut pas hésiter à créer des contraintes afin de restreindre l'usage inutile de la voiture. Et d'ailleurs on le fait déjà, quand on interdit le stationnement sauvage, que la route d'accès est fermée certains jours, ou que le parking est payant. C'est le cas au Royaume-Uni, dans la moindre bourgade. L'objectif n'est pas la recette supplémentaire, mais la dissuasion. C'est d'ailleurs la même chose en ville : le parking payant, depuis les années 1970, ne sert pas à "renflouer les caisses" comme on l'entend souvent mais à faire tourner les voitures. J'observe par ailleurs qu'en matière de tourisme, les usagers sont prêts à accepter des contraintes, par exemple les réservations dans les Calanques, l'interdiction d'accès à certaines plages. Ils acceptent aussi sans broncher le prix élevé du parking à Saint-Cirq-Lapopie, Saint-Rémy-de-Provence, Collonges-la-Rouge, Salers.

Les conditions du déplacement à vélo. Tout ceci plaide en faveur des "mobilités actives" (se déplacer



■ Les modes de déplacement doux permettent à un public plus large de s'immerger au cœur des Grands Sites.

© Julien Couty

grâce à son corps), un terme préférable à celui de "mobilités douces" (pas vraiment défini, inclut la trottinette et la voiture électrique).

Or, on n'a pas forcément besoin de pistes cyclables pour circuler à vélo. Des chemins éloignés des grands axes suffisent. De même, on peut marcher sur une route très peu fréquentée, on n'a pas toujours besoin d'un sentier de randonnée.

La personne qui voyage à vélo prépare son voyage longtemps à l'avance et s'adapte en permanence. Mais on peut lui faciliter la vie, à condition de se mettre à la place du client : où est le loueur, quels sont ses horaires d'ouverture, quels sont les types de vélos disponibles, à quels prix, assure-t-il aussi un service de réparation ? Il faut que la location soit simple, et ne nécessite pas un formulaire à remplir en deux exemplaires et à signer, une caution de 300€ à laisser mais seulement en liquide, et une petite leçon à écouter : Le stationnement ne peut se limiter à des "pince-roues" qui ne sécurisent que la roue avant et sont situés en plein soleil. Dans un hôtel, le local à vélos ne doit pas être un vague garage pas fermé à clef dans lequel on découvre au matin le sol jonché de verre, parce qu'un artisan

en a fait son atelier. Je n'invente rien : tout ceci, je l'ai vécu.

À l'inverse, des prises pour recharger les vélos, des casiers pour stocker les sacoches sont communs aux Pays-Bas ou en Autriche, à proximité des sites que l'on visite à la journée.

Avec et pour la population locale. Les solutions de mobilité doivent convenir à la population locale. Ceci rassure les touristes : puisqu'il y a des locaux qui attendent aussi le bus, on ne va pas nous oublier. C'est le cas lorsqu'un bus scolaire est ouvert aux autres voyageurs, que la piste cyclable longeant un canal sert également aux riverains, ou que le renforcement de l'offre de train bénéficie à tous.

Le voyageur n'aime rien tant que de ne pas passer pour un touriste. Celui qui voyage sans voiture, parce qu'il ne fait pas comme tout le monde, y parvient davantage que les autres. ■

Grand Site de France

Puy Mary – Volcan du Cantal

Présentation



Philippe FABRE

Président du Grand Site de France
Puy Mary – Volcan du Cantal

Du haut de ses 1 787 mètres d'altitude, l'emblématique pyramide du Puy Mary domine le volcan cantalien. Sa taille confère au massif cantalien le statut du plus grand stratovolcan d'Europe. Il s'étend en effet sur plus de 40 000 hectares dont 8 535 classés. Il irrigue sept vallées glaciaires et accueille 500 000 visiteurs de mai à octobre principalement au col du Pas de Peyrol, au pied du Puy Mary. La présence de plusieurs axes routiers sur le site classé a contribué largement à sa fréquentation.

La démarche Grand Site de France du Puy Mary prend sa source en 1964 avec une première mesure de protection ciblant le Puy Mary et le Pas de Peyrol via l'inscription à l'inventaire supplémentaire des sites, de 65 hectares, soit un périmètre assez réduit. En 1985, le classement est étendu par décret ministériel au massif cantalien pour atteindre 8 535 hectares.

En 1997, le Conseil général du Cantal a la volonté avec les services de l'État d'engager une "Opération Grand Site". Les acteurs locaux ont pris conscience de la fréquentation du site et de l'urgence de préserver l'existant et de mieux le gérer, positionnant comme levier touristique, symbole du département, ce volcan d'exception. Dès 1999, la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages approuve le programme d'orientations stratégiques. En 2012, le Puy Mary – Volcan du Cantal devient le 12^{ème} Grand Site de France.

La démarche Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal s'appuie sur trois grands objectifs :

- préserver et mettre en valeur la singularité paysagère et patrimoniale en travaillant au maintien d'une identité agricole forte,
- organiser sa découverte en gérant la fréquentation et en développant la connaissance,
- soutenir l'activité économique dans les communes en participant à la redynamisation économique des vallées.

Sur ce territoire habité mais peu peuplé (moins de 5,4 habitants/km²), le soutien à l'économie et à la vie locale dans les vallées est un enjeu fort porté par le Grand Site de France.

La période s'appuie sur ces trois axes de travail, l'organisation et le développement de la découverte du Grand Site, avec la préoccupation de l'accueil du public et de la gestion des flux.

Au cours de cette première période de labellisation 2012-2018, le syndicat mixte a réalisé d'importants investissements pour des aménagements en faveur de l'amélioration de l'itinérance et de l'accueil des visiteurs afin de décentrer le flux de visiteurs du cœur de site et de les attirer dans chaque vallée qui rayonne tout autour du volcan. Cinq maisons de site thématiques favorisent le maillage territorial. Elles jouent aussi un rôle de service à la population comme guichet de poste, permanence de la mairie... Les deux stations de pleine nature du Col



■ Sous la neige, plusieurs mois de l'année. © J.Couty

de Serre et de Mandailles-Saint-Julien complètent ces infrastructures.

L'autre opération d'envergure est la requalification des cols routiers avec l'objectif de sortir les voitures du sommet de cols, aménager des parkings de faible capacité, mieux intégrés et de requalifier ces cols en les revégétalisant.

Depuis 2012, le syndicat mixte du Puy Mary a également accompagné l'accueil de nouveaux prestataires sur le territoire et favorise la découverte sans voiture. En 2016, nous avons initié la mise en place du transport découverte "les lignes du volcan". Initialement portée par le syndicat mixte du Grand Site de France du Puy Mary, cette initiative a été reprise par la région Auvergne-Rhône-Alpes et s'amplifie d'année en année. De 2 lignes, nous sommes passés à 9 lignes en 2023. Ce dispositif se développe au bénéfice des touristes, mais aussi des Cantaliens, et à ce titre, joue un vrai rôle de lien social entre nos vallées.

La mise en place d'un stationnement payant avec une contribution à la préservation du site, à hauteur de 4 euros, vise à supprimer les nombreuses voitures ventouses qui demeuraient au Pas de Peyrol, et nuisaient à la découverte du grand paysage. Un autre dispositif, la réglementation de la circulation des camping-cars qui fixe des horaires d'autorisation de circulation, épaulés par des aires de camping-cars, diminue leur impact. Ce faisceau d'initiatives permet

de sortir "du tout-voiture", même si la voiture reste le moyen de transport le plus important.

Parmi les actions de maintien de la qualité paysagère, le pastoralisme a vocation à lutter contre la fermeture des paysages et nous soutenons les agriculteurs, notamment les éleveurs bovins, pour tendre vers une marque, l'agneau du Puy Mary. En 2019, nous avons été lauréat d'un plan de paysage transition énergétique.

Le plan d'actions 2018-2024 a eu pour vocation la pérennisation et consolidation du fonctionnement en renforçant la coordination avec les partenaires et les habitants : communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac, communautés de communes notamment le Pays de Gentiane, Parc naturel des Volcans d'Auvergne, Auvergne Estive, l'Éducation nationale et notamment l'établissement régional d'enseignement adapté d'Aurillac... Ces conventions de partenariat et mutualisation permettent des actions collaboratives entre les équipes, la rénovation de zones érodées, la requalification de points d'abreuvement, soutenue et accompagnée par la Dreal, emplois mutualisés pour les maisons de site, requalification des sentiers et restauration du petit patrimoine bâti... Notre méthode de travail se fait avec de la mutualisation et du partage. ■



■ Au col du Pas de Peyrol, plus haut col routier du Massif Central, la maison de site et départ de la montée vers le sommet du Puy Mary. © Mathilde Milot

Une mobilité réfléchie
pour faciliter la découverte et
le dynamisme du territoire

Visites 1, 2 et 3

Depuis l'avènement du tourisme, le mode de découverte principal du Puy Mary est la route avec comme conséquence l'engorgement du col en période estivale. Le réaménagement des cols et la réglementation comme l'interdiction des camping-cars ont contribué à résorber le stationnement sauvage. La création d'un réseau de cinq maisons de site multifonctionnelles a permis de contribuer à une meilleure gestion des flux et matérialiser des "portes d'entrée" du Grand Site.

Depuis 2016, ce dispositif est connecté avec des navettes estivales reliant les vallées, les itinéraires de randonnée et les points de stationnements alternatifs...

Dans une stratégie de dépoliarisation des flux sur la seule ascension du Puy Mary et de diminution de la pression automobile, 9 lignes de navettes couvrent aujourd'hui un plus large territoire. Ce mode de transport réduit le nombre de voitures au col du Pas de Peyrol et facilite les déplacements de vallée en vallée. Des bornes de recharge électrique et l'installation du réseau électrique sont en cours d'aménagement. Faire rayonner le Grand Site de France sur son territoire et accompagner une économie locale fondée sur les

Visites de terrain

valeurs du site est un enjeu majeur dans ce territoire habité mais peu peuplé (moins de 6 habitants/km²). Le syndicat mixte joue un rôle d'animation locale, renforce le lien entre les vallées et développe un réseau d'accueil du public sur le massif, fédérant les partenaires et les porteurs de projets économiques locaux. Deux stations de pleine nature sont venues compléter le dispositif et soutiennent l'économie touristique. Certaines fonctionnent grâce à un partenariat public-privé. Cette dynamique territoriale a entraîné des partenariats avec les professionnels (activités de pleine nature, restauration, hébergement...). Pour la mise en place de ces projets, les collaborations avec les communautés de communes, les offices de tourisme, Cantal destination et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice de la mobilité, sont essentielles. Ces visites ont permis de visiter la maison de site du Pas de Peyrol, la station de pleine nature du Col de Serre, la Maison de Site et la Station de pleine nature de Mandailles-Saint-Julien. ■



Le maintien d'un paysage harmonieux et des activités agro-pastorales

Ascension du Puy Mary - Visite 4

Ce vaste paysage de moyenne montagne alterne entre vallées agricoles et dimension beaucoup plus sauvage. Les vallées offrent des vues exceptionnelles et des paysages de grande qualité entretenus dont le Grand Site prend soin à travers l'agriculture, la requalification paysagère des routes, la restauration de bâti traditionnel...

Face à la déprise agricole et l'accroissement des espaces boisés, le syndicat mixte accompagne des agriculteurs et éleveurs pour la reconquête des fonds de vallées ouverts et l'entretien des landes et estives d'altitude. La contractualisation de mesures agro-environnementales et climatiques, l'accompagnement de filières locales de qualité (élevage, fromages...), la création d'un groupement pastoral et un projet d'estive collective sont autant

■ 1. Le belvédère au Col de Serre en direction de la vallée de La Petite Rhue et la commune du Claux. © RGSF - 2. La station de Pleine Nature du Col de Serre et une des navettes des "Lignes du Volcan" qui relient les vallées entre elles en période estivale. ©

Thomas Delom - 3. Autour de la maquette du territoire du Puy-Mary. © Mathilde Milot

d'exemples concrets (point d'abreuvement, estives tournantes, aménagement et nettoyage des accès, nouvelles zones de pâture...).

Cette visite a permis l'ascension du Puy Mary par un sentier qui a fait l'objet de travaux de réhabilitation des zones érodées par la fréquentation, avec le PNR des Volcans d'Auvergne. ■



Séquence thématique

Comment s'organiser
à l'échelle territoriale pour favoriser
les logiques d'écomobilité ?

David ARMELLINI, animateur

Directeur adjoint de France ruralités, Villages d'avenir et montagnes, Direction générale déléguée Territoires et ruralités, Agence nationale de la cohésion des territoires ANCT



David DUBOIS

Directeur de projets politiques et services de mobilité - Cellule France Mobilités, Cerema Auvergne-Rhône-Alpes



Sébastien BOURBIGOT

Vice-Président en charge du développement de l'économie touristique, de l'écotourisme et des mobilités douces, Communauté d'agglomération Rochefort Océan, Grand Site de France Estuaire de la Charente, Arsenal de Rochefort



Pierre-Yves APPERT

Adjoint à la sous-directrice, Sous-direction de la multimodalité, de l'innovation, du numérique et des territoires, Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, Ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation



Jean-Louis GELY

Vice-Président délégué au tourisme et à l'économie, Département de l'Hérault



Claire BOURDAIS

Chargée de mission tourisme et mobilité douce, Communauté d'agglomération Rochefort Océan, Grand Site de France Estuaire de la Charente, Arsenal de Rochefort



Comment s'organiser à l'échelle territoriale pour favoriser les logiques d'écomobilité ?

OUVERTURE

David ARMELLINI,
Directeur adjoint de France ruralités, Villages
d'avenir et montagnes, Direction générale
délégée Territoires et Ruralités, Agence
nationale de la cohésion des territoires ANCT

Le plan France ruralités fait partie des leviers pour la mobilité en zone rurale avec des mesures qui permettent de croiser des stratégies et de créer de nouvelles formes de transport qui peuvent s'intéresser aux habitants, aux transports scolaires, aux touristes... Cette dynamique s'appuie sur une collaboration étroite avec les différents ministères et opérateurs, dans l'objectif d'accompagner le développement des projets territoriaux. L'enjeu est d'adapter les cadres d'intervention aux réalités locales plutôt que de contraindre les projets à se conformer à des dispositifs rigides.

Au-delà des questions touristiques largement évoquées, d'autres dimensions méritent d'être intégrées dans cette réflexion transversale et les dynamiques territoriales : le plan "Culture et ruralité", le commerce rural itinérant, qui vise à développer une offre commerciale accessible aux touristes comme aux habitants, ou encore la santé, avec le déploiement de Medicobus dans chaque département pour desservir les zones les plus difficiles d'accès. Ces initiatives témoignent d'une vision intégrée des services en milieu rural, où la mobilité constitue un enjeu transversal.

Si le thème des rencontres s'inscrit dans un travail de fond des Grands Sites, ils constatent une très grande complexité sur l'organisation de la mobilité lorsqu'ils veulent passer à l'action.

Pour les gestionnaires de Grands Sites de France, acteurs de la mobilité touristique mais aussi par rebond de la mobilité du quotidien en zone rurale, cette séquence rappelle le cadre de l'organisation de la mobilité durable en France : objectifs, autorités compétentes, financement... pour mieux se repérer dans la diversité des acteurs.

CADRE ET CONTEXTE DE LA MOBILITÉ DURABLE

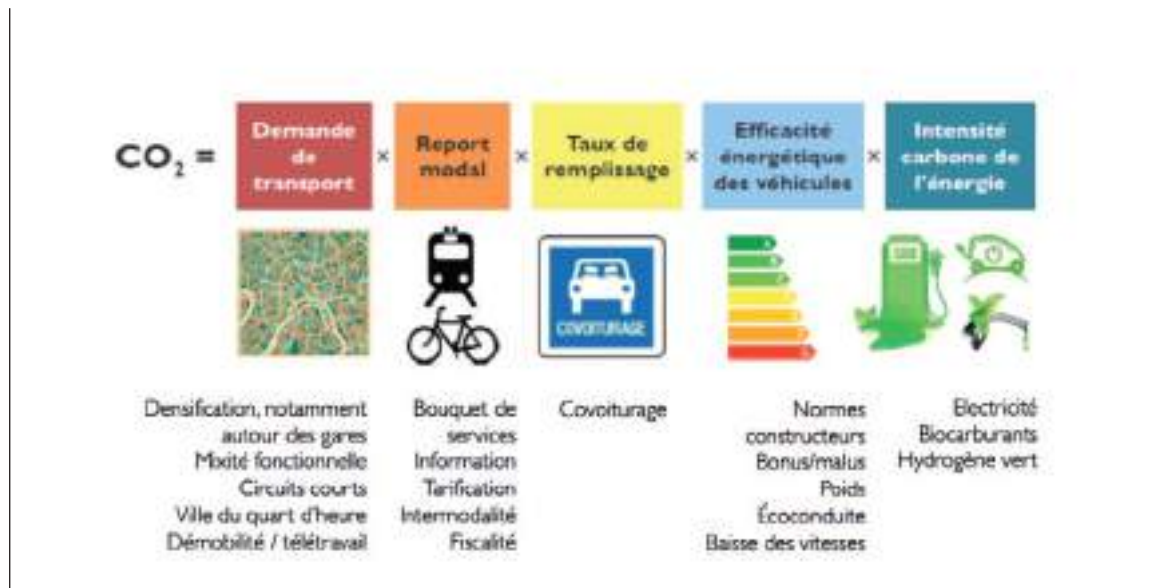
Pierre-Yves APPERT,
Adjoint à la sous-directrice, Sous-direction de
la multimodalité, de l'innovation, du numérique
et des territoires, Direction générale des
infrastructures, des transports et des mobilités,
Ministère du Partenariat avec les territoires et
de la décentralisation

Quelques chiffres d'abord pour situer l'ampleur du défi. La mobilité représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre françaises. Ce qui est encore plus préoccupant, c'est que par rapport aux autres secteurs, c'est celui qui a le plus de peine à faire baisser ses émissions. Vous êtes confrontés au problème de la prédominance de la voiture, mais sachez que ce problème est national.

Ces émissions proviennent principalement de la route – environ un tiers – avec une répartition équitable entre véhicules particuliers et transport de marchandises. Si on compare mobilité locale et longue distance, la mobilité locale constitue le plus gros poste d'émissions, donc tout ce que vous faites à ce niveau compte vraiment.

Concernant les émissions par mode, le vélo et la marche restent évidemment les modes les plus intéressants écologiquement. Les transports électriques – train, RER, tramway – sont très peu émissifs. Attention toutefois aux transports collectifs à moteur thermique s'ils ne sont pas bien remplis, une voiture bien remplie peut émettre moins par personne transportée qu'un car à moitié vide. Nous présentons habituellement l'identité de Kaya

■ I. Transition écologique des transports : de quoi parle-t-on ? À partir de la formule ou identité de Kaya, les 5 leviers d'action à mobiliser pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. © Ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation



qui récapitule tous les leviers d'action pour diminuer les émissions (cf. illustration 1). Le premier levier, c'est la demande de transport, et cela vous concerne directement : implanter un équipement à proximité d'un arrêt de bus incitera les gens à le prendre, et facilitera l'organisation de transports collectifs. L'urbanisme reste fondamental malgré sa temporalité longue, nécessitant de privilégier la densification autour des gares et le développement de la ville du quart d'heure. Le report modal vise à attirer les usagers vers des modes moins émissifs, sans oublier l'optimisation de la voiture par le covoiturage. Les leviers technologiques – efficacité énergétique, décarbonation des énergies – complètent cette approche. Mais le véhicule électrique ne résoudra pas tous les problèmes. Malgré tous les efforts technologiques, les émissions de la mobilité n'ont cessé d'augmenter jusqu'à leur stabilisation ces vingt dernières années. Les gains sur les motorisations compensent la hausse continue de la demande, mais baisser les émissions suppose d'agir sur tous les facteurs simultanément.

Il faut distinguer transport privé – assuré pour le compte d'opérateurs touristiques notamment – et transport public subventionné. Cette distinction complique l'appréhension de la dimension touristique, souvent assurée par du transport privé sur lequel nous n'intervenons pas.

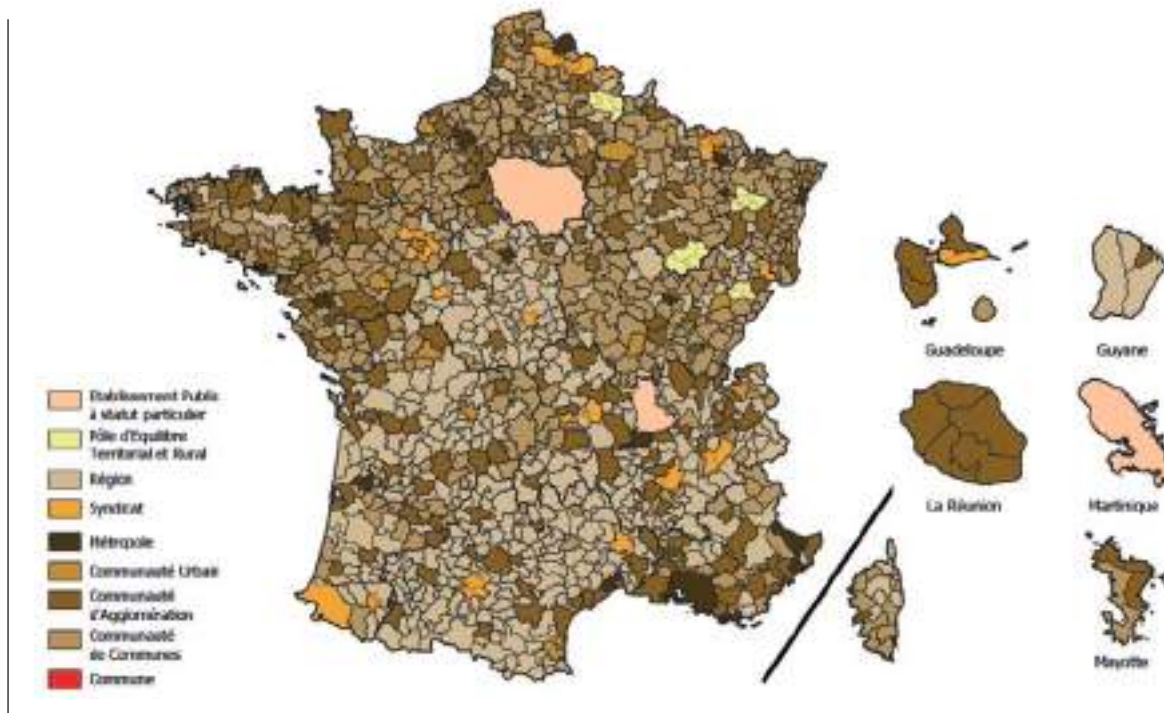
L'organisation française des transports publics a évolué d'une logique modale avec trois acteurs chacun sur un mode (région = train, département = car, commune = bus) vers une concentration des compétences sur le binôme région / bloc communal



La mobilité représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre françaises. (...) Ces émissions proviennent principalement de la route. (...) L'intermodalité est essentielle : l'offre régionale existe mais il faut pouvoir y accéder..

Pierre-Yves APPERT

(avec le transfert des cars départementaux aux régions - loi Notre) et l'idée qu'on organisait non plus seulement des transports mais de la mobilité. Enfin le dernier grand changement fut la LOM (loi d'orientation des mobilités) qui visait principalement à couvrir le territoire avec des AOM locales (autorités organisatrices de la mobilité) capables d'offrir une alternative à l'automobile. Le défi était



2. Composition des Autorités organisatrices des mobilités au 1er janvier 2024.

© Observatoire national des politiques locales de mobilité, France mobilités, Cerema, Ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation

de taille : comment passer de la commune, souvent trop petite et sans moyens, à un niveau pertinent d'organisation ? Le choix a été laissé aux élus locaux d'en prendre la compétence : si les communautés de communes ne se sentaient pas prêtes, la région l'assumait en substitution. Les résultats révèlent une France à deux vitesses. Les régions du sud ont majoritairement hérité de la compétence, contrairement à celles du nord (cf. illustration 2). Comment coordonner tous ces acteurs ? La loi prévoit plusieurs outils : les contrats opérationnels de mobilité entre AOM (sans échéance réglementaire : les régions avancent à leur rythme, et c'est encore balbutiant), les comités des partenaires, lieux de concertation associant employeurs et représentants des usagers et un dernier outil qu'aucun territoire n'a encore mis en œuvre au vu de la multiplicité des acteurs à associer tant dans la sphère sociale que dans l'écosystème de la mobilité : les plans d'action en matière de mobilité solidaire, au bénéfice des publics vulnérables.

Dans les zones rurales où la voiture est reine, que peut-on faire ? Le covoiturage bénéficie d'un plan national et d'aides du Fonds vert. L'autopartage permet à ceux qui n'ont pas un besoin quotidien de voiture d'en avoir une quand nécessaire. Pour le tourisme, la location classique reste peut-être plus adaptée.

L'intermodalité est essentielle : l'offre régionale existe mais il faut pouvoir y accéder. C'est la question du premier et dernier kilomètre.

L'intermodalité, c'est aussi savoir quand laisser sa voiture pour prendre le vélo ou marcher :

Le transport scolaire constitue l'offre publique la plus développée en milieu rural. Certes, ce n'est pas permanent – ni pendant les vacances ni en milieu de journée – mais cela peut satisfaire certains besoins si l'autorité organisatrice accepte de l'ouvrir à d'autres publics. Il faut rassurer les parents d'élèves et s'assurer que le car dispose de places libres.

Le transport à la demande pose des défis spécifiques qu'il faut travailler avec les régions pour assouplir les règles de réservation. Le numérique permet de fluidifier l'expérience et de rapprocher les demandes pour remplir ces petits véhicules. Le vélo à assistance électrique offre aussi de nouvelles possibilités, notamment en montagne et beaucoup d'AOM proposent des locations.

Ces services coûtent très cher et la tarification demeure un enjeu crucial : les collectivités doivent envisager des tarifs cohérents avec la disposition à payer des usagers, notamment touristiques. Aujourd'hui les collectivités raisonnent sur la base de tarifs très bas par rapport aux autres pays européens. Je vous encourage à envisager des tarifs en rapport avec ce que l'utilisateur est prêt à payer pour un transport répondant à son besoin.

Quant au transport d'utilité sociale, organisé par des bénévoles – par exemple pour conduire une personne âgée à son rendez-vous médical – il coûte peu : il suffit de défrayer les bénévoles de leurs frais d'essence.

L'ingénierie publique s'organise autour des cellules

régionales d'appui France mobilités, des directions départementales des territoires, et de la mobilisation des ressources locales (agences d'urbanisme, syndicats de SCOT, parcs naturels régionaux, pôles d'équilibre territorial et rural...).

Concernant les financements, les dotations globales préfectorales – dotation de soutien à l'investissement local, fonds national d'aménagement et de développement du territoire – permettent de financer principalement l'aménagement d'espaces publics.

Les financements nationaux fonctionnent souvent sur appel à projets. Les programmes de l'ANCT – Action cœur de ville, Petites villes de demain, Villages d'avenir – ne sont pas spécifiquement orientés vers la mobilité mais peuvent y contribuer.

Le Fonds mobilités actives soutient les infrastructures cyclables et en 2025, le Fonds vert qui constitue un pilier principal de financement a intégré le soutien aux infrastructures cyclables. Ce fonds comprend trois mesures en faveur de la mobilité : campagnes de covoiturage, accès aux zones à faible émissions – mobilité, et mobilité rurale. Vous êtes en concurrence avec d'autres secteurs – éclairage public, rénovation de bâtiments...

Les décisions de financement relèvent des préfets, et nécessitent un travail de conviction locale avec l'appui des cellules France mobilités pour valoriser les projets auprès des services déconcentrés. La mesure mobilité rurale, prioritaire, est sous-consommée, elle permet de financer tout ce qui vous intéresse. Allez-y pour déposer vos projets !

ORGANISATION DES MOBILITÉS ET OFFRE D'ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉTAT EN FAVEUR DU DÉPLOIEMENT DE SOLUTIONS DE TRANSPORT DURABLE

David DUBOIS,
Directeur de projets politiques et services de
mobilité - Cellule France mobilités, Cerema
Auvergne-Rhône-Alpes

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) occupent une position centrale dans l'organisation des services de mobilité. Elles sont compétentes pour organiser un vaste panel de services de mobilité : transport public, location



■ Le GR permet de faire le tour du Volcan du Puy Mary. Le passage de la Brèche de Rolland a nécessité des travaux de déviation et sécurisation.

© Syndicat mixte du Puy Mary

de vélos, autopartage, covoiturage. Il existe deux niveaux d'autorités organisatrices qui se superposent : l'AOM régionale (compétence exercée par la Région) et les AOM locales (compétence généralement exercée à l'échelle des intercommunalités).

En Auvergne-Rhône-Alpes, nombreuses sont les communautés de communes qui ne se sont pas dotées de cette compétence, laissant la région devenir compétente par défaut. Cette situation, apparemment simple, cache une première subtilité : la région peut déléguer sa compétence d'AOM, ce qu'elle fait régulièrement. Ainsi, de nombreuses communautés de communes non compétentes statutairement organisent les mobilités sur leur territoire au nom de la région.

La deuxième subtilité concerne les AOM locales, compétentes uniquement à l'intérieur de leur périmètre (la région étant seule compétente pour organiser des services inter-territoriaux). Or, les Grands Sites couvrent souvent des territoires étendus, parfois à cheval sur plusieurs



Traiter les questions de mobilité nécessite des ressources humaines dédiées. Cette ingénierie reste indispensable et souvent déficitaire dans les territoires ruraux. (...) La question cruciale demeure : comment financer durablement les services de mobilité ?

David DUBOIS

intercommunalités, et donc plusieurs périmètres d'AOM. L'exemple du Puy Mary illustre parfaitement cette complexité : son sommet est partagé entre quatre collectivités – une communauté d'agglomération et trois communautés de communes. Cette fragmentation pose des enjeux de coordination entre collectivités.

En outre, malgré leurs compétences étendues, les AOM n'interviennent que sur l'organisation de services de mobilité. Or, une politique globale de mobilité nécessite d'autres leviers : création de pistes cyclables, aménagement de parkings de covoiturage, réglementation des taxis, installation d'infrastructures de recharge électrique... Ces compétences relèvent d'autres collectivités que les AOM, créant un "millefeuille" institutionnel incontournable.

S'ajoutent les services de transport non organisés par les AOM : services librement organisés (cars Macron), transports d'utilité sociale mis en place par des associations... Cette diversité d'acteurs enrichit l'offre mais complexifie la coordination.

Les Grands Sites ne sont ni AOM, ni opérateurs de services, mais ils génèrent des déplacements. Comme le rappelle un principe fondamental : nous ne nous déplaçons pas par plaisir, mais pour des activités – travail, soins, culture, loisirs, espaces naturels.

Cette réalité fait des Grands Sites des acteurs

légitimes des politiques de mobilité. Ils génèrent des déplacements, proposent des solutions innovantes et méritent d'être associés aux réflexions territoriales sur les services de mobilité. Cette logique s'applique également aux acteurs de la santé, de l'emploi, qui partagent ces problématiques dans les zones rurales.

Depuis les Actes des premières Rencontres du RGSF sur la mobilité en 2011, de nouveaux enjeux sont apparus et portent sur l'articulation entre services touristiques et services aux habitants : comment les solutions de mobilité desservant les Grands Sites profitent-elles au territoire ? Comment les services conçus pour les résidents (personnes âgées, actifs...) contribuent-ils aux déplacements touristiques ?

Un sujet sensible mais essentiel émerge : la régulation de l'usage automobile. Dans toutes les politiques de mobilité, développer les alternatives est nécessaire, mais généralement pas suffisant. Sans action parallèle sur la voiture et le stationnement, le recours aux solutions alternatives peine à se développer suffisamment rapidement pour répondre aux enjeux de décarbonation et de préservation des espaces naturels.

Traiter les questions de mobilité nécessite des ressources humaines dédiées : chargés de mission mobilité, expertise technique. Cette ingénierie reste indispensable et souvent déficitaire dans les territoires ruraux. Les politiques de mobilité génèrent des coûts importants. Elles peuvent rapporter indirectement (préservation des espaces naturels, amélioration de l'expérience touristique...) mais n'équilibrent jamais financièrement leur bilan. La question cruciale demeure : comment financer durablement les postes de chargés de mission et les services de mobilité ?

La loi d'orientation des mobilités (LOM) n'apporte pas de réponse satisfaisante à cette question. Le versement mobilité, ressource dédiée aux AOM locales, reste inaccessible dans de nombreux territoires ruraux : il faut être AOM locale (excluant les territoires sur lesquels les régions sont AOM locales¹), et organiser un service régulier de transport public. La multiplication récente de dispositifs de financement sous forme d'appels à projets a permis de soutenir un grand nombre de projets, mais au prix d'une certaine complexité, et sans offrir de perspective de financement à long terme.

Créées il y a cinq ans à la demande du ministère des Transports, les cellules France mobilités constituent le complément opérationnel de la LOM. Elles répondent aux enjeux d'ingénierie identifiés dans les territoires ruraux. En Auvergne-

¹ La loi de finances pour 2025 ouvre la possibilité aux régions métropolitaines et à la Collectivité territoriale de Corse d'instaurer un versement mobilité régional, contribution patronale, versée par les entreprises pour aider au financement des transports en commun.



■ Pôle d'échange multimodal de la Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault. © CCVH

UN SCHÉMA DÉPARTEMENTAL POUR DÉCARBONER LES FLUX TOURISTIQUES

Jean-Louis GELY,
Vice-Président délégué au tourisme et à
l'économie, Département de l'Hérault

Rhône-Alpes, la cellule coordonne les services de l'État (Dreal et DDT) et différents opérateurs: Ademe, Cerema, Banque des Territoires, ANCT... La Région participe également à cette coordination. Les cellules organisent des rencontres pour partager expériences, réussites et échecs. Elles fournissent aux porteurs de projets de mobilité un accompagnement ponctuel de premier niveau, orientant vers les bonnes personnes et les bons réflexes. En outre, le site internet France mobilités² propose plusieurs outils pratiques:

- Fiches explicatives sur l'organisation des mobilités;
- Référencement des acteurs de la mobilité et des retours d'expériences locaux;
- Cartographie des AOM, des bassins de mobilité, des démarches de planification;
- Exemples de cahiers des charges pour des marchés publics...

L'organisation des mobilités révèle une complexité institutionnelle réelle mais accessible. Les Grands Sites, acteurs légitimes de ces politiques, peuvent disposer d'outils d'accompagnement via les cellules France mobilités. Malgré les défis de financement, l'ingénierie partagée et la capitalisation d'expériences ouvrent des perspectives concrètes pour développer des solutions de mobilité durable adaptées aux territoires.

² <https://www.francemobilites.fr>

Cette intervention présente une approche expérientielle de la gestion des mobilités vers les Grands Sites, à travers l'exemple du département de l'Hérault. Le Département, collectivité de proximité et ensemblière, se situe à l'interface de l'écosystème territorial depuis les communes jusqu'à la Région et l'État.

Dans un département avec l'essentiel du développement urbain et de la démographie sur le littoral et de vastes espaces ruraux à l'intérieur où se trouvent les Grands Sites, et les espaces naturels sensibles, il est indispensable d'éviter les ruptures territoriales et de mieux répartir les flux de visiteurs. Cette géographie impose de créer des liens entre les grands axes de communication (autoroutes A9 et A75, voies ferrées, aéroports, etc.) qui sont les axes d'arrivée principaux des visiteurs extérieurs et ces territoires d'exception.

Les collectivités se sont historiquement engagées dans cet écosystème de réseaux de voiries et voies vertes dédiées aux mobilités douces, notamment grâce à la décentralisation et à la taxe des espaces naturels sensibles. Aujourd'hui, le Schéma départemental pour un tourisme durable et responsable a fait le choix de s'appuyer sur un axe

■ Le schéma départemental pour un tourisme durable de l'Hérault intègre un axe de décarbonation et de gestion des flux touristiques. La mise en place de navettes pour accéder au Cirque de Navacelles est un exemple d'actions soutenues.



majeur de décarbonation des flux touristiques et de gestion des flux qui comprend quatre actions : accélérer le développement des mobilités cyclables et leur intermodalité notamment avec les transports en commun, développer des projets collectifs expérimentaux en lien avec la Région et l'État, accompagner la gestion des flux, et soutenir les territoires et gestionnaires de sites.

Nous avons mis en place un groupe de travail transversal avec la Région et le Département qui réunit les acteurs de la mobilité, favorise les dynamiques autour du développement ferroviaire, facilite l'émergence de mobilités touristiques et appuie le développement de transports collectifs et de navettes pour décongestionner le cœur des sites...

Notre plan HéraultVélo mêle vélo utile, vélo sportif et vélo touristique. Trois axes structurants permettent des déplacements doux : la Méditerranée à Vélo, la Grande traversée du Massif central, et le Canal des deux mers, en plus d'une itinérance de plus de 500 km traversant l'Hérault d'Est en Ouest, la Passa Meridia. À noter que 280 établissements sont labellisés "Accueil Vélo" (dont 40 sur les Grands Sites).

Ces voies d'itinérances accueillent vélo, VTT, randonnée et déplacement équestre. Une trentaine de boucles cyclables, dont une douzaine sur les Grands Sites, assurent aussi la jonction entre grands axes de circulation et espaces naturels.

Nous soutenons dix pôles d'échanges multimodaux (PEM) dont la moitié sont réalisés, les autres prévus en 2026-2028. La moitié sont ferroviaires, les autres s'appuient sur une série de dispositifs de transports collectifs, de parkings structurants sur le territoire, qui sont pour l'essentiel dans l'interface entre les grands axes de circulation comme celui de Gignac à l'entrée des Gorges de l'Hérault.

Ce bouquet de mobilités, rendu nécessaire par la gestion des flux sur les Grands Sites, concerne aussi les fonctions quotidiennes. Au total, nous comptabilisons près de 4 000 kilomètres d'itinérance cyclable comprenant circuits VTT, boucles cyclables et voies vertes.

Les 22 aires de covoiturage actuelles, avec quinze en projet d'ici 2028, s'accompagnent souvent de bornes de recharge électrique. L'autopartage se développe avec le dispositif expérimental "Picholine", plateforme numérique innovante en vallée de l'Hérault. L'information s'organise via InfoRoute 34 et France Bleu Hérault pour les conditions de circulation en temps réel, particulièrement en haute saison.

L'exemple du Cirque de Navacelles illustre cette approche : revalorisation du hameau central, suppression des stationnements intempestifs, cheminements accessibles et harmonieux, parkings de petites dimensions et navettes en été et au printemps pour lesquelles la question de la pérennité financière reste cruciale.

L'expérience héraultaise démontre qu'un département, parfois au-delà des compétences strictes, peut jouer un rôle moteur dans la décarbonation des mobilités touristiques. Elle traduit une vision d'aménagement du territoire de proximité où mobilités touristiques et quotidiennes se renforcent mutuellement. Cette approche systémique articule patrimoine exceptionnel, infrastructures adaptées et gouvernance partenariale. Elle nécessite une concertation permanente avec tous les niveaux de collectivité et acteurs du tourisme. Le Département travaille simultanément pour le tourisme et l'amélioration du quotidien des habitants, bénéficiant des équipements mis en place, condition essentielle de leur adhésion aux projets des Grands Sites.



■ Différentes voies vélos comme l'Eurovéloroute sont les colonnes vertébrales des déplacements doux sur le territoire de l'Estuaire de la Charente. © Simon David

LIER MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET MOBILITÉ TOURISTIQUE

Sébastien BOURBIGOT,
Vice-Président en charge du développement de
l'économie touristique, de l'écotourisme et des
mobilités douces, Communauté
d'agglomération Rochefort Océan, Grand Site
de France Estuaire de la Charente, Arsenal de
Rochefort

Claire BOURDAIS,
Chargée de mission tourisme et mobilité
douce, Communauté d'agglomération
Rochefort Océan, Grand Site de France
Estuaire de la Charente, Arsenal de Rochefort

En 2012, l'ouverture de l'EuroVélo route sur notre territoire a marqué le début de notre politique vélo. Nous avons accompagné cette infrastructure cyclable structurante par de la signalétique, des stationnements sécurisés, des consignes à vélo et un soutien aux prestataires pour mieux accueillir les cyclotouristes. Cette Vélodyssée, complétée par la Flow Vélo constitue aujourd'hui la colonne vertébrale du territoire.

Ensuite nous avons formalisé des boucles locales destinées aux touristes et aux habitants pour le vélo loisir. Les itinéraires traversent le Grand Site permettant aux cyclistes en itinérance de découvrir

les sites emblématiques: le Pont Transbordeur, la Corderie Royale et les bords de la Charente. Aujourd'hui, cette armature d'équipements déployés pour le cyclotourisme constitue le socle pour développer la mobilité du quotidien en y intégrant le vélo.

Pour encourager son usage, il faut fournir les services qui permettent de considérer qu'il sera plus facile de circuler en vélo qu'en voiture ou même qu'en transports en commun dans une zone urbaine. Les cyclistes, comme les automobilistes, veulent stationner près des commerces et services qu'ils consomment. Cela implique des pistes en bon état, des mobiliers et services adaptés...

Le plan global de déplacement de l'agglomération voté en 2022 fixe des objectifs sur les mobilités actives, et a permis de lancer des actions en faveur du vélo quotidien. L'appel à projets Avélo 2 a financé l'étude du schéma directeur cyclable approuvé en 2023, et des actions liées aux services, au mobilier, à l'animation, la communication et l'ingénierie.

Cette dynamique nous permet de faire le lien entre tourisme et mobilité du quotidien. L'usage du vélo, qu'il soit quotidien ou touristique, soulève des enjeux communs: état des routes, stationnement, sécurisation. Aujourd'hui, nos nombreuses actions

■ La carte des temps de trajet participe à la prise de conscience de l'échelle du territoire et contribue au changement d'habitudes. Elle est complétée par un guide des mobilités.



territoriales restent parfois mal connues car les acteurs du vélo sont très diversifiés. Notre objectif est de développer une approche transversale pour intégrer ensemble, mobilité du quotidien et mobilité touristique et que les actions convergent.

La collectivité a créé un groupe mobilité touristique réunissant les services tourisme, mobilité, offices de tourisme et services associés aux mobilités saisonnières. L'objectif est de créer une culture commune autour des mobilités, vélo, transports en commun. Bien que l'entrée initiale soit le vélo, celui-ci s'intègre dans l'ensemble des services de mobilités mal connues en interne et encore plus en externe. Nous touchons des acteurs touristiques

et prestataires qui sont des prescripteurs par exemple auprès des curistes. Si les offres de mobilité sont mal connues des locaux, alors pourquoi les touristes viendraient-ils les utiliser ? Pourquoi prendre le bus quand les personnes qui nous reçoivent n'ont pas connaissance des offres territoriales ?

Ces instances créent du lien, de l'information et facilitent le renseignement auprès des visiteurs et habitants. Nous avons mis en place la formation des conseillers en séjour car on ne conseille que ce que l'on connaît.

Nous avons créé un comité de suivi du plan vélo réunissant techniciens internes, collectivités partenaires (AOM, département, région, État via la



■ Carte mentale réalisée en interne par les techniciens de l'agglomération pour formaliser l'ensemble des actions qui sont menées par la CARO en faveur du vélo. Cette arborescence dense rappelle que les acteurs sont très diversifiés.

Dreal, EPCI), associations locales de vélo, employeurs, établissements scolaires. Tous ces usagers du territoire n'avaient pas l'habitude d'être réunis. La culture du vélo passe par de nouvelles instances de travail et de concertation qui favorisent la mise en cohérence des budgets, des compétences et des projets.

Une carte des temps de parcours à pied et vélo a été développée, inspirée des cartes métrominuto³ (cf. carte p34). Elle démontre l'accessibilité du territoire à taille humaine et contribue au changement d'habitudes y compris des agents territoriaux qui utilisaient la voiture pour faire deux kilomètres pour se rendre au travail. D'un point à un autre de Rochefort, les déplacements sont faciles à pied ou à vélo. Cette carte s'adresse aux touristes mais surtout aux habitants qui ont le réflexe de la voiture quelles que soient les distances à parcourir.

Un guide des mobilités est en cours d'élaboration recensant les différentes solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle : mobilité fluviale, pédestre, vélo, transports en commun, bus, train, covoiturage. Nous développons progressivement des outils permettant le changement de comportement car toutes ces solutions ne sont pas encore dans les habitudes de chacun. ■

“

Une carte des temps de parcours à pied et vélo a été développée, inspirée des cartes métrominuto. Elle démontre l'accessibilité du territoire à taille humaine et contribue au changement d'habitudes, y compris des agents territoriaux.

Sébastien BOURBIGOT
et Claire BOURDAIS

³ Carte piétonne schématique basée sur l'esthétique des plans des lignes du métro, marquant les distances entre les points les plus importants d'une ville et le temps qu'une personne moyenne prendrait pour les parcourir pour encourager les citoyens à se déplacer à pied.

David ARMELLINI - Arrive-t-on à avoir une vision globale et exhaustive des projets de mobilités sur les territoires ?

David DUBOIS - La difficulté est que le sujet de la mobilité est dynamique avec des nouvelles actualités tous les jours. Il y a des services qui apparaissent, d'autres qui disparaissent. Certains outils pour mieux cerner les dynamiques se développent tel "l'Observatoire national des politiques locales de mobilité" accessible sur le site internet de France Mobilités. Par ailleurs, un recensement est en cours sur les services de mobilités développés par les différentes autorités organisatrices ou leurs partenaires.

Dans tous les cas, pour vos projets, vos questions, contactez les cellules France Mobilités, nous serons ravis de vous renseigner.

Aude GUITTON, chef de projet Grand Site de France Gorges du Tarn, de la Jonte et Causses - Sur le développement des pistes cyclables, avez-vous dû intervenir en site classé et comment avez-vous concilié les enjeux d'intégration paysagère ? Les stationnements vélos par exemple ?

Sébastien BOURBIGOT et Claire BOURDAIS - Certaines pistes ont fait l'objet d'expérimentations dans le cadre du site classé. Différents paramètres étaient à prendre en compte, l'intégration paysagère mais aussi les milieux traversés comme les marais, l'exposition au changement climatique, le choix du revêtement, le long terme avec l'entretien des pistes...

Il y a un dialogue important avec l'inspectrice des sites pour trouver les bons compromis entre usage et intégration paysagère. Pour trouver des solutions, les discussions sont propres à chaque projet puisqu'une solution n'est pas forcément duplicable selon le milieu et le paysage traversé.

Concernant l'installation de stationnements vélo, nous avons plusieurs exemples comme à la Corderie royale où l'usage concerne les touristes et les habitants, avec un enjeu paysager et patrimonial fort. Si une consigne à vélo n'est pas visible, elle sera intégrée mais elle ne sera pas utilisée ; si elle est déportée pour ne pas impacter le paysage mais trop loin

des usagers et du service qu'ils vont consommer, idem.

Il faut réussir à trouver le juste milieu, à être pragmatique et concilier les intérêts de préservation du patrimoine bâti naturel avec les objectifs à atteindre sur l'usage du vélo et les services fournis. Si on veut augmenter la part modale du vélo, il est essentiel de fournir des pistes en bon état pour les emprunter au quotidien, des lieux pour stationner des vélos et les bagages de façon sécurisée...

Nous utilisons des box vélotourisme sécurisés, très appréciés des cyclistes avec bagages. La préconisation était d'avoir un mobilier assez discret mais effectivement au début l'usage n'était pas identifié par les habitants comme par les touristes. Donc on a fait évoluer le mobilier en y apposant un visuel et un titre "Mon parc à vélo". Ce qui a beaucoup augmenté la capacité d'usage du mobilier. ■



■ La Maison de site de Dienne, dans une ancienne ferme restaurée. © Julien Couty

Séquence thématique

Quelle approche paysagère
de la mobilité durable ?

Vincent BASTIEN

Directeur du Grand Site de France
Les Deux-Caps Blanc-Nez, Gris-Nez



Philippe LAGARDE

Communauté de communes de la
Vallée de l'Homme, Grand Site de
France Vallée de la Vézère



Benoit BERGEGÈRE, animateur

Chef du bureau des sites et espaces protégés,
Direction générale de l'Aménagement, du
Logement et de la Nature, Ministère de la
Transition écologique, de l'énergie, du climat
et de la prévention des risques



Xavier DOUARD

Gestionnaire des terrains du Conservatoire du
littoral pour le Grand Site de France Les Deux-
Caps Blanc-Nez, Gris-Nez, Eden 62



Alain FREYTET

Paysagiste conseil du Réseau
des Grands Sites de France

Quelle approche paysagère de la mobilité durable ?

OUVERTURE

Benoît BERGEGÈRE,
 Chef du bureau des sites et espaces protégés,
 Direction générale de l'Aménagement,
 du Logement et de la Nature,
 Ministère de la Transition écologique, de
 l'énergie, du climat et de la prévention des
 risques

Dans les Grands Sites de France, encourager les mobilités douces comme la marche à pied, l'usage du vélo, doit se penser à travers le prisme de la haute qualité de ces paysages et viser la minimisation de l'impact des infrastructures de mobilité sur le paysage et la biodiversité. Ces lieux sont des paysages d'exception et des espaces naturels préservés où les visiteurs comme les habitants viennent chercher inspiration, ressourcement et bien-être.

Les projets de mobilité nécessitent des aménagements structurants, des équipements qui peuvent être consommateurs de ressources naturelles, d'espace, et participer à la banalisation du paysage. Les maîtrises d'ouvrage construisent le plus souvent des projets sans prendre en compte le paysage, la qualité des lieux, s'arrêtant souvent aux normes techniques de sécurité. Les réglementations liées aux sites, à la biodiversité, imposent de changer d'approche.

De manière plus diffuse et non réglementaire, mais tout aussi importante, le respect de l'esprit des lieux, de la singularité des valeurs paysagères qui président aux choix d'aménagement, incitent également à changer d'approche. Alors, il s'agit bien de ne pas reproduire le tout routier pour des moyens de déplacements plus vertueux, alternatifs. Ces moyens de déplacement alternatifs portent une triple promesse d'un impact réduit, de la sobriété et de l'immersion.

Le caractère remarquable de la démarche paysagère est qu'elle renvoie dos à dos une approche techniciste du paysage, un paysage qui serait tout juste bon à être aménagé, et une vision fantasmée, figée d'un paysage qu'on mettrait sous cloche. La démarche paysagère conduit à concevoir et aménager nos milieux de vie, à faire évoluer nos modes de vie. Elle contribue de façon décisive à la transition écologique sur la base d'un récit commun.

LE PASSAGE DE LA VÉLOMARITIME AU CŒUR DU SITE CLASSÉ DES DUNES DE LA SLACK

Vincent BASTIEN,
 Directeur du Grand Site de France
 Les Deux-Caps Blanc-Nez, Gris-Nez

Le tronçon de la Vélomaritime entre Wimereux et Ambleteuse, au cœur du Grand Site de France Les Deux-Caps, s'inscrit dans l'histoire des projets d'Eurovéloroute initiés en 1998 avec la validation du premier schéma national de véloroutes et voies vertes. Cette infrastructure, reliant Kiev à Roscoff en Bretagne, traverse les trois Grands Sites des Hauts-de-France : les Dunes de Flandre, les Deux-Caps et la Baie de Somme.

Vingt-six ans après sa conception, ce projet répond simultanément aux besoins de déplacements de loisirs et de déplacements quotidiens des habitants. La méthodologie retenue a consisté à découper la Vélomaritime entre Calais et Boulogne-sur-Mer en différents tronçons, car la réalisation immédiate des 30 kilomètres totaux s'avérait techniquement et budgétairement complexe compte tenu des milieux traversés. Le projet s'appuie sur la route départementale traversant un site classé, un site Natura 2000 nécessitant une orchestration fine de l'ensemble des partenaires concernés.

Cette dynamique collective a impliqué le Conservatoire du littoral, propriétaire, le Parc naturel régional en charge des sites Natura 2000, Eden 62 gestionnaire des ENS, les services de l'État (Dreal, DDTM) et les spécialistes du Cerema pour la problématique de traversée de la petite faune, particulièrement les batraciens.

Un cabinet de paysagistes, Élise et Martin Hennebicque a été mandaté pour veiller à la dimension paysagère et s'assurer que l'ouvrage



■ Vélomaritime traversant les Dunes de la Slack entre Wimereux et Ambleteuse. © Département du Pas-de-Calais

technique ne prenne pas le pas sur le paysage et l'ambiance du site dunaire. Cette approche a orienté le parti-pris d'utiliser la route départementale existante en y insérant une possibilité de faire du vélo de façon sécurisée.

L'analyse de trois variantes, issues d'une démarche "éviter, réduire, compenser" ayant étudié cinq scénarios de passage, a bénéficié du travail précieux des paysagistes. Des photo-montages portion par portion ont permis de visualiser les impacts et conséquences des différentes solutions proposées. La solution finale privilégie la réduction de la place de la voiture et la préservation du paysage :

- réduction de la chaussée : passage de 7,5-7 m à 6 m pour accueillir une piste cyclable de 2,5 m (au lieu de 3 m standard),
- limitation de vitesse : choix fort des élus de réduire la vitesse à 50 km/h sur cette portion roulante rétrécie,
- positionnement optimal : piste côté mer permettant aux cyclistes de profiter de la vue,
- revêtement adapté : liant sable et couleur claire pour une meilleure intégration dans les dunes,
- signalétique épurée et éabonnage bois épousant les hauteurs de la dune selon les sections.

Le Cerema a aussi apporté des solutions adaptées à la gestion de la petite faune du massif dunaire. Des "batrachoducs" permettent le passage sous la véloroute et la route de la petite faune et des batraciens.

Le projet a dépassé la réalisation de ce tronçon cyclable en supprimant un parking en cœur de nature qui accueillait de nombreux véhicules. Cet ancien parking, vestige d'une desserte de bunkers et batteries de DCA allemandes de la Seconde Guerre mondiale, a été entièrement supprimé. Pour répondre aux préoccupations mémorielles exprimées lors de l'enquête publique – ces ouvrages ayant été réalisés par des travailleurs forcés, des

déportés juifs et des déportés militaires – des éléments des empiècements béton allemands ont été conservés. Une stèle sera installée en leur mémoire.

Ainsi le site a été renaturé et toutes les formes de stationnement supprimées.

En deux saisons, la réalisation de ce tronçon a généré une augmentation de 50% de la fréquentation vélo sur cette EV4 Vélomaritime. Aux côtés des cyclistes itinérants et des touristes, les habitants s'approprient cette voie douce partagée. Ce projet a permis aux partenaires de changer collectivement d'approche et de dépasser leurs préjugés sur les champs du possible pour réduire la place de la route et du tout voiture.



Un cabinet de paysagistes a été mandaté pour veiller à la dimension paysagère et s'assurer que l'ouvrage technique ne prenne pas le pas sur le paysage et l'ambiance du site dunaire.

Vincent BASTIEN

LES DIFFÉRENTES OPTIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA VÉLO MARITIME DANS LES DUNES DE LA SLACK

Xavier DOUARD,
Gestionnaire des terrains du Conservatoire
du littoral pour le Grand Site de France
Les Deux-Caps Blanc-Nez, Gris-Nez, Eden 62

Deux grandes options s'offraient à nous. La première consistait à mettre en place un étabonnage pour retenir la dune et éviter d'avoir à l'aménager directement. La seconde option impliquait de ne pas utiliser d'étabonnage et de taluter la dune pour créer un profil empêchant le sable de se déposer sur la vélo maritime.

L'étabonnage est un dispositif technique qui permet de fixer un talus. Concrètement, on vient taper des fers en U, dans lesquels on glisse des planches – dans notre cas, du chêne. Ce système permet de stabiliser le talus efficacement.

Chaque option présentait des avantages et inconvénients, tant sur le plan écologique que paysager. Une discussion approfondie a eu lieu entre tous les organismes impliqués dans ce projet : le département, le parc naturel régional, Eden 62, le Conservatoire du littoral et les services de l'État (DDTM et Dreal). Nous avons analysé méthodiquement les plus et les moins de chaque option pour parvenir à un consensus.

La question cruciale concernait l'impact sur les zones Natura 2000. Nous avons calculé précisément les surfaces d'habitat qui seraient impactées par le projet dans chacune des deux options. Ce travail très rigoureux a nécessité de découper la vélo maritime en tronçons et de caractériser les habitats avec un bureau d'étude spécialisé. Cette analyse nous a permis d'évaluer l'impact réel sur les habitats d'intérêt patrimonial. Parallèlement, nous avons établi un bilan global du projet qui intègre l'ensemble des surfaces réhabilitées lors des travaux sur les accès aux plages (parking des Allemands, la Pointe aux oies). Ce bilan global nous a permis de déterminer si le projet avait un impact positif ou négatif sur les espaces naturels et les paysages. La conclusion s'est imposée : l'option étabonnage s'avérait beaucoup moins impactante au niveau des habitats naturels. D'un point de vue paysager, ce choix ne constituait pas un non-sens, l'étabonnage étant aujourd'hui relativement bien intégré dans le paysage.

L'étabonnage épouse parfaitement la forme de la dune, sa hauteur variant selon le linéaire de la vélo maritime. Il épouse la topographie naturelle de la dune et remplit efficacement sa fonction : stabiliser le sable et éviter qu'il ne se dépose sur la vélo maritime. ■

INTÉGRER UNE VOIE VERTE DANS UN PAYSAGE REMARQUABLE

Philippe LAGARDE,
Communauté de communes de la Vallée
de l'Homme, Grand Site de France Vallée
de la Vézère

Dix ans ont été nécessaires pour finaliser le tracé du projet structurant de la véloroute – voie verte de 60 km le long de la Vézère dont une partie en site classé. Ce projet entre dans le schéma des mobilités de la communauté de communes de la Vallée de l'Homme et rejoint l'un des axes du programme d'actions du Grand Site de France : "développer la mobilité douce et l'intermodalité douce". Il répond aussi à nos engagements fixés dans le Plan climat intercommunal et enrichit nos offres de mobilités comme le transport à la demande, les plateformes de vélo-électriques...

La vallée forme un long corridor entre les falaises sur 30 km avec peu de routes et quelques dénivelés, la traversée du site classé et d'un site Natura 2000. La préoccupation de la communauté de communes était de diminuer l'impact environnemental et paysager. Nous avons travaillé finement au tracé et à son insertion paysagère en collaboration avec les services de l'État, inspecteur des sites et architecte des bâtiments de France. Nous avons aussi fait le choix de mandater un paysagiste expérimenté comme maîtrise d'œuvre. Le projet a nécessité un permis d'aménager, un permis de construire (passerelle), une évaluation environnementale (étude d'impact), une évaluation des incidences (Natura 2000), une déclaration IOTA (loi sur l'Eau), une demande d'archéologie préventive...

Pour établir le tracé, nous nous sommes appuyés sur des voies déjà existantes et peu circulées. Sur les 22 m réalisés, environ 19 km existaient déjà sous forme de chemins ruraux ou d'anciens chemins de halage. Malgré ce travail considérable, des zones limitrophes d'exploitation agricole en bordure de rivière, submersibles, ont soulevé de nombreuses questions : circulation des tracteurs, accès à la rivière, irrigation, promeneurs ramassant les noix... Ainsi, soit les communes, soit la communauté de communes ont procédé à des acquisitions foncières, non sans difficultés, sur une bande de 5 m.

Nous nous sommes inspirés en visitant d'autres projets de voie verte, notamment pour le revêtement qui devait être submersible. Ce qui nous a orienté vers un matériau : une grave émulsion enrichie avec du calcaire d'origine locale, qui présente des qualités semi-poreuses et une couleur en harmonie avec le site. Les jonctions avec les chemins déjà existants restent en calcaire compacté. L'aménagement fini propose un cheminement



■ Sur la voie verte de la vallée de la Vézère. © InstapadesStudio



La stratégie d'utilisation d'aires déjà aménagées, de voies existantes et une stratégie foncière ont favorisé l'intégration paysagère et diminué l'impact environnemental des aménagements.

Philippe LAGARDE

piéton-vélo de 2,60 m de large alors que les préconisations du Cerema étaient plutôt de 3 mètres. Nous avons préféré en termes d'impacts intégrer une partie enherbée de chaque côté qui permet aux piétons de se déporter quand arrivent les vélos.

Nous avons aussi pris le temps de travailler sur le choix des matériaux et du mobilier. La stratégie était de ne créer aucune nouvelle aire de stationnement, ni de pique-nique, mais de nous appuyer sur celles existantes en renouvelant le mobilier en place. Trois modèles de table et banc ou assise ont été créés pour une meilleure insertion paysagère en fonction des lieux (bois local, pierre locale). Du mobilier de signalétique a été créé et installé avec

sobriété ainsi que des assises en pierre locale pour prendre le temps d'une pause sur la rivière.

Nous avons aussi évité les franchissements de la rivière. Un unique ouvrage majeur de franchissement a été réalisé : une passerelle en acier peint. Elle constitue le seul endroit où nous ne respectons pas le cahier des charges du dénivelé PMR pour éviter une trop grande emprise au sol et dans le paysage.

Comme mesure compensatoire, nous avons dû construire une zone humide de 1000 m², l'ensemble des travaux ayant impacté plusieurs petites zones de boisements alluviaux.

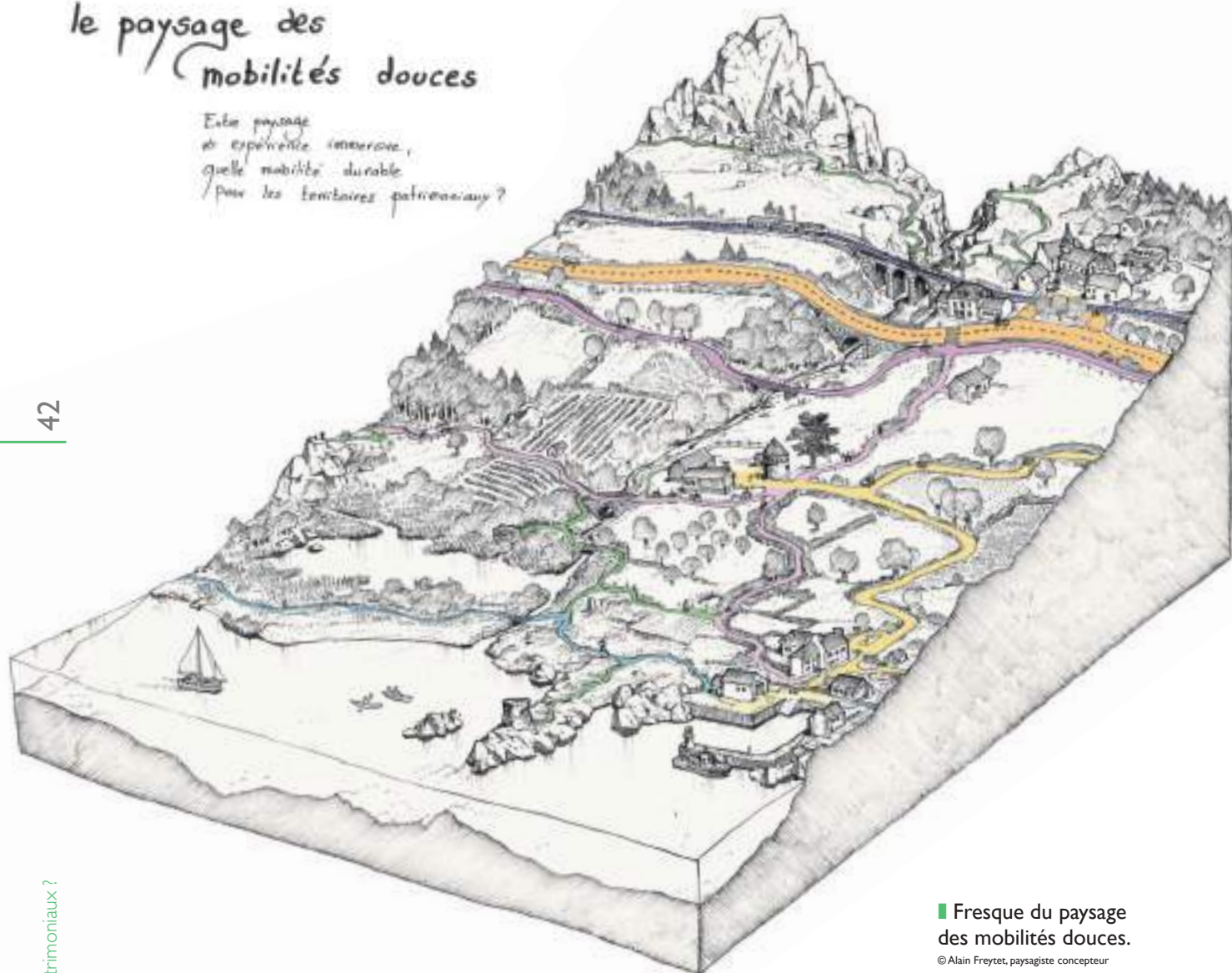
En résumé, la stratégie d'utilisation d'aires déjà aménagées, de voies existantes et une stratégie foncière ont favorisé l'intégration paysagère et diminué l'impact environnemental des aménagements. Le choix d'une approche paysagère dès la maîtrise d'œuvre et l'accompagnement par les services de l'État ont permis de travailler finement sur la largeur de la voie, le matériau et la couleur du revêtement, la sobriété de la signalétique et du mobilier.

La fréquentation sur la saison écoulée atteint 70 000 passages, preuve d'une vraie attente du public. Nous avons une forte pression sur les locations de vélos, mais aussi des piétons : nous comptabilisons environ 52 % de cyclistes et 48 % de cheminement piéton. L'agréable constat est que de nombreux locaux l'utilisent y compris pour amener leurs enfants à l'école en vélo avec remorque. Ce projet a coûté près de 5 millions d'euros et a été subventionné à hauteur de 70 % par des fonds du département, de la région, de l'État, de l'Ademe et de l'Europe. Nous travaillons déjà sur le tronçon suivant qui risque d'être plus complexe.

le paysage des mobilités douces

*Est-ce paysage
de expérience immersive,
quelle mobilité durable
pour les territoires patrimoniaux ?*

42



■ Fresque du paysage des mobilités douces.

© Alain Freytet, paysagiste concepteur

LE PAYSAGE DES MOBILITÉS DOUCES ET LES (A)MÉNAGEMENTS DE SES INFRASTRUCTURES

Alain FREYTET,
Paysagiste conseil du Réseau des Grands Sites de France

Cette fresque des mobilités douces¹ tente d'illustrer une grande partie des déplacements qui se croisent sur les Grands Sites, étudiés non dans leur simplicité linéaire mais dans le volume sensible du paysage qu'ils traversent. Cette approche révèle une hiérarchie des présences et des interventions, depuis les mobilités les plus légères jusqu'aux infrastructures plus importantes.

¹ La fresque du paysage des mobilités douces est téléchargeable sur le site internet du RGSF.

En bleu, les déplacements par voie d'eau laissent peu de traces visibles. La découverte par l'eau offre une liberté de parcours et des perspectives uniques les yeux très bas sur l'horizon, que ce soit en voilier, en canoë ou depuis un bac. La gestion, comme sur terre des flux peut parfois poser des questions de densité. Les ancrages et embarcadères nécessitent une attention particulière dans leur traitement paysager.

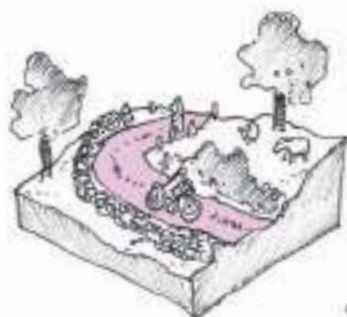
En vert, la marche à pied demeure la mobilité douce par excellence. Les sentiers littoraux, fleuron de la découverte des paysages littoraux français offrent des tronçons d'exception. Ces sentiers sont étroits, on y marche à la queue leu leu. Ce sont des parcours strictement réservés aux piétons qui permettent une proximité tactile avec le paysage où les cinq sens fonctionnent pleinement. L'aménagement de ces sentiers requiert une



Le Sentier littoral
Il longe le rivage et offre des "Vues sur mer". Protégé et couvert grâce à la Semaître littorale, il est dédié à la marche et la contemplation.



Les sentiers de promenade et randonnée
De long parcours ou de petits boucles, ils permettent d'entrer en intimité avec le paysage. Etablis, ils se réservent aux marcheurs en quête de paysage.



Les chemins partagés
Souvent issus d'une longue histoire, ils s'inscrivent subtilement dans le paysage et s'accompagnent de nombreux motifs caractéristiques des sites. On s'y croise, à pied, en vélo, à cheval, en tracteur...



Les grandes voies cyclables
Plus particulièrement dédiées aux vélos, par leur revêtement et leur largeur, elles permettent des trajets quotidiens comme de longs pèlerins. On les espère avec le moins de mobilier et de panneaux possible.

approche minimale: quelques ganivelles pour suggérer sans contraindre, une simple pierre plate pour s'asseoir, des ouvertures au sécateur dans les fourrés pour révéler des vues lointaines. Cette philosophie du "moins mais mieux" évite la déception d'avoir le sentiment de se retrouver dans un lieu banal, suraménagé voire urbain. Lors de l'élaboration d'un projet, on sera attentif à ne pas faire traverser le sentier piéton avec un lieu amenant une certaine déception: un stationnement automobile, un lotissement ou un centre commercial voir même une piste cyclable.

En violet clair, les chemins d'usage, ruraux et ancestraux, constituent l'épine dorsale de la mobilité partagée. Ces tracés souvent de vieille histoire, où se rencontrent tracteurs, vélos et cavaliers, racontent l'histoire de la campagne française à travers leurs motifs: arbres isolés, haies, murets de pierre, bâti

vernaculaire. Leur gestion nécessite une compréhension fine de l'histoire rurale, des cohabitations et des conflits d'usage.

En jaune, les petites routes secondaires parlent le langage précis du relief pour reprendre une expression de Fernand Braudel. Elles conservent souvent leurs motifs patrimoniaux: arbres isolés, alignements, parfois mis à mal pour des raisons de sécurité routière. Le travail de "couture" réalisé par le paysagiste, Claude Chazelle au Puy Mary illustre cette approche respectueuse.

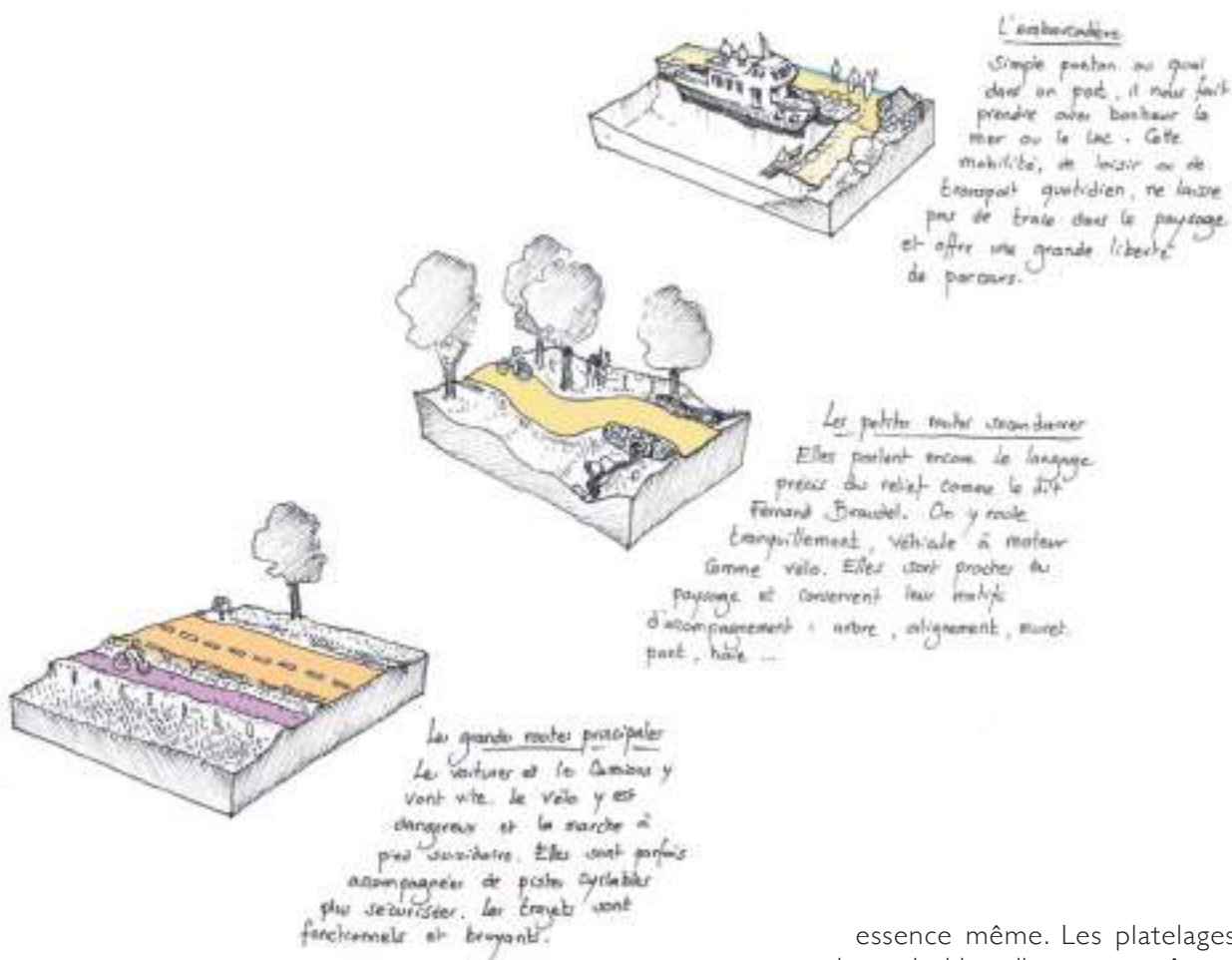
En orange, les grandes routes principales, plus dures au paysage par leurs déblais et remblais, peuvent néanmoins accueillir des ouvrages d'art remarquables. Leurs pistes cyclables d'accompagnement, travaillées avec soin et variantes, s'adaptent aux spécificités de chaque ambiance traversée.

Et en bleu foncé, la voie ferrée permet de se déplacer à travers le paysage en l'observant à travers les vitres du train, c'est le début du voyage.

Le déplacement à cheval révèle le

paysage d'une façon originale en exigeant des besoins spécifiques: haltes adaptées, élargissements ponctuels pour les croisements piétons-cavaliers. À l'inverse, la présence d'engins motorisés comme les quads ou les motos génère des conflits majeurs, nécessitant parfois une régulation par arrêts municipaux, comme obtenu dans les Agriates après deux années de concertation territoriale.

Le vélo élargit le rayon de découverte tout en préservant l'immersion paysagère. Les pistes cyclables doivent accepter les variations de largeur selon le contexte: très étroites sur une digue, elles peuvent ailleurs offrir des aménagements séparés piétons-cyclistes. La signalétique doit rester minimale: quelques pictogrammes suffisent, sans multiplication de barrières. Avec les vélos électriques qui vont très vite, on voit aussi arriver de nouvelles problématiques d'usage.



L'écueil principal réside dans la tentation de reproduire les codes routiers pour les voies cyclables: bandes blanches, bitume systématique, panneautage inutile, mobilier standardisé, poubelles, bordure béton, chicane inadaptée... Cette approche uniformisante détruit l'esprit du lieu. Parfois, il faudrait faire en sorte que les gens roulent un peu plus doucement, que le sol respire sans bitume et permettre aux arbres en bordure d'avoir une espérance de vie un peu plus longue. Sur d'anciennes voies ferrées, par exemple, le mobilier devrait s'inspirer du vocabulaire ferroviaire plutôt que de subir un choix standardisé.

Quant au "point intermodal", son nom évoque un horrible stationnement autoroutier mais il faut plutôt le rapprocher de la place de village ou du quartier de la gare où l'on change naturellement de mode de transport. Cette approche "charnelle" replace les bourgs et villages au cœur des mobilités douces, créant des lieux de vie plutôt que de simples équipements techniques.

Plusieurs dérives menacent la qualité paysagère des mobilités douces. Les aménagements trop lourds et hors de propos, la surcharge en mobilier d'accompagnement: panneaux jamais lus, poubelles inutiles, barrières excessives... Le vocabulaire routier appliqué aux voies douces détruit leur

essence même. Les platelages interminables, glissants et coûteux, éloignent du contact naturel avec le sol.

L'utilisation de matériaux inadaptés (plastique, revêtements colorés) ou la répétition d'un modèle unique sur tout le linéaire constituent autant d'anti-paysage. La palette végétale doit privilégier le sauvage au fleurissement urbain.

La réussite des mobilités douces nécessite l'accompagnement d'un regard paysagiste capable d'apporter fluidité et adaptation contextuelle. Cette approche dépasse la simple application de normes techniques pour proposer des solutions sur mesure: analyse globale du paysage, traduction sensible des contraintes, adaptation lors de la mise en œuvre. L'intégration d'une voie douce devient l'occasion de restaurer le patrimoine (murets ...), d'améliorer la qualité paysagère globale, de supprimer la signalétique superflue, d'enterrer les réseaux aériens. Dès le montage financier, cette dimension qualitative doit être intégrée.

Les équipements d'accompagnement (tables, bornes de recharge, consignes) doivent fuir le modèle préfabriqué répété partout. Chaque intervention doit penser "site".

En plus des multiples pistes citées pour y parvenir, il faut prendre le temps de se réunir, tous les acteurs concernés, directement sur le terrain. Cette capacité collective de projet, éprouvée *in situ*, demeure la clé de voûte de mobilités douces vraiment respectueuses des paysages qu'elles révèlent. ■

Benoit **BERGEGÈRE** - Qu'en est-il de l'appropriation des projets que vous avez mis en place par les habitants?

Philippe LAGARDE - Quand on a commencé les acquisitions, nous avons parfois rencontré une réelle opposition des propriétaires fonciers, notamment dans le monde agricole, même si on passait toujours en limite de leur parcelle, on ne coupait jamais une parcelle en deux.

Nous avons fait un long travail pour lever les blocages (proposition de bail emphytéotique sur 99 ans pour éviter l'expropriation...) et aujourd'hui, c'est plus facile. Quant aux habitants, ils l'empruntent de plus en plus et ils en sont des ambassadeurs.

Vincent BASTIEN - Pour la piste cyclable, il y a eu un travail pour associer les usagers à travers les associations de randonnées pédestres, l'ADAV (Association du Droit Au Vélo)... Pour le réaménagement du belvédère de la Pointe aux Oies, le groupement ornithologique du nord de la France a été associé pour intégrer leur besoin puisqu'il y a une station d'observation de nidage d'hirondelles du littoral sur ce site.

Françoise PAQUELOT, Collectif du Paysage de l'Après-pétrole - Mais qu'en est-il de la mobilité pour les personnes à mobilité réduite? Quand on recule des parkings de 200 mètres, comment fait-on pour des personnes en fauteuil roulant?

Vincent BASTIEN - Le cahier des charges intégrait le revêtement et le dénivelé pour que les personnes à mobilité réduite puissent continuer à profiter du site. Le dénivelé de la piste cyclable réalisée permet d'accueillir des personnes en fauteuil et nous en voyons fréquemment. La piste peut être partagée. Enfin, une navette qui part de la zone plus urbaine de la commune permet également aux personnes à mobilité réduite d'accéder au belvédère de la Pointe aux Oies afin de garantir l'accès à tous.

■ Gorges de la Jordanne, site Natura 2000. © Charlotte Mangot - RGSF



Antoine ORSINI, directeur du Grand Site de France Conca d'Oru, vignoble de Patrimonio – golfe de Saint-Florent

- L'observation que nous pouvons faire à travers les différents exemples présentés est que l'aménagement d'une infrastructure de mobilité douce constitue souvent un art du compromis. Ce compromis s'établit entre plusieurs nécessités : d'une part, le respect des paysages par un traitement paysager le plus doux possible, et d'autre part, s'agissant de la circulation des piétons et des vélos, la nécessité de permettre à ces usagers de se déplacer en toute sécurité. Souvent, lorsqu'il s'agit d'itinéraires qui empruntent des voies routières, il faut également respecter les contraintes du code de la route. Dans ce contexte, nous observons fréquemment un dialogue parfois difficile entre les paysagistes d'un côté et les aménageurs routiers de l'autre. C'est donc toujours cet art du compromis que nous devons mettre en œuvre et faire fructifier dans la conception de nos projets.

Concernant l'exemple de la Vézère, où il nous a été présenté une voie verte, c'est-à-dire une voie ouverte à la fois aux piétons et aux cyclistes. Avez-vous des remontées concernant des confrontations dans cet usage mixte ?

Philippe LAGARDE - C'était effectivement une des craintes que nous aurions pu avoir. De plus, cette voie est également franchissable par les chevaux et les cavaliers, qui peuvent l'emprunter sur une portion du linéaire. Mais le partage du territoire et l'apprentissage du "vivre ensemble" méritent de s'apprendre. Par exemple si vous insérez une voie verte en fond de vallée sur des territoires qui sont aussi des territoires de chasse, il faut trouver le compromis et l'équilibre pour que chacun puisse respecter l'autre.

Concernant les vélos et piétons, les chiffres sont significatifs : 70 000 passages sur quelques mois, répartis à peu près moitié-moitié. Le revêtement que nous avons choisi est roulant, mais il n'est pas spécialement emprunté par le vélo de course. Il s'agit plutôt de VTT et VTC. Ce sont des gens constituant un public familial ou des groupes de cyclistes qui sont également randonneurs.

La voie est étroite et il faut qu'il y en ait un

qui ralentisse. Moi-même, j'y vais courir et je vois arriver des vélos. En retour, je n'observe pas de conflit d'usage. Je ne prétends pas que cela ne peut jamais arriver, mais ce n'est pas notre crainte principale. ■



Séquence thématique

Comment la mobilité durable peut-elle participer à la montée en qualité de l'offre touristique et à l'expérience de visite souhaitée?

Céleste FRANÇOIS, animatrice

Chargée de mission tourisme durable, Direction générale des entreprises, Sous-direction du Tourisme, Ministère de l'Économie et des finances



Cyril CATHELINEAU

Vice-président mobilité et environnement, Communauté de communes des Montagnes du Giffre, Projet Grand Site de France Sixt-Fer-à-Cheval



Jean PINARD

Président de la société de conseils Futourism



Sophie MOBILLION

Chargée de mission Grand Site de France Bibracte - Morvan des Sommets



Comment la mobilité durable peut-elle participer à la montée en qualité de l'offre touristique et à l'expérience de visite souhaitée ?

MOBILITÉ DURABLE ET EXPÉRIENCE DE VISITE : L'INFORMATION COMME CLÉ DE RÉUSSITE

Jean PINARD,

Président de la société de conseils Futourism

OUVERTURE

Céleste FRANÇOIS,
Chargée de mission tourisme durable,
Direction générale des entreprises,
Sous-direction du Tourisme, Ministère de
l'Économie et des finances

Nous travaillons actuellement sur l'élaboration d'une feuille de route sur les mobilités décarbonées dans le tourisme et la gestion du dernier kilomètre. L'objectif de devenir la première destination touristique durable nécessite de repenser la mobilité, les transports représentant 69% des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique. Les mobilités touristiques ne sont pas spécifiquement traitées dans la loi LOM et développer l'éco-mobilité touristique requiert donc une stratégie territoriale concertée impliquant les acteurs du tourisme, de la mobilité et des infrastructures, tout en préservant la qualité paysagère des sites. L'enjeu crucial consiste à faire bénéficier les habitants des aménagements développés pour les touristes. Cette approche permet aussi d'influencer les choix des résidents lorsqu'ils deviennent touristes, promouvant une éco-mobilité plus responsable.

Cette transition représente aussi une opportunité d'améliorer la qualité de l'offre touristique en développant des offres de découverte et des services répondant aux attentes des clientèles. Évidemment l'accessibilité de l'information touristique est essentielle. Enfin, nous pouvons nous interroger : dans quelle mesure l'éco-mobilité participe-t-elle à enrichir l'expérience de visite ?

Vouloir être la première destination durable mondiale tout en attirant 100 millions de visiteurs étrangers relève du paradoxe. L'Ademe (2018) a mesuré le bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique français : 94 millions de tonnes, dont 70% sont imputables au transport, l'avion occupant une place prépondérante. Plus nous ferons venir de clients internationaux en avion, moins nous nous rapprocherons de l'objectif de durabilité. Le tourisme représente 3,6% du PIB (valeur ajoutée réelle) mais génère 11% des émissions nationales de gaz à effet de serre. Ce rapport défavorable impose des efforts massifs, particulièrement sur les mobilités.

Dans le débat confus sur le surtourisme et le tourisme de masse, les Grands Sites ont trouvé depuis longtemps les solutions de gestion des flux. La question centrale n'est pas d'éviter les visiteurs mais de les gérer intelligemment. Ils proposent des solutions au surtourisme par l'aménagement, le transport collectif et la régulation des flux. Les solutions passent notamment par l'aménagement (recul des parkings, voies vertes), les mobilités alternatives et la régulation des flux.

Le biais que nous rencontrons sur la mobilité est celui du "faire savoir". L'échec relatif du pass-rail national (220 000 passes vendues sur 700 000 prévues) illustre un problème récurrent : les jeunes ne connaissent pas le dispositif et, surtout, ne savent pas ce qu'ils pouvaient en faire. De plus, exclure les TGV rendait le dispositif inopérant pour les longues distances.



■ Extrait du site internet de l'Occitanie Rail Tour. © Comité régional du tourisme Occitanie



Le biais que nous rencontrons sur la mobilité est celui du “faire-savoir”. (...) La méconnaissance massive des possibilités justifie un effort pédagogique considérable

Jean PINARD

Une enquête en Occitanie auprès de détenteurs de cartes de transport a révélé que 90% des habitants de la région ignoraient les possibilités d'activités de pleine nature accessibles en train. Cette méconnaissance massive justifie un effort pédagogique considérable.

Le Comité Régional du Tourisme Occitanie (CRT) s'est donc emparé de ce sujet considérant qu'il devenait prioritaire d'améliorer l'accès à l'information à la mobilité. À titre d'exemple, le CRT a envoyé un mail ciblé en amont d'un week-end de juin à 2000 détenteurs de la carte Occ'ygène de la métropole de Toulouse (Pass loisirs régional): “Il va faire beau, initiez-vous au kayak avec vos enfants, prenez le train pour descendre la Dordogne.” L'information détaillée comprenait: heure de départ

depuis la gare, direction du train (terminus et arrêt à Souillac), localisation du loueur de canoës, informations retour. Résultat: 60 personnes dans le train.

Cette expérience démontre qu'un travail approfondi d'explication rend les mobilités accessibles à tous et connecte efficacement information du transport et information touristique. L'Occitanie disposant de 19 lignes TER, a ainsi lancé le projet de l'Occitanie Rail Tour, un dispositif pour accompagner une mobilité douce et une mobilité ferroviaire pour le plus grand nombre, habitant comme touriste avec un tarif unique de 10 €/jour pour tous les publics. Ce produit vient en complément du train à 1€ (TER) accessible à tous les habitants d'Occitanie tous les premiers week-ends de chaque mois.

La première étape a consisté à “marketer” ce réseau à travers une cartographie accessible. Chaque ligne a reçu un code couleur et un nom évocateur (ligne des Cévennes, ligne de l'Aubrac, ligne des Cathédrales...). Cette approche facilite considérablement la compréhension pour les non-habitués du transport ferroviaire. Contrairement aux cartes SNCF peu lisibles, notre approche visuelle intègre progressivement toutes les mobilités douces (sentiers de randonnée, voies vertes) tout en améliorant leur lisibilité. Chaque département décline sa carte en y ajoutant les lignes de cars prolongeant les trains. L'interface s'inspire du métro parisien: sélection d'une ligne, affichage des principales gares, clic sur une gare renvoyant vers l'information touristique gérée par les offices de tourisme. Cette logique simple démultiplie l'accessibilité de l'information.

Aujourd'hui, l'Occitanie Rail Tour intègre 300 lignes de cars présentées selon la même logique. Par exemple pour rejoindre le Grand Site du Cirque de Navacelles depuis Montpellier, prendre la ligne



■ Navettes estivales du Giffre jusqu'au Cirque de Sixt-Fer-à-Cheval. © Olivier Lestien

MOBILITÉ DURABLE EN VALLÉE FERMÉE : L'EXPÉRIENCE DES MONTAGNES DU GIFFRE

Cyril CATHELIN, Vice-président mobilité et environnement, Communauté de communes des Montagnes du Giffre, Projet Grand Site de France Sixt-Fer-à-Cheval

de car Montpellier-Millau avec connexion à l'Hospitalet-du-Larzac... Le clic sur l'information connecte automatiquement aux connexions et à toute l'offre locale, valorisant la labellisation récente du Salagou-Cirque de Mourèze.

Mais la coordination entre compétences transport et tourisme au sein des mêmes collectivités reste difficile et nécessite encore des efforts. Par ailleurs, le vrai défi n'est pas le dernier kilomètre mais le premier. Quand les collectivités investissent des sommes importantes, il faut engager les professionnels de l'hébergement à informer leurs clients. Ne serait-ce que par un simple widget sur les sites d'hôtels, une information lors de la réservation : "Vous arrivez dans un territoire où les élus ont investi dans des navettes décarbonées, utilisez-les."

Les investissements publics responsables en mobilité durable méritent d'être mieux valorisés. Par exemple, à l'hôtel remplacer les chaînes d'information anxieuses du petit-déjeuner par une information locale sur les navettes disponibles relèverait du bon sens territorial. Se réjouir que des familles sortent découvrir ces sites remarquables, à l'heure du divertissement digital dominant, constitue un enjeu de société autant qu'environnemental.

Notre territoire présente une configuration particulière : une vallée fermée en cul-de-sac où chaque visiteur doit ressortir par son point d'entrée. Cette topographie concentre les flux vers le Grand Site de Sixt-Fer-à-Cheval et les 15 000 hectares de réserve naturelle.

En 2021, une étude mobilité et stationnement a permis d'obtenir une vision d'ensemble des enjeux liés aux déplacements quotidiens et touristiques à une échelle pertinente du territoire. Elle a révélé un système dépendant de la voiture individuelle. L'offre de transport public se limitait aux lignes interurbaines desservant uniquement les villages, laissant les sites naturels remarquables quasi exclusivement accessibles en voiture. Cette problématique de mobilité concerne autant les flux touristiques que les déplacements quotidiens des commerçants et de leurs livraisons. Le réseau cyclable morcelé manquait par ailleurs de continuité et d'entretien, peu attractif pour les usagers.

L'objectif n'est pas l'élimination totale de la voiture mais la réduction de l'autosolisme. Nous avons développé une offre de vacances sans voiture individuelle, intégrant pleinement les habitants permanents dans ce nouveau réseau. Le passage du "ski-bus" hivernal aux "navettes hivernales" illustre cette démarche de structuration d'une offre de



■ Guide Rando'Bus et fiche de randonnée issue du guide. © Communauté de communes des montagnes du Giffre

mobilité alternative. Dans les territoires ruraux, l'habitude du transport collectif s'est perdue, créant une résistance liée aux contraintes perçues. Nous souhaitons aussi répondre aux attentes des vacanciers qui viennent chercher balades, patrimoine naturel, baignade...

La création du produit Rando-Bus a permis de proposer une expérience immersive de découverte des sites emblématiques à travers 18 randonnées avec descriptifs détaillés. Elle offre la possibilité aux usagers de planifier leurs parcours rando, vélo ou parapente, en utilisant les navettes. L'innovation réside dans la possibilité de réaliser des parcours nécessitant auparavant deux voitures : une au départ et une autre à l'arrivée, optimisant les itinéraires et l'expérience utilisateur. Des cadences resserrées, des points de desserte élargis, la connexion à la gare de Cluses et l'intégration des horaires dans le calculateur d'itinéraire Google Maps ont favorisé l'adoption de ce nouveau service. La satisfaction a été de voir que non seulement les visiteurs mais aussi les habitants, et notamment les jeunes, se sont emparés de ce service.

La collaboration avec les communes et les exploitants des domaines skiables a permis d'intégrer une télécabine dans le réseau de transport. Un pass à 2 euros par jour donne accès à l'ensemble du réseau, navettes et télécabine comprises pour toute la journée. La simplicité tarifaire du service et le cadencement régulier réduisent les contraintes utilisateur, favorisant son utilisation.

La réussite repose sur plusieurs piliers. La volonté politique forte constitue le socle indispensable, accompagnée d'une stratégie globale clairement définie. Les agents de terrain forment la cheville ouvrière opérationnelle sans laquelle aucun projet n'aboutit.

Nous avons choisi de ne pas exercer directement la compétence Mobilité, privilégiant une coopération



Nous avons développé une offre de vacances sans voiture individuelle, intégrant pleinement les habitants permanents dans ce nouveau réseau.

Cyril CATHELINEAU

étroite avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Ce partenariat stratégique apporte un appui financier et technique précieux, illustrant l'efficacité d'une gouvernance partagée. En complément, le recrutement d'un ingénieur dédié à la mobilité au sein de la communauté de communes traduit notre volonté de structurer et de développer une politique de mobilité ambitieuse et durable.

La réussite de cette politique de mobilité repose aussi sur une communication claire, lisible et adaptée aux publics, majoritairement des urbains. Cette communication a vocation à donner envie d'utiliser les transports collectifs en valorisant leurs avantages concrets pour les visiteurs. Elle s'appuie sur un relais essentiel : les acteurs du tourisme, en particulier les hébergeurs, qui sont au contact direct des visiteurs et jouent un rôle clé pour diffuser l'information. Les augmentations annuelles de fréquentation de plus de 10% depuis 3 ans valide l'approche. Le coût global de 300 000 euros, assumé conjointement par la Région, la communauté de communes et les communes, représente un

investissement public assumé. L'appropriation progressive des acteurs locaux génère des retours positifs encourageants. Les perspectives incluent l'amélioration de la billettique pour faciliter l'intermodalité, le développement d'une offre touristique d'itinérance structurée autour de la mobilité – on a la chance d'avoir la possibilité de proposer de l'itinérance deux jours avec les refuges – et la création d'une voie verte de 42 km structurant la mobilité active dans la vallée jusqu'au Cirque du Fer-à-Cheval. Enfin le transport à la demande, dernier maillon manquant, ira chercher les habitants chez eux pour les connecter aux arrêts existants des lignes interurbaines, qu'ils méconnaissent totalement.

Cette expérience démontre qu'une transformation rapide est possible. Partie de peu en 2021, notre territoire a développé une offre structurée en trois ans. Prochaine étape pour accompagner cette dynamique : la mise en place d'un observatoire de la fréquentation, grâce à l'AMI d'Atout France et l'acquisition de 12 éco-compteurs. Les données précises permettront d'affiner notre schéma des mobilités.

LE TOUR DU MORVAN DES SOMMETS, UN PARCOURS DE VISITE EN DEVENIR

Sophie MOBILLION,
Chargée de mission Grand Site de France,
Bibracte - Morvan des Sommets

Le projet de Tour du Morvan des sommets illustre la genèse d'un itinéraire de randonnée innovant au cœur du Grand Site de France de Bibracte – Morvan des Sommets. Ce territoire d'expérimentation à taille humaine s'étend sur 12 communes, 400 km², à l'interface de la Saône-et-Loire et de la Nièvre. Avec 3 800 habitants sur une superficie équivalente à cinq fois Paris, il se caractérise par une densité de population très faible et un attachement patrimonial fort des résidents.

L'origine du projet remonte à une enquête menée avec l'appui d'anthropologues et de paysagistes auprès des habitants entre 2017 et 2019. Cette enquête a révélé un motif d'attachement fédérateur : le réseau de chemins ruraux. Ce maillage dense de 1100 km constitue le seul patrimoine foncier communal, dans un contexte local où les communaux forestiers ou pastoraux sont quasi inexistantes.

Depuis 2019, l'attachement des habitants et de leurs élus aux chemins est cultivé et valorisé par

différentes actions complémentaires, en vue de les constituer en un véritable commun².

Le réseau a fait l'objet d'une cartographie collaborative³ avec les conseils municipaux, comprenant le dépouillement du cadastre et des vérifications sur le terrain en vue d'identifier les tronçons de chemins accaparés par les riverains (très peu nombreux) et ceux méritant des travaux de remise en état et d'entretien (en fonction de leur usage présent ou souhaité, sachant qu'il est impossible d'entretenir la totalité du réseau, qui est le vestige d'une époque où la population du territoire était cinq fois plus importante).

Des résidences qui mobilisent trois paysagistes-artistes sur quinze jours par village permettent d'explorer les itinéraires privilégiés avec les habitants et les élus et de consigner leurs motifs d'attachement sous la forme de paroles captées et de dessins. Chaque résidence se solde par l'édition en série limitée d'un Carnet d'arpentage⁴.

Parallèlement, des balades "attentionnées", qui combinent interventions expertes et artistiques et rassemblent de 40 à 60 participants, permettent d'explorer le réseau de chemins selon une thématique à chaque fois différente⁵.

Le projet de Tour du Morvan des sommets, itinéraire fédérateur de 140 km reliant les 12 bourgs autour des trois sommets emblématiques, émerge directement de la cartographie des chemins. Testé en 2022 par une randonneuse pionnière, l'itinéraire a d'abord bénéficié d'une mise en ligne par le Parc naturel régional du Morvan⁶. Le lancement officiel en 2024 s'accompagne d'une présence sur les sites touristiques et d'un article dans le magazine Terre sauvage.

L'objectif à moyen terme consiste à proposer une immersion complète dans le territoire sous forme de randonnée itinérante sur plusieurs jours. Cette démarche s'articule autour d'une approche multi-échelles. Dans un premier temps, il s'agit de renforcer les itinéraires balisés qui traversent le territoire, principalement le GR 13, le GR 131 et le GR de pays Tour du Morvan. De petites boucles de balade en marguerite au départ de Bibracte et des villages complètent le dispositif.

Le projet repose sur une méthodologie de co-construction impliquant l'ensemble des acteurs territoriaux, avec l'appui d'une agence d'ingénierie

² Ces actions sont menées dans le cadre de deux projets de recherche successifs financés par le programme H2020 / Horizon Europe : INCULTUM (2021-2024) et SECRETOUR (2024-2027) ; cf. <https://incultum.eu/> et <https://secretourproject.eu/>. COPPIN, Flore ; GUICHARD, Vincent, Chapter 11 : Ancient Paths to the Future: An Integrated Approach to Territorial Communities and Entrepreneurship", in: BOROWIECKI (K.-J.), FRESA (A.), MARTÍN CIVANTOS (J.-M.), *Innovative Cultural Tourism in European Peripheries*, London: Routledge, 2024, p. 185-199. <https://doi.org/10.4324/9781003422952-11>

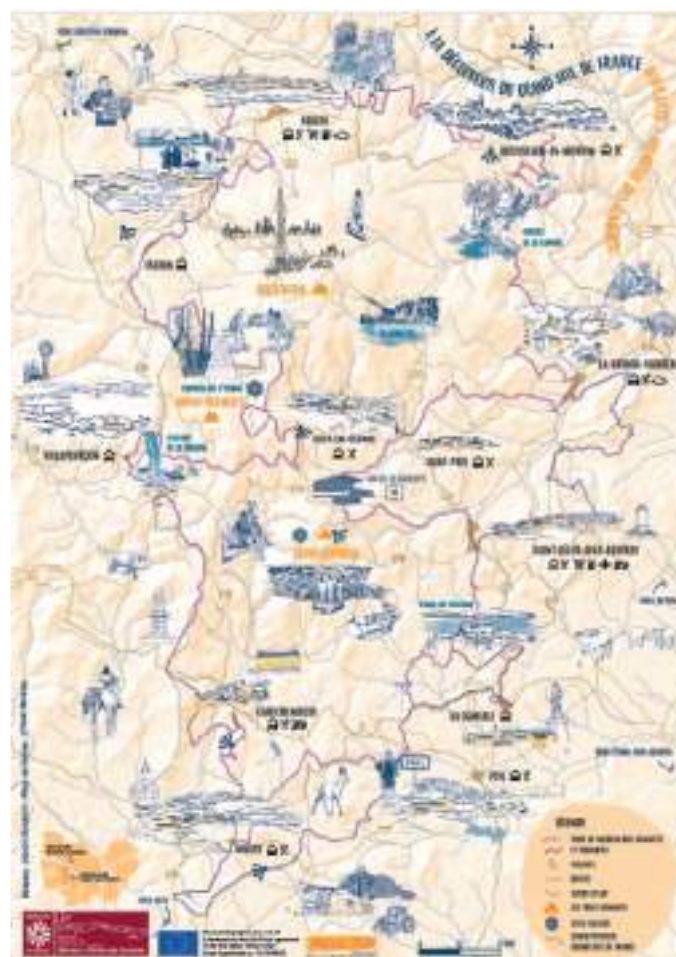
³ <https://grandsite-bibracte-morvan.fr/fr/1-100-kilometres-de-chemins>

⁴ <https://grandsite-bibracte-morvan.fr/fr/les-carnets-darpentage>

⁵ <https://grandsite-bibracte-morvan.fr/fr/lart-de-cheminer>

⁶ <https://rando.parcdu-morvan.org/search?practices=5>

¹ Texte prenant en compte l'évolution du projet jusqu'en juillet 2025



■ 1. Groupe de travail du GIEE Mont Beuvray travaillant à l'élaboration des futurs services du Tour du Morvan. © Bibracte / Sophie Mobilion - 2. Randonnée collaborative sur les chemins du Morvan. © Bibracte - 3. Extrait du carnet de découverte du Tour du Morvan des sommets.

territoriale et touristique⁷. Un groupe de travail réunit hébergeurs, agriculteurs et acteurs du tourisme pour concevoir collectivement une offre cohérente qui fasse sens à la fois pour les habitants, les acteurs économiques locaux et les futurs randonneurs.

L'itinérance suppose de dépasser la simple définition du tracé du chemin pour penser l'ensemble des services associés et s'appuyer sur les ressources du territoire : hébergement, accueil, temps de pause, moments de rencontre. Cette approche collaborative nécessite un travail approfondi de coordination et de planification.

Comme cela se pratique sur d'autres territoires, plusieurs initiatives concrètes sont à l'étude pour créer un écosystème de services intégrés au territoire. Une conciergerie implantée à la gare TGV du Creusot faciliterait l'arrivée des randonneurs et l'organisation de leur séjour. Des partenariats avec les agriculteurs permettraient un ravitaillement en produits locaux tout au long du parcours. Un

système de transport de bagages compléterait l'offre de services. L'objectif consiste à construire une offre sur-mesure valorisant les savoir-faire territoriaux, créant du lien entre les acteurs et soutenant l'économie locale, notamment l'agriculture. Dans un territoire de moyenne montagne comme le Morvan, le maintien de l'activité agricole constitue un enjeu majeur auquel le tourisme peut contribuer à condition de bien le penser.

Le travail collectif en cours révèle une forte motivation des acteurs et une réelle envie de collaboration. Les habitants aussi expriment des attentes pour ce type de projet, qui ne s'adresse pas uniquement aux touristes mais peut également servir de support à des usages locaux.

Ce projet d'itinérance vise à faire converger plusieurs objectifs : développement du tourisme durable, soutien à l'économie agricole locale, valorisation des patrimoines et promotion des mobilités douces. Ce sont des objectifs qui ne sont pas toujours simples à concilier, mais qui, ici, trouvent un terrain d'expérimentation très intéressant. ■

⁷ L'agence ALPA Conseil, dont la prestation qui se déroule sur l'année 2025 est prise en charge par l'ANCT.

Céleste FRANÇOIS - Comment incite-t-on les professionnels à rendre cette information accessible? Passe-t-on par l'office de tourisme?

Jean PINARD - Les offices de tourisme doivent prendre la compétence mobilité, particulièrement pour le "premier kilomètre". Je considère que les opérateurs touristiques comme les hôteliers maîtrisent déjà le dernier kilomètre, mais que l'information sur le premier kilomètre doit être fournie par les offices de tourisme. Elle est souvent absente et le vacancier n'y a pas accès sans la chercher spécifiquement. Les offices de tourisme peuvent accompagner les professionnels en leur fournissant des outils comme des widgets pour informer sur les transports disponibles, pour les activités quelle que soit la saison.

Isabelle DHOMBRES, Hérault Tourisme - L'office de tourisme du Cap d'Agde a refait ses locaux en mettant en avant une carte géante des mobilités où la voiture est effacée au profit du train, bus, vélo et déplacements piétons. Dans toutes vos actions, avez-vous intégré la question de l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, notamment dans les navettes?

Cyril CATHELINEAU - Ce sujet est systématiquement pris en compte et nous nous positionnons comme avant-gardiste sur l'accompagnement des personnes à mobilité réduite. Nous disposons de nombreux quadrix, des véhicules 4 roues électriques adaptés et nous travaillons avec des associations dynamiques. Notre problématique actuelle concerne les navettes. Les contraintes réglementaires imposent qu'au-delà de 7 km, l'utilisation de bus à plancher bas avec des personnes debout est interdite, obligeant à utiliser des cars moins accessibles pour les PMR. Cette réglementation empêche par exemple l'optimisation de véhicules utilisés en hiver pour les navettes ski et qui pourraient fonctionner été comme hiver.

Jean-Pierre THIBAUT, Collectif Paysages de l'Après-Pétrole - Selon vous, quand une mobilité décarbonée devient elle-même l'objet touristique? On connaît plusieurs exemples:

les barques du Marais Poitevin, le panoramique des Dômes, les montures à Gavarnie, et les petits trains touristiques qui retrouvent un avantage avec leur caractère zéro émission.

Sophie MOBILLION - Nos réflexions sont également nées de l'initiative d'un prestataire proposant des randonnées avec des ânes pour des séjours familiaux de 2-3 jours. Mais aujourd'hui il nous faut régler de nombreux sujets comme la bagagerie avant de proposer une offre dont l'attraction autour des ânes pourrait s'intégrer dans le Tour du Morvan des Sommets.

Jean PINARD - En Suisse, le problème a été inversé: les trains touristiques peuvent avoir une fonction TER grâce à des accords tarifaires entre les chemins de fer suisses et les exploitants comme la ligne du Glacier express. La ligne des Cévennes, une des plus belles de France, n'est pas aménagée pour le tourisme malgré son potentiel. Si la mobilité devient un produit touristique, permettant de cumuler fonction touristique et voyage décarboné c'est plutôt positif. ■



Clôture

26^{èmes} Rencontres
du Réseau des Grands Sites de France

Regard sur les Rencontres



Anne VOUREC'H

Conseillère auprès du Réseau des Grands Sites de France,
membre de la commission de prospective,
directrice-fondatrice du Réseau des Grands Sites de France

Au terme de ces Rencontres très riches et stimulantes, si témoignage je peux apporter, c'est moins sur la mobilité en elle-même dont je ne suis pas une experte, que sur l'évolution de la manière d'aborder ce sujet dans les Grands Sites de France.

Cette évolution tient pour une part aux évolutions importantes des modes de déplacement et des pratiques touristiques ces deux dernières décennies. Elle tient aussi et beaucoup au regard que nous portons sur les sites, qui détermine les interventions que nous y menons.

En me référant à l'expérience qui a été la mienne durant trois décennies, comme consultante dans les années 1980-90 donc à l'aube du lancement des premières Opérations Grands Sites, puis comme directrice du RGSF jusqu'en 2018, je dessinerais une fresque en trois temps.

Temps I

De la route et de la voiture naissent les Grands Sites !

Illustrons-le par l'exemple du Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal qui nous accueille. Je me revois à la fin des années 80 dans le bureau de Roger Besse, président du Conseil général du Cantal où se tient une réunion consacrée au site du Puy Mary, classé en 1985 ; j'accompagne, en tant que bureau d'étude, Marie-Alice Valeix, Inspectrice des sites d'Auvergne, qui propose d'engager une démarche nouvelle promue par le Ministère de

l'Environnement : une Opération Grand Site. Après explication de la démarche encore très peu connue, la demi-douzaine de maires réunis autour de la table expriment d'abord plus de craintes que d'engouement : une quoi ? combien ça va coûter ? qui finance ? quelles contraintes supplémentaires ? qui décidera ?

Le déclic se fait à partir de l'affichage successif de deux mauvaises reproductions, agrandies et collées sur des cartons-plumes (la vidéo projection n'existe pas encore !).

La première, date du début du siècle (cf. photo 1). La discussion va bon train autour de la table, chacun tentant de reconnaître les personnages, de nommer la marque de la voiture, etc.

Puis nous dévoilons la seconde photo prise 50 ans plus tard, quelques jours avant la réunion (cf. photos 2) : un site devenu totalement routier, avec son grand mur de soutènement abritant une mauvaise buvette devenue une vraie verrue, son lot de panneaux, de poubelles, et de ce qu'on devine de trafic routier, de stationnements et de nuisances.

Brusque silence de mort autour de la table, puis un élu se risque : *"c'est vrai qu'aujourd'hui on n'aurait plus idée de photographier le Pas de Peyrol..."* Rejoint par un autre : *"Si les anciens revenaient, ils nous demanderaient ce qu'on a fait du Puy Mary..."*

De cet effet de choc est né le consensus local pour engager l'OGS du Puy Mary, confirmant qu'une image vaut souvent mieux qu'un long discours.

Que dit cette anecdote ? D'abord que l'histoire des sites classés et des Grands Sites est étroitement liée



■ Le Pas de Peyrol avant/après. Photo 1 : Dans les années 1930, on se prenait en photo au passage du col. Photos 2 et 3 : 50 ans plus tard, un vieux restaurant délabré à l'état d'abandon et des conteneurs à ordures ne se prêtaient plus à la photo souvenir !

à l'histoire des routes et de la voiture : ce sont les routes qui ont ouvert la voie des sites, qui, en les rendant accessibles en ont permis la découverte et la popularisation. C'est depuis les routes que nos regards sur le paysage ont été forgés.

Le rôle du Touring club de France en faveur de la protection des sites, est bien connu ; de même que celui du guide Michelin créé en 1900 pour les premiers propriétaires d'automobiles se lançant sur les routes de France. Le développement du temps libre, l'instauration des congés payés, l'extraordinaire développement de la voiture, mais aussi du tourisme en autocar, ont conduit à l'aménagement toujours plus routier des sites. Je pense aux Gorges du Tarn par exemple où, dans les années 90, certains décideurs locaux rêvaient encore d'élargir les extraordinaires tunnels creusés à la main de la route imaginée par Edouard Martel et ouverte en 1903, qui longe le Tarn afin de pouvoir accueillir des autocars toujours plus hauts et larges.

On peut dire que la route et la voiture ont "créé"

les Grands Sites. Et que le trop de route et de voitures ont créé les Opérations Grands Sites et ce qui est devenu la politique des Grands Sites de France, avec ce mot d'ordre déclencheur : faire reculer la voiture et son impact sur ces sites merveilleux.

Les premières OGS ont porté sur des sites restreints, ou sur les secteurs les plus abîmés des sites ; le site est un peu considéré comme un monument avec ses abords, dont il s'agit de reculer les voitures de quelques centaines de mètres.

Il ne faut pas croire que les décisions étaient faciles à prendre. À la Pointe du Raz, les élus craignaient que le cela ne dissuade les visiteurs obligés de marcher 800 mètres et ne tue le tourisme. Il fallait plaider que les pratiques changeaient, que la marche ne serait pas un problème pour une grande majorité des visiteurs. Convaincre que "l'effet site" commencerait dès le moment où on laisse sa voiture, pour peu que soient aménagés des sentiers agréables à parcourir jusqu'au belvédère de la

pointe où l'on embrasse le grand paysage sur le mythique Raz de Sein. Et il a fallu du courage aux élus du Canigò pour supprimer la route créée en 1903 permettant de gommer le dénivelé et l'effort pour rejoindre le refuge des Cortalets, désormais uniquement accessible par la marche.

Historiquement, l'accès aux sites naturels a donné lieu à de vraies audaces technologiques, quand on pense au petit train à crémaillère, comme celui du Montanvers grim pant de Chamonix à la Mer de glace, ou au Tramway du Mont Blanc dont la première section a été créée en 1907. Ou encore aux téléphériques comme celui de l'Aiguille du midi créé en 1924 ou comme, plus proche d'ici, celui du Mont Dore, créé en 1937, amenant curistes, touristes et skieurs jusqu'au sommet du Sancy.

Temps 2

Du monument naturel au paysage où le visiteur est invité à s'immerger

Aujourd'hui, la démarche Grand Site de France est moins centrée sur des objets exceptionnels (la pointe, les cirques, le sommet, les belvédères...) et se réfléchit à l'échelle du grand paysage : un territoire de GSF, en effet, c'est en moyenne 12-15 communes, et les problématiques ont donc changé, tout comme la vision du tourisme dans les Grands Sites de France.

On passe du coup d'œil sur un site spectaculaire et de la visite flash à un Grand Site à vivre, à explorer. Et à savourer différemment, à pied, à vélo, depuis les villages, lieux de services, d'activités et d'hébergement.

Il s'agit alors de développer un autre tourisme, plus doux, plus lent, moins dépendant de l'auto, permettant une immersion dans un territoire de haute qualité paysagère. Le VAE a changé la donne aussi en permettant d'envisager des territoires de découverte bien plus vastes.

Des Grands Sites ont développé une offre de navettes reliant villages et lieux de pratiques, comme au Puy Mary ; après la réhabilitation du Pas de Peyrol qui s'est faite sans accroître la capacité de stationnement et en lien avec un remarquable Schéma paysager d'aménagement des routes dans l'esprit de routes d'intérêt paysager, non élargies, invitant la découverte à petite vitesse, un système de navettes est mis en place en haute saison entre tous les villages du piémont. Dans les Gorges du Verdon, c'est la navette de la Route des crêtes qui relie le village de La Palud au départ du sentier Blanc Martel qui permet de découvrir les gorges par un cheminement vertigineux, elle-même reliée aux autocars pour les petites villes de proximité.

Ces solutions sont vertueuses car elles sont très utilisées et appréciées des visiteurs, et elles évitent



Aujourd'hui, la démarche Grand Site de France est moins centrée sur des objets exceptionnels et se réfléchit à l'échelle du grand paysage. (...) On passe du coup d'œil et de la visite flash à un Grand Site à vivre, à explorer. Et à savourer différemment, à pied, à vélo, depuis les villages, lieux de services, d'activités et d'hébergement.

la création de stationnement dans les espaces naturels.. Mais elles sont complexes à gérer tant les flux sont irréguliers (météo), et concentrés à certaines heures (les débuts et toutes fins de journées). Et elles ont un coût pour la collectivité, car même celles qui ne sont pas entièrement gratuites ont du mal à équilibrer, à l'exception encourageante du service des Gorges du Verdon. L'enjeu devient celui des liens entre les villes et gares les plus proches et le territoire du Grand Site d'où l'on pourra randonner ou louer des vélos. Les Escapades nature sans voiture®, développées à l'initiative du RGSF dans 17 Grands Sites ont pour objectif de montrer que se passer de voiture est possible et offre une expérience nouvelle. Cela dit, le combat n'est jamais gagné, comme en témoigne le développement foudroyant des campings cars et aujourd'hui des vans séjournant en pleine nature....

Le vélo ou la marche se substituent-ils réellement à la voiture dans les GSF, ou bien s'agit-il d'une "offre en plus" ? Si l'effet de réduction-carbone serait à évaluer, l'allègement des aménagements sur les sites naturels est réel.

La modification des pratiques observées dans les



■ “Quand la destination c’est le voyage...” On pourrait même dire, “Quand la destination, c’est le mode de déplacement !” Les Escapades nature sans voiture® développées à l’initiative du RGSF dans 17 Grands Sites à ce jour.

Grands Sites de France est à l’image des évolutions plus globales en ville. Qui aurait imaginé que des villes comme Paris, Lyon, Bordeaux, etc., deviennent des capitales du vélo, modifient fortement les espaces publics pour s’adapter à ce phénomène massif ? Que dans une ville comme Paris, seul un quart des ménages possèdent une voiture aujourd’hui ? Des régions ont bien compris, comme en témoignent les campagnes touristiques “la Bretagne sans ma voiture”, “le Bassin sans ma voiture”, qui s’adresse avant tout aux touristes.

Temps 3 **Repenser les mobilités et** **décloisonner la mobilité touristique** **et la mobilité du quotidien dans un** **territoire considéré comme un tout**

Ces deux jours de Rencontres montrent que le paradigme est en train de changer à nouveau. Les interventions invitent à aborder non plus les déplacements strictement touristiques, mais les mobilités au sein du territoire, dans un sens global et non sectoriel.

Dans les territoires ruraux ou hypers ruraux auxquels appartiennent plus de la moitié des Grands Sites, ce ne sont pas seulement les visiteurs qui n’ont pas d’alternatives à la voiture, mais ce sont les habitants eux-mêmes.

Or cette réalité, qui paraissait une fatalité, n’était pas vraiment questionnée.

Aujourd’hui, les enjeux de décarbonation et de transition, les enjeux du coût élevé des déplacements en milieu rural et de l’économie des transports, obligent à réfléchir différemment.

La loi d’orientation des mobilités de 2019 met en avant le droit à la mobilité pour tous (pas que pour les urbains), la mobilité du quotidien, la mobilité active, les nouvelles mobilités. Et une mobilité plus propre, dans l’objectif de la neutralité carbone en 2050.

En milieu rural (périurbain aussi) les pratiques des habitants changent. Déjà lors des Rencontres du RGSF organisées en 2010 dans les Gorges de l’Hérault sur “l’Écomobilité dans les Grands Sites de France”, le territoire soulignait que les premiers usagers à se servir des voies vélo, conçues comme un service touristique, c’était les habitants !

Au Puy Mary, on a vu que nos navettes étaient très appréciées des habitants pour aller d’une vallée à l’autre. Et l’intégration des “lignes du Volcan” au réseau régional des déplacements, montre que les jeunes

locaux l’utilisent beaucoup avec leur carte de forfait de déplacements.

Il est intéressant de noter que cette approche déssectorialisée de la mobilité intervient dans un contexte où les frontières entre habitants et visiteurs s’estompent, où les catégories se fissurent.

Car qu’est-ce qu’être habitant ou visiteur lorsque l’on vit en multi-résidence ou que l’on vit et travaille ici à certaines saisons et ailleurs à d’autres ? Un habitant n’est-il pas aussi un “visiteur” ? Peut-on dissocier clairement lieux de vacances, de loisir, de repos et lieu de travail ?

On assiste à une hybridation des situations, entre habitants et prestataires touristiques : Airbnb nous rend potentiellement tous hébergeurs, et Blablacar ou autres plateformes locales (ou même les listes de diffusions spontanées comme les WhatsApp locaux), nous rendent potentiellement tous transporteurs.

La gouvernance de la mobilité (dont on a vu la complexité), et de son financement, posent des questions redoutables.

Voici les Grands Sites conduits à ne plus penser vie locale et accueil touristique de façon cloisonnée, invités à intégrer leurs réflexions propres dans une



■ Lors du dîner des Rencontres à l'Hôtel du Département du Cantal. © RGSF

vision plus large, avec ce qui reste propre à l'accès aux sites naturels au tourisme : la variable de la saisonnalité et de la météo.

C'est ainsi que des Grands Sites de France mettent désormais à l'étude des schémas de mobilité, ont des chargés de mission mobilité, comme Gâvres Quiberon qui lance une consultation sur son schéma de mobilité en incluant le TER "le Tirbouchon", le Passeur qui permet de traverser la Ria d'Étel, les navettes des plages... Car, comme le soulignait Olivier Razemon dans son intervention, et c'est une vérité partout en France, l'information sur les services de mobilités reste un véritable écheveau pour l'usager, dispersée chez les différents opérateurs (EPCI, départements, régions). Sans parler du rail ! De très gros efforts sont à faire pour offrir une information complète et coordonner les services.

En conclusion

Le succès des démarches Grands Sites de France au plan local tend à en faire de véritables projets de territoires fondés sur le paysage remarquable, ce qui les conduit à englober de nombreuses problématiques.

Cependant, les Grands Sites de France ne peuvent tout faire mais leur apport spécifique, lié à l'expérience, devrait s'exprimer sur des angles particuliers qui sont les marqueurs des démarches Grands Sites de France.

Leur apport, c'est d'abord celui de la gestion des flux touristiques : connaissance des usages et de leurs impacts sur les milieux et les paysages, réflexion sur la capacité d'accueil des sites, volonté de limiter les

aménagements en milieu naturel (ne pas chercher à répondre à la demande pics, etc.)¹. Par exemple, cela fait longtemps qu'à Porquerolles, le vélo n'est pas un déplacement doux !

C'est aussi celui de l'attention portée à l'impact des activités sur les milieux et les paysages et des savoir-faire dans le "ménagement" des sites : sobriété, sensibilité afin de limiter l'impact sur les milieux naturels.

Il n'est pas toujours facile de s'extraire des modèles d'aménagements des routes !

Mais il faut s'appuyer sur les bons exemples de traitements subtiles des chemins ou des voies pour le vélo, s'appuyant sur le savoir-faire des paysagistes et sur l'expérience de gestionnaires de Grands Sites de France.

Et ne jamais oublier que dans les Grands Sites de France, c'est l'immersion dans le paysage qui est au cœur de l'expérience.

Enfin, la mobilité, c'est aussi un enjeu de santé publique dans nos vies de plus en plus marquées par la sédentarité du fait des écrans et du numérique. Un enjeu encore peu mis en avant alors que les Grands Sites de France comme les Parcs naturels par exemple offrent des espaces de ressourcement, de réparation, essentiels pour nos équilibres physiologiques et psychiques. Ils doivent rester des lieux du dehors, du contact avec la nature et les éléments, des lieux de mobilisation des corps et des sens. Comme une offre de santé pour tous. ■

¹ Voir la publication du RGSF "La gestion de la fréquentation dans les Grands Sites de France. Méthode et pratiques" 2023
<https://www.grandsitedefrance.com/ressources>

Clôture

Louis VILLARET

Président du Réseau des Grands Sites de France



Nous sommes très heureux de vous accueillir Philippe Mazenc, Directeur général de l'aménagement du logement et de la nature. Votre présence pour la deuxième année consécutive témoigne de l'attention que votre ministère porte à la politique des Grands Sites de France et à notre Réseau. Nous y sommes très sensibles et nous vous en remercions.

Vous avez devant vous les élus qui portent au quotidien les Grands Sites de France. Ils sont issus de départements, de régions, de métropoles, de communautés d'agglomération ou de communes. Ils sont maires, conseillers municipaux, présidents de syndicats mixtes de Grands Sites...Tous, d'où qu'ils viennent, sont engagés avec passion et portent leur projet avec courage, cohérence et conviction. Ils sont amoureux de leurs Grands Sites et ils les défendent, ils les protègent autant que faire se peut. Aujourd'hui, il faut beaucoup de conviction en ces temps troublés. Et nous sommes là, justement, tous ensemble, pour réfléchir au devenir de nos Grands Sites et pour repartir avec encore plus de foi dans l'action que nous menons.

Ils sont accompagnés de leurs équipes aux multiples compétences, en gestion de projets, accueil, paysages, animation territoriale, gestion forestière, biodiversité, mobilité, agriculture et de plus en plus ingénierie financière.

Sont aussi présents nos partenaires nationaux, ministères, réseaux issus des espaces naturels, de la mobilité, du tourisme, acteurs chacun dans leur domaine de la transition écologique, car cette politique est transversale.

Vous avez dans l'assemblée des représentants des services de l'État en région, des Dreal et ceux de votre ministère venus en très grand nombre pour ce rendez-vous annuel qui nous apprend à mieux nous connaître et qui, j'espère, permettra aux services de nous aider davantage dans notre tâche quotidienne difficile et qu'ils seront pour nous des facilitateurs. Nous avons besoin d'être aidés et encouragés dans notre action au quotidien sans qu'il y ait de freins. Tous, nous sommes formidablement attachés à cette politique pragmatique, mais porteuse d'une vision et surtout de valeurs. Et nous avons besoin, dans les temps que nous vivons, de valeurs.

Ces valeurs, elles sont souples, mais exigeantes, dynamiques, mais inscrites dans le temps long. Cette politique fait de l'attachement à un paysage d'exception, non pas un retour en arrière et un repli sur soi, mais un levier de cohésion sociale, d'expérimentation, d'innovation et de fierté dans un monde en bouleversement et des territoires ruraux, parfois mésestimés ou qui, parfois aussi, se mésestiment eux-mêmes et ils ont tort. Cette politique des Grands Sites de France, tellement sobre et efficiente, qu'on a pu, à juste titre, la dire sous-dotée, vous l'avez confortée dans ses moyens et nous vous en remercions.

Mais elle demande à être confortée dans la durée. Sinon, notre engagement perdra de son sens comme de son rayonnement. Ce sont aussi les élus des communes de nos territoires qui doivent être soutenus dans leur engagement pour une gestion raisonnée, protectrice de la nature et des paysages

à travers leur accès légitime à la dotation aménités rurales qui a été reporté en 2025 et j'espère qu'on rattrapera le temps perdu.

Alors, si aujourd'hui, il nous arrive d'être inquiets de l'avenir, nous croyons en notre action et attendons que l'État soit aussi à nos côtés pour que se multiplient les exemples inspirants à l'instar de ceux que nous avons partagés pendant ces deux jours en matière de mobilité et pour que notre Réseau puisse poursuivre sa mission dans de bonnes conditions et essaimer les bonnes pratiques.

Le dernier sujet important sera la transversalité entre paysages et biodiversité. Nous la vivons au quotidien, nous portons des politiques comme Natura 2000 au niveau national et local, mais notre implication au sein des aires protégées au titre de ce lien tellement évident entre biodiversité et paysage doit être mieux connue et les spécificités des paysages des Grands Sites respectées au sein des objectifs légitimes de la transition écologique et énergétique.

Évidemment, pour nous, le Fonds vert est aussi une préoccupation.

Je sais que vous partagez la même vision et que vous êtes et resterez à nos côtés.

Alors, merci encore de votre présence, de votre soutien et nous vous demandons à vous et à vos services d'être toujours à nos côtés et d'être surtout des facilitateurs. ■

■ Les participants des 26^{èmes} Rencontres du Réseau des Grands Sites de France. © Mathilde Milot



Clôture

Philippe MAZENC

Directeur général de l'Aménagement, du logement
et de la nature, Ministère de la Transition écologique,
de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des
risques



J'adresse mes remerciements au Réseau pour ces journées dont l'intérêt réside dans la qualité des intervenants mais aussi par le seul fait de cette rencontre entre toutes les personnes qui participent à cette politique: élus, grands témoins, experts, techniciens territoriaux et techniciens de l'État, dont font partie les inspecteurs des sites. Un merci particulier et sincère au Grand Site de France Puy Mary – Volcan du Cantal et à son président pour l'accueil formidable que nous avons reçu ici.

Deux mots clés, qui font écho à ce que vous venez de dire, Monsieur le Président, me paraissent fondamentaux.

Le premier, sous-jacent dans les Grands Sites, est le mot Paysage. Celui-ci n'est ni blanc, ni noir; il comporte une part de gris. Le Ministère de la transition écologique doit assumer une approche sensible et "sur mesure", propre à chaque site, et il est parfois complexe de trouver les options qui respectent ses caractéristiques. Dans l'ensemble des missions d'une administration centrale, cette approche "sur mesure" est une particularité. Je partage aussi le constat que le Paysage, par définition, nous renvoie à l'hybridation et au décloisonnement des politiques publiques. C'est ce qui rend l'approche par le paysage particulièrement passionnante. Le thème des mobilités en est une bonne illustration.

Je souhaite aussi relever le mot Compromis, que j'associe à l'Aménagement du territoire, auquel je suis attaché. Il y a eu des avancées notables en matière d'aménagement du territoire, notamment

avec la planification écologique à 10 ou 20 ans. C'est un atout considérable pour notre pays. Pour penser l'aménagement du territoire, il ne s'agit pas uniquement d'objectifs chiffrés à mettre en œuvre, mais bien de déployer des approches globales, conduites avec l'appui et l'accompagnement des services de l'État. Encore une fois, les réflexions relatives aux mobilités ou à la préservation des paysages s'inscrivent dans cette intention. Chaque Grand Site est l'incarnation de ce croisement de l'approche paysagère et de l'aménagement du territoire. C'est ce qui est intéressant dans la politique des Grands Sites de France, avec une base réglementaire, le site classé, et avec un projet global, pour lequel vous recevez l'accompagnement des services de l'État. Je remercie d'ailleurs aujourd'hui les nombreux agents présents, de la DGALN et les inspecteurs des sites des Dreal, car leur action est absolument essentielle. Ce positionnement d'accompagnement est un enjeu d'avenir pour l'État. Sur la notion de compromis, l'État peut apprendre des Grands Sites, de vos modes de gouvernance dans les territoires. Il faut que tous les échelons de l'administration de l'État, à l'échelon territorial comme en administration centrale, s'en inspirent.

Je voulais ensuite faire un point de situation des Sites. La France compte 4 500 sites inscrits, 2 700 sites classés qui représentent à peu près 4% du territoire national. La région AURA représente 10% de la superficie classée au niveau national et compte six démarches Grand Site de France. Je remercie la

Dreal AURA à travers son pôle dédié aux sites et aux paysages et pour son implication à l'échelle nationale.

Pour les démarches Grand Site, vous êtes, chaque année, un peu plus nombreux à porter cette dynamique, à savoir 53 démarches Grands Sites actives, dont 23 labellisés. L'année 2024 a vu l'attribution de deux nouveaux labels, pour les "Gorges du Tarn, de la Jonte et des Causses" et pour le "Salagou-Cirque de Mourèze", ainsi que le renouvellement de trois labels. Trois projets ont été validés, "La Hague", "Ogres du Luberon", et "Conques, Vallée du Lot et Dourdou". L'année 2025 s'annonce tout aussi dense avec de nombreux territoires, qu'ils soient au stade du Projet, du Label ou du renouvellement du label. C'est une manifestation d'une politique vivante, qui mêle vos aspirations de protection et de développement.

Dans cette période incertaine, j'ai un vrai élément de satisfaction, avec l'intégration des sites classés et des Grands Sites de France dans la stratégie nationale de biodiversité et dans le réseau des aires protégées. Ils sont inscrits dans le décret du 6 juillet 2024 parmi les aires protégées, qui ouvre droit des communes à la dotation "aménités rurales". Le décret prévoit une prise en compte des sites classés et des Grands Sites dans le calcul des aménités rurales décalé au 1^{er} janvier 2025. Pour les collectivités en milieu rural, il y a souvent le sentiment de porter les attentes de la société en matière de transition écologique sans que les moyens soient toujours associés aussi cette dotation est un acquis. Il serait d'ailleurs utile que le RGSF puisse suivre l'utilisation de ces crédits afin de mesurer et documenter le devenir de ces aménités. Malgré le rôle précurseur des sites classés, il y a presque 120 ans, on constate que ces politiques restent encore peu ou mal connues. Ainsi renforcer la communication est indispensable pour améliorer la visibilité, la compréhension et aussi l'adhésion du plus grand nombre à nos politiques. Un chantier ministériel sur la communication relative aux sites classés et aux Grands Sites est en cours, et qui englobe :

- Les plateformes de marque des sites classés et des Grands Sites de France. Elles actualisent et synthétisent ce qui fait leur identité, dans une optique de valorisation et de mise en cohérence.
- L'élaboration d'un guide présentant la politique des sites classés à destination du grand public, des élus, des acteurs des territoires, des services de l'État et des associations.
- Dans un deuxième temps, l'élaboration avec votre aide d'un guide sur les Grands Sites.

En ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations du rapport de l'Inspection générale, de l'environnement et du développement

durable, elle va se poursuivre et vous serez invités à participer à ces travaux. Enfin, nous avons obtenu en 2024 des moyens financiers supplémentaires sur le volet ingénierie, et je suis heureux de constater que nombre d'entre vous ont ainsi pu renforcer leurs équipes en compétences dédiées à la qualité paysagère et à l'animation des démarches à destination des élus et des habitants. J'ai bien noté aussi que le soutien aux études, attribué de longue date aux Grands Sites, est lui aussi déterminant dans votre capacité à défendre la plus-value des démarches engagées, en matière de qualité paysagère, de qualité environnementale et d'une meilleure association des parties prenantes et de la population.

Le contexte politique ne me permet pas de vous donner une vision parfaitement précise de ce qui va se passer en 2025. Je comprends que beaucoup d'entre vous s'interrogent évidemment sur la suite et sur la pérennisation de ces moyens. La DGALN a maintenu dans ses demandes pour 2025, un niveau de soutien aux Grands Sites sur les mêmes bases qu'en 2024. Je peux vous assurer de tout mon soutien dans les prochaines semaines pour défendre cette base.

Le Fonds vert est aussi une source financière importante pour toutes les collectivités, notamment en milieu rural. En 2025, il soutiendra toujours l'aménagement du territoire dans le sens de la transition écologique, avec un effet levier pour des investissements générés sur le recyclage des friches, ou de la renaturation...

Je vous assure de l'immense estime que nous avons pour les politiques publiques que vous portez. Vous serez toujours à nos côtés dans cette politique. ■



Nos publications



Actes des Rencontres

- **NOUVEAU** Entre paysage et expérience immersive, quelle mobilité durable pour les territoires patrimoniaux ? - 2024
- Quels leviers de résilience pour les paysages patrimoniaux face au changement climatique ? Prévention des risques, adaptation de la gestion et dialogue territorial - 2023
- Comment les paysages d'exception peuvent-ils inspirer, ressourcer et mobiliser ? - 2022
- Comment favoriser un développement des territoires en harmonie avec la nature et les paysages ? - 2021
- Paysages en mouvement. Comment accompagner les dynamiques, anticiper le changement climatique ? - 2020
- Fréquentation touristique et vie locale dans les paysages d'exception : quel équilibre ? - 2019
- Les paysages d'exception, facteur de développement pour les territoires - 2018
- Les Grands Sites de France, quelle source de rayonnement et d'innovation pour les territoires ? - 2017
- Démarches paysagères dans les Grands Sites de France - Outils et enjeux - 2016
- Valeurs et dynamiques paysagères des Grands Sites de France - 2015
- Du sens aux sens : vivre et faire vivre l'expérience Grand Site de France - 2014
- Quel tourisme dans les Grands Sites ? - 2013
- Quelle gouvernance et quelle organisation pour la gestion des Grands Sites ? - 2012

Fil des Grands Sites (publication technique)

- Comment développer une offre de tourisme sans voiture dans les Grands Sites de France ? - 2020
- Comment mobiliser et sensibiliser les habitants à la démarche Grand Site de France - 2018
- Les produits de boutique des Grands Sites - 2016
- Les outils numériques au service de l'interprétation des sites et territoires patrimoniaux - 2014

Publications à télécharger ou commander
sur grandsitedefrance.com/ressources

Documents-cadre

- Le paysage au cœur de la démarche des Grands Sites de France
- Valeurs communes des Grands Sites de France
- Grands Sites de France et tourisme

Etudes, guides pratiques et contributions

- **NOUVEAU** Concilier paysage et transition énergétique dans les Grands Sites de France. Stratégies et méthode.
- **NOUVEAU** Guide pratique pour les commanditaires de contenus en faveur d'un tourisme durable et de la préservation des paysages d'exception
- Gestion durable de la fréquentation dans les Grands Sites de France
- La démarche paysagère dans les Grands Sites de France
- L'entrepreneuriat de territoire dans les Grands Sites de France
- Paysages et biodiversité, Les Grands Sites de France s'engagent
- Les Observatoires Photographiques du Paysage dans le Réseau des Grands Sites de France
- Le tourisme durable en pratique : 20 exemples innovants dans les Grands Sites de France

Petit traité des Grands Sites

Réfléchir et agir sur les hauts lieux
du patrimoine (ICOMOS France/Actes Sud)

Collection Grands Sites de France (Petit Futé)

Une collection de 12 beaux livres à glisser dans la poche pour découvrir les Grands Sites de France.



Disponibles en librairies, dans les points de vente
des Grands Sites de France et sur boutique.petitfute.com



Association créée en novembre 2000, le Réseau des Grands Sites de France fédère au niveau national les collectivités territoriales gestionnaires des paysages protégés parmi les plus emblématiques de notre patrimoine. Il regroupe des sites qui ont reçu le label Grand Site de France et d'autres qui œuvrent pour pouvoir obtenir un jour ce label de développement durable attribué par l'Etat. Ses membres ont tous en commun d'être à la recherche de fonctionnements novateurs pour offrir aux visiteurs un accueil de qualité dans des paysages restaurés et préservés à long terme, favoriser un tourisme responsable en adéquation avec l'esprit des lieux, générer des retombées positives pour les habitants.

Accueillies chaque année par un site différent, les Rencontres annuelles du Réseau des Grands Sites de France sont l'occasion d'approfondir sur deux jours un thème important pour la gestion et le devenir des sites protégés et des paysages remarquables en associant témoignages concrets et interventions d'experts.

Ces rencontres
sont organisées avec



Avec le soutien de



Édité par RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE
99 rue de Vaugirard - 75006 PARIS
T 01 48 74 39 29 - F 01 49 95 01 87
contact@grandsitedefrance.com
www.grandsitedefrance.com

23 euros

ISBN : 978-2-9558019-8-7 - ISSN : 1961-9316 - Dépôt légal : Octobre 2025