

Solutions de mobilité durable dans les territoires alpins isolés

Groupe de travail
Transport de la
Convention Alpine

Sous-groupe
Mobilité douce



Résumé



alpenkonvention · convention alpine
convenzione delle alpi · alpska konvencija

Éditeur : Groupe de travail Transport de la Convention alpine

Solutions de mobilité durable dans les territoires alpins isolés – Résumé

Octobre 2014

Traduction française : avril 2015

Photo de couverture : Cerema, France

Texte, graphiques et images : ifuplan, Allemagne

Traduction française : Cerema, France

Cartes : Cerema, France

Le présent document est un résumé du rapport final publié en octobre 2014 par le Sous-groupe Mobilité douce du Groupe de travail Transport de la Convention alpine.

Les experts suivants ont participé à la rédaction du rapport final : David Dubois (France, rédacteur principal), Inga Ahrens (Allemagne), Paolo Angelini (Italie), Ueli Balmer (Suisse), Franziska Borer Blindenbacher (Suisse), David Caubel (France), Daniel Chemin (France, coordinateur), Hélène Denis (Club Arc Alpin, observateur), Wolfgang Grubert (Autriche), Veronika Holzer (Autriche), Florian Lintzmeyer (Allemagne), Ernst Lung (Autriche), Stefan Marzelli (Allemagne), Stefanie Pfandler (Suisse), Zlatko Podgorski (Slovénie), Christian Rankl (Autriche), Massimo Santori (Italie), Harry Seybert (Allemagne), Raffaele Vergnani (Italie).

Table des matières

Table des matières	3
Contexte	4
La mission du Sous-groupe Mobilité douce.....	4
Identification des territoires alpins isolés	5
Solutions de mobilité durable	7
Micro services de transport public.....	8
Autres services de mobilité.....	10
Solutions hors mobilité.....	11
Organisation et gestion de la mobilité.....	13
Principaux résultats	15
Un grand nombre de bonnes pratiques.....	15
Des mesures très diversifiées.....	15
L'importance du tourisme.....	16
Un manque récurrent de suivi et d'évaluation.....	16
La problématique de la reproductibilité d'un territoire à un autre.....	16
Recommandations	17
Un besoin d'expertise locale et de suivi des besoins des utilisateurs.....	17
Une approche intégrée de la mobilité et une coordination renforcée.....	18
Des offres de mobilité simples et facilement compréhensibles.....	19
Une nécessité de sécuriser le financement sur le long terme.....	20
Conclusions	21

Contexte

Le Comité Permanent de la Convention alpine définit le mandat du Groupe de travail Transport tous les deux ans. En 2012, en préparation de la Conférence alpine 2014, il a demandé au Groupe de travail Transport de réaliser un aperçu des pratiques et des stratégies en matière de transport dans les territoires alpins isolés et d'élaborer des recommandations en vue de promouvoir la mobilité durable dans ces régions. Ce document résume le rapport final produit par le Groupe de travail Transport en octobre 2014.

Sous la présidence française, les membres du Groupe de travail ont convenu d'examiner les trois catégories de mesures suivantes, prises en faveur de la mobilité durable :

- L'ensemble des solutions de transport excluant l'usage individuel de la voiture personnelle. Cette catégorie inclut le covoiturage, l'autopartage, le partage de vélo, les taxis collectifs et l'ensemble des services de transport en commun y compris le transport à la demande.
- Les mesures de management de la mobilité pour les actifs, les étudiants et les écoliers, l'information sur les services de mobilité et les mesures d'éducation à la mobilité durable.
- Les services ou mesures qui contribuent à éviter ou à réduire la mobilité individuelle, dont le télétravail, le commerce électronique associé à un service de livraison, les boutiques itinérantes ou encore l'accès à Internet à haut-débit.

La mission du Sous-groupe Mobilité douce

Le Groupe de travail Transport a structuré sa mission autour des trois étapes consécutives suivantes :

1. L'identification des territoires alpins isolés par chacun des pays, sur la base d'une méthodologie commune, puis une synthèse des différentes contributions par l'équipe française d'appui technique.
2. Le recueil des bonnes pratiques de mobilité durable au sein des territoires alpins isolés précédemment identifiés dans chaque pays, puis la synthèse des différentes contributions par l'équipe française d'appui technique.
3. L'élaboration de recommandations pour le développement de la mobilité durable dans les territoires alpins isolés, puis la synthèse des contributions par l'équipe française d'appui technique.

Identification des territoires alpins isolés

La première étape du travail a consisté à identifier les territoires alpins isolés. De manière à garantir la comparabilité des résultats entre tous les pays du périmètre de la Convention alpine, des caractéristiques fondamentales ont été définies afin d'identifier ces territoires. Le tableau 1 récapitule ces caractéristiques.

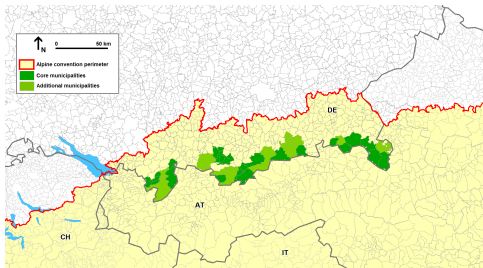
Hors des aires d'influence des villes	Marché de l'emploi limité	Déclin démographique
Faible densité de population	Offre de transport public réduite	Absence de tourisme intensif

Tableau 1 : Caractéristiques fondamentales des territoires alpins isolés

L'analyse des territoires alpins isolés a été conduite à l'échelle communale. Différents degrés d'isolement ont été définis : les communes cibles répondent à la quasi-totalité des caractéristiques fondamentales, tandis que les communes additionnelles répondent à la moitié des caractéristiques. Des communes correspondant à différents degrés d'isolement ont ensuite été regroupées pour définir des ensembles géographiquement cohérents. Les analyses conduites dans les différents pays ont permis de définir les territoires isolés suivants :

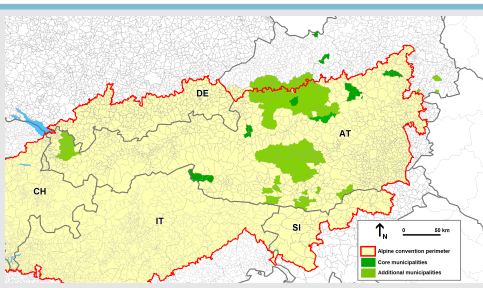
Allemagne

Le périmètre de la Convention alpine ne couvre qu'une étroite bande le long des Préalpes du Nord, dont la partie centrale fait partie de l'agglomération de Munich ou est placée sous son influence. Une méthode itérative a été utilisée pour identifier les communes alpines isolées d'Allemagne. L'activité touristique étant importante dans l'ensemble du périmètre, l'absence de tourisme intensif a été exclue des critères de sélection des communes isolées. 5 territoires ont été identifiés : Oberallgäu / Hörnergruppe (communes peu peuplées et peu denses autour du centre touristique d'Oberstdorf), Ammergau / Halblech et Isarwinkel / Achenpaß (territoire très peu peuplé autour du lac Sylvenstein), Achental / Kaiserwinkel (région mal desservie par le réseau ferroviaire) et le sud du Berchtesgadener Land (caractérisé par une topographie marquée et une faible densité de population).



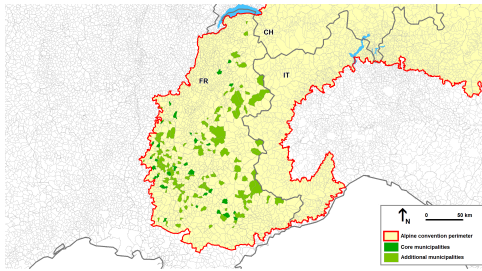
Autriche

L'Autriche a directement proposé les zones rurales où des solutions de mobilité innovantes destinées aux populations non-motorisées avaient déjà été recensées, soit un total de 254 communes. L'analyse de la densité de ces communes a révélé qu'elles sont toutes situées dans des territoires peu denses, qui constituent l'essentiel du territoire autrichien.



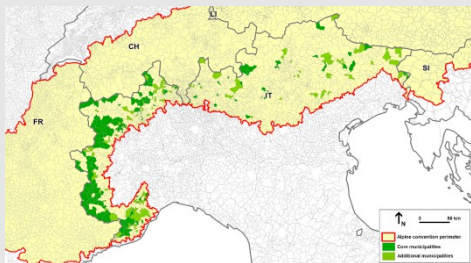
France

En excluant successivement les communes ne répondant pas aux caractéristiques fondamentales, 31 communes cibles et 146 communes additionnelles ont été identifiées dans le périmètre français de la Convention alpine. Ces communes regroupent environ 46 000 habitants. Cinq territoires isolés ont ensuite été définis sur la base de ces analyses : Haute-Maurienne / Vanoise (avec un faible déclin démographique et une activité touristique importante), Belledonne / Écrins / Dévoluy et Ubaye / Mercantour / Verdon (avec un déclin démographique plus marqué et une activité touristique plus réduite), et enfin les Préalpes de Digne et l'Est de la Drôme (avec un fort déclin démographique et une faible activité touristique).



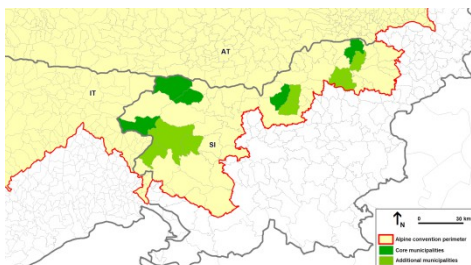
Italie

Les communes isolées italiennes sont celles dont la densité de population est inférieure à 30 habitants par km² et dont la population a diminué entre 2001 et 2011. Au total, 8 territoires isolés ont été identifiés. 3 d'entre eux sont situés à l'Ouest, le long des frontières française et suisse (provinces d'Imperia et de Cuneo, région du Canavais dans la province de Turin, ouest de la province du Verbano-Cusio-Ossola). 2 autres sont situés dans la partie centrale des Alpes italiennes (Ouest de la province de Sondrio, Nord des provinces de Brescia et Bergame). Les 3 derniers sont situés plus à l'est, le long des frontières autrichienne et slovène (région de la Cadore dans la province de Belluno, région de la Carnia dans la province de Pordenone, Valli di Natisone dans les Alpes juliennes).



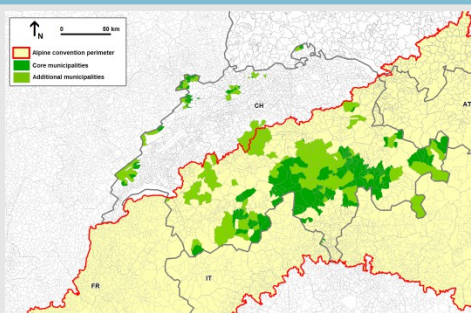
Slovénie

La Slovénie a identifié ses communes alpines isolées à partir du déclin démographique observé entre 2006 et 2012 et de la densité de population. Les 5 communes cibles ont une densité inférieure à 25 habitants par km², tandis que les 8 communes additionnelles ont une densité comprise entre 25 et 50 habitants par km². Ces 13 communes isolées slovènes peuvent être regroupées en 4 secteurs géographiques.



Suisse

À partir de la classification officielle des communes urbaines et non-urbaines de Suisse, l'analyse a conduit à identifier 133 communes cibles et 88 communes additionnelles, la plupart d'entre elles étant situées le long de la principale chaîne alpine.



Solutions de mobilité durable

L'essentiel de la recherche de solutions de mobilité durable a porté sur les territoires alpins isolés définis précédemment. Néanmoins, d'autres initiatives mises en œuvre en dehors de ces territoires ont également été recueillies, à condition qu'elles puissent être transférées vers ces territoires alpins isolés.

Les bonnes pratiques ont été regroupées suivant 4 catégories, comme le détaille le tableau 2. Même s'il a été établi sur des recherches approfondies, ce recueil de 54 bonnes pratiques ne prétend pas être exhaustif.

Micro services de transport public	→	Mesures créant des offres supplémentaires de transport public régulier ou à la demande.
Autres services de mobilité	→	Mesures créant des offres de mobilité supplémentaires hors transport public : systèmes de partage de vélos, de covoiturage, d'autostop, etc.
Solutions hors mobilité	→	Services contribuant à réduire ou à éviter la mobilité individuelle : accès virtuel aux agences publiques, boutiques mobiles, services de livraison, télétravail, vidéoconférence, etc.
Organisation et gestion de la mobilité	→	Mesures améliorant les offres existantes ou leur visibilité, sans création d'offres de mobilité supplémentaires : marketing, communication, politique tarifaire, information sur la mobilité, initiatives pédagogiques d'éducation à la mobilité durable, etc.

Tableau 2 : Vue d'ensemble des 4 catégories de solutions de mobilité durable

En réalité, les bonnes pratiques qui ont été recueillies combinent souvent différentes approches et pourraient appartenir à plusieurs catégories. Afin d'éviter les répétitions, elles ont été classées dans la catégorie la plus appropriée.

Micro services de transport public

Les bonnes pratiques identifiées dans cette catégorie concernent 18 offres additionnelles de transport public régulier ou à la demande. Ces offres sont généralement mises en place par des autorités organisatrices des transports, mais certaines sont organisées directement par des associations sans but lucratif et font appel à des volontaires. Il s'avère que, même si la plupart de ces mesures sont avant tout mises en place à destination des résidents, la demande touristique peut largement soutenir ces services.

La majorité des bonnes pratiques recueillies sont clairement destinées à la population résidente. Elles permettent d'accéder aux services essentiels, tout au long de l'année. Plusieurs d'entre elles s'adressent spécifiquement à certaines catégories d'usagers, comme les personnes âgées ou les jeunes. Les bonnes pratiques identifiées dans cette catégorie sont listées ci-dessous :

Allô-Bus dans le Val d'Aoste (Italie)	Allô-bus est un service de transport à la demande destiné aux habitants des zones montagneuses et faiblement peuplées de quelques communes du Val d'Aoste. Les courses sont définies en fonction de la demande des usagers, avec l'aide d'un système informatique. www.svap.it/it/28/allo-bus.php
DEF-Mobil (Autriche)	DEF-Mobil est un service de transport à la demande mis en place par 3 communes, qui relie plusieurs villages de la vallée de Deferegggen. À la différence de bien d'autres services de transport à la demande, ce service est très majoritairement utilisé par des jeunes. www.defereggental.eu
Dorfmobil à Klaus (Autriche)	Dorfmobil est un système de transport à la demande qui dessert la commune de Klaus. Le service est géré par une association à but non lucratif et les chauffeurs sont tous des bénévoles. Les tarifs incitent les passagers à devenir membres de l'association. Certains commerces locaux, partenaires de l'initiative, offrent un titre de transport à leurs clients. www.gemeinde-klaus.at/gemeinde/DorfmobilWeb/Projekt.htm
Einkaufsbüs : bus vers les commerces à Niederbüren (Suisse)	Suite à la fermeture temporaire de l'épicerie de Niederbüren, une navette gratuite a été mise en place 2 fois par semaine pour rejoindre le commerce le plus proche. Ce système est toutefois très dépendant des financements extérieurs. www.infowilplus.ch/_iu_write/artikel/2011/KW_15/Ober-Niederbüren/Artikel_1560
Elastibus dans le Val del Chiese (Italie)	Elastibus est un service de transport la demande dans la province italienne de Trente, accessible à des prix comparables aux tarifs des transports publics réguliers. Il s'adresse aux populations qui sont particulièrement touchées par le manque de transport public traditionnel comme les personnes âgées, les personnes sans permis et les étudiants. www.trasporti.provincia.tn.it/elastibus
Stadtbus Kolbermoor : bus flexible (Allemagne)	Stadtbus est un système de bus flexible associant lignes régulières et arrêts à la demande, qui dessert plusieurs villages et quartiers de Kolbermoor. Il s'agit de l'unique système de transport dans les Alpes allemandes où le service de transport s'adapte à la demande des utilisateurs. Les arrêts à la demande sont activés simplement en pressant un bouton. www.nahverkehrsberatung.de
Navettes gratuites dans la vallée de l'Ubaye (France)	La communauté de communes de la Vallée de l'Ubaye a mis en place depuis 1998 un service de navettes gratuites qui relie plusieurs villages et stations de sport d'hiver. Les navettes circulent toute l'année, l'offre étant nettement renforcée en période touristique. www.ccvu.fr/les-navettes-gratuites.html
Go-Mobil (Autriche)	Go-Mobil est un système de transport à la demande déployé dans une vingtaine de territoires autrichiens. Des structures associatives à but non lucratif, regroupant les communes et certaines entreprises, assurent la mise en place et le financement des services Go-Mobil dans les différents territoires. Toutes ces initiatives sont fédérées par une entité nationale. Les services Go-Mobil fonctionnent comme complément aux offres de transport public, en proposant un accès vers les gares et les points d'arrêts des lignes de bus. www.gomobil-kaernten.at

Gmoa bus (Autriche)	Gmoa bus est l'un des plus anciens systèmes de transport à la demande existant en Autriche. Il propose un service de porte à porte. Le service est exploité par un opérateur professionnel, mis en place par les communes. www.b-mobil.info/projekte/dorfbus-projekte
Provibus (Italie)	Mis en place pour répondre aux besoins des navetteurs et des étudiants, ce service de transport à la demande renforce les connexions entre l'agglomération de Turin et les villages environnants difficilement accessibles. www.provincia.torino.gov.it/trasporti/provibus
Nightliner (Italie)	Nightliner est un réseau d'une douzaine de lignes de bus fonctionnant les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche dans la province de Bolzano. Il a été mis en place pour répondre à des enjeux de sécurité routière et de mobilité des jeunes et des personnes âgées. www.nightliner.bz.it
Transport à la demande pour les personnes âgées à Modane (France)	Plusieurs communes autour de Modane ont mis en place un service de transport à la demande permettant d'accéder à la ville centre, qui regroupe la plupart des commerces du territoire. Le Département finance ce service qui ne fonctionne qu'un jour par semaine et qui est réservé aux personnes de plus de 60 ans. www.canton-de-modane.com/transport-a-la-demande.htm
Transport à la demande dans les zones peu peuplées de la Drôme (France)	Le Département de la Drôme a mis en place plusieurs services de transport à la demande pour relier les secteurs ruraux qui ne sont pas desservis par les lignes régulières de transport public. Ces services, entièrement financés par le Département, ont été mis en place dans le cadre d'une politique visant à améliorer la mobilité et la qualité de vie dans les zones isolées. www.ladrome.fr

Plusieurs mesures ciblent spécifiquement la clientèle touristique. Même si elles sont également accessibles aux résidents et qu'elles peuvent apporter une réponse à certains de leurs besoins, elles présentent parfois l'inconvénient d'être interrompues hors de la saison touristique :

Bergsteigerbus Eng: bus des randonneurs dans le Karwendel (Allemagne)	Le bus des randonneurs relie chaque été depuis 2001 le site touristique d'Engboden, lieu de départ de nombreux itinéraires de randonnée, à la gare la plus proche. Le bus dessert également plusieurs villages peu ou pas desservis par les autres services de transport public. www.rvo-bus.de/rvo-de/start/freizeittipps/bergsteigerbus_eng.html
Bus Alpin (Suisse)	L'association Bus Alpin soutient les acteurs locaux dans la création de services de bus adaptés, principalement pour desservir les petits villages qui ne peuvent pas bénéficier d'un soutien financier pour les transports publics locaux. Les Bus Alpains circulent dans une dizaine de régions en Suisse. Ils sont principalement destinés aux touristes, mais profitent aussi aux résidents. Leur financement reste assuré par des sponsors locaux. www.busalpin.ch
Gseispur (Autriche)	Gseispur regroupe un ensemble de services de mobilité destiné principalement aux touristes visitant le Parc national de Gesäuse : services de navette à la demande vers la gare la plus proche, de taxi, de location de voiture et de location de scooter. www.gseispur.at
Tälerbus (Autriche)	Le Tälerbus est un système de mobilité intégré ciblant principalement les touristes, en desservant les points de départ des randonnées. Mis en place dans plusieurs régions autrichiennes depuis 1999, le Tälerbus regroupe les transports publics réguliers, des services de transports destinés aux touristes et les taxis. www.taalerbus.at
Navette de Werfenweng (Autriche)	La navette de Werfenweng est l'un des systèmes de mobilité durable les plus connus des Alpes. La navette, mise en place par la commune de Werfenweng, est intégrée au système tarifaire régional du Land de Salzbourg et est accessible gratuitement pour les touristes détenteurs d'une carte d'hôte. www.werfenweng.org/de/shuttleplan-anshuttlezeiten

Autres services de mobilité

Cette catégorie comprend 12 bonnes pratiques, la plupart d'entre elles concernant des services de location de vélo ou d'autopartage. Un nombre non négligeable de ces initiatives fait appel à des véhicules électriques. Une approche particulièrement intéressante permet l'indemnisation des conducteurs d'un service de covoiturage avec une monnaie locale.

Un vélo pour mon village, mon village à vélo à Crévoux (France)	Plusieurs vélos à assistance électrique sont mis à disposition gratuitement dans la petite commune de Crévoux (135 habitants). Cette mesure vise à faire du vélo un mode de déplacement alternatif à la voiture et à favoriser la découverte du territoire. Cette initiative est très appréciée des touristes, mais reste encore peu utilisée par les résidents. www.crevoux.eu
AutoSSS: autopstop sécurisé dans le Trièves (France)	AutoSSS est un service d'autopstop mis en place dans une cinquantaine de communes du sud du département de l'Isère. Une fois inscrits (inscription payante), conducteurs et autopstoppeurs reçoivent leur matériel d'identification (autocollant sur les véhicules pour les conducteurs, sac pour les passagers) et peuvent s'organiser spontanément pour partager leurs trajets. L'accent est mis sur la sécurité, avec la possibilité de communiquer les noms des passagers et des conducteurs en cours de trajet. Les utilisateurs réguliers peuvent choisir de partager les coûts du déplacement. dracnature.eklablog.fr/autossss-qu-est-ce-que-c-est-a3793175
Véhicules électriques à Eisenkappel (Autriche)	Dans le cadre de la stratégie globale de la commune d'Eisenkappel en faveur la mobilité durable, la municipalité propose 25 vélos à assistance électrique et une voiture électrique en location. Alors que l'utilisation de la voiture est réservée aux résidents inscrits, les vélos peuvent être loués par les touristes. Les voitures comme les vélos à assistance électrique peuvent être réservés à travers un calendrier accessible sur Internet. www.bad-eisenkappel.info/782-0-elektroauto.html
Mobilité électrique dans la province de Belluno (Italie)	Dans le cadre d'un projet pilote, la province de Belluno a prêté gratuitement huit camionnettes électriques à certaines communes afin de promouvoir la mobilité électrique. La question de l'entretien et de la réparation des véhicules électriques représente un nouveau défi, mais l'expérimentation montre que les communes peuvent s'acquitter de leurs tâches habituelles plus efficacement avec les véhicules électriques, en dépit de leur autonomie limitée. www.co2neutralp.net
EMMA: mobilité électrique à Friedrichshafen (Allemagne)	Le projet EMMA, dans la région de Friedrichshafen près du lac de Constance, propose des véhicules électriques en auto-partage pour effectuer le « dernier kilomètre » qu'il n'est généralement pas possible d'effectuer en transports publics. Cette offre est également incluse dans le réseau national d'autopartage Flinkster. Le problème du retour du véhicule depuis le point éloigné vers la zone centrale reste un problème à résoudre. www.friedrichshafen.de/wirtschaft-verkehr/emma
Projet EMorail (Autriche)	Le projet EMorail consiste à mettre en place un ensemble de mesures de mobilité pour répondre à la problématique du « dernier kilomètre » depuis les gares. Les utilisateurs reçoivent un « package mobilité » intégrant l'abonnement de train et l'accès à un véhicule électrique partagé (voiture électrique ou vélo à assistance électrique) à un tarif avantageux. Une application pour smartphone permet de vérifier la disponibilité et de réserver les véhicules partagés, d'être informé des retards des trains, etc. Le projet s'adresse avant tout aux résidents, et particulièrement aux navetteurs. Il a été mis en place dans plusieurs régions d'Autriche. www.emorail.at
Gorenjska Electro-Trip (Slovénie)	Des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ont été installées dans la zone touristique de Haute-Carniole, afin de lutter contre la pollution liée à la circulation automobile. L'initiative est accompagnée par des actions de sensibilisation à la mobilité électrique pour les touristes. www.euromontana.org/wp-content/uploads/2014/08/mog_good_practices_collection.pdf

Malteser : services de mobilité pour personnes en difficulté (Allemagne)	Certaines organisations d'aide sociale, comme la Croix Rouge, Malteser ou Johanniter, proposent des services de mobilité en zone rurale pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Malteser propose également des services réguliers pour les élèves nécessitant une aide particulière. www.malteser-badreichenhall.de/dienste-undleistungen/leben-im-alter/fahrdienste.html
Gestion de la mobilité entre Saas-Fee et Visp (Suisse)	Le dispositif de gestion de la mobilité entre Saas-Fee et Visp regroupe plusieurs actions : la mise en place de véhicules en autopartage, l'amélioration de l'information sur l'offre globale de mobilité, l'aménagement de stationnement pour les vélos, la mise en place de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, la création d'une « carte mobilité » permettant d'utiliser tous les services de mobilité, etc. Il est géré par une association et bénéficie du soutien de diverses institutions publiques ainsi que des hôtels locaux qui relaient l'information auprès des touristes. www.aramis.admin.ch/Texte/?ProjectID=23153
Nextbike (Autriche)	Complémentaire aux réseaux de transports en commun, Nextbike est un service de partage de vélo mis en place en Autriche et dans certaines parties de la Suisse. Il permet d'assurer la mobilité du « dernier kilomètre » pour les touristes comme pour les navetteurs. La première heure de l'utilisation du vélo est gratuite pour les détenteurs d'un titre de transport public en cours de validité. www.nextbike.at
Réseau Pedelec dans la région de l'Allgäu (Allemagne)	Pedelec est un réseau de location de vélos à assistance électrique dans toute la région de l'Allgäu. 350 points de location et 150 points de recharge ont été mis en place. La mesure vise essentiellement les touristes, mais peut aussi être utilisée par les résidents à des fins récréatives. www.ee-tour.de
TalenteMobil : covoiturage dans le Vorarlberg (Autriche)	TalenteMobil est un service de covoiturage sécurisé dans le Land autrichien du Vorarlberg. Les chauffeurs et les passagers inscrits peuvent organiser leurs déplacements via plusieurs canaux : site Internet, application pour smartphone, etc. Les chauffeurs peuvent demander à partager leurs frais avec les passagers. Un système de « monnaie locale » est également mis en place pour indemniser les chauffeurs (échanges de services, etc.). www.talentiert.at/mobil

Solutions hors mobilité

Les solutions hors mobilité regroupent tous les services qui contribuent à réduire ou à éviter la mobilité individuelle. 12 bonnes pratiques ont été identifiées dans cette catégorie.

Depuis plusieurs années, des solutions technologiques telles que le télétravail ont été considérées comme des approches prometteuses pour réduire les besoins de déplacement et faire des régions isolées des lieux de résidence plus attractifs pour les actifs. Certaines de ces attentes se sont toutefois avérées très optimistes. Mais avec l'amélioration des technologies et le développement d'approches complémentaires comme les services et les commerces mobiles, les solutions hors mobilité deviennent particulièrement intéressantes pour répondre à certains besoins des résidents.

Projet ALIAS: réseaux d'hôpitaux pour la télémédecine (Arc alpin)	Afin de fournir des services médicaux performants dans les zones peu peuplées des Alpes, le projet transnational ALIAS a créé un réseau d'hôpitaux pour le partage de l'information médicale et l'échange des meilleures pratiques cliniques. Deux réseaux de télémédecine ont été créés, permettant notamment aux professionnels de santé de demander des conseils et expertises à l'ensemble des membres du réseau ALIAS. www.aliasproject.eu
Breitbandoffensive: Internet haut-débit (Autriche)	Breitbandoffensive est une initiative nationale autrichienne qui fournit un financement pour un large déploiement des réseaux Internet haut-débit sur l'ensemble du territoire, notamment dans les vallées alpines. www.bmvit.gv.at/telekommunikation/breitbandstrategie/index.html
Internet haut-débit et bureaux partagés à Blatten (Suisse)	En combinant les problématiques de dévitalisation du centre du village et de faiblesse de l'accès à Internet haut débit, la commune de Blatten a étudié la possibilité de créer un espace de bureau partagé dans une ancienne maison de ferme abandonnée du centre-ville. Cet espace doit permettre d'offrir des possibilités de télétravail pour la population résidente. Le projet est un partenariat public-privé entre la commune et l'opérateur de télécommunications Swisscom. www.blatten-vs.ch

Trentino Rete : Internet haut-débit dans le Trentin (Italie)	Comparable à l'initiative Breitbandoffensive, ce projet apporte des financements publics pour réduire la fracture numérique entre les villes et les régions périphériques dans le Trentin. Son objectif ambitieux est de fournir à tous les ménages et toutes les entreprises un accès à Internet haut-débit. www.trentinoinrete.it
ERIC : centres de ressource Internet en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (France)	Dans le cadre de sa stratégie d'innovation numérique, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a mis en place environ 160 centres ERIC (Espaces régionaux Internet Citoyen) dans l'ensemble de la région, dont un tiers dans les zones rurales alpines. Les ERIC permettent à tous les citoyens d'accéder à Internet haut débit. Avec 300 formateurs capables de fournir une assistance à tous les utilisateurs, ces centres sont actifs dans les domaines de l'insertion sociale, de l'éducation, de la culture et des loisirs, souvent gratuitement ou à des tarifs abordables. Les ERIC sont gérés par des collectivités locales (communes, parcs naturels régionaux, etc.) ou des associations, avec l'appui de la Région. emergences-numeriques.regionpaca.fr
Centre informatique à Vicosoprano (Suisse)	Le centre informatique de Vicosoprano, un petit village dans une vallée suisse isolée, est une initiative comparable aux centres ERIC en France. Le centre propose deux salles équipées d'ordinateurs connectés à Internet haut-débit et une salle de visioconférence. Il permet aux écoles, aux résidents, aux agriculteurs ou aux entreprises d'utiliser les ressources en ligne, et leur propose des sessions de formation si nécessaire. Afin de permettre aux jeunes apprentis de travailler dans des entreprises locales, le centre leur permet de participer à des cours d'apprentissage en ligne. www.puntobregaglia.ch
InnoV-Net : éducation dans les zones isolées (Suisse)	Les possibilités de suivre un apprentissage dans certaines régions alpines sont limitées, ce qui impose à de nombreux jeunes de quitter ces territoires pour poursuivre leur formation et trouver un emploi. Pour contrer ce phénomène, et à la demande d'une entreprise, une association a réalisé un état des lieux de l'apprentissage dans la région de Surselva. Des postes d'apprentis sont financés par les institutions, ce qui permet aux entreprises de rester dans la région et donne aux jeunes résidents un accès local à la formation professionnelle. www.sab.ch/uploads/media/ST196_InnoVnet_02.09_de_fr.pdf
Fibres optiques à Budoia (Italie)	Grâce à un partenariat public-privé, l'ensemble de la commune de Budoia est équipé de fibres optiques permettant l'accès à Internet haut débit. www.comune.budoia.pn.it/index.aspx
Points visio rendez-vous dans Hautes-Alpes (France)	Les points visio rendez-vous sont des locaux de visioconférence permettant de contacter différents organismes publics (agences pour l'emploi, assurance maladie, allocations familiales, etc.). Implantés dans plus d'une vingtaine de communes du département des Hautes-Alpes, les points visio rendez-vous permettent d'éviter les déplacements vers les sièges de ces organismes. Chaque point visio rendez-vous est équipé d'un scanner et d'une imprimante, ce qui rend possible l'échange de documents. Une assistance humaine est également proposée dans chacun de ces points. pointvisio.hautes-alpes.fr
Relais Services Publics dans les Écrins (France)	Les Relais Services Publics permettent d'obtenir des informations et d'effectuer des démarches administratives relevant de plusieurs organismes publics, principalement en matière d'emploi et de prestations sociales, en un seul lieu. Une personne est présente en continu dans chacun de ces centres pour accompagner les utilisateurs dans leurs démarches. Ce dispositif a été introduit par l'État français en 2006 pour maintenir ou renforcer les services publics dans les zones rurales. www.cc-paysdesecrins.com
Soutien aux commerces locaux dans le Trentin	Afin de maintenir un minimum de services essentiels dans les zones isolées, la Province du Trentin fournit un financement public aux magasins situés dans des hameaux de moins de 100 habitants. Les magasins polyvalents offrant plusieurs services tels que l'accès Internet ou la livraison des marchandises sont particulièrement encouragés. www.commercio.provincia.tn.it/multiservizi
Télétravail chez Alcatel (Suisse)	La société Alcatel a mis en place des bureaux de télétravail équipés de l'infrastructure technique nécessaire à ses employés dans la ville suisse de Mollis. mpr.ub.uni-muenchen.de/4443/1/MPRA_paper_4443.pdf (page 200)

Organisation et gestion de la mobilité

Les mesures d'organisation et de gestion de la mobilité, tels que les mesures de marketing, de communication, d'éducation à la mobilité durable ou de tarification, essaient de rendre les services de mobilité existants plus accessibles et attractifs pour les utilisateurs. Cette catégorie regroupe également toutes les initiatives visant à renforcer la coopération entre les parties prenantes lors de la planification et de la mise en œuvre des services de mobilité. 12 bonnes pratiques ont été identifiées :

Taxi alpin (Suisse)	Taxi alpin a été mis en place pour permettre aux randonneurs de rejoindre les Alpes suisses plus facilement en transports publics, en listant les services de mobilité permettant d'effectuer le « dernier kilomètre » depuis la gare ou le point d'arrêt de bus : taxis, transports à la demande, transports par câble, etc. Taxi alpin fédère environ 300 opérateurs, coordonnés par l'association Mountain Wilderness avec le soutien financier du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication. Chaque opérateur fonctionne indépendamment, en conservant notamment ses propres règles de fonctionnement et sa propre tarification, mais bénéficie du label et des outils de communication de Taxi alpin. alpentaxi.ch .
Bürgerkarte : tarification intégrée à Oberstdorf (Allemagne)	La Bürgerkarte est un forfait de transport mis en place par ville allemande d'Oberstdorf. La Bürgerkarte permet aux résidents d'emprunter de façon illimitée tous les services de transports locaux (bus et remontées mécaniques) pour un prix fixe de 173 € par an. La Bürgerkarte propose en outre des réductions dans divers établissements locaux. Ce système de tarification intégrée entre plusieurs prestataires de transport garantit un minimum de recettes aux opérateurs. L'introduction de la Bürgerkarte a entraîné une hausse de l'usage des transports publics sur les lignes locales, ce qui en retour a incité les opérateurs à offrir des fréquences plus élevées. www.markt-oberstdorf.de/themen/buergerkarte-2013.html
Formation à la conduite cycliste pour les scolaires à Maribor (Slovénie)	Au lieu de se contenter de donner des leçons sur l'usage du vélo à l'école, les élèves ont été mis en situation dans les rues du centre-ville de Maribor afin d'améliorer leurs compétences en matière de conduite cycliste et de sécurité routière. Le projet vise à modifier les comportements de mobilité des plus jeunes, afin de favoriser le report modal vers les modes actifs dans le long terme. eltis.org/index.php?id=13&study_id=2106
e-GAP intermodal (Allemagne)	Le projet e-GAP intermodal à Garmisch-Partenkirchen doit permettre aux utilisateurs inscrits d'accéder à toute une gamme de services de mobilité, des transports publics réguliers à l'autopartage électrique avec une unique carte de transport (pour le paiement) et une application pour smartphone (pour l'information sur les différents services de mobilité). Quels que soient les services utilisés, les coûts des déplacements donneront lieu à une seule facturation, suivant les systèmes tarifaires des différents opérateurs. Comme de nombreuses initiatives visant à répondre à la problématique du « dernier kilomètre », le projet doit encore faire face au défi que constitue le retour des véhicules aux stations de recharge. www.e-gap.de/natur-mobil-erleben
Ilzer Land: intégration des services de transport (Allemagne)	Les régions peu peuplées sont souvent caractérisées par des offres de transport public peu développées. En revanche, le transport des élèves est généralement disponible sur l'ensemble du territoire, mais les bus scolaires restent fréquemment sous-utilisés. L'association Ilzer Land, qui regroupe 9 communes de Bavière, a lancé un projet qui coordonne étroitement les transports publics classiques et les transports scolaires, ce qui permet d'offrir plus de services aux résidents des petits hameaux sans créer d'offre supplémentaire. www.nahverkehrsberatung.de
Immer mobil: services de transport pour personnes âgées en milieu rural (Allemagne)	Le projet Immer mobil suit une approche similaire à celle d'Ilzer Land. Immer mobil est un projet qui vise à intégrer les services de transport en commun réguliers et les autres services de mobilité mis en place par des organismes sociaux ou des acteurs privés (taxis collectifs, services sociaux, bus associatifs, covoiturage, etc.). Immer mobil porte une attention particulière aux personnes ayant des restrictions de mobilité, comme les personnes âgées. L'information et la réservation des courses sont traitées par un système d'information intégré qui compare les offres et propose les services les plus appropriés. Le service est accessible sur Internet, sur smartphone et par téléphone. www.iml.fraunhofer.de/de/themengebiete/Projektzentrum_Verkehrslogistik_Prien/projekte_neu.htm

Intégration des services de transport autour du lac d’Idro (Italie)	Les transports publics locaux autour du lac d’Idro ont été intégrés dans un même ensemble : bus et ferries disposent désormais de correspondances facilitées, d’informations unifiées, etc. La mesure s’est aussi accompagnée du test de solutions technologiques permettant de réduire les émissions de polluants des véhicules de transport public, notamment des ferries. trasportiweb.provincia.brescia.it/navigazioneidro/
Jugendcard : tarification avantageuse les week-ends (Allemagne)	Destinée principalement aux adolescents et jeunes adultes, la Jugendcard est un système tarifaire mis en place dans l’arrondissement de Berchtesgaden qui offre des réductions sur les tarifs des transports publics et des taxis, pendant les nuits des week-ends. Ce système permet d’augmenter leur mobilité individuelle en limitant l’accidentologie. Le coût de la mesure est pris en charge par la collectivité, avec le soutien financier de plusieurs sponsors privés. www.jugendcard.de
MiFaZ : promotion de la plate-forme de covoiturage (Allemagne)	Plusieurs collectivités locales allemandes organisent des opérations de la promotion de la plate-forme nationale de covoiturage sur Internet MiFaZ, qui offre un espace de mise en relation pour les conducteurs et passagers. Elle propose également un espace destiné aux entreprises pour le covoiturage professionnel. www.mifaz.de
MORECO : mobilité et coûts résidentiels (Arc alpin)	Financé par le programme Espace Alpin, le projet MORECO vise à accroître les connaissances pour faciliter la prise de décision en matière d’aménagement du territoire (pour les autorités responsables de la planification et de l’aménagement) ou de localisation résidentielle (pour les particuliers). Plusieurs outils ont été produits, comme un outil permettant d’évaluer les coûts de mobilité liés aux choix résidentiels des ménages. www.moreco-project.eu
Réorganisation des services de navettes dans le Queyras (France)	La réorganisation des navettes de la Communauté de communes de l’Escarton du Queyras a permis d’harmoniser les dessertes, de les rendre plus lisibles pour l’usager, d’unifier la tarification et de mieux les coordonner avec les autres services de transports publics. Ce travail a été mené en concertation avec de nombreux acteurs (opérateurs touristiques, entreprises, autres autorités organisatrices, etc.) afin d’adapter les dessertes aux besoins. www.queyras-montagne.com
Transport scolaire en télécabine à Venosc (France)	Grâce à la coordination entre le département de l’Isère, la commune de Venosc et l’opérateur des remontées mécaniques, les élèves vivant dans la station de ski des Deux Alpes peuvent rejoindre leur école en empruntant la télécabine (auparavant réservée aux touristes), au lieu d’un long voyage en bus. Le principe a également été étendu aux résidents disposant d’un abonnement de transport public mensuel ou annuel. Cette mesure, mise en place uniquement en saison touristique, permet de réduire le trafic routier, tout en faisant gagner une vingtaine de minutes de trajet. www.isere.fr

Principaux résultats

Quelles sont les principaux enseignements qui peuvent être tirés du recueil de bonnes pratiques réalisé en Autriche, en France, en Allemagne, en Italie, en Slovénie et en Suisse ? Ils peuvent être résumés en cinq grandes idées, listées dans le tableau 3 et décrites dans les pages suivantes.

Un grand nombre de bonnes pratiques	Des mesures très diversifiées	L'importance du tourisme
Un manque récurrent de suivi et d'évaluation	La problématique de la reproductibilité d'un territoire à un autre	

Tableau 3 : Vue d'ensemble des principaux résultats

Un grand nombre de bonnes pratiques

Le nombre de bonnes pratiques collectées, dont la moitié concernent directement des territoires alpins isolés, montre que des solutions de mobilité durables peuvent être mises en place dans ces secteurs.

Certains acteurs locaux prétendent souvent que les faibles densités de population, le relief, les grandes distances à parcourir, sont des conditions défavorables, voire rédhitoires pour le développement des services de mobilité hors voiture individuelle. L'examen de cette série de bonnes pratiques montre qu'il n'en est rien.

Des mesures très diversifiées

La plupart des zones alpines isolées étudiées sont confrontées à des problèmes similaires : faible densité de population entraînant de longues distances entre les villages, éloignement des services, vieillissement de la population lié à l'absence des services d'éducation et au manque d'opportunités d'emploi, services de transport public peu attractifs, etc. Toutefois, la gamme des actions et des solutions de mobilité durable mises en œuvre par les acteurs locaux est extrêmement diversifiée, allant des services de transport public traditionnels aux infrastructures de vidéoconférence sans oublier le covoiturage, le partage de vélos, l'autostop sécurisé, les mesures d'information ou encore la tarification intégrée. Ces approches diversifiées permettent de s'adapter à des contextes locaux qui peuvent être assez variés : ressources financières plus ou moins contraintes, engagement plus ou moins fort des différentes parties prenantes, etc.

- **L'amélioration des services de transports publics** reste l'approche la plus fréquente, avec un accent mis sur les services à la demande.
- **Les initiatives basées sur les autres services de mobilité** sont un peu moins fréquentes. Elles concernent essentiellement les systèmes de partage ou de location de véhicules, avec un recours de plus en plus important aux véhicules électriques.
- **Les solutions hors mobilité** s'appuient pour la plupart sur le recours aux technologies de l'information et de la communication. Les initiatives portées par les entreprises elles-mêmes peuvent être tout à fait pertinentes dans ce domaine, notamment en matière de télétravail. Les bonnes pratiques identifiées peuvent ne représenter qu'une partie des mesures effectivement mises en place dans les territoires alpins.

- **Les initiatives d'organisation et de gestion de la mobilité** visent à améliorer la complémentarité entre les différents services de mobilité, par exemple en développant des systèmes de paiement et d'information unifiés.

Malgré le large éventail de mesures identifiées, rares sont celles qui concernent l'éducation à la mobilité : une seule bonne pratique a été identifiée, mais elle ne concerne pas les territoires alpins isolés. En outre, les mesures de gestion de la mobilité semblent être principalement mises en place dans les zones plus densément peuplées, alors qu'elles pourraient être tout aussi utiles dans les zones les plus rurales.

L'importance du tourisme

Le principal défi pour les services de mobilité durable dans les régions alpines isolées est un manque de demande de la part des résidents. La demande touristique peut donc être le facteur décisif pour des initiatives innovantes. Si ces services doivent être adaptés à la fois aux touristes et aux résidents, plusieurs défis essentiels doivent être relevés comme la saisonnalité de l'offre (maintien d'une offre suffisante hors de la période touristique), l'adaptation de l'offre au cours de la semaine (services permettant de répondre à la demande touristique du week-end), etc.

Un manque récurrent de suivi et d'évaluation

Les initiatives financées dans le cadre de programmes nationaux ou de projets européens font généralement l'objet d'un suivi et d'une évaluation. Il est ainsi possible de connaître l'usage de ces mesures et d'estimer leur effet sur le système de mobilité locale. Toutefois, les informations disponibles concernant les initiatives locales sont souvent sporadiques, ce qui rend difficile d'évaluer leur pertinence et leur adéquation à la problématique du territoire. Les acteurs locaux devraient donc être encouragés à réaliser un suivi des actions engagées et des bilans réguliers. Le partage de ces résultats constitue un appui précieux pour les autres porteurs de projets cherchant à mettre en place des solutions adaptées.

La problématique de la reproductibilité d'un territoire à un autre

La faisabilité et la réussite d'une mesure dans un territoire donné est souvent un argument important pour déployer cette mesure à plus grande échelle, dans des territoires voisins, voire dans des pays différents. Mais chaque pays dispose d'un cadre juridique et réglementaire qui lui est propre. Cela pose le problème de la reproductibilité des pratiques à l'échelle de l'arc alpin. Si le statut expérimental de certaines initiatives peut permettre de s'affranchir de certaines contraintes, la duplication d'une action dans un autre pays ne peut pas se faire sans une analyse approfondie des champs de contraintes et d'opportunités des contextes juridiques ou réglementaires nationaux respectifs.

Recommandations

À la lumière des problèmes économiques, sociaux et environnementaux générés par le système de mobilité actuel, très largement dépendant de la voiture individuelle dans de nombreux territoires isolés alpins, la question est la suivante : comment développer des offres et services de mobilité durable qui répondent aux besoins des habitants de ces territoires, tout en restant économiquement viables ?

Les membres du Sous-groupe Mobilité douce ont formulé **quatre recommandations clés**.

Un besoin d'expertise locale et de suivi des besoins des utilisateurs

Dans les zones rurales isolées et peu peuplées, les services de mobilité ne peuvent pas se contenter de reproduire ceux mis en place dans les zones urbaines. Ils doivent être adaptés aux besoins de leurs utilisateurs. Cela nécessite une connaissance fine de ce que sont ces besoins.



Analyser finement les pratiques et les besoins en matière de mobilité

Lors de la conception de nouvelles offres de mobilité, les besoins de transport et les pratiques spécifiques des différents groupes cibles en matière de mobilité doivent être identifiés précisément. Les points d'intérêts générateurs de déplacements quotidiens ou réguliers doivent être repérés et rendus accessibles.

Impliquer tous les acteurs locaux

Les collectivités locales, comme les acteurs économiques, les acteurs sociaux ou encore les associations, peuvent avoir une connaissance approfondie des pratiques de mobilité des résidents : secteurs à desservir en priorité, heures de fonctionnement à privilégier, etc. L'ensemble de ces acteurs devrait être impliqué dans le travail de définition du service de mobilité à mettre en place, mais également tout au long de la phase d'exploitation afin de pouvoir l'adapter si nécessaire. Les connaissances locales doivent bien sûr être appuyées par le savoir-faire professionnel en matière de gestion des contrats, de prévision de la demande, etc., détenu par les autorités responsables de l'organisation des transports.

Suivre les besoins et les attentes des usagers

Adapter les services en fonction de l'évolution des besoins et des attentes des utilisateurs est un élément crucial qui explique le succès de certaines bonnes pratiques décrites dans le rapport. Ces adaptations permettent d'augmenter la satisfaction de l'utilisateur.

Une approche intégrée de la mobilité et une coordination renforcée

Renforcer la coordination entre les différents services de mobilité déjà existants, en travaillant sur les correspondances ou en proposant des tarifications unifiées, est une démarche relativement peu coûteuse permettant d'améliorer le système de mobilité dans son ensemble dans les zones faiblement peuplées.



Intégrer et décloisonner tous les services de mobilité

Dans les zones rurales, les services de mobilité sont parfois réservés à des groupes spécifiques : scolaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc. L'offre de mobilité est souvent fragmentée entre différents organisateurs et différents opérateurs, ce qui peut conduire à des formes de concurrence entre les services. Avant de réfléchir à la création de nouvelles offres, il est nécessaire de s'interroger sur l'ouverture à tous les publics des services de mobilité déjà existants, afin de constituer une offre de mobilité globale et intégrée. Plusieurs bonnes pratiques montrent que ce type d'approche peut s'avérer fructueux. Mais ce seul décloisonnement des services de mobilité ne sera pas nécessairement suffisant pour répondre aux besoins de toute la population.

Maintenir les services essentiels dans les territoires

Les fermetures des services publics et des commerces locaux imposent aux résidents des zones peu peuplées un allongement de leurs distances de déplacements pour accéder aux services essentiels. Maintenir ces services, ou les rétablir par exemple en mettant en place des services itinérants, permet de réduire les besoins de déplacements des résidents. Certaines bonnes pratiques combinent le fait de permettre aux résidents de se déplacer vers ces services et le fait de rapprocher ou de maintenir les services de proximité. C'est notamment le cas des bus reliant plusieurs petits villages à des petits pôles commerciaux, qui contribuent à conforter ces commerces par l'apport de clientèle.

Les technologies de l'information et de la communication peuvent contribuer à combler certaines barrières physiques auxquelles les résidents des zones alpines isolées sont confrontés. Initialement utilisées pour le télétravail, elles sont de plus en plus répandues et permettent de nouveaux services : enseignement à distance, services publics accessibles à distance, etc. Ces solutions nécessitent des équipements technologiques relativement légers. Elles doivent souvent être accompagnées par une assistance humaine afin de favoriser leur utilisation par tous les publics.

Trouver l'échelle territoriale pertinente

Un certain nombre de bonnes pratiques, et en particulier les projets « pilotes », restent des initiatives isolées qui n'atteignent pas la « masse critique », en particulier en termes de couverture géographique, pour avoir un effet significatif sur le système local de mobilité. Les approches isolées, les expérimentations à petite échelle, gagnent souvent à être étendues dans les régions voisines ou dupliquées dans d'autres territoires.

Des offres de mobilité simples et facilement compréhensibles

Rendre les offres de mobilité existantes visibles sur le territoire est un facteur crucial de succès et implique un travail continu de communication et de marketing.



Centraliser, unifier et développer l'information sur la mobilité

L'information sur les services de mobilité est souvent cloisonnée et éparpillée, chaque organisateur ou opérateur communiquant sur les services qu'il met en place. Les utilisateurs potentiels ont trop rarement à disposition un outil permettant d'avoir une vision globale de l'ensemble des services effectivement disponibles sur le territoire. Or l'existence d'une information complète, centralisée et de qualité, est un critère essentiel pour favoriser l'usage des différents services de mobilité qui peuvent être proposés. Regroupant l'ensemble des services de mobilité, les systèmes d'information doivent fournir des informations compréhensibles sur les modalités de fonctionnement, les tarifs, les titres de transport, etc. Cette information doit être diffusée par plusieurs canaux : les solutions technologiques comme les sites Internet ou les applications pour smartphone ne doivent pas dispenser d'une communication directe et personnelle à destination des usagers.

Intégrer la tarification et billetterie

Les règles de tarification, les procédures d'inscriptions, les dispositifs de réservation, les systèmes de billetterie sont souvent spécifiques à chaque service de mobilité. Cela rend complexe le système de mobilité dans son ensemble, ce qui constitue un obstacle sérieux pour les utilisateurs potentiels. Réduire cette complexité, par exemple en proposant des tarifications intégrées ou des abonnements forfaitaires, peut permettre à de nouveaux utilisateurs d'accéder aux différents services. Mais la répartition des recettes entre les organisateurs et les opérateurs de services devient alors une problématique cruciale. L'une des bonnes pratiques montre toutefois qu'une telle approche systémique permet d'augmenter globalement la recette.

La nécessité de sécuriser le financement sur le long terme

Pour les autorités responsables de l'organisation des transports, le financement des transports en commun classiques dans les zones rurales de l'espace alpin est un défi notoire : les faibles densités de population induisent un potentiel de clientèle réduit, les distances à parcourir sont souvent longues, etc. Cela se traduit par des coûts d'exploitation par voyage particulièrement élevés. Le problème peu s'avérer moins prononcé dans les zones qui accueillent une forte clientèle touristique.



Maîtriser les coûts d'exploitation

Plusieurs approches peuvent être envisagées pour contrôler les coûts d'exploitation. Par exemple, l'extension ou la duplication des services dans d'autres territoires permet de générer des économies d'échelle. Le découplage des services est un autre levier pour optimiser l'offre globale de mobilité à niveau d'offre constant, améliorer le degré ou la fréquence d'utilisation des usagers et réduire la concurrence entre les différents services. Dans les zones peu denses, les structures associatives qui mettent en place des services de mobilité en faisant appel à des bénévoles peuvent apporter un autre complément intéressant aux transports publics traditionnels.

Anticiper les besoins de financement sur le long terme

Dans les territoires peu peuplés, la couverture des coûts d'exploitation des différents services de mobilité par les recettes, et a fortiori la rentabilité économique, s'avèrent généralement illusoire. L'augmentation des tarifs payés par les utilisateurs dans l'objectif d'améliorer les bilans financiers serait sans doute rapidement contre-productive : cela diminuerait l'attractivité du service et compromettrait l'objectif de recherche d'une meilleure inclusion sociale pour les résidents des zones alpines isolées.

En conséquence, le soutien financier de la part des pouvoirs publics doit donc être garanti à long terme, et ne doit pas concerner seulement la phase d'expérimentation ou les premières années d'exploitation. Plusieurs bonnes pratiques illustrent également la façon dont certains acteurs, généralement publics mais aussi privés, qui ne sont traditionnellement pas impliqués dans l'organisation des services de mobilité, peuvent contribuer à financer ces offres de mobilité durable.

Conclusions

Les principaux enseignements tirés des bonnes pratiques peuvent être résumés ainsi :

- Comprendre les besoins des utilisateurs est un préalable indispensable à la mise en place de services réellement adaptés à la mobilité quotidienne des résidents.
- Les problèmes de mobilité auxquels sont confrontés les habitants des zones alpines isolées sont très variables. Il n'existe pas de « solution miracle » qui permettrait de répondre à l'ensemble de ces problématiques.
- Une mesure prise individuellement n'aura vraisemblablement qu'une efficacité limitée. En revanche, mettre en place un panel diversifié de mesures combinant différentes approches permettra de créer des synergies qui seront bénéfiques pour la mobilité locale.
- Impliquer différents types d'acteurs territoriaux et les faire travailler de façon conjointe permet de définir des solutions de mobilité « sur mesure » qui seront accueillies plus favorablement par les résidents.
- Pour que les mesures aient un impact significatif sur le territoire, il est nécessaire de dépasser le stade de l'expérimentation isolée sur un territoire restreint. La reproduction des mesures dans d'autres territoires, ou leur extension sur des secteurs plus vastes, permet des économies d'échelle, améliore leur efficacité et favorise leur identification et leur appropriation par le public.
- Préserver ou rétablir les services essentiels au sein des territoires dans le cadre d'un programme intégré de développement rural permet de maintenir l'accès des résidents à ces services sans augmenter les besoins de mobilité.



alpenkonvention · convention alpine
convenzione delle alpi · alpska konvencija