



Accompagnement Smart Mobility

Rapport intermédiaire

Phase 1

Juillet – Octobre 2021

Version finale du 07/12/21



Sommaire du rapport

1. Cadrage sur les mobilités touristiques *P. 06*
2. Analyse du maillage régional et des pratiques *P. 14*
3. Diagnostic de l'offre macro des mobilités touristiques *P. 29*
4. Etude de cas *P. 62*
5. Focus : itinérance, transfrontalité et tarification *P. 84*
6. Enjeux et leviers *P. 96*
7. La suite *P. 105*
8. Annexes méthodologiques *P. 111*

Le contexte de l'étude

1

Une démarche s'inscrivant dans les logiques touristiques de la Région Grand Est et ses destinations, comme élément incontournable de positionnement innovant et de dynamisation de l'offre

2

Une initiative qui s'inscrit en complémentarité des études menées par la Région Grand Est, notamment sur le Plan Vélo

3

Un dispositif d'expérimentation, un périmètre de réflexion : les services à la mobilité centrés sur les besoins des touristes

4

Une méthode de *design thinking* pour identifier les futures pratiques, les besoins associés, les solutions de mobilité et leurs acteurs

Rappel de la démarche

Juillet 2021 – Octobre 2021

PHASE 1 : Cadre d'analyse et état des lieux

- Cadrer les enjeux des mobilités touristiques
- Identifier les forces et faiblesses du réseau de mobilités touristiques à l'échelle régionale
- Prioriser les enjeux et orientations stratégiques

› **34 acteurs interrogés :**

14 interlocuteurs tourisme (département)

11 interlocuteurs mobilités (département)

9 interlocuteurs socioprofessionnels / associations

› **Une matrice d'analyse à 8 critères**

› **51 réseaux de transports collectifs étudiés**

Novembre 2021 – Mars 2022

PHASE 2 : Design thinking des solutions

- Faire émerger des idées de services à déployer résolvant des problématiques identifiées comme prioritaires
- Accompagner la viabilisation de ces solutions par des étapes de prototypage et de test

Liste des acteurs interrogés

Alsace :

- **Alsace Destination Tourisme** (M. Lévy, D. Foucré, S. Leibel-Thepot)
- **CEA** (C. Heyer)

Ardennes :

- **Ardennes Tourisme** (D. Lamare)
- **CD 08** (F. Fontenier, L. Noel)

Aube :

- **ADT Aube** (C. Taillardat),
- **Slow Tourisme Lab** (G. Davailaud)

Marne :

- **Tourisme en Champagne** (P. Labadie),
- **CD51** (G. Pastres, A. Parmentier)

Haute-Marne :

- **Haute-Marne Tourisme** (T. Corvasce)
- **CD52** (J. Aubriot)

Meuse :

- **Meuse Attractivité** (S. Lagnel, A. Bessler, I. Rodrique),
- **CD55** (A-S. Perot)

Meurthe-et-Moselle :

- **CDT Meurthe-et-Moselle** (V. Facq)
- **CD54** (I. Arts, F. Perrollaz)

Moselle :

- **Moselle Attractivité** (D. Bailly)
- **CD57** (E. Langlais)

Vosges :

- **CD88** (J. Riu, C. Cardot)

- **Jacqueson Autocars** : B. Jacqueson

- **Kunegel** : E. Vermot-Desroches

- **Schidler** : T. Schidler

- **Mobicoop** : M. Jacquot

- **Clem** : C. Cebula

- **Citiz Grand Est** : J-F. Viroot-Daub

- **Vélo et Mobilités Actives Grand Est** : N. Poulouin

- **Pôle Véhicule du Futur** : B. Grandjean

- **TER Grand Est** : J. Fontaine

1.

Cadrage sur les mobilités touristiques



Le concept de smart mobility appliqué au tourisme

- ▶ La **smart mobility**, en tant qu'**ensemble de solutions innovantes visant le plus souvent à décourager l'usage de la voiture individuelle**, ou à tout le moins à en réduire les externalités, peut s'attaquer de manière similaire au champ des voyages, des excursions, ou de l'itinérance. En effet, les habitudes acquises au quotidien (utilisation des transports en commun ou du vélo, par exemple) peuvent, grâce aux évolutions technologiques, être **facilement transposables aux mobilités touristiques**.
- ▶ Ainsi, les politiques de report modal (de la voiture vers les modes alternatifs) doivent prendre en compte l'ensemble du schéma de déplacement, car **si un seul des maillons de cette chaîne de déplacements n'est pas réalisable au moyen d'un mode alternatif, c'est l'ensemble des déplacements quotidiens qui risque de demeurer réalisé en voiture** (Rocci, 2007). Ce constat est parfaitement transposable à la mobilité touristique, en ce sens qu'il s'agit, pour les voyageurs, d'**organiser l'ensemble de leurs déplacements du séjour** : accès au lieu d'hébergement, déplacements utilitaires (courses, etc.) et visite depuis le lieu d'hébergement, excursions, voire itinérance. **Si le programme d'activités envisagé par le touriste n'est pas réalisable entièrement au moyen de modes alternatifs, cela peut emporter le choix d'utiliser sa voiture tout au long du séjour.**
- ▶ L'expérience de mobilité du voyageur ne s'appréhende désormais plus de manière totalement distincte des autres formes de mobilité. Il ne mobilise plus des outils et des compétences spécifiques (le plan du bus au quotidien v/s le guide touristique pour les vacances), mais **a recours à des supports et des compétences identiques** (se repérer sur *google maps*, chercher des recommandations de restaurants sur un site de référencement, etc.). Ainsi, les habitudes acquises dans la manière de se déplacer et de pratiquer la ville au quotidien peuvent influencer la manière de voyager : c'est, par exemple, le cas du recours aux applications de géolocalisation et d'aide à la mobilité où l'habitude acquise au quotidien se transpose au cours du voyage touristique (Wang et alii., 2014).

Le concept de smart mobility appliqué au tourisme (bis)

- ▶ Que ce soit pour la mobilité quotidienne comme pour la mobilité touristique, le développement sans précédent de l'accès à l'information multimodale, rend possible la constitution de programmes d'activités complexes et intenses réalisés au moyen d'une mobilité 100 % alternative. Mais **l'information seule ne suffit pas à susciter des changements de comportements**. Le **recours à d'autres leviers du changement de comportements est alors utile** : **l'amélioration de l'offre alternative** (e.g. création d'un nouveau service), **la dégradation de l'accessibilité routière** (e.g. suppression de places de stationnement), **les incitations économiques** (e.g. avantages tarifaires) **ou non économiques** (e.g. communication engageante). Pour être efficace, ces **mesures doivent être ciblées**, c'est-à-dire qu'elles doivent répondre aux besoins particuliers des catégories de touristes visées. Autrement dit, elles doivent être **ingénieuses, astucieuses... smart**.

La smart mobility appliquée au tourisme peut alors être définie comme la mise en œuvre d'un ensemble de solutions ingénieuses et innovantes, reposant indifféremment sur des innovations technologiques que sur la technologie actuelle, et visant à créer les conditions d'une mobilité touristique durable renforçant l'attractivité touristique du territoire.

Les mobilités touristiques, de quoi s'agit-il ?



Accès à la destination :

*Mobilités origine/
destination*



Mobilités internes :

*Aire de rayonnement :
excursions, visites, circuits,
espace urbain*



Mobilité expérientielle :

*Offres touristiques à part
entière (train touristique,
téléphérique, navette
fluviale)*

Mobilité utilitaire = un besoin

Moyen de s'acheminer vers une destination ou site touristique

Mobilité d'agrément = une envie

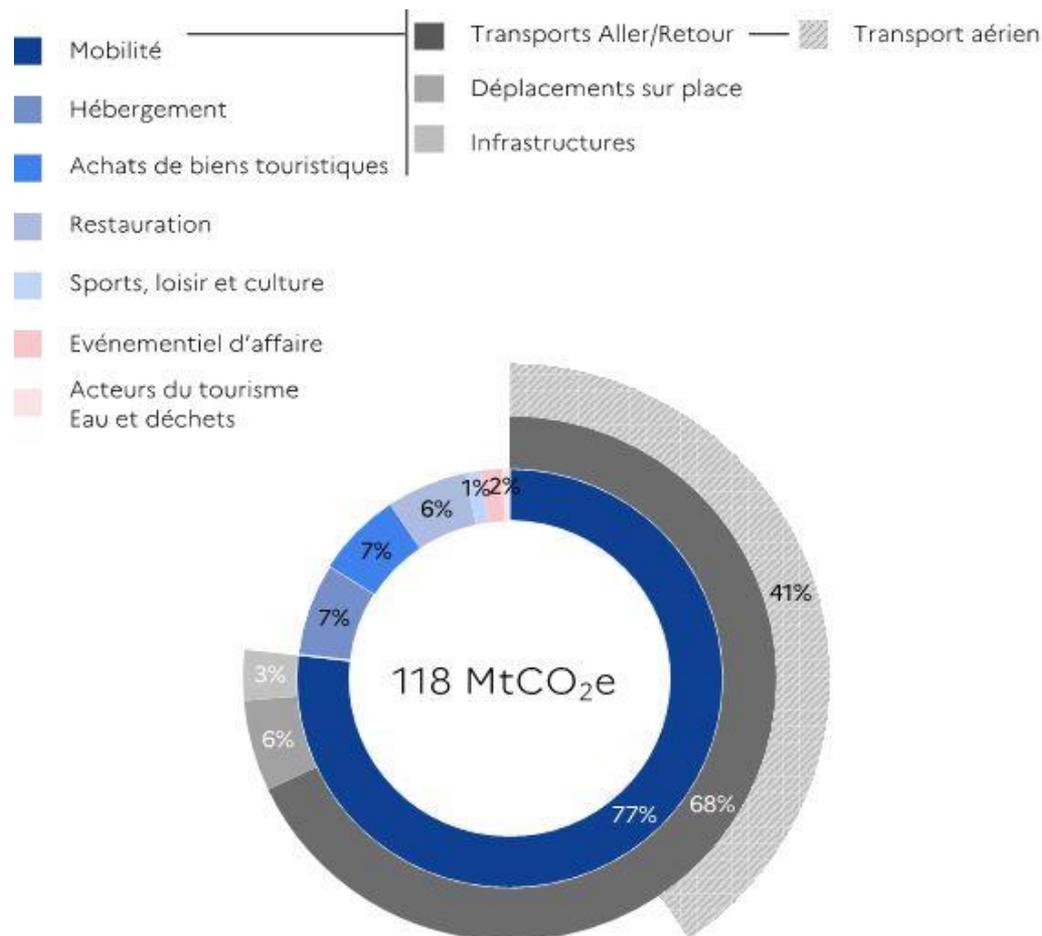
Produit touristique à part entière

En tourisme, l'objectif n'est pas le débit mais l'expérience

L'objectif d'efficacité se substitue à la notion d'expérience, qui doit permettre une découverte.

Toute mobilité touristique est une étape du parcours touristique

La mobilité : un défi environnemental pour le tourisme



► **Le poids majeur des mobilités touristiques dans le bilan carbone du tourisme (77%)** : un déficit à part entière de traiter les mobilités touristiques dans une optique plus durable et décarbonée.

► **68% des externalités dues aux mobilités proviennent du déplacement pour se rendre à destination** : un trajet crucial dans le parcours du touriste, et c'est en travaillant les mobilités sur place qu'il est possible d'agir sur le trajet pour venir.

Source : étude 2020 ADEME, par SCETxCarbone 4

La mobilité : un sujet stratégique pour une destination

► Trois intérêts majeurs à traiter le sujet des mobilités touristiques

Environnemental

Favoriser le report modal

- Réduire l'empreinte carbone des mobilités
- S'adapter aux contraintes locales
- Mieux gérer les flux (notamment en fonction de la saisonnalité)

Economique

Augmenter les retombées touristiques

- Augmenter la durée de séjour
- Augmenter la consommation de l'offre
- Attirer une clientèle avec un pouvoir d'achat potentiellement élevé et préoccupée par les sujets environnementaux

Territorial

Mieux répartir les flux

- Mieux distribuer les flux sur l'ensemble d'un territoire
- Protéger un espace / un site d'une possible surfréquentation

Faire des mobilités un facteur d'attractivité

- Développer une image de destination « résiliente » et durable
- Faire d'un déplacement une expérience de loisirs

Les besoins spécifiques des touristes en matière de mobilités

- ▶ Des attentes allant au-delà des besoins classiques des usagers du quotidien :

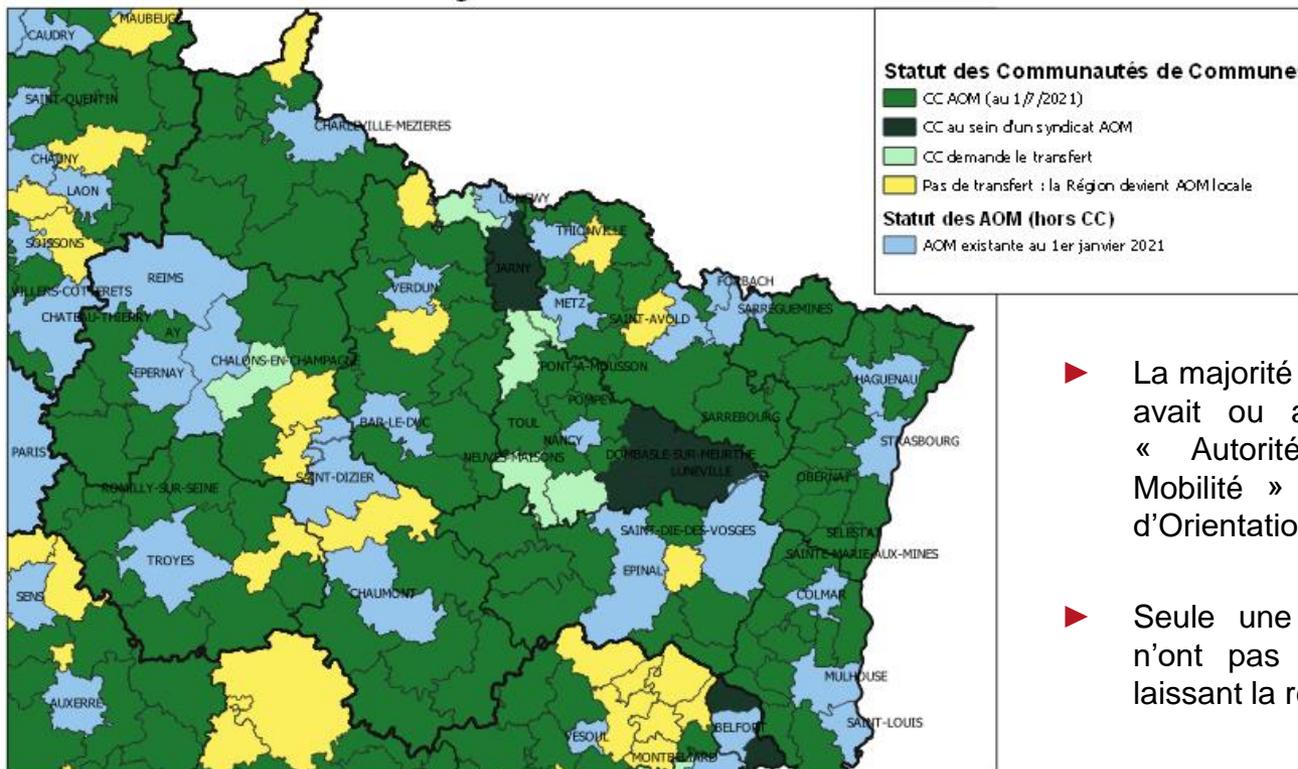


- ▶ Attention : une chaîne de déplacement est aussi faible que son maillon le plus faible

Enjeu : assurer la fluidité du parcours de A à Z

Une prise de compétence AOM largement entre les mains des EPCI

Prise de compétence AOM au 15 juillet 2021
Région Grand-Est



Suivi prise de compétence AOM : mise à jour Cerema du 15/07/2021
AOM existantes : mise à jour Cerema du 01/01/2021

- ▶ La majorité des EPCI du Grand Est avait ou a pris la compétence « Autorité Régulatrice de la Mobilité » (AOM) suite à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).
- ▶ Seule une petite dizaine d'EPCI n'ont pas demandé le transfert, laissant la région AOM locale.

**Une adéquation entre les échelles d'intervention principales :
EPCI et Région interviennent en tourisme et mobilités**

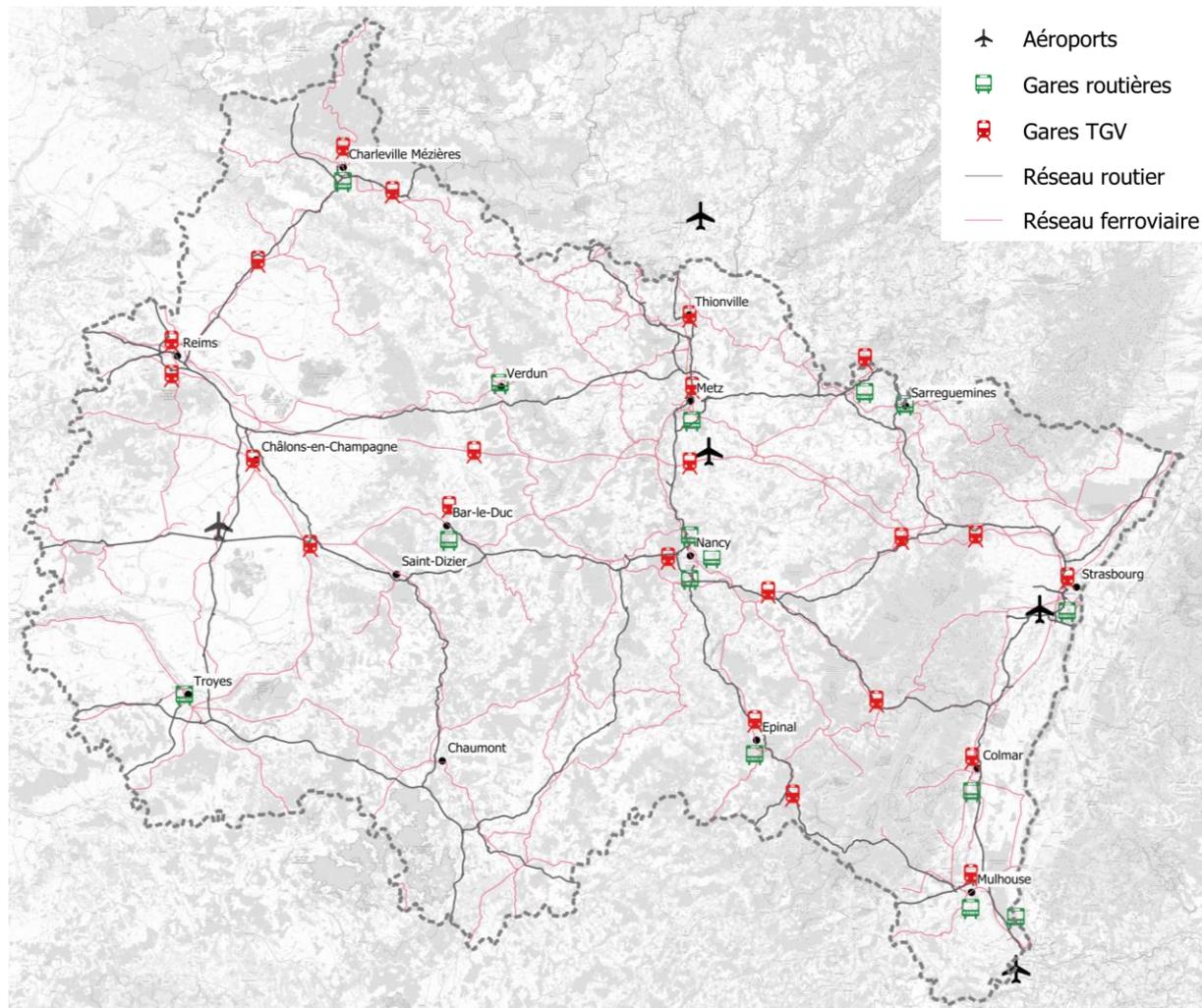
2.

Analyse du maillage régional et des pratiques



Venir dans le Grand Est : les portes d'entrée des touristes

Cartographie des infrastructures de transports



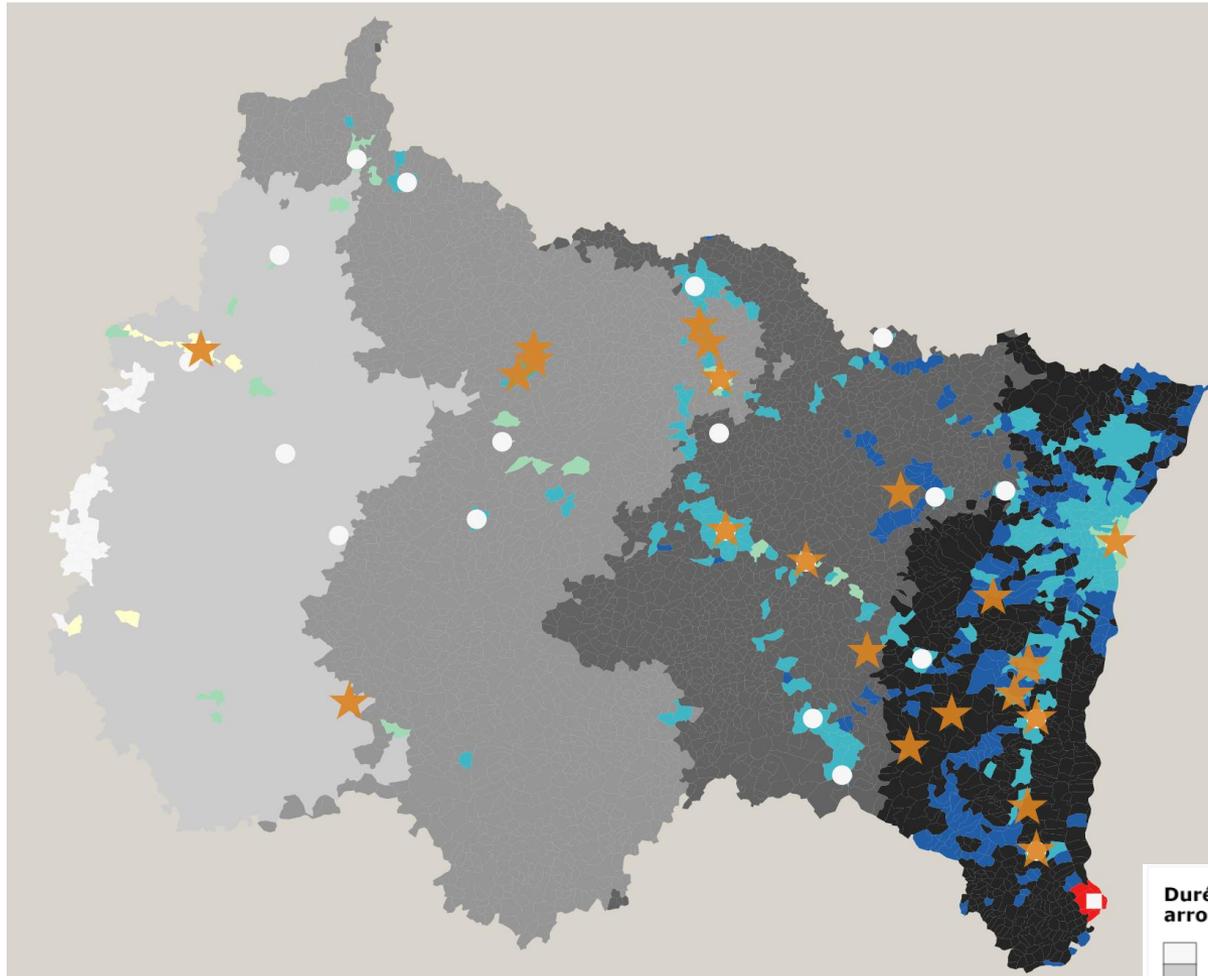
Source : open data Ministère/ART/SNCF, retraitement SCET

NB : la cartographie du réseau ferroviaire ne tient pas compte du statut de la ligne (exploitée / non exploitée).

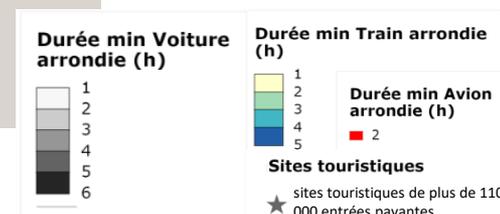
- ▶ **Un maillage qui fait ressortir les destinations, malgré de fortes disparités et une prédominance de la voiture**
- **Une grande accessibilité** (routière ou ferroviaire) **pour la majorité des départements** (sauf Aube et Haute-Marne)
- **Des gares routières globalement présentes sur l'ensemble** du territoire (sauf Haute-Marne)
- **Avec malgré ce maillage de grandes disparités territoriales** : en matière de vitesse, cadencement, couverture (le sud Champagne est moins pourvu en infrastructure)
- **Accessibilité aéroportuaire en étai entre la région parisienne et les aéroports transfrontaliers** (Bâle-Mulhouse, Luxembourg et Francfort), un aéroport régional important (Strasbourg) et deux aéroports secondaires (Lorraine Aéroport et Reims-Vatry).

Venir dans le Grand Est : temps de trajet le plus rapide et son mode associé pour rejoindre le Grand Est depuis le bassin parisien

Mode de transport le plus rapide depuis Paris et durée de trajet des clientèles parisiennes



- ▶ Une majorité des territoires du Grand Est pour laquelle la voiture reste le moyen le plus rapide d'accès pour les clientèles parisiennes
- Une accessibilité en moins de 4h de Paris des principaux sites touristiques
- L'Alsace, département géographiquement le plus éloigné mais très bien desservi par le TGV et une connexion TER régulière
- Une majorité du territoire du Grand Est pour laquelle la voiture reste le moyen le plus rapide : avec malgré tout des polarités mieux desservies par le train, qui pourrait incarner le rôle de porte d'entrée pour rediffuser les flux



Source : ARTGE/API Google Maps, retraitement SCET

Venir dans le Grand Est : portes d'entrée des départements

Réponses au questionnaire et entretiens avec les départements

Département	Portes d'entrées principales	Caractéristiques des clientèles	Adéquation accessibilité / clientèles
Alsace	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares TGV (Strasbourg, Colmar et Mulhouse) Aéroport : EuroAirport Bâle-Mulhouse (20% de ses clientèles vont en Alsace) 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles majoritairement non-régionales (74%) Majoritairement françaises (72%) 	++
Ardennes	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares TGV (Rethel, Charleville et Sedan) Voiture : autoroutes gratuites (Reims-Charleville-Mézières et accessibilité facilitée depuis Bruxelles) 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles majoritairement régionales (75%) Principalement françaises (70%) 	++
Aube	<ul style="list-style-type: none"> Train : Troyes en provenance de Paris Voiture : autoroute A5 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles principalement françaises (70%) 	+
Marne	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares TGV (Champagne-Ardenne TGV & Reims Centre, Châlons en Champagne, Vitry-le-François), gares TER Vallée de la Marne (Dormans, Epernay, Châlons en Champagne, Vitry le François) Voiture : autoroutes A4 et A26 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles principalement françaises (69%) 	++
Haute-Marne	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares de Chaumont et Saint Dizier Voiture : A5 et A31 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles majoritairement régionales (70%) Principalement françaises (70%) 	+
Meurthe-et-Moselle	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares TGV (Lorraine TGV et Nancy) Voiture : A31 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles non-régionales (57%) Très majoritairement françaises (80%) 	++
Meuse	<ul style="list-style-type: none"> Train : gare Meuse TGV (+navette jusqu'à Verdun) et gare de Bar-le-Duc Voiture : A4 et N4 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles mixtes (51% non-régionales) Principalement françaises (70%) 	+
Moselle	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares TGV (Lorraine TGV et Metz) Voiture : A31 et A4 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles régionales (56%) Très majoritairement françaises (75%) 	++
Vosges	<ul style="list-style-type: none"> Train : gares TGV (Epinal, Saint-Dié, Remiremont) Voiture : N67 (Nancy/Epinal) et A31 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèles régionales (59%) Très majoritairement françaises (85%) 	++ 17



► Pour les clientèles souhaitant venir par la route :

- Parvenir à inciter à un report modal >> communiquer en amont sur le maillage territorial assez performant sur place et qui ne justifie pas de la nécessité d'avoir une voiture individuelle sur place, ce qui associé à une mise en avant de l'offre ferroviaire ou alternative (covoiturage, ligne de bus), peut inciter à laisser sa voiture au départ [illusoire à ce stade]
- Contraindre l'utilisation de la voiture sur place >> mettre en tourisme des solutions permettant de limiter l'usage de la voiture (parking-relais + transports en commun, incitation tarifaire, valorisation des solutions alternatives, contraintes d'accès, etc.)
- Faire rester les touristes plus longtemps sur le territoire pour « amortir » le coût environnemental de leur venue >> inviter à aller voir « plus loin » (dans la mesure du possible par des modes durables) en promouvant un territoire touristique élargi



► Pour les clientèles souhaitant venir en train :

- Faciliter leur parcours et le rendre fluide jusqu'à leur destination finale >> information claire, indication en gare (voire en train), accompagnement pour le dernier kilomètre

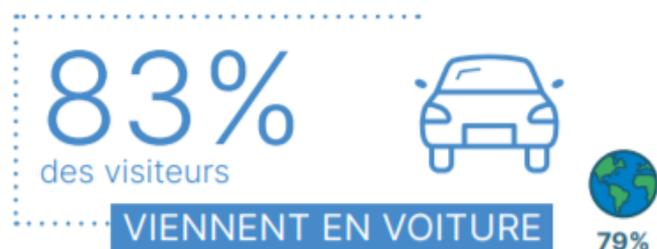


► Pour les clientèles souhaitant venir en avion :

- Si ce sont des clientèles de destinations accessibles en train, réussir à réorienter leur parcours sur une venue en train >> communication en amont, incitation tarifaire
- Pour les clientèles lointaines arrivant dans les grands aéroports internationaux (CDG, Francfort, etc.), favoriser une venue en train sur le territoire du Grand Est >> intermodalité, tarification combinée, communication en amont

Venir dans le Grand Est : synthèse

Mode de transport pour VOYAGER VERS le Grand Est



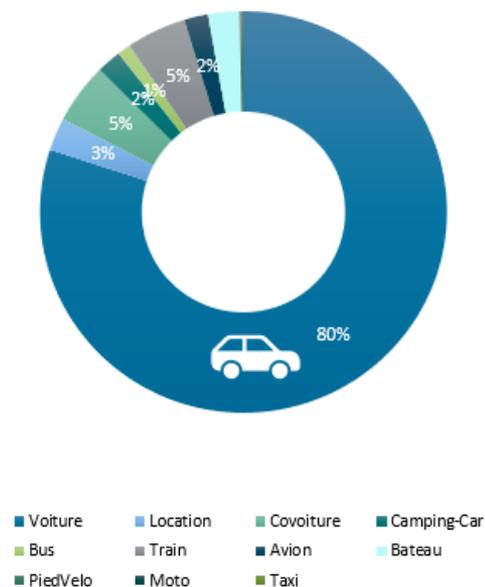
Source : ARTGE

- ▶ Un réseau d'infrastructures qui explique en partie la prédominance de la voiture dans les pratiques de venue sur le territoire (axes routiers majeurs, gares TGV réparties de manière inégale sur l'ensemble du territoire régional, aéroports aux extrémités de la Région)
- ▶ Problématique d'interconnexion TGV/TER dans le maillage territorial qui explique le premier rôle joué par la voiture dans les temps de trajet

Venir dans le Grand Est : synthèse comparative

En Bretagne, une répartition modale qui privilégie la voiture

Répartition modale des arrivées en Bretagne de l'ensemble des touristes

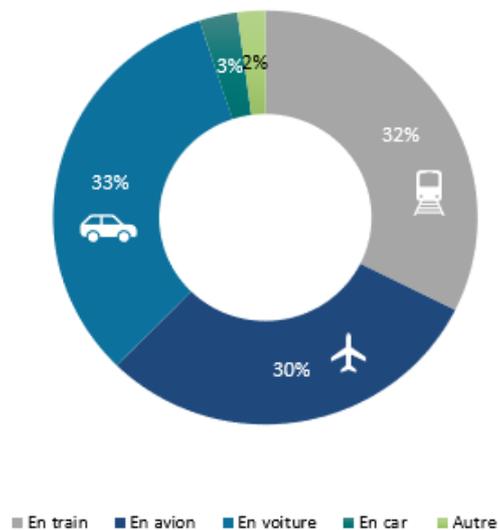


Champ : tous modes de transport utilisé, normalisation SCET

Source : enquête CRT Bretagne, 2018

En IDF, une répartition modale équilibrée entre la voiture, le train et l'avion sur l'ensemble des clientèles

Répartition modale des arrivées en Ile-de-France de l'ensemble des touristes

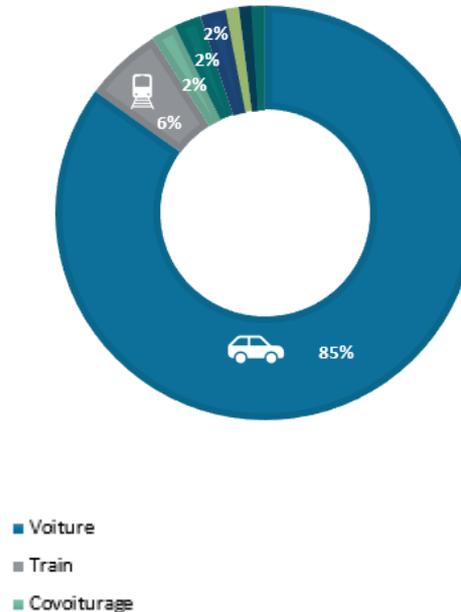


Champ : principal mode de transport principal utilisé

Source : enquête CRT Paris Ile-de-France, 2018

En Occitanie, la voiture comme principal mode de transport

Répartition modale des arrivées en Occitanie de l'ensemble des touristes

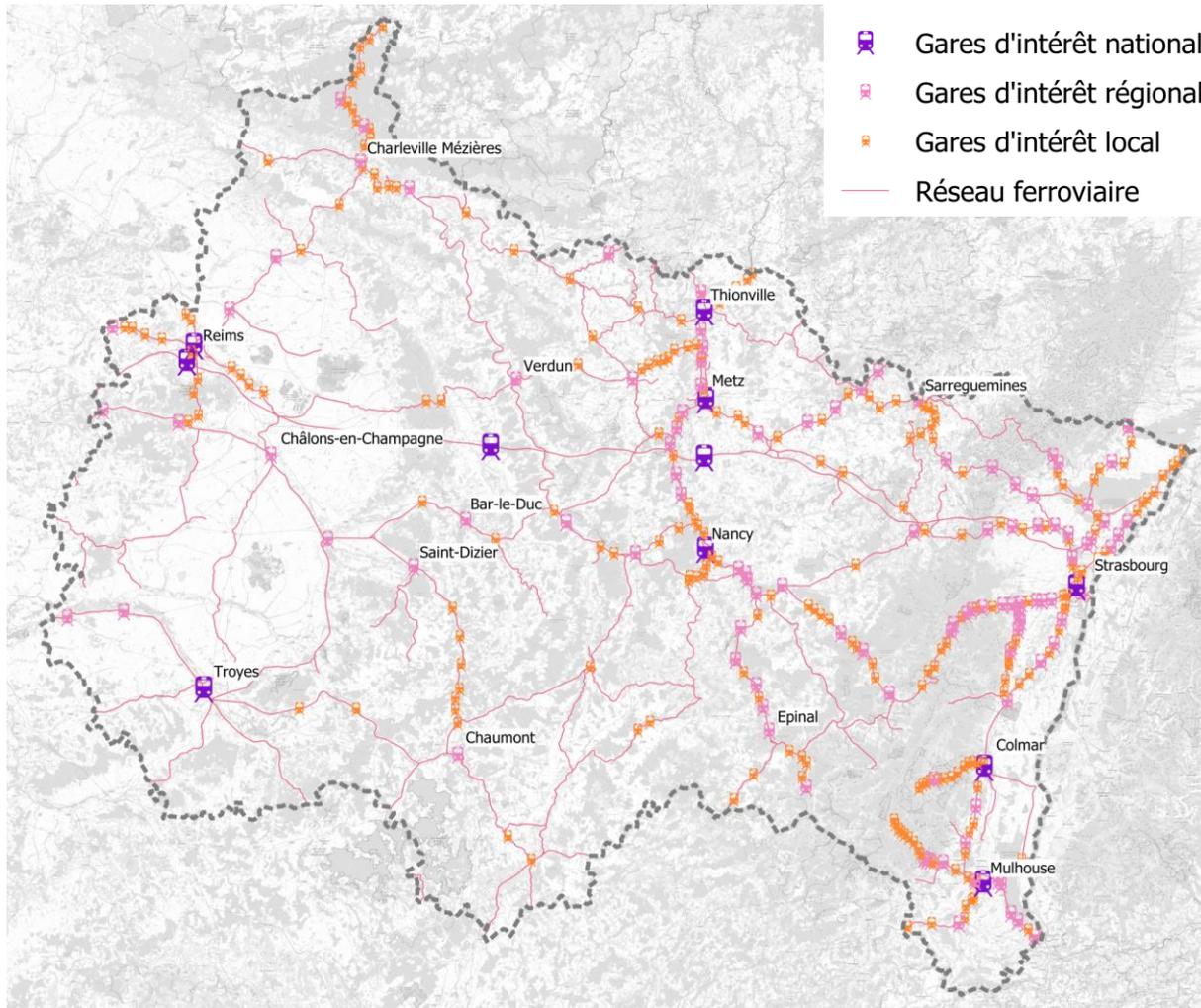


Champ : principal mode de transport principal utilisé

Source : enquête CRT Occitanie, 2018

Se déplacer dans les destinations : maillage ferroviaire et degré de rayonnement des gares ferroviaires

Lignes ferroviaires et degré d'intérêt des gares (critères SNCF)



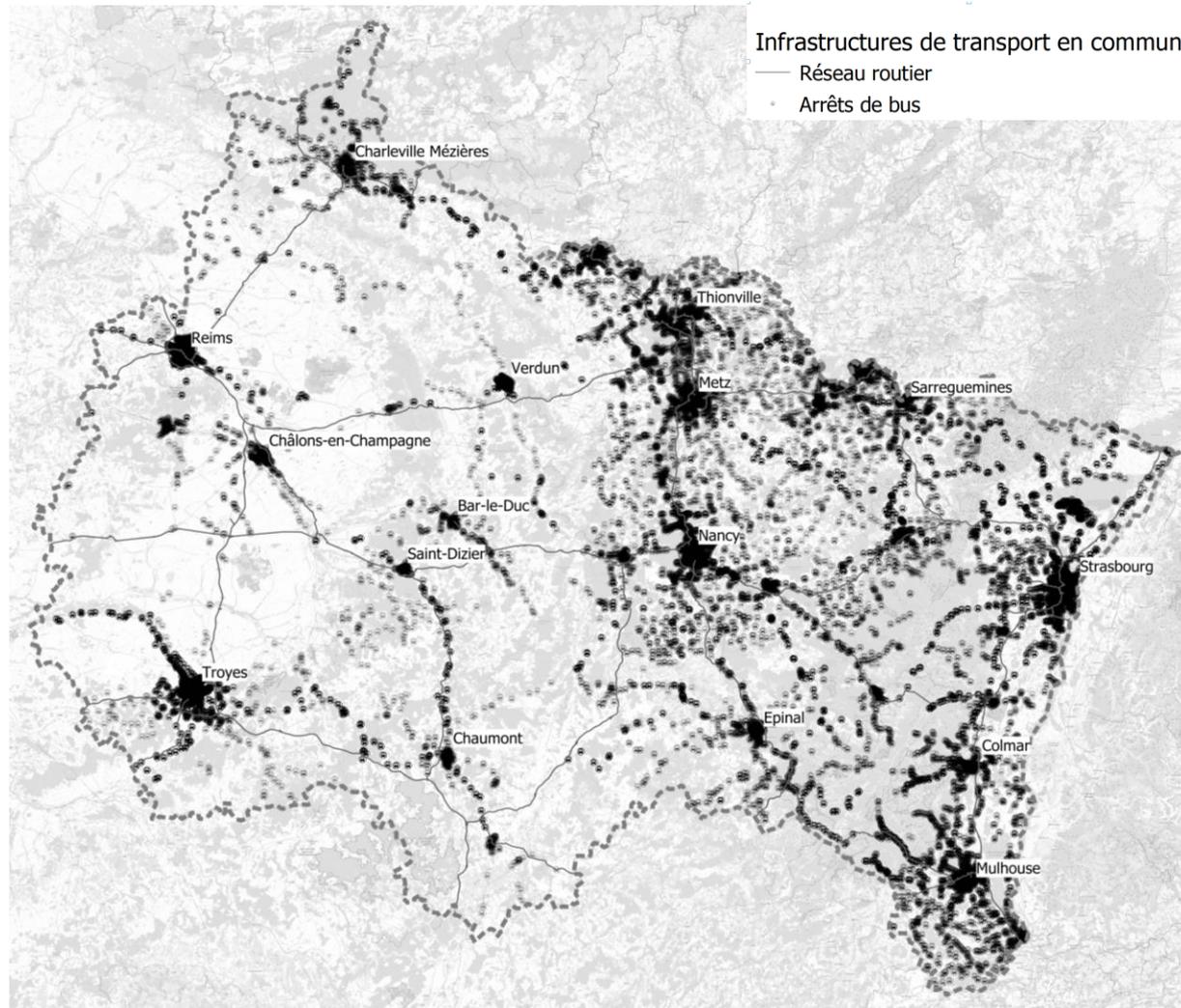
Source : SNCF, retraitement SCET

► Des portes d'entrée dans chaque destination mais une diffusion inégale par la suite au sein de chacune

- Des gradients de rayonnement différents en fonction du nombre de voyageurs (SNCF) :
 - Intérêt national : >250K voyageurs/an
 - Intérêt régional : entre 100K et 250K voyageurs/an
 - Intérêt local : <100K voyageurs
- Les portes d'entrée sont plus réduites que ne le laisse supposer la présence d'une gare TGV : il y a 11 portes d'entrée pour 5 destinations, mais certaines ont un faible maillage interne (Sud de la Champagne nettement moins bien maillée et les Vosges plus inaccessibles) et des ruptures entre les destinations.

Se déplacer dans les destinations : réseau routier et arrêts de bus des transports en commun (6-t) SCET

Réseaux de transports en commun (arrêts de bus et réseau routier)

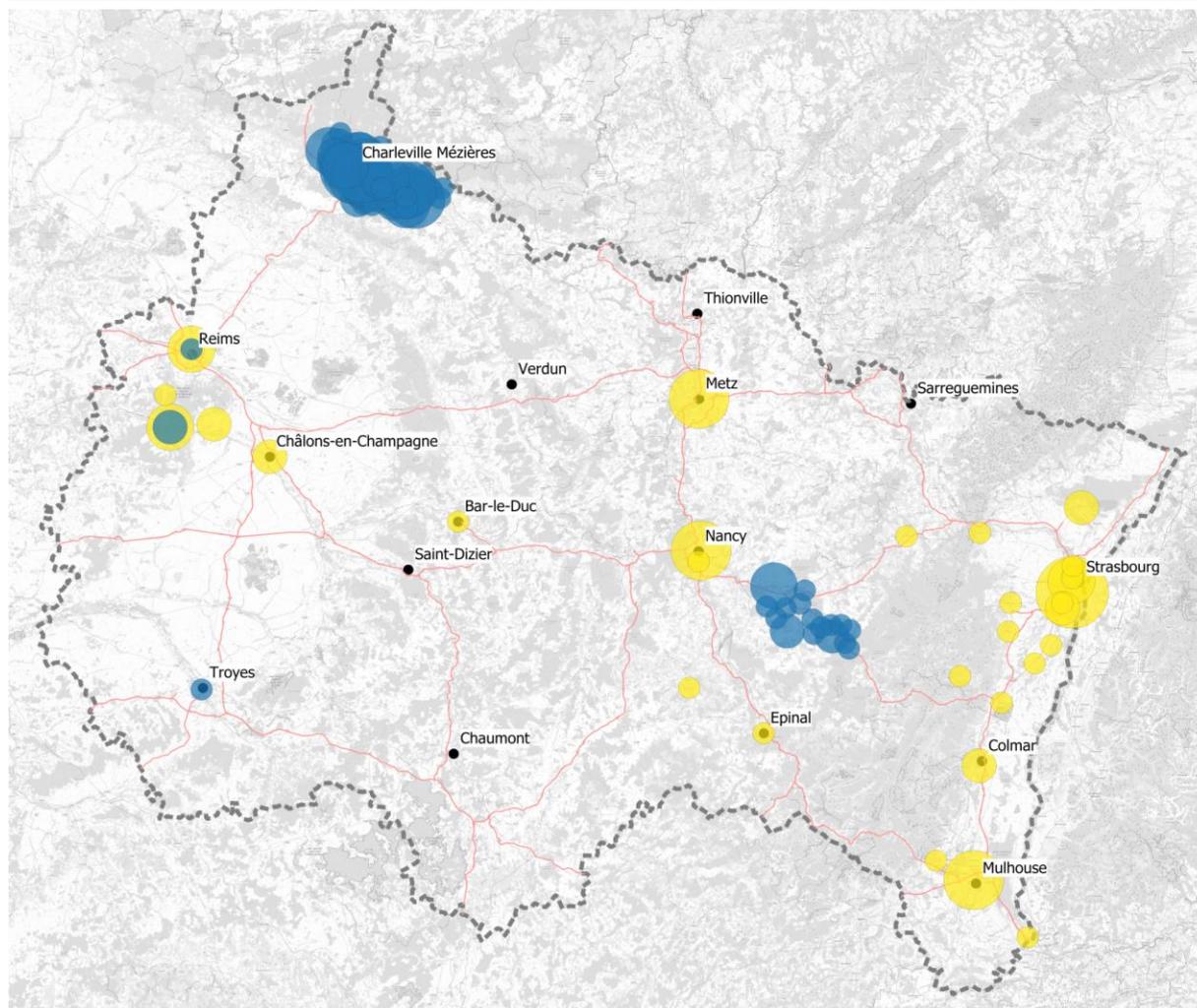


► **Un maillage fin des zones denses et pour autant, la voiture comme mode de déplacement interne privilégié**

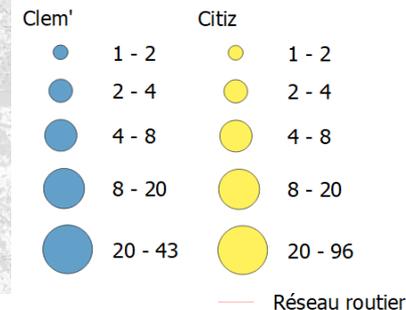
- **La moitié Est de la région très urbanisée dispose de réseaux de transports en commun denses** (vallée de la Moselle, Vallée du Rhin), tout comme les cœurs des trois agglomérations des départements de l'ex-Champagne-Ardenne (Charleville-Mézières, Reims, Troyes).
- **Certaines destinations se démarquent dans ce maillage de transports publics** (Alsace et Lorraine notamment), réseaux sur lesquels **capitaliser pour redistribuer les flux.**

Se déplacer dans les destinations : localisation des services d'autopartage

Localisation des services d'autopartage Clem et Citiz et nombre de véhicules disponibles



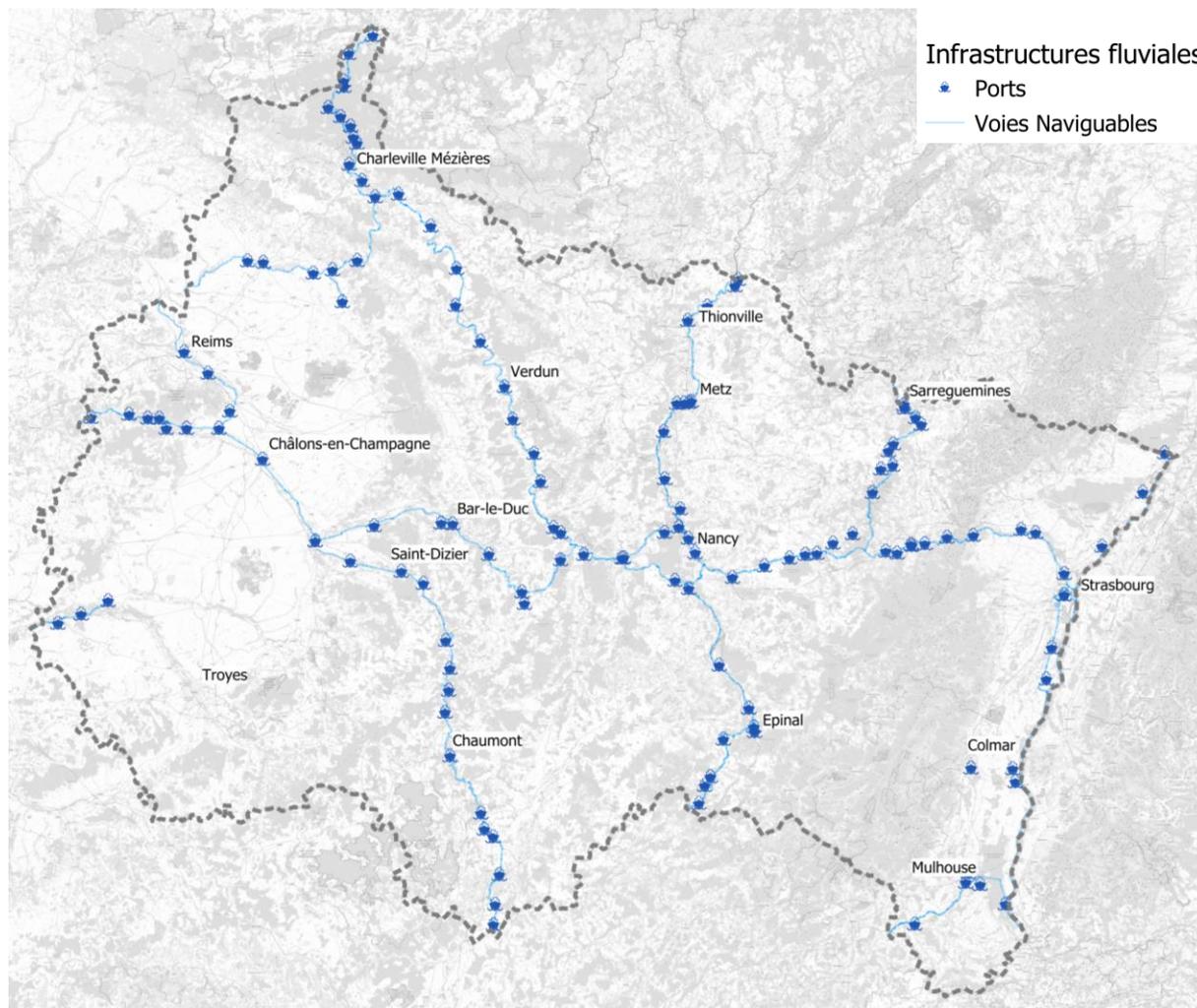
- **Un service nouveau tourné vers la pratique quotidienne, qui n'irrigue pas encore toutes les destinations**
- **Des services éparpillés sur le territoire**, principalement autour des plus grandes agglomérations.
- **Un réseau qui se structure et sur lequel capitaliser touristiquement** pour combler des lacunes d'accessibilité. Par exemples, Epernay & les vignobles, les Ardennes Metz & le transfrontalier, Lunéville & Baccarat sont des destinations touristiques qui pourraient plus s'appuyer sur l'autopartage existant pour améliorer leur accessibilité.



Source : DREAL + opérateurs, retraitement SCET

Se déplacer dans les destinations : maillage fluvial et portuaire

Localisation des voies d'eau navigables et des ports/haltes fluviales

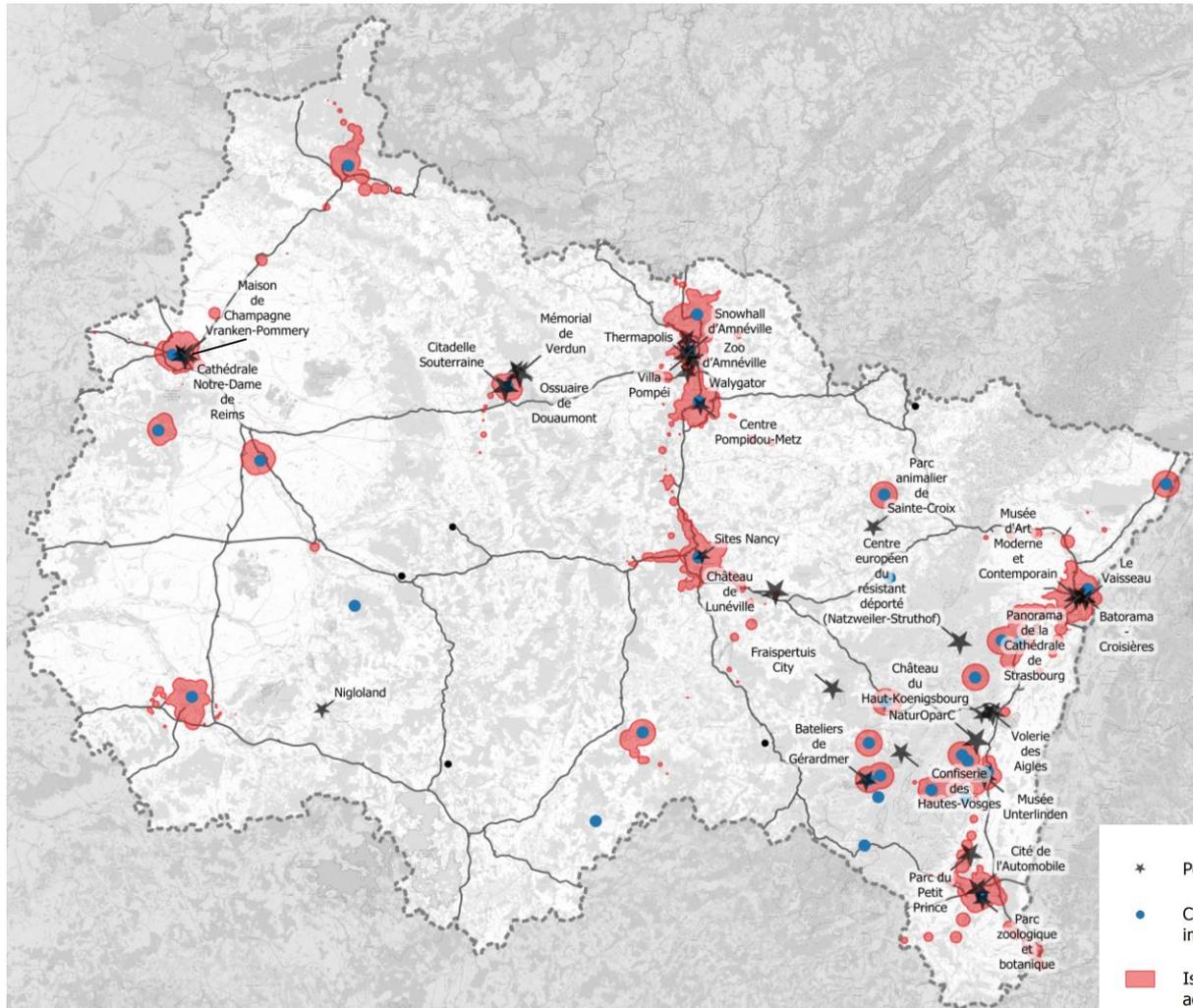


Source : VNF, retraitement SCET

- ▶ **Un maillage fluvial dense, avec plus de 2 130km de linéaire.**
- **Un réseau de voies fluviales très structuré sur les axes ouest-est** (Canal latéral à la Marne jusqu'au Canal de la Marne au Rhin) et **nord-sud** (Canal entre Champagne et Bourgogne, Canal de la Meuse, Moselle > Canal des Vosges, Rhin)
- Le **plus long linéaire de frontière** (des connexions directes : Belgique, Luxembourg, Allemagne et Suisse)
- **Des voies fluviales bien pourvues en infrastructures portuaires** et donc en haltes et services nécessaires pour la plaisance
- Un maillage qui représente des **opportunités de développement touristique** et une **voie d'accessibilité nouvelle** pour les territoires. La Région en lien avec VNF mène un ambitieux programme d'investissements sur les canaux les moins fréquentés.

Se déplacer dans les destinations : accessibilité des sites touristiques majeurs depuis les pôles d'hébergement en transports en commun

Accessibilité des sites touristiques majeurs depuis les pôles d'hébergements touristiques



Source : INSEE/ARTGE/API Navitia, retraitement SCET

- ▶ Des sites à forts flux (hébergement ou de visite) déconnectés des réseaux de transports en commun, dépendant du routier

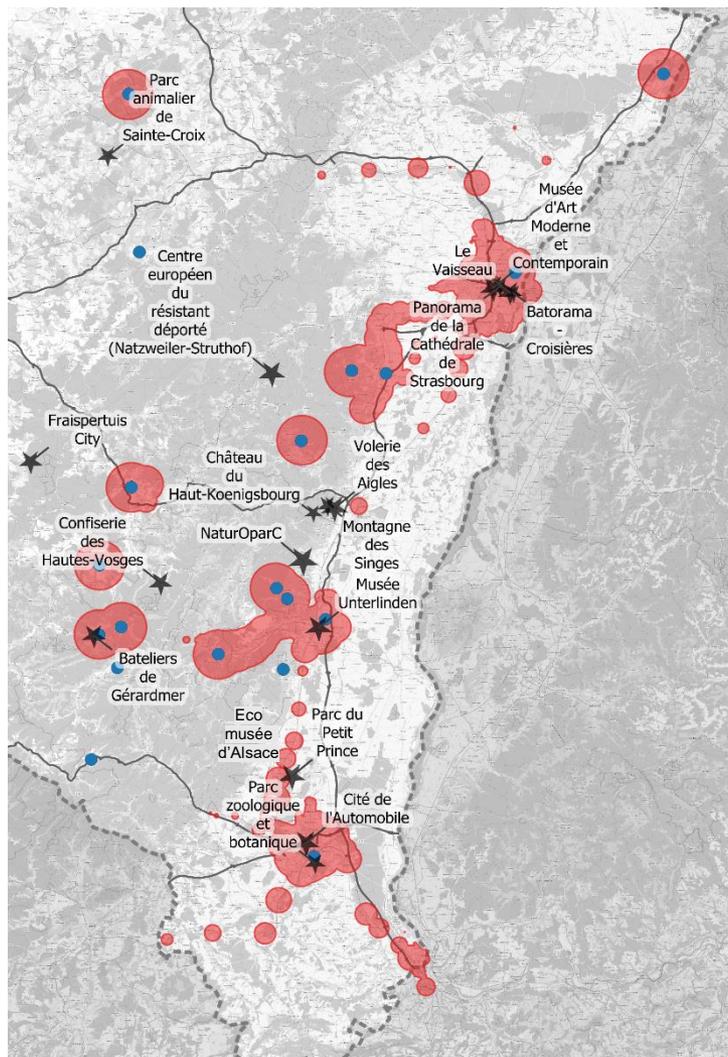
- Mise en évidence des sites à fort flux (>110K) et des « pôles » d'hébergement touristique (> 500 lits) croisé à l'accessibilité à 1h en transport en commun

- Deux dynamiques :
 - Desserte principalement routière de sites majeurs qui sont isolés (Nigloland, Parc Animalier Sainte-Croix, Center Parcs, Amnéville, Parc Argonne Découverte, Fraispertuis, etc.)
 - Des territoires où l'offre est plus diffuse avec des sites au rayonnement plus local

- * Point d'intérêt touristique > Sites touristiques de plus de 110 000 entrées payantes
- Commune offrant un nombre important de lits d'hébergement > Concentration de plus de 500 lits touristiques
- Isochrone donnant la zone accessible en 1h via les transports en commun depuis une commune d'hébergement

Se déplacer dans les destinations : accessibilité des sites touristiques majeurs depuis les pôles d'hébergement en transports en commun

Accessibilité des sites touristiques majeurs depuis les pôles d'hébergements touristiques – Zoom ALSACE-VOSGES



Se déplacer dans les destinations : synthèse

Mode de transport pour se
DÉPLACER DANS le Grand Est

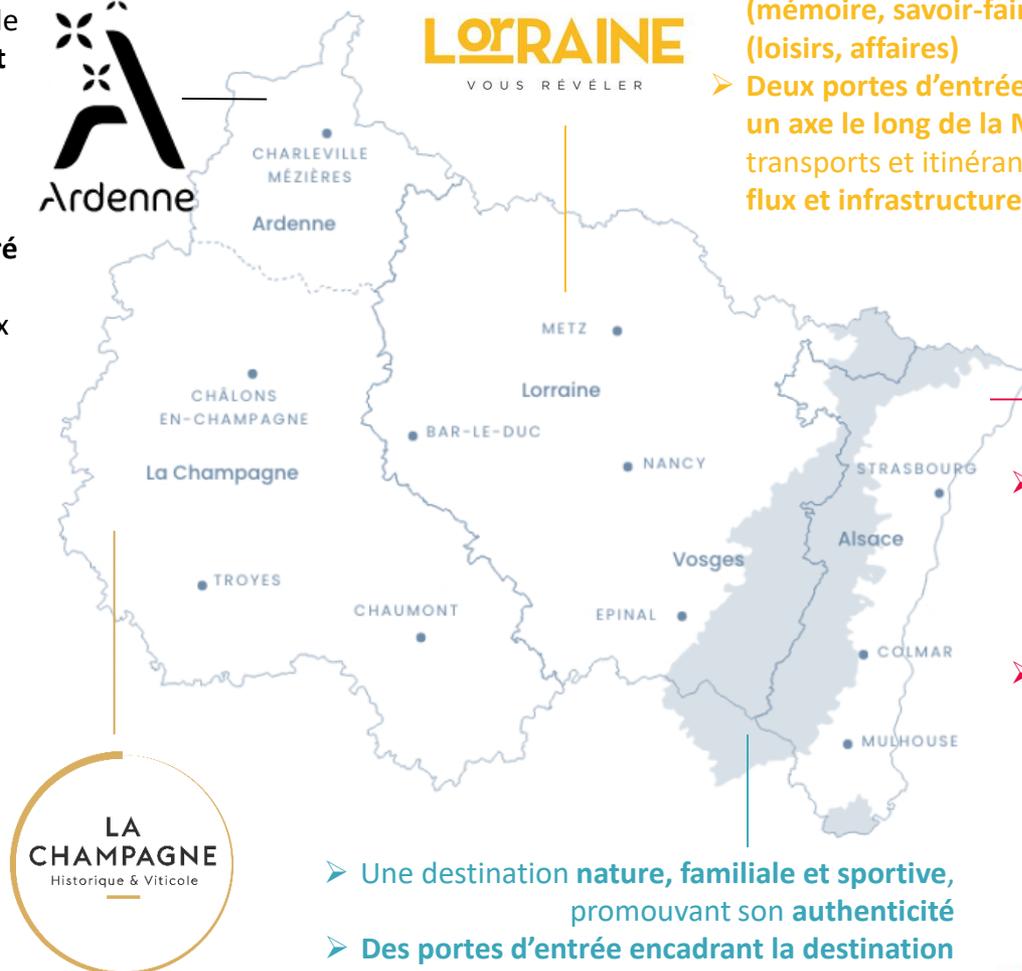


- ▶ Moins de portes d'entrées réelles : le TGV n'est pas une assurance accessibilité
- ▶ Un réseau de transports en commun et de nouveaux services organisés pour les déplacements quotidiens, très peu de prise en compte des besoins touristiques différents à ce stade
- ▶ De grands sites touristiques (hors ville/tourisme urbain) sans alternative autre que la voiture
- ▶ Dès lors que l'on sort des agglomérations et zones denses, un véritable enjeu stratégique pour se déplacer dans les destinations, favoriser des logiques de déplacements internes nouveaux

Source : ARTGE

Conclusion sur la structuration des mobilités dans les destinations touristiques (focus mobilités ferroviaires et bus)

- Une promesse client autour de la nature, de l'écotourisme et du patrimoine
- Une porte d'entrée effective en-dehors de la destination (Reims) mais un maillage interne globalement structuré dans la partie nord pour permettre la diffusion des flux (autopartage, gares d'intérêt régional, transports en commun)



- Une destination et une marque à notoriété mondiale qui se structurent autour de l'oenotourisme, des savoirs-faires et du patrimoine naturel
- Reims, porte d'entrée la plus rapide depuis la région parisienne et porte d'entrée mentale de la destination (UNESCO), concentre les services et les flux



- Une proposition touristique autour du patrimoine (mémoire, savoir-faire) et du tourisme urbain (loisirs, affaires)
- Deux portes d'entrée majeures (Nancy et Metz), un axe le long de la Moselle très structuré en transports et itinérance, mais des disparités de flux et infrastructures dans l'ouest et le sud



- Une destination à notoriété mondiale, s'appuyant sur sa forte identité, ses villes et la route des vins
- Plusieurs portes d'entrée et un maillage fin pour acheminer sur les différents sites

- Une destination nature, familiale et sportive, promouvant son authenticité
- Des portes d'entrée encadrant la destination sur ses deux versants, mais des sites d'intérêt difficilement accessibles par la géographie des vallées/stations



3.

Diagnostic de l'offre macro de mobilités touristiques



Des produits et réflexions à l'échelle régionale : FLUO

- ▶ **Un outil d'itinéraire** développé par la Région pour fluidifier les parcours au sein de la région, et favoriser l'intermodalité.
- ▶ Une **interface dynamique et motrice** à l'échelle régionale, déjà utilisée par certains sites touristiques (OT, sites de visite), mais qui doit encore lever certains freins pour répondre aux besoins des touristes :



Manque de prise en compte d'un profil touristique

Absence de prise en compte des tarifications spécifiques aux touristes

Les sites de visite ne sont pas répertoriés (uniquement des villes)

Référencement inégal sur les sites touristiques

Des produits et réflexions à l'échelle régionale : TER Grand Est

- ▶ De nombreuses initiatives pour valoriser l'usage du train via des offres combinées TER+tourisme

Tarifs à 1€ pour l'évènementiel : Festival mondial des théâtres de marionnettes à Charleville-Mézières, Festival international de géographie de Saint-Dié-des-Vosges



Trajets directs saisonniers :
Paris-Vittel et Paris-Contrexéville

Carte interactive des escapades en Grand Est



Navettes vers les aéroports : Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Paris Vatry



Noël en TER :
expérience
partenariale
Région/ART/OT/SNCF
pour les fêtes de fin
d'années



Tarifs préférentiels pour des sites de visite/Activités : Parc Walygator, Musée Camille Claudel, Centre Pompidou-Metz, location de vélo à Forbach

- ▶ Mais un manque global de visibilité de ces offres hormis sur l'espace TER Grand Est

Focus programme SNCF Gares & Connexions : 1001 gares



- **95** gares sélectionnées dans le Grand Est
- **16** locaux déjà attribués à un porteur de projet
dont :



Café-vélo Trace Verte à Mutzig



- Depuis 2011 : atelier de réparation, boutique de vente/location et des propositions de circuits sportifs et de séminaires.
- Gare située en pleine **zone touristique** (17 trains et plus de 700 voyageurs chaque jour, pratiquée par les cyclistes)
- 2021 : attribution d'un second espace en gare et ouverture d'un **café-vélo**, point de partage et de convivialité pour les amateurs et les professionnels du cyclisme.



EnGare, foodcourt et coworking à Sarreguemines

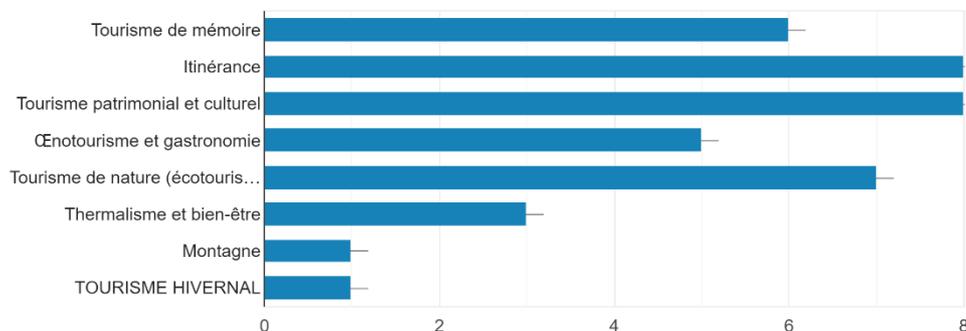


- Lancement des travaux 2022
- Complexe comprenant un **foodcourt**, des **espaces de working**, des **salles de réunion et de conférence**, et un **atelier de cours de cuisine**

Tour d'horizon des départements (réponses au questionnaire)

Quelles filières touristiques mettez-vous en avant ?

8 réponses

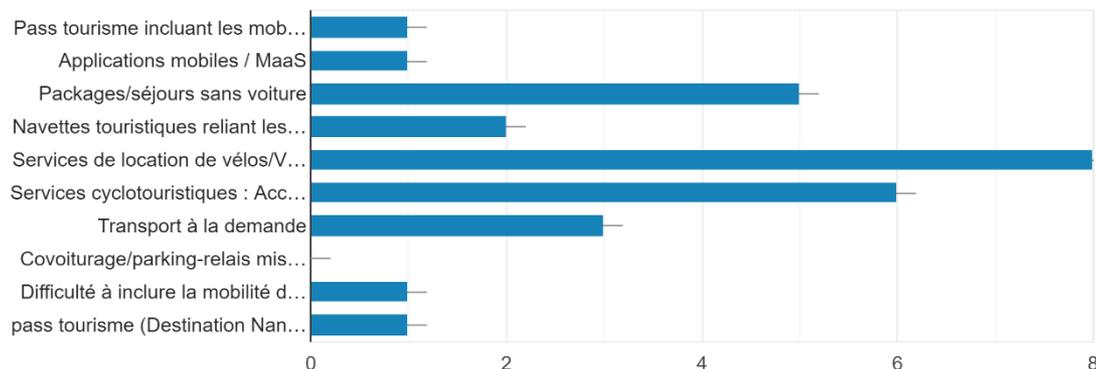


► Parmi les thématiques promues dans le Grand Est, deux sont transverses aux départements : **l'itinérance et le tourisme patrimonial et culturel**.

► **Certaines filières sont plus spécifiques** : le tourisme hivernal / de montagne et le thermalisme, qui sont caractérisés par des pratiques et des besoins particuliers des touristes.

Disposez-vous dans votre département de produits ou services spécifiques en mobilités touristiques ?

8 réponses

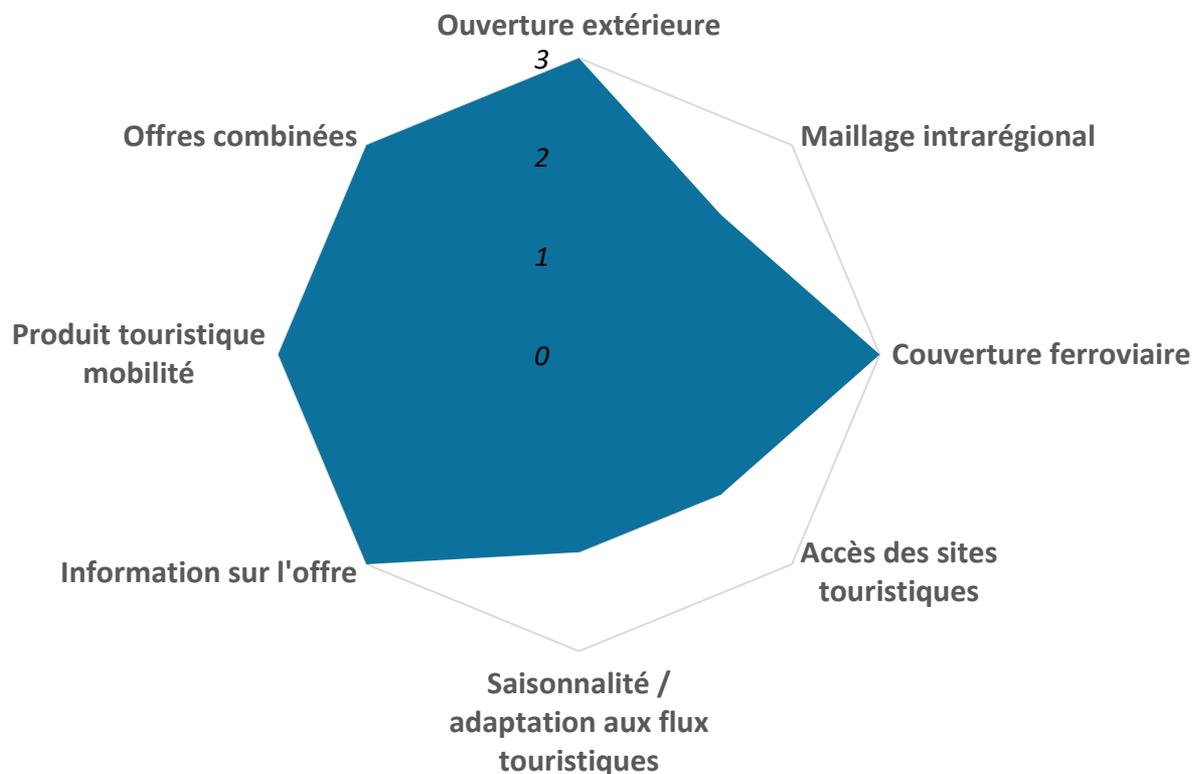


► A l'échelle de la Région, **seuls les services de location de vélo semblent être des services partagés par tous les départements**.

► **Peu de départements ont une logique de mobilité touristique** : ni pass tourisme intégrant les mobilités, ni application Maas, ni covoiturage ou P+R touristiques, etc.

Zoom sur l'Alsace : situation générale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département :** une ouverture extérieure complète et multimodale (TGV/TER, aéroports, fluvial) et une couverture ferroviaire dense, mais des ruptures de connexion (en transports en commun) avec les Vosges et l'Allemagne
- ▶ **Connectivité des sites touristiques :** une vraie réflexion menée sur l'accessibilité des sites touristiques avec le déploiement de solutions diverses (notamment navettes) dont le modèle économique et la fréquentation posent question
- ▶ **Produits mobilité-tourisme :** une bonne prise en compte des enjeux de lisibilité et d'information, avec des produits touristiques innovants (Kut'zig, Pass'O, pénichettes, trottinettes etc.)

Zoom sur l'Alsace : niveau d'avancement des mobilités touristiques



ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	Réflexion menée depuis 10 ans sur la promotion de l'Alsace sans sa voiture (développement de cartes, outils digitaux, circuits, route verte sans voiture, navettes vers les sites touristiques) mais manque de concrétisation et de prise en charge intégrale de la mobilité touristique (pas uniquement une solution mais l'avant/après également). Un enjeu majeur de la destination est le niveau d'attentes des clientèles qui est très élevé (touristes urbains).
ITINÉRANCE	Vraie stratégie de services et de promotion autour de l'Alsace à Vélo , avec des axes majeurs et une couverture du label Accueil Vélo important, en lien avec le souhait de se recentrer sur du tourisme de proximité. Le premier frein au développement du cyclotourisme est la problématique autour de l'emport de vélo (dans un train, dans un car) et de l'absence de services de portage de bagages. Plusieurs initiatives sont en cours sur ce volet : expérimentation sur la Vallée de la Bruche d'équipements et services le long des itinéraires, étude dédiée à la problématique de l'emport par la Région Grand Est, démarche en cours du PETR d'Alsace Centrale pour combiner usage touristique et usage utilitaire du vélo en s'appuyant sur géovélo, avec une réflexion sur des aires de services vélo.
GESTION DES FLUX	De nombreuses navettes développées pour relier les sites périurbains ou de montagne (navette des crêtes, ligne entre Sélestat et le Haut-Koenigsbourg, navettes de Noël, etc.) mais aussi de l'évènementiel (affrètement de train pour le Slow'Up) dans l'objectif de contrôler les flux et limiter l'usage de la voiture. Cependant, le département fait face à un souci de rentabilité des lignes touristiques . Globalement, les services sont principalement utilisés par ou dédiés aux habitants (transport à la demande, navettes vers des sites de loisirs).
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	Réflexion en cours, avec le verdissement de la flotte de grands opérateurs (Kunegel), mais absence d'alternatives (pas de scooters électriques dans les villes). Autopartage présent dans la plupart des villes : Haguenau, Colmar, Sélestat, Strasbourg, Saint-Louis, Mulhouse, etc. avec Citiz.

Zoom sur l'Alsace : synthèse et initiative inspirante

Un modèle économique du « sans voiture » à trouver

► Problématiques majeures

Beaucoup de solutions proposées mais un manque de visibilité

Un traitement de l'accessibilité des sites de visite par une solution unique (les navettes) qui ne parvient pas à maximiser son fonctionnement

► Offres principales à destinations des touristes

De nombreuses navettes (navette des crêtes, navettes du Pays des Etoiles à Noël en correspondance avec le TER + parking-relais, navettes vers d'autres sites touristiques, etc.)

Une bonne prise en compte des enjeux de lisibilité et d'information (sites internet, pass tourisme, Alsa+)

Des produits touristiques innovants (Kut'zig et son application en temps réel, modes alternatifs : Pass'O, pénichettes, trottinnettes; etc.)



Kut'zig, le tourbus de la route des vins

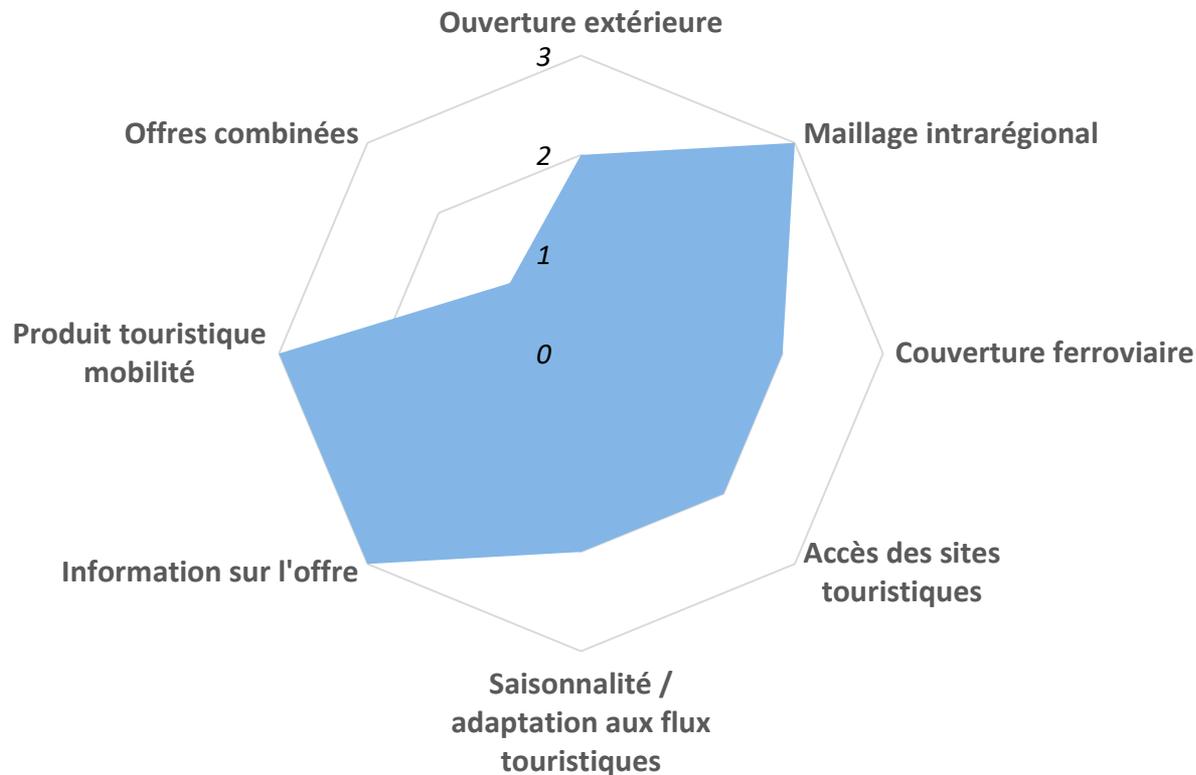


Produit : navette touristique sur la route des vins d'Alsace, dans un véhicule de 26 places atypique (décapotable) sur le principe du hop-on/hop-off (8 points d'arrêt et deux véhicules qui circulent en boucle) avec application et information en temps réel.

Pilotage : développé par le transporteur/autocariste Kunegel, en travail étroit avec ADT et les offices de tourisme des sites parcourus

Enseignements : trait d'union entre mobilités et offre touristique avec informations sur des activités/offres sur l'application; développement du temps réel pour s'adapter aux temporalités des touristes ; une mobilité expérimentale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département** : une accessibilité aisée par TGV et un taux de couverture TER correct, cependant l'accès vers les autres départements se fait beaucoup en cars
- ▶ **Connectivité des sites touristiques** : de premières initiatives pour relier les sites naturels notamment en saison estivale (Vieilles Forges, Lac de Bairon) mais de grosses lacunes notamment vers le PNR des Ardennes et le Parc Argonne Découverte
- ▶ **Produits mobilité/tourisme** : une information claire et ciblée (tictactrip, itinérance) et des solutions expérientielles proposées

Zoom sur les Ardennes : niveau d'avancement des mobilités touristiques

ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	<p>Une réflexion qui s'établit autour de l'allongement de la ligne ferroviaire de Givet pour relier la Belgique (Dinant) : portion revalorisée et travail pour mettre en avant le patrimoine (guide de recommandations et méthodologie à disposition des collectivités en matière de signalisation touristique des sites majeurs et des gares). L'adoption de la solution « tictactrip » permet de proposer une solution clé-en-mains en matière d'accessibilité aux touristes se rendant dans les Ardennes. Cependant, manque d'informations à la sortie des gares et problématique de cadencement des trains.</p>
ITINÉRANCE	<p>Sujet prioritaire pour le département qui cherche à s'appuyer sur ses ressources naturelles, également voie de passage transfrontalière. Etude en cours (pour renforcer l'attractivité des voies vertes qui longent la Meuse : recensement de l'offre, outils digitaux, identification des prestataires pour mieux cibler le renforcement du maillage). Déjà 50 prestataires Accueil Vélo et des tours-opérateurs qui imposent un cahier des charges structurant le territoire. Vraie présence numérique pour valoriser l'itinérance (TransArdennes, rando et voies vertes, etc.) mais encore des points à traiter : adaptation des trains, monter en gamme des haltes et des services. Le Sud Ardennes se développe avec deux projets corrélés : l'élaboration en cours d'un contrat de Canal et la réalisation de la voie verte Sud Ardennes. Souhaitent envoyer un signal fort à Reims en proposant un séjour/itinérance avec la livraison de la voie verte et ainsi capter d'autres segments de clientèles attirés par Reims (clientèles parisienne et anglosaxonne).</p>
GESTION DES FLUX	<p>Quelques initiatives pour relier des sites touristiques naturels en saison (navette vers le lac des Vieilles Forges et transport à la demande vers le Lac de Bairon l'été) mais aucune alternative à la voiture pour le Parc Argonne Découverte ni pour le PNR des Ardennes. L'association Cabaret Vert promeut les mobilités douces dans ses événements (parcours cycliste fléché, utilisation de Mobicoop pour du covoiturage).</p>
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	<p>Quelques nouveaux produits durables : gyropodes, trottinettes électriques. Autopartage avec Clem (149 bornes de recharge et 32 véhicules électriques, dont 17 dans des communes rurales).</p>

Zoom sur les Ardennes : synthèse et initiative inspirante

Une promesse d'écotourisme à concrétiser dans les mobilités

► Problématiques majeures

Forte dépendance à la voiture pour rejoindre les sites naturels (PNR des Ardennes et Parc Argonne Découverte) malgré une promesse client d'écotourisme.

► Offres principales à destinations des touristes

Un développement autour de l'écotourisme, avec traitement particulier de l'itinérance et des offres nature.

De premières initiatives pour relier des sites de loisirs en saison (Vieilles Forges, Lac de Bairon).

Une information claire et ciblée (tictactrip, portails spécifiques pour les itinérances : voies vertes et rando)

Des solutions expérientielles (covoiturage Cabaret Vert, Canal des Ardennes, autopartage).

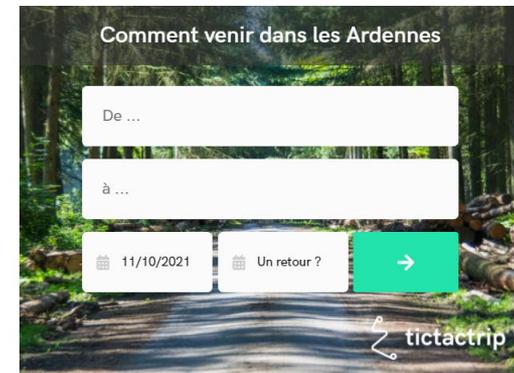


Tictactrip, comparateur de mobilités

Venir dans les Ardennes en train, bus & covoiturage!

Trouvez votre trajet pour venir visiter le département en comparant et combinant train, bus et covoiturage avec notre partenaire Tictactrip.

Trouvez par exemple vos billets directement pour : Paris - Charleville-Mézières, Reims - Givet, Paris - Sedan et bien d'autres encore...

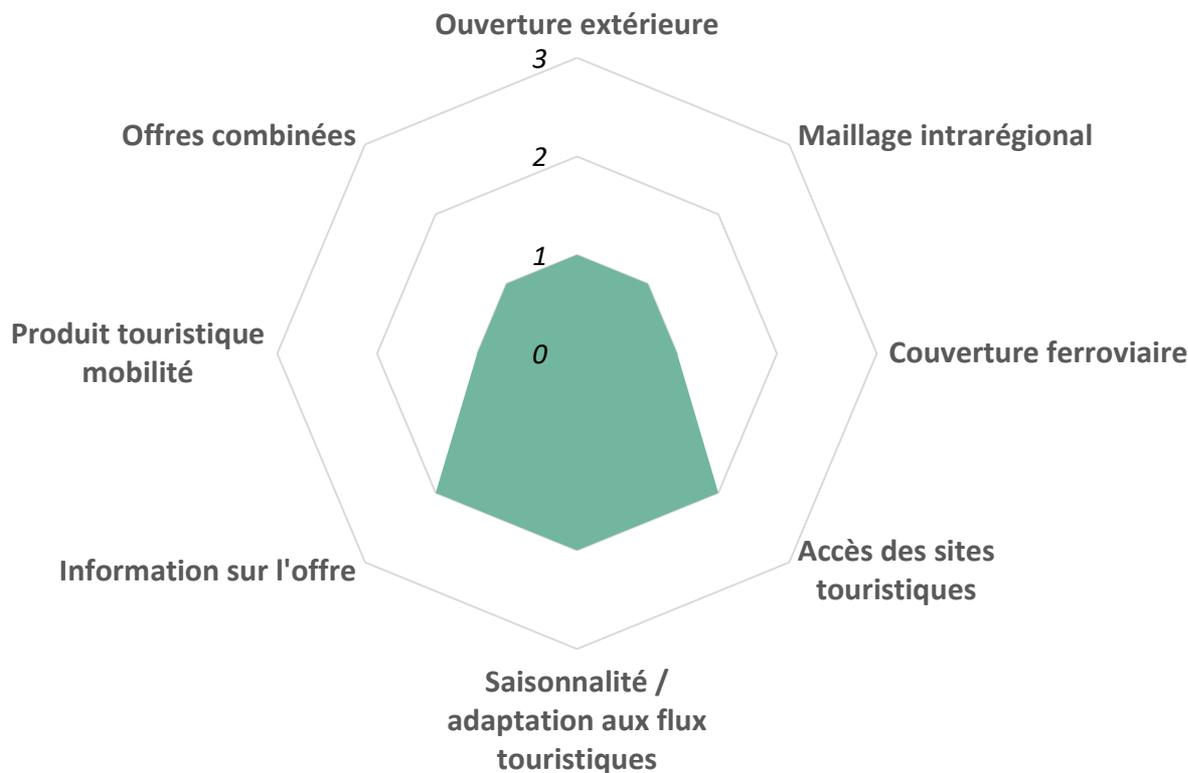


Produit : comparateur de trajet pouvant combiner train, bus et covoiturage à l'échelle de l'Europe. Intégration sur la page « comment venir? » du site de la destination Ardennes, sous forme d'un widget.

Pilotage : Démarche motivée par le projet Interreg « Club Ardenne Ecotourism », également déployée à l'OT de Charleville-Sedan.

Enseignements : inciter à un mode de transport plus durable directement depuis son interface, promouvoir l'intermodalité pour se rendre sur un territoire nature

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département** : une ouverture vers l'Île de France (Troyes et Romilly, gares à majorité domicile-travail). Avec une infrastructure routière de qualité, le département souffre d'initiatives de desserte infra-départementale, couplée à des sites touristiques diffus. Projet de pôle multimodal de la gare de Troyes avec services à la mobilité (vélo station, autopartage).
- ▶ **Connectivité des sites touristiques** : Une réflexion superposée mobilité en territoire rural et modules touristiques. Des interrogations sur l'accessibilité des sites touristiques partiellement abouties (Nigloland). Mobilité douce, vélos, avec les lacs de la Forêt d'Orient.
- ▶ **Produits mobilités/tourisme** : un appui en cours de réflexion sur les besoins spécifiques aux touristes, des solutions d'autopartage. Superposition des besoins ruraux/touristes, initiatives solidaires (Atchoum)

Zoom sur l'Aube : niveau d'avancement des mobilités touristiques



ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	<p>Un positionnement slow tourisme où toute action est passée au crible du développement durable : consommation circuits courts, mobilités. Une réflexion avancée sur les services en territoire rural avec une ouverture de la réflexion vers le tourisme. La plateforme 100% Aube valorise les services et activités de proximité (commande et réservation d'activités en ligne). D'autres solutions complètent le dispositif (Troyes City Pass ou la carte fidélité du PNR Montagne de Reims) sans toutefois offrir une information globalisée en mobilité.</p>
ITINÉRANCE	<p>Une partie du vignoble sur l'Aube est labellisé « Vignoble et Découverte », avec la proposition d'expériences de découverte à la journée ou plus, notamment en vélo. Les lacs de la forêt d'Orient proposent une offre touristique nature reliée à Troyes par la Véloroute des lacs de la forêt d'Orient (V16, 44 kms) et le canal de la Haute Seine sur 27 kms via le chemin de halage. Au-delà sur des pratiques plus longues durées incluant des nuitées, le niveau de services (location de vélos et réparateurs, hébergement restauration) est encore à développer. Les essais de consignes en gare de Troyes n'ont pas fonctionné.</p>
GESTION DES FLUX	<p>Difficultés du modèle des navettes (inadéquation aux besoins, coût, manque d'attractivité) déployées pour la desserte des magasins d'usine et de Nigloland, mais avec des perfectionnements à engager pour les rendre attractifs.</p> <p>Troyes Champagne Agglo développe avec Sprintproject des solutions de livraison autonome, encore en expérimentation et restreint à la logistique urbaine</p>
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	<p>Un vrai choix d'englober des solutions permettant de faire venir le service au lieu de résidence (temporaire ou permanent / à domicile ou en click and collect), d'assurer un transport souple et bas carbone (Clem avec des développements spécifiques tourisme / Atchoum, plateforme solidaire autopartage) et de la livraison (Louco, click & collect restauration). Il y a encore un axe de travail à approfondir pour des solutions fondées sur les complémentarités et l'intermodalité avec des solutions de dernier kilomètre avec tous les acteurs publics et privés.</p>

Zoom sur l'Aube : synthèse et initiative inspirante

Comment gérer l'accès au service en milieu peu dense

► Problématiques majeures

Une faible densité, des sites et des services diffus s'appuyant sur des réflexions prioritaires mobilité résidentielle en milieu rural, solidaires et locales, avec des débouchés possibles sur les pratiques touristiques.

► Offres principales à destinations des touristes

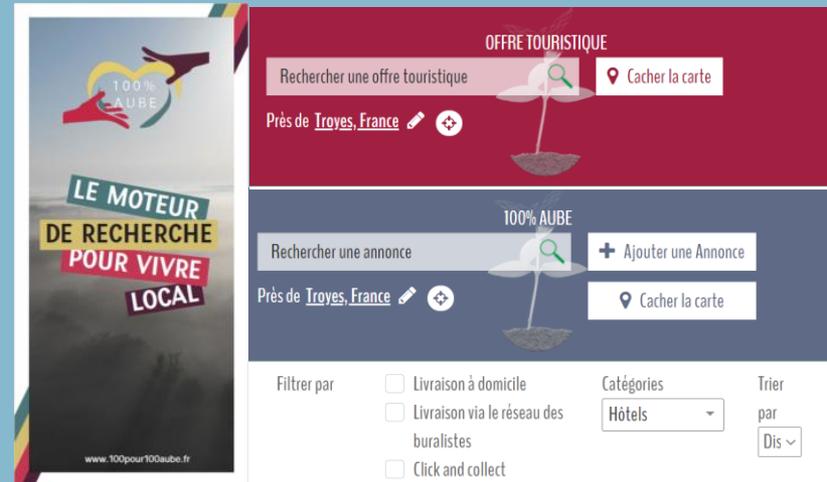
Développement slow tourisme et mobilités douces sont importantes.

Des interrogations partiellement abouties sur l'accessibilité des sites touristiques (Nigloland).

Un appui en cours de réflexion sur les besoins spécifiques aux touristes. Superposition des besoins entre ruraux et touristes : des initiatives solidaires (Atchoum), des projets open data en cours (100% Aube), Troyes city pass.



Plateforme 100% Aube

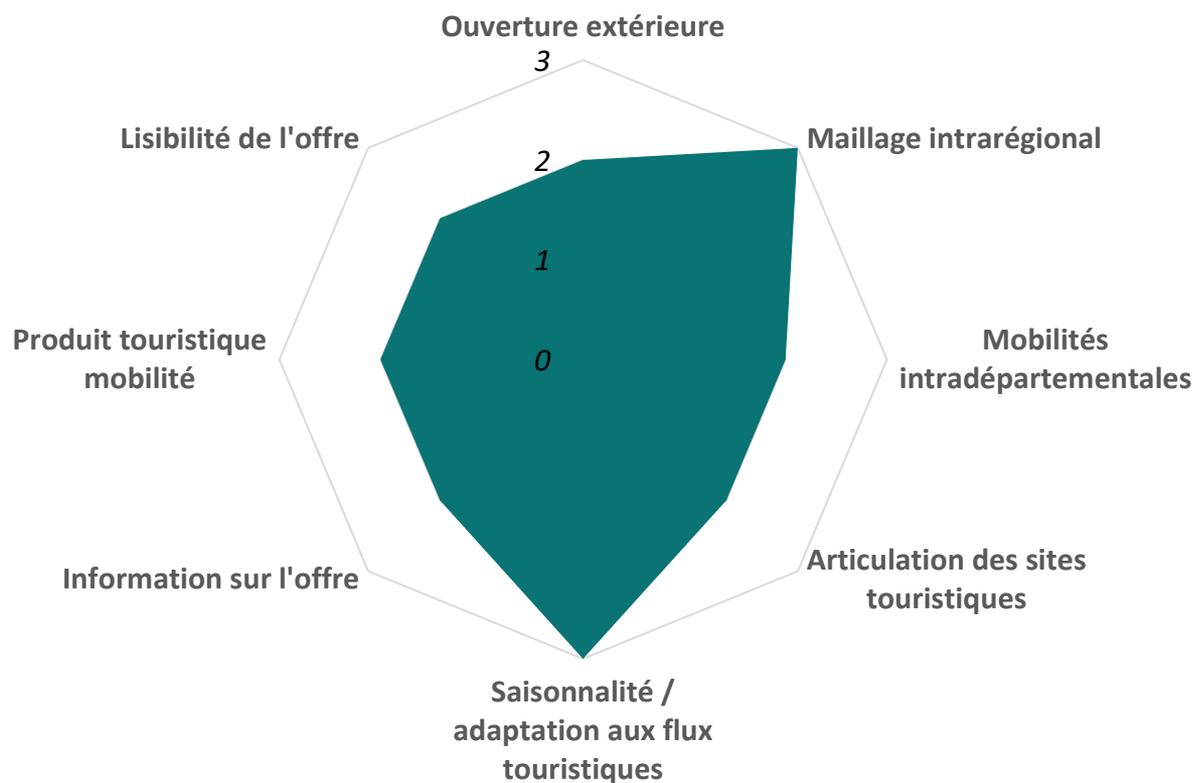


Produit : le site 100% Aube permet aux aubois comme aux visiteurs de rechercher et de se faire livrer des produits locaux, des hébergements des activités de loisirs. Un objectif consommer local commerces, hébergement, activités.

Pilotage : développé par le Slow Tourisme Lab via le comité Départemental du Tourisme de l'Aube en Champagne et des Offices de tourisme du territoire

Enseignements : service gratuit pour l'utilisateur, principe de globalisation le résident ou le visiteur sur le territoire, ; un service de mobilité indirect (distribution en click & collect, livraison par réseau de buralistes, livraison à domicile), une future place de marché local tourisme.

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département :** une bonne ouverture nationale et internationale (aéroport CDG et ses bassins internationaux, aéroport de Reims-Vatry dans une moindre mesure), Reims porte d'entrée, moins bonne connectivité intérieure (voies SNCF uniques) hors vignobles
- **Connectivité des sites touristiques :** Mobilité douce, itinérance développée. D'une manière générale, distinction entre zone à flux touristiques et zones rurales potentiellement touristiques
- **Produits mobilité-tourisme :** offres et intérêt des opérateurs pour le vignoble (autopartage Citiz à Reims et Grande Vallée de la Marne, Clem à Epernay, produit autocariste, développement avec la SNCF, la ligne des bulles Reims Epernay)

Zoom sur la Marne : niveau d'avancement des mobilités touristiques



ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	Le temps de trajet depuis l'Île-de-France à Reims étant maintenant inférieur à 1h (45 mn), le choix du sans voiture est facilité , tout au moins pour les clientèles souhaitant visiter Reims et ses alentours immédiats (tourisme urbain), dont l'offre en mobilité est étoffée (City Pass, excursion bus, etc.). Lors qu'on s'éloigne (Dormans-Epernay-Chalons), le parcours est moins fluide, dépendant des connexions TER et d'un approfondissement en intermodalités. A l'échelle du département est mené un travail autour du développement d'applications de plus en plus complètes (IdVizit et « je bulle en Champagne ») , centrées sur le besoin utilisateurs et le souci de lisibilité des plus petits sites (patrimoine, savoir faire, etc.), n'allant pas toujours jusqu'à la réservation de son moyen de transport.
ITINÉRANCE	L'itinérance reste une priorité , notamment dans les secteurs bénéficiant de moins de notoriété et de flux plus faibles que ceux du vignoble. L'itinéraire le plus structurant est la Véloroute Vallée de la Marne (V52) qui traversera à terme tout le département, notamment en suivant le canal et ses caves. 65 kms sont réalisés, permettant la découverte du vignoble champenois. Il constitue un axe sur lequel capitaliser. Le dernier barreau sur le Véloroute du canal de la Haute-Seine (V33) permettra une liaison continue jusqu'à Paris et au-delà le Havre. Par ailleurs, au-delà de ces voies de liaison le territoire comporte nombre de boucles et d'itinéraires servant de socle à la découverte vélo. Le département est aussi doté d'un schéma de randonnées nautiques, prenant en compte les projets de VNF sur la Marne et son canal.
GESTION DES FLUX	Développement sur le secteur vignoble d'une offre « Tour du vignoble » jusqu'à la montagne de Reims (PNR) en minibus, sur des petits groupes à constituer, notamment en période estivale. A considérer comme un produit touristique avec une solution de mobilité, mais partielle à l'échelle du département.
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	La réflexion est plus avancée sur les zones touristiques du vignoble et en zone urbaine. Quelques opérations déjà déployées : autopartage (Citiz, Clem), location vélos à Reims, trottinettes électriques (Easy trott, produit découverte du vignoble), Autocars Jacqueson avec le verdissement progressif de la flotte de bus.

Zoom sur la Marne : synthèse et initiative inspirante

Une notoriété internationale, une concentration des flux

► Problématiques majeures :

Diffusion des flux entre zones à forte notoriété internationale (Reims, Epernay et le vignobles) et des sites « secondaires »

► Offres principales à destinations des touristes :

Offres privés de visite sur le vignoble et le PNR à proximité (Tour du Vignoble, Montagne de Reims).

Une transformation très progressive de l'offre (autopartage Citiz à Reims, Champagne Ardennes TGV et Grande Vallée de la Marne, Clem à Epernay, circuit découverte à la demie journée ou journée en autocar, développement avec la SNCF de la ligne des bulles Reims Epernay).

A l'échelle de la destination Champagne : la plateforme IdVizit.

Mobilité douces développées dans les sites naturels (boucles) et itinérance



IDVIZIT : « guide personnel de voyage »



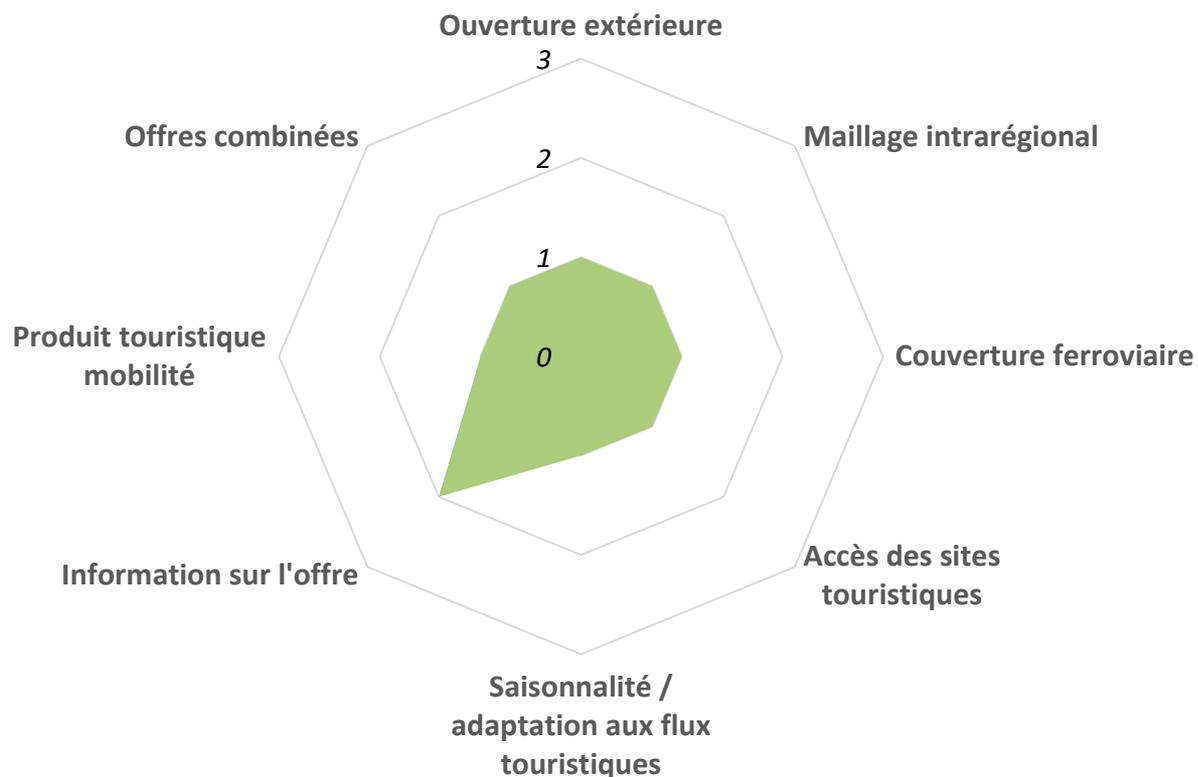
Produit : à l'échelle de la destination Champagne. Application « Le compagnon de voyage personnalisé » : parcours personnalisés en fonction du profil (nombre, envies, météo, temps, etc.), en français/anglais, téléchargeables en amont. Calcul d'itinéraire via google, parcours cartographié pas à pas google.

Pilotage : Parrainage DIRECCTE Grand Est - ADT de la Marne et ses partenaires, départements de la Marne et de l'Aube, OT de Reims et de Chalons en Champagne, développé par le prestataire Faire Savoir.

Enseignements : Extension aux agences de développement touristique, comités régionaux, Offices de tourisme, prestataire de Tourisme, sites de visite, autre partenaires (mobilité ?). Application spécifique pour les touristes en séjour, open data pour la mobilité

Zoom sur la Haute Marne : situation générale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département** : des gares excentrées (son accessibilité se fait surtout à partir des gares bourguignonnes (Montbard par exemple). Le département n'en reste pas moins « isolé » mais aussi un maillon entre des zones plus touristiques extra départementales.
- ▶ **Connectivité des sites touristiques** : itinérance une priorité, Marne à vélo colonne vertébrale du département. Des réflexions en cours mais pas encore d'actions globales abouties, en attente d'une réflexion globale avec territoires similaires.
- ▶ **Produits mobilité-tourisme** : des réflexions abouties mais ponctuelles (Pays de Langres, PN des forêts) et des objectifs touristiques divers. Relais OT en cours de structuration (plateforme et package en ligne via outil ELOHA).

Zoom sur la Haute-Marne : niveau d'avancement des mobilités touristiques

ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	<p>Une accessibilité encore difficile pour les zones touristiques de la Haute-Marne avec des sites étalés et éloignés. Développement des réflexions mobilité résidentielle/mobilité touristique. Manque de lisibilité mobilité sur les sites internet, en cours de déploiement plate forme marché)</p>
ITINÉRANCE	<p>Une prise en compte de l'itinérance comme vecteur de fixation de services aux habitants comme au touristes et d'attractivité de l'intérieur à l'extérieur.. Un schéma de développement de la randonnées mis à jour (voies vertes et parcours spécifiques dans les sites nature) des infrastructures comme la Meuse à vélo sur 89 kms et Marne à vélo de Saint Dizier à Langres sur 179kms , quelques barreaux à réaliser, OK au nord Chaumont et sud. Des labélisations développées : Accueil Vélo, La Champagne à Vélo, Vélo & Fromages et des expériences produits développées par le Parc National de Forêt invitant à la randonnée sous toutes ses formes, VAE, réflexion en cours (POI identifiés)</p>
GESTION DES FLUX	<p>Une charte de la signalétique à l'échelle départementale avec plus de 120 sites signalés. Une volonté stratégique de se polariser en priorité sur l'accroissement maîtrisés des flux touristiques en zone préservées en s'orientant vers des solutions d'aménagement sur les sites : stationnement, accès. Des sites naturels préservés (Les lacs, parc national) qui s'engage dans des réflexion mobilité à leur échelle , non encore abouties. Le mémorial Charles de Gaulle passé en dessous de la barre des 100.000 visiteurs (53.000 avant covid) pose question : autant en termes de thématique produit que d'accessibilité (temporisé par produits autocaristes)</p>
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	<p>Des solutions en cours de développement axé sur le séjour avec une couverture en covoiturage en croissance (Linggo/Mobicoop), transport à la demande en zone rurale (Keolis).</p>

Zoom sur la Haute Marne : synthèse et initiative inspirante

Développer l'itinérance, point de fixation des services et des flux

► Problématiques majeures

Zones rurales à faible densité et services mobilité prioritairement destinés aux résidents

Une échelle de coopération à prendre en compte en cohérence avec les destinations touristiques.

Mise en réseau de l'accessibilité entre sites (Mémorial Charles de Gaulle, etc...)

► Offres principales à destinations des touristes

L'itinérance avec la Marne à vélo colonne vertébrale du département.

Des réflexions ponctuelles et prioritairement à destination des résidents (Plateforme mobilité du Pays de Langres, transport à la demande).

Relais OT en cours de structuration.



Linggo – covoiturage solidaire



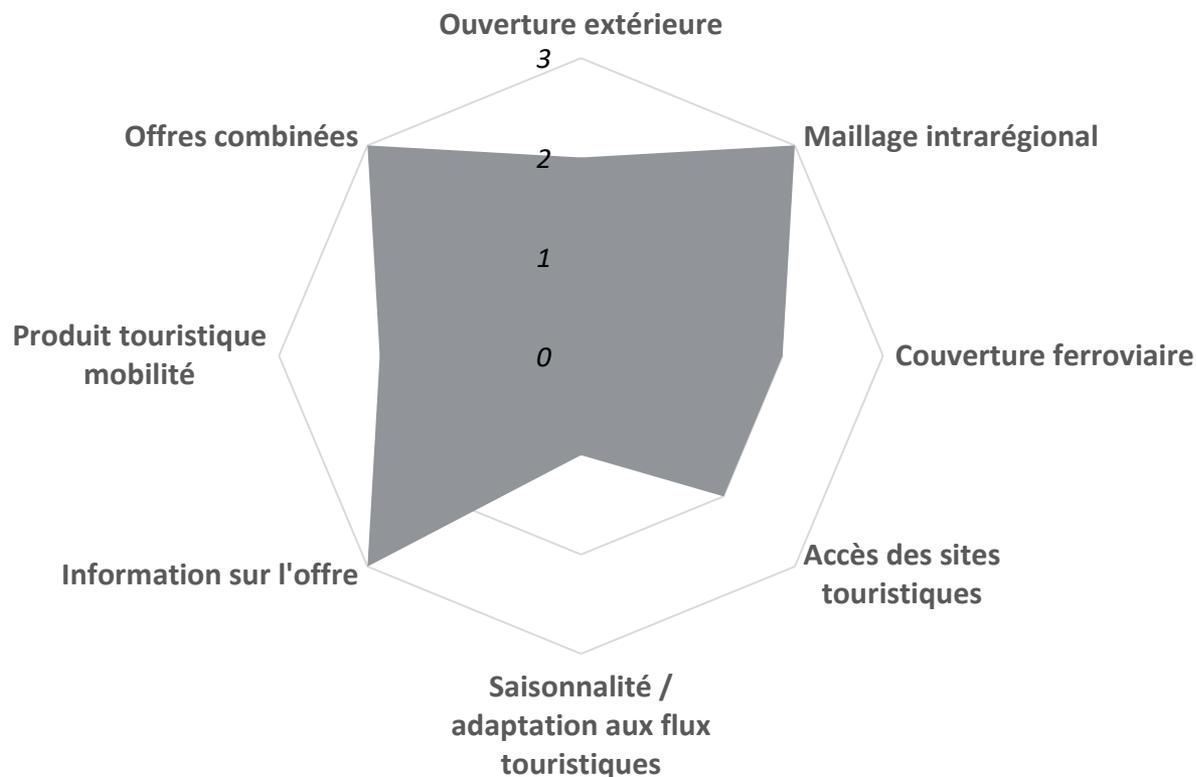
Produit : Transport à la demande / plateforme solidaire de covoiturage - outil (kiosque mobilité & site internet) destinée à faciliter l'accès aux services des résidents en territoire rural isolé : commerces, gare, transports urbains, scolaires, covoiturage local et interopérable avec plateforme nationale Mobicoop, périmètre Pays de Langres et alentours.

Pilotage : PETR Pays de Langres interlocuteur unique – Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (SMTPL)

Enseignements : desserte des gares (Langres, Culmont-Chalindrey), ligne spéciale cure thermique gare de Culmont à Bourbonne les bains et vice-versa. Réservation SNCF via lien vers le calculateur d'itinéraire de la SNCF, idem pour les transport publics avec lien Fluo Grand Est

Zoom sur la Meurthe-et-Moselle : situation générale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département** : un territoire central qui est aisément accessible depuis l'extérieur (sauf depuis les pays transfrontaliers) et relativement bien maillé
- ▶ **Connectivité des sites touristiques** : peu de mesures déployées pour relier les sites en-dehors des zones urbaines (Cité de Paysages, Lac de Pierre Percée, Fortifications Vauban de Longwy)
- ▶ **Produits mobilité-tourisme** : une information claire (tictaptrip, Nancy City pass avec transports en commun) et une large palette de produits touristiques (notamment l'itinérance avec la Voie Bleue)

Zoom sur la Meurthe-et-Moselle : niveau d'avancement des mobilités touristiques

ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	<p>Ont beaucoup de retard sur le sujet des séjours sans voiture : Nancy concentre la majorité des sites d'envergure (tous les sites de plus de 25 000 visiteurs se situent à Nancy), peu de rediffusion des flux derrière. Mais vrai effort en matière de promotion et communication sur les mobilités touristiques : le site de l'ADT propose la solution Tictactrip, valorise la venue en train et les liaisons TER et les prestataires Accueil Vélo. L'OT de Destination Nancy est aussi très impliqué dans la promotion des mobilités touristiques (tant pour venir que pour se déplacements autrement qu'en voiture sur le territoire).</p>
ITINÉRANCE	<p>Territoire traversé par des grands axes majeurs nord-sud (Voie bleue) et des projets de liaison horizontale (V52 et V56), avec en son cœur la boucle de la Moselle. Le niveau de services est cours de traitement (comités d'itinéraire et projets en cours) mais la problématique subsiste sur le manque de portage de bagages et l'incapacité de pouvoir faire un aller-simple en location de vélos. Concernant le pédestre, les GR manquent de clarté (versus les tronçons transfrontaliers) en signalétique mais très bon maillage de sentiers de randonnée.</p>
GESTION DES FLUX	<p>Sites touristiques péri-urbains mal desservis : Site de Sion (à plus de 20min d'un arrêt de bus), Château d'Haroué (bus qui met 1h30 en temps normal, navettes affrétée pour l'opéra en plein air mais échec par défaut de communication et gros coûts de fonctionnement), lac de Pierre Percée (aucune alternative à la voiture).</p> <p>Flux très intenses de travailleurs vers le Luxembourg mais les mobilités ne sont pas tournées vers les touristes.</p>
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	<p>50 aires de covoiturage, un réseau dense qui serait potentiellement à travailler dans une logique touristique, en lien avec des « super-chargeurs ». Covoiturage avec Klaxit à Lunéville.</p> <p>Déploiement cet automne des bluebus (navettes électriques) dans l'hyper-centre de Nancy, autopartage disponible à Nancy (Citiz) mais aussi dans la CC du Territoire de Lunéville à Baccarat (42 véhicules électriques, dispositif mis en place par Clem : « Lulu »), projet innovant Urbanloop développé par des universitaires de Nancy.</p>

► Problématiques majeures

Peu de mesures déployées pour relier les sites en-dehors des zones urbaines (Cité de Paysages, Lac de Pierre Percée, Fortifications Vauban de Longwy)

Peu d'intégration des enjeux touristiques dans les mobilités transfrontalières (cadencement sur les actifs).

► Offres principales à destinations des touristes

L'itinérance est majeure pour le territoire, et son axe principal (Voie Bleue) bénéficie d'un Comité d'itinéraire.

Une information claire (tictactrip, Nancy City pass avec transports en commun)

De nombreuses solutions destinées aux habitants sur lesquelles capitaliser (VAE, navettes électriques, aires de covoiturage).



Lulu, autopartage zéro émission



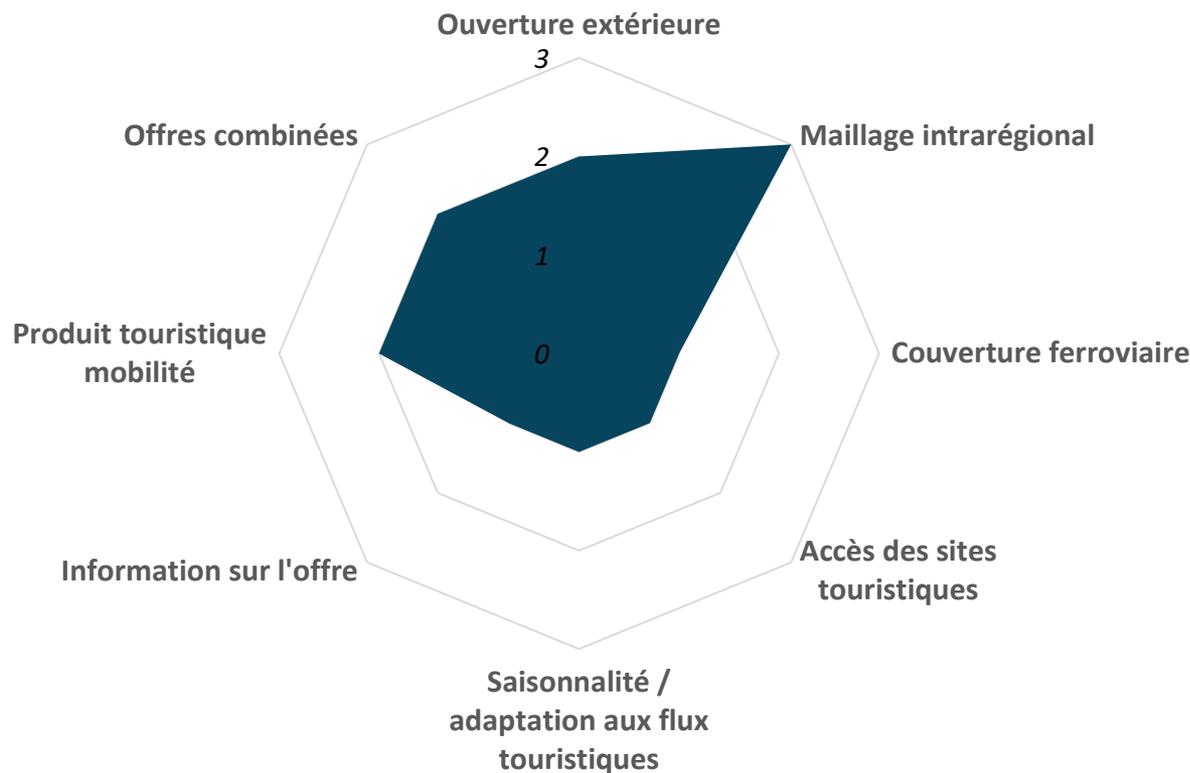
Produit : solution d'écomobilité au service des habitants, avec 42 véhicules électriques en autopartage répartis dans l'intégralité des villes et villages de la CC, avec pour principes : accès aux services publics, développement durable, augmentation du pouvoir d'achat.

Pilotage : CC du Territoire de Lunéville à Baccarat et Pays du Lunévillois en pilotage, en lien avec Clem, gestionnaire de service

Enseignements : un service ici essentiellement tourné vers les habitants (justificatif de domicile demandé à l'inscription) mais une solution qui peut se développer en intégrant les touristes au travers d'une autre « communauté d'usagers ».

Zoom sur la Meuse : situation générale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département** : une accessibilité et connectivité très importantes depuis l'extérieur mais une ruralité qui se traduit dans un faible maillage ferroviaire interne
- ▶ **Connectivité des sites touristiques** : dépendance à la voiture pour l'ensemble des sites touristiques, lié à une offre touristique diffuse au sein d'un département très rural
- ▶ **Produits mobilité-tourisme** : des solutions déployées (Citiz, véhicules autonomes, décathlon outdoor experience) qui ne parviennent pas à surmonter le manque d'information et de lisibilité de l'offre en mobilité

Zoom sur la Meuse : niveau d'avancement des mobilités touristiques



ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	Globalement, la Meuse est un territoire rural avec une offre touristique éparpillée et donc une accessibilité dépendante de la voiture. Certains sites ont souhaité développer une offre alternative (à l'instar de l'association de Benoite-Vaux avec un véhicule 9 places mais échec de l'initiative). Pas d'outils digitaux spécifiques, le département s'appuie sur le réseau FLUO et travaille à la réalisation d'un schéma de signalétique touristique et directionnelle.
ITINÉRANCE	Département rural qui promeut le tourisme vert et l'itinérance via des axes structurants à l'échelle du département (la Meuse à vélo notamment). Encore des marges de manœuvre sur la mise à disposition de services propres aux touristes en zones peu denses et de sensibilisation à une pratique plus durable, également la problématique TER+vélo. Création d'une « Grande Traversée de l'Argonne » par l'Association Argonne Pôle Naturel Régional qui a pérennisé le parcours et a développé une boucle depuis la gare de Meuse TGV (possible en rando, trail, VTT). Partenariat avec Decathlon Outdoor qui permet de recenser les itinéraires pédestres et cyclables.
GESTION DES FLUX	Absence de solutions en gare de Meuse TGV (pas de location de voiture, ni de covoiturage ou d'autopartage), si ce n'est la navette TGV liée aux trains TGV (mais cadencement pas toujours organisé et problématique de transport de vélos). Difficulté à relier les sites touristiques en-dehors des villes (Vent des Forêts, Benoite-Vaux, Lac de Madine, Champs de bataille, etc.)
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	Bornes de recharge disponibles sur le territoire, sans abonnement spécifique donc accessible aux touristes. Expérimentation de navettes autonomes dans le centre-ville de Verdun avec Transdev. Autopartage à Bar-le-Duc proposé par Citiz.

Zoom sur la Meuse : synthèse et initiative inspirante

Une offre diffuse difficilement accessible autrement qu'en voiture

► Problématiques majeures

Une ruralité qui se traduit dans un faible maillage ferroviaire interne et une grande dépendance à la voiture dans les parcours.

L'itinérance comme axe de développement majeur, avec la problématique de mise à disposition de services propres aux touristes en zones peu denses.

Absence de services à Meuse TGV : premier frein dans le parcours touristique

► Offres principales à destinations des touristes

Des solutions déployées (Citiz, véhicules autonomes, décathlon outdoor experience) qui répondent dans un premier temps aux besoins d'habitants en milieu rural.

Des initiatives associatives pour répondre aux enjeux d'accessibilité (Benoite-Vaux, association Têtes Brûlées)



Location de VAE à l'Office Verdun Tourisme



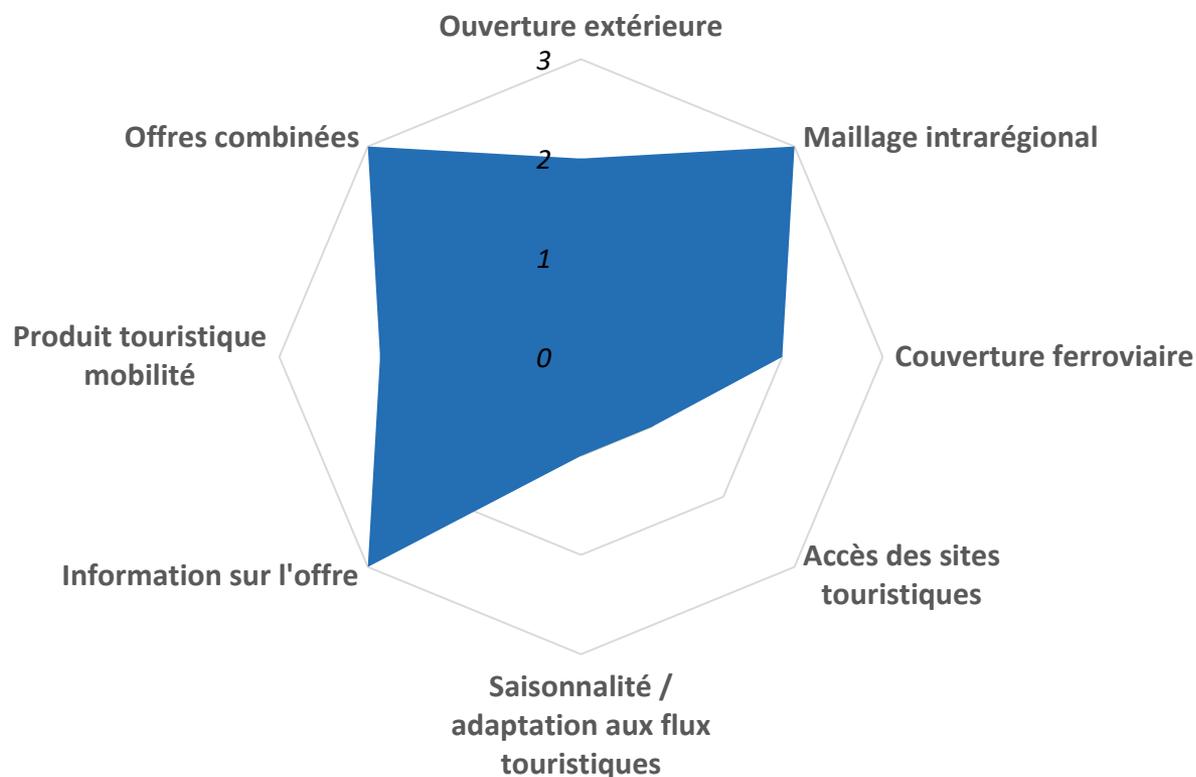
Produit : parc de vélos électriques disponibles à la location à l'office de tourisme de Verdun et organisation de visites guidées à VAE « bike tours » dans Verdun et les champs de bataille.

Pilotage : Office de Verdun Tourisme

Enseignements : une prise en charge par l'office de tourisme qui permet de pallier à l'absence d'opérateurs sur le secteur ; le VAE comme moyen de découverte d'un espace naturel mais aussi pour relier des sites de visite diffus et mal reliés au centre-ville (champs de bataille par exemple)

Zoom sur la Moselle : situation générale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département** : une accessibilité renforcée le long de la Moselle et connexions importantes vers les destinations voisines
- ▶ **Connectivité des sites touristiques** : une vraie problématique d'accessibilité des sites qui n'est pas traitée à ce jour (le maillage conséquent de bus ne parvient pas à répondre aux attentes des touristes)
- ▶ **Produits mobilité-tourisme** : diversification des canaux de communication mais une offre expérientielle limitée à l'itinérance

Zoom sur la Moselle : niveau d'avancement des mobilités touristiques



ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	<p>Manque de connaissance de la part des acteurs de l'offre en mobilités touristiques : promotion sur le site de l'ADT succincte, pas de MaaS, aucune valorisation des mobilités sur le site internet d'Amnéville Cité des loisirs. En revanche, Metz communique sur le sujet avec le widget Tictactrip, la valorisation des parking-relais pour limiter le stationnement en centre-ville.</p>
ITINÉRANCE	<p>De nombreux axes majeurs sur le territoire (Voie Bleue, EV5, V52). Sur les itinéraires, quelques infrastructures à déployer : points d'eau, toilettes et parking.</p> <p>Manque de services spécifiques : transport de bagages, location de vélos de voyage et le matériel nécessaire vélos en libre-service. En matière de location de vélos, quelques opérateurs clés : Ouibike en Moselle, Mob'emploi à Thionville.</p> <p>Déploiement d'une application Balades en Moselle pour la randonnée (recensement de l'offre d'itinérances douces, itinéraires voiture avec 3 routes touristiques et mise en avant des points d'intérêt sur les parcours)</p>
GESTION DES FLUX	<p>Vraie problématique de connexion avec les sites en-dehors de Metz autrement qu'en voiture. Les principaux sites (Center Parcs à 14km de la gare la plus proche de Sarrebourg et Amnéville) ne sont pas reliés directement (ou via des lignes ponctuelles), idem pour Vic-sur-Seille, Parc Animalier de Sainte-Croix, Fort du Hackenberg, Laquenexy, etc. Seul le Château de Malbrouck est sur une ligne T.I.M.</p>
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	<p>Plusieurs alternatives sont proposées dans le département : autopartage Citiz à Metz et Sarrebourg, covoiturage domicile-travail avec la Roue Verte, expérimentation en cours de navettes autonomes transfrontalières pour acheminer les travailleurs français dans des entreprises allemandes, bus électrique à Metz, mobilité expérientielle en bateau électrique à Metz.</p>

► Problématiques majeures

Vraie problématique d'accessibilité des sites (pour autant majeurs comme Amnéville, Center Parcs ou le Parc animalier de Sainte-Croix) qui n'est pas traitée à ce jour : le maillage, l'intermodalité et les derniers kilomètres ne sont pas articulés.

► Offres principales à destinations des touristes

Diversification des canaux de communication (appli Balades en Moselle)

Navettes mises en place pour les expositions à Malbrouck à partir de Sierck.

Liaisons entre Metz et Trêves par exemple pour permettre aux cyclistes de faire 2 jours de cyclotourisme.



Application « Balades en Moselle »



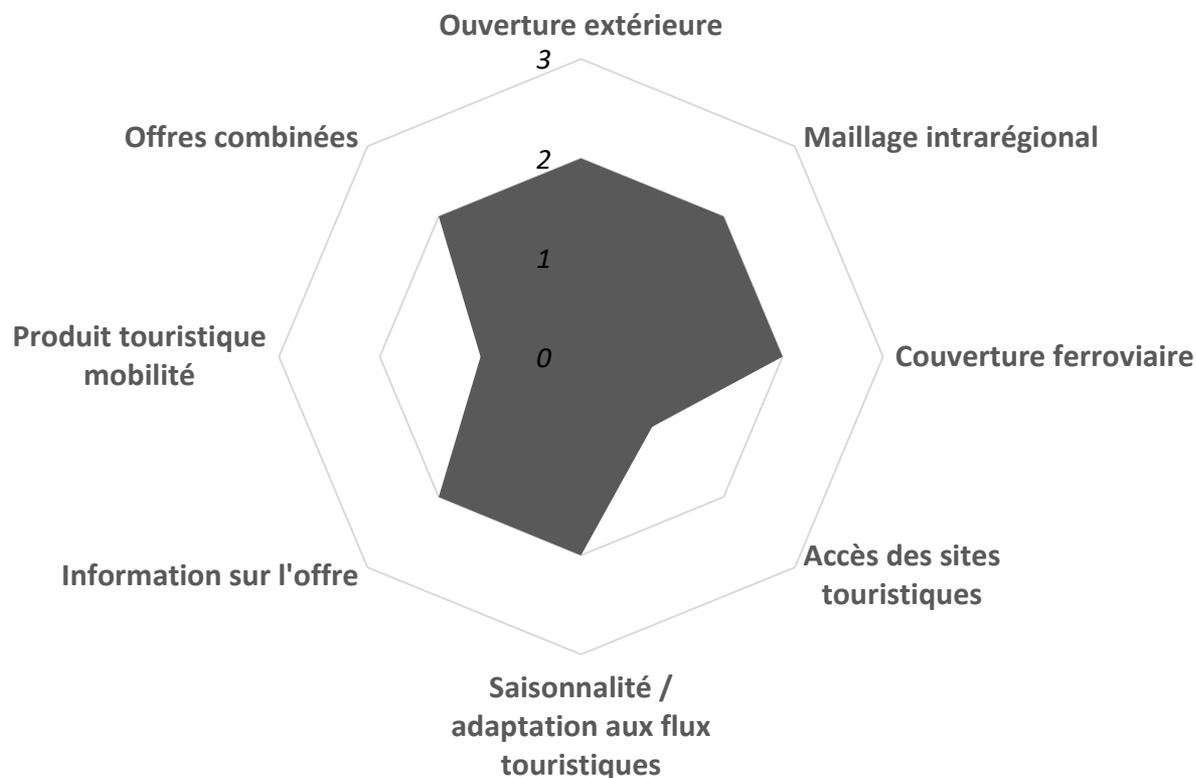
Produit : application gratuite proposant 260 idées de balades/itinéraires (GR, promenade, véloroutes, VTT, bateau, canoë) et des points d'intérêts sur les parcours. Deux fonctionnalités particulières : recherches sur mesure (carte ou type de pratique), mode play (avec localisation, indications, compteur de distance)

Pilotage : Moselle Attractivité, en lien avec le développeur Cirkwi

Enseignements : une plateforme unique pour tout type d'itinérance, servant également de guide touristique en faisant apparaître les points d'intérêt.

Zoom sur les Vosges : situation générale

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité du département :** Plusieurs gares TGV , mais une faible connectivité infrarégionale (rupture, fréquence), problématique d'accès aux stations : stations thermales, stations de montagne et sites touristiques sommitaux. Une problématique « massif » autant que département.
- ▶ **Connectivité des sites touristiques :** Une saisonnalité marquée qui freine les initiatives. Une itinérance inégalement développée et concentrée sur les zones de montagne. Des disparités subsistent en matière de maillage. L'accès et la desserte en station sont traitées pour les plus importantes (Fluo pour les accès depuis les gares, navettes vers les parkings et les remontées mécaniques).
- ▶ **Produits mobilité-tourisme :** un vrai besoin de vision globale. Connectivité des stations, des portes d'entrées itinérance.

Zoom sur les Vosges : niveau d'avancement mobilités touristiques



ENJEU	INITIATIVES DÉVELOPPÉES OU FREINS RENCONTRÉS
SANS COUTURE	<p>Difficultés à offrir du sans couture. La réflexion est encore très liée à des problématiques d'accès aux stations thermales comme aux stations de ski : le parcours gare reste complexe (rupture de charge, fréquences, et dernier kilomètre). L'information est encore trop diluée entre de nombreux acteurs et de fait peu lisible. Mais des actions sont menées en station de ski, notamment à La Bresse et Gérardmer. Elles organisent une plus grande fluidité de l'information, transport sans voiture et mettent en place des navettes sur place en saison, organisation des parkings vers les remontées mécaniques. Les accès aux stations thermales se font régulièrement depuis Nancy puis en autocar SNCF (en 1h20 et 1h35). Une liaison directe SNCF avec Vittel est de nouveau assurée depuis Paris, le week-end.</p>
ITINÉRANCE	<p>Berceau de la randonnée, les Vosges font de l'itinérance un véritable produit d'appel presque toute saison mais des connexions au sein du maillage d'itinéraires restent à faire pour mieux connecter le département au réseau de la Région. Les portes d'entrées de l'itinérance sont à travailler (services, hub vélos, service portage de bagage, etc.) notamment depuis la gare TGV de Remiremont directement connectée aux voies vertes des Hautes-Vosges.</p>
GESTION DES FLUX	<p>La question des accès au Massif et en station reste un problème d'actualité non réglé. Différentes solutions sont à l'étude sur les points noirs de focalisation sur le massif (Col de la Schlucht / route des crêtes) pour inciter le visiteur à laisser sa voiture avant de monter en altitude. Ce travail est transverse aux versants vosgien et alsacien. Des lignes spécifiques sont mises en place depuis Nancy (autocar SNCF) mais également depuis Paris pour l'accessibilité des stations thermales.</p>
TRANSFORMATION DE L'OFFRE	<p>Neufchâteau, Déploiement de navettes urbaines électrique à Epinal et Neufchâteau. Les stations de ski de Gérardmer et la Bresse proposent des solutions pour relier leurs stations et s'y déplacer, notamment pour accéder au domaine skiable sans voiture (desserte des parkings par navette gratuite en hiver en vacances scolaires (le bus hivernal). Les services de navettes pour une desserte transport public sur la ligne des crêtes avec Fluo, mais qui ne répondent pas aux besoins (excursionnistes, familles en séjour, etc...). Vittel et Contrexéville ont mis en place la navette Navig'eaux assurant une relation entre les deux villes en toutes saisons dédiée à tous (habitants, personnes âgées, touristes).</p>

► Problématiques majeures

Des sites naturels et des grands espaces encombrés ponctuellement par la voiture, contraints par la géographie montagneuse, des navettes qui n'ont pas trouvé leur modèle.

Une double problématique accès et diffusion dans la station.

► Offres principales à destinations des touristes

Une offre concentrée sur les zones de montagne (itinérance : services location vélos organisés) et des secteurs mal desservis malgré la mise en place de navettes.

Desserte des stations et desserte intra stations : les plus grandes stations de La Bresse et Gérardmer proposent de l'information sur les accès (calcul d'itinéraire, renvoi sur les sites de covoiturage, renvoi sur la navettes des crêtes) et des dessertes de remontées mécaniques en saison.



Navette des crêtes – Massif des Vosges



Produit : Ecomobilité et mobilité durable : Navette bus de desserte des sites sommets emblématiques du massif des Vosges en saison touristique. 9 lignes et des dessertes spécifiques Lac Blanc, La Bresse, Gérardmer. Principe de connexion avec les gares : Remiremont, Epinal et Saint Dié (versant Vosges), Colmar, Munster, Bollwiller et Thann (versant Alsace). Secteur sommital du Lac Blanc au Grand Ballon. Réservation en ligne, flotte de 15 bus, 4 lignes versant vosgien du massif.

Pilotage : démarche animée par le PNR Ballons des Vosges coordonnée en partenariat avec Alsace destination Tourisme, opérée par Shizzl

Enseignements : une attractivité à trouver pour un service plus adapté aux besoins ? (navette tournante, amplitudes horaires, lisibilité de l'information)

Synthèse des avancements départementaux

1.

- ▶ **Des situations très hétérogènes entre les départements**, avec des problématiques à différents niveaux :
- La prédominance de la voiture, mode carboné, dans l'accès aux sites de visite
 - La faible densité des offres en territoire rural et donc des flux éparses
 - Le modèle économique non stabilisé de solutions développées
 - De nombreux services déployés d'abord pour des cibles résidents/travailleurs ne prenant pas toujours en compte les besoins des touristes (cadencement, taille, tarification, etc.)
 - Un niveau de services en matière d'itinérance très inégal entre les territoires

2.

- ▶ **Un niveau d'appréhension des mobilités touristiques qui structure le territoire régional en trois échelles :**
- Des départements organisés autour d'une destination touristique identifiée et porteuse qui travaillent l'irrigation de leur territoire depuis cette porte d'entrée
 - Des territoires plus ruraux qui sont encore très pratiqués en voiture, avec des solutions testées mais un manque de flux et donc de modèle vertueux
 - Des territoires naturellement moins touristiques au sein de certaines destinations qui se tournent dans un premier temps vers des mobilités résidentielles

3.

- ▶ **De premières initiatives inspirantes déployées dans les territoires pour résoudre les problématiques identifiées :** communication et commercialisation, digitalisation, navettes, autopartage/covoiturage, labellisation, etc.

4.

Etudes de cas



Trois niveaux d'intervention et leurs illustrations



Etude de cas Alsace : Mont Saint-Odile

FICHE SIGNALÉTIQUE

- Sanctuaire du Mont Saint-Odile : lieu de pèlerinage et de visite dans un cadre naturel exceptionnel
- **Fréquentation** : 1,3 millions de visiteurs annuels
- **Situation** : perché à 753m d'altitude

ACCESSIBILITÉ

- En voiture : possibilité de se garer sur place
- A pied : 1h minimum
- A vélo : possible sans sécurisation, avec un dénivelé positif de 500m (donc un parcours plutôt sportif ou avec la location de VAE à l'OT de Rosheim/Ottrott)
- En transports en commun : ligne saisonnière 257 de Boersch à Ottrott et Mont Saint-Odile, uniquement samedi, dimanche et jours fériés

DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- ▶ Surfréquentation du site et aucun moyen mis en place pour réguler et fluidifier les flux
- ▶ Pollution du massif et émission de gaz à effet de serre dans l'air liée à une accessibilité majoritairement motorisée : plus de 500 000 véhicules (automobiles, motos, autobus) empruntent chaque année les 3 axes pour y accéder : RD426, RD109 et RD854
- ▶ Inadéquation avec les attentes des clientèles : pas d'alternatives proposées autre que la marche, ce qui peut freiner des cibles pourtant clés pour le site (seniors, familles)



Etude de cas Alsace : Mont Saint-Odile

NIVEAU DE RÉPONSE À CETTE PROBLÉMATIQUE

- Réalisation en cours par le PETR du Piémont des Vosges d'une étude pour traiter le sujet de l'accessibilité autour de trois leviers :
 1. Mettre en place un ou des modes de transport alternatifs à la voiture pour préserver l'environnement
 2. Permettre un accès facilité et sécurisé au Mont Sainte-Odile avec une empreinte carbone diminuée
 3. Répondre aux enjeux d'avenir en matière de mobilité et aux aspirations légitimes en matière de respect de l'environnement
- Valorisation de parcours pédestres sur la plateforme Outdoor Active : « rando sans voiture #1 : Mont Sainte-Odile depuis la Gare de Barr »

ALLER PLUS LOIN

- **Un vrai enjeu d'accessibilité de sites isolés mais fortement fréquentés et dans un espace naturel**
- Des solutions alternatives à développer, en capitalisant sur les flux saisonniers ou en déployant des solutions douces / à la demande pour les touristes



Etude de cas Ardennes : Meuse à Vélo

FICHE SIGNALÉTIQUE

- L'Eurovélo 19 est un itinéraire cyclable international de plus de 1 000 km qui permet de relier Langres à la mer du Nord en longeant les berges de la Meuse. La Meuse à Vélo emprunte le tracé de la voie verte Trans-Ardennes sur 130km, de Givet à Mouzon.
- Organisation** : Comité d'itinéraire créé en 2015 mais gros déséquilibre dans le niveau d'avancement et de services entre les tronçons français et les parties belges et néerlandaises.
- Structuration** : L'itinéraire offre une continuité de 100 % / 28 % de site propre (réservé aux véhicules non motorisés). 19 gares le long du tronçon ardennais.
- Fréquentation** : plus de 240 000 visiteurs empruntent la véloroute sur le tronçon ardennais chaque année



Etude de cas Ardennes : Meuse à Vélo

DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

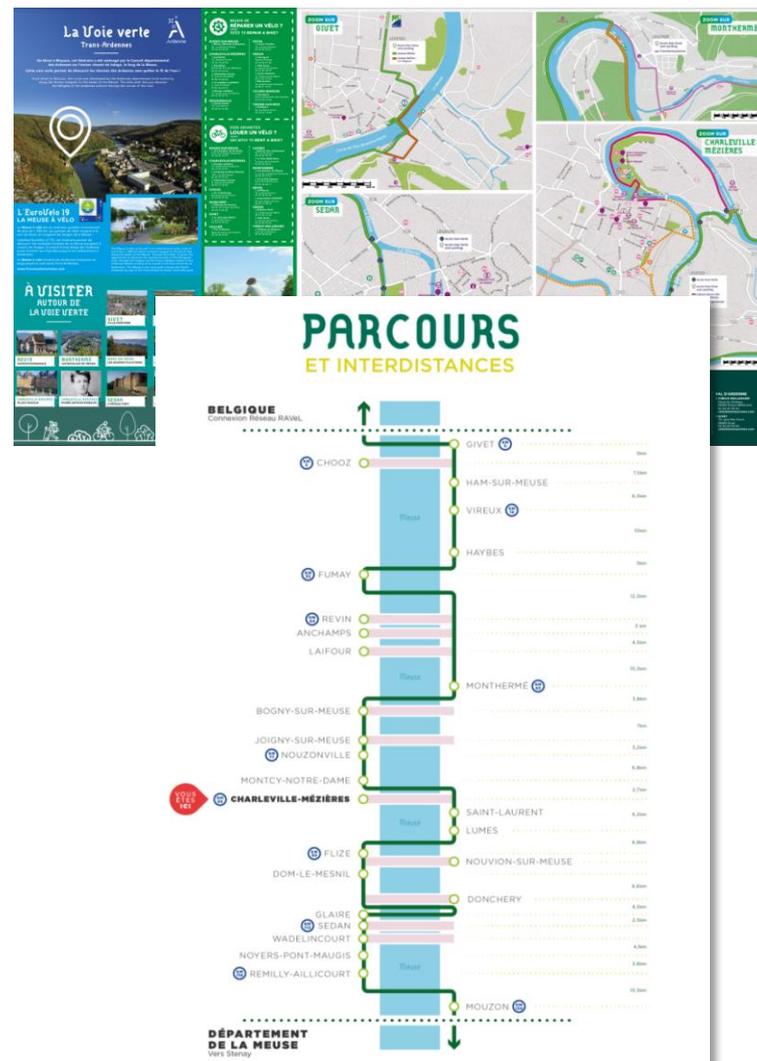
- Axe transfrontalier, avec des niveaux d'appréhension différents mais une qualité qui doit être uniforme : il n'y a pas à ce jour de séjours proposés transfrontaliers, ni d'opérateurs qui permettent un parcours transfrontalier (portage de bagages, location de vélo en aller simple, etc.)

NIVEAU DE RÉPONSE À CETTE PROBLÉMATIQUE

- Déploiement d'outils de communication et d'information conséquent : guide touristique papier, déclinaison web de ce guide en une carte interactive avec l'ensemble des services proposés sur le tronçon
- Articulation en cours avec les services de la SNCF, notamment avec la possibilité de transporter gratuitement son vélo (dans la limite des places disponibles) sur le tronçon Charleville-Givet, et donc de faire des allers-simples.
- Un opérateur privé (les vélos de Pierrot) propose des séjours itinérants avec hébergements, location de vélo, portage, mais uniquement sur des tronçons français.

ALLER PLUS LOIN

- **Un réseau itinérant régional connecté à un réseau européen qui nécessite le développement des passerelles transfrontalières pour l'intégrer à une destination plus globale**
- Des services complémentaires à déployer en conséquence pour capitaliser sur cet axe majeur



Etude de cas Moselle : Metz-Amnéville

FICHE SIGNALÉTIQUE

- **Cité des loisirs** (centre thermal et de loisirs) dans le bois de Coulange qui regroupe de multiples activités (thermes, casino, aquarium, salle de spectacle, golf 18 trous, multiplexe cinéma, complexe e-sport, patinoire olympique, piscine olympique, piste de ski intérieure, plan d'eau).
- **Fréquentation** : 3 millions d'entrée annuelles (1^{er} pôle de loisirs du Grand Est), 600 000 curistes par an
- **Situation** : sur les hauteurs d'Amnéville, dans le bois de Coulange, entre Thionville et Metz

ACCESSIBILITE

- En train :
 - jusqu'à Gandrange-Amnéville : 7 TER/jour avec une correspondance (voire deux), entre 20 et 45min par trajet, puis 2,4km à pieds (ou taxi)
 - Jusqu'à Hagondange : 55 TER/jour, entre 10 et 15min de trajet, puis 3km à pieds
- En bus : Ligne 48 depuis Metz (45min de trajet) puis 1,3km à pieds // Fermeture de la ligne bus blablacar (ouibus)
- A vélo : Voie Bleue (Metz-Thionville) et projet en cours de connexion à la Cité des Loisirs via une liaison douce de 3km
- En voiture : 20min de voiture depuis Metz

Carte routière de la Moselle et localisation d'Amnéville par rapport à Metz



Extrait des propositions d'itinéraires FLUO entre Metz et le casino de la cité des loisirs

			
1h07	25min	1h02	3h37

Etude de cas Moselle : Metz-Amnéville

DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- Difficile accessibilité de ce site pour des touristes sans voiture : les ruptures de charge sont fréquentes dans les parcours alternatifs et peu adaptés aux horaires des touristes. Également le souci du dernier kilomètre : comment se rendre de la gare ou de la véloroute jusqu'à la cité en ayant un parcours accessible et sécurisé ?
- Absence totale d'indication des moyens de déplacements sur les sites touristiques dédiés (amnéville cité des loisirs, moselle tourisme, etc.) :



NIVEAU DE RÉPONSE À CETTE PROBLÉMATIQUE

- Navette TR'AMM mise à disposition gratuitement par la municipalité (minibus de 8 places, qui intègre dans son parcours le centre thermal et touristique). Uniquement en semaine et sur réservation (et principalement pour les locaux > quelle part réelle laissée aux touristes ?)
- Initiative « Amnéville j'y Vais » avec le transport par car des curistes vers Amnéville les Thermes
- Côté stationnement, de nouveaux parkings ont également été aménagés et équipés de caméras pour indiquer en temps réel aux visiteurs le nombre d'emplacements libres. Des bornes de recharge pour les véhicules électriques ont été déployées + la signalétique est en train d'être revue de fond en comble pour être plus cohérente et plus moderne.
- La navette autonome électrique (qui devait relier le Galaxie et le zoo) devait entrer avant le COVID dans une phase expérimentale a été mis en stand-by pour l'instant. De même pour les mobilités douces écartées pour le moment.

ALLER PLUS LOIN

- **Un site majeur qui draine des flux considérables majoritairement de proximité et motorisés >> enjeu : parvenir à inciter à une visite plus durable via la proposition de solutions alternatives durables**
 - Développer des navettes en périodes scolaires / touristiques ?
 - Aménager des liaisons douces (+ bornes de recharge VAE). Quid location de vélo à la sortie de la gare ou autopartage ?
 - Se rapprocher d'opérateurs de covoiturage pour de l'évènementiel ?
 - Valoriser les solutions sur les sites internet pour inciter à un report modal

Etude de cas Meurthe-et-Moselle : Voie bleue

FICHE SIGNALÉTIQUE

- 700km de voyage à vélo au bord de l'eau** du Luxembourg à Lyon. La Voie Bleue assure un maillage structurant sur un axe nord-sud en provenance d'importants bassins de cyclistes (Benelux, Allemagne, Suisse). Elle relie l'EuroVelo 5 – Via Romea (Francigena), l'EuroVelo 6 – Véloroute des Fleuves et l'EuroVelo 17 – ViaRhôna.
- Organisation** : Comité d'itinéraire accompagné par Vélo & Territoires qui réfléchit à la cohérence d'ensemble mais gros déséquilibre dans le niveau d'avancement et de services entre les départements.
- Structuration** : l'itinéraire offre une continuité de 100 % / 75 % de site propre (réservé aux véhicules non motorisés)
- Fréquentation** : une fréquentation moyenne allant jusqu'à 361 cyclistes (Laneuville-devant-Nancy) ou 120 pour un site plus rural (120 à Pagny-sur-Moselle), avec une forte saisonnalité (juillet / août) mais des ailes de saison bien occupées également



Etude de cas Meurthe-et-Moselle : Voie bleue

DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- Beaucoup d'infrastructures manquantes sur le tronçon Meurthe-et-mosellan : abris, mobilier d'auto-réparation, bornes wifi, points de recharge VAE, points d'eau potable, stationnements longue durée.
- Et uniquement entre Nancy et Charmes : bancs, stationnements de courte durée, poubelles, RIS.
- Pas de système d'aller-simple et problématique vélo+TER.

ID	Nom	Type	Tronçon	↑	♿	📶	🚲	🚗	🚏	🗑️	📶	📶	🚲	🚲
12	Maison de l'écluse d'Arnaville	Pôle de service principal	3	Équipé										
13	Pagny-sur-Moselle	Pôle de service secondaire	3	Préconisé										
14	Pont-à-Mousson	site depart-arrivee	3,4	Préconisé										
15	Millery	Pôle de service principal	4	Équipé										
16	Gueule d'Enfer	Pôle de service secondaire	4	Préconisé										
17	Moulin Noir	Pôle de service secondaire	4	Préconisé										
18	Nancy	site depart-arrivee	4,5	Équipé										
19	Jonction avec la V52	Pôle de service secondaire	5	Préconisé										
20	Usine élévatrice de Messein	Pôle de service secondaire	5	Préconisé										
21	Flavigny-sur-Moselle	Pôle de service principal	5	Équipé										
22	Bayon	Pôle de service principal	5	Préconisé										
23	Gripport	Pôle de service secondaire	5	Préconisé										

Équipé
Préconisé



NIVEAU DE RÉPONSE À CETTE PROBLÉMATIQUE

Comité d'itinéraire qui regroupe toutes les collectivités (29) concernées et travaille au bouclage de l'infrastructure, la signalétique, offre de services, promotion. 21 structures labellisées sur l'itinéraire.

Eco-compteur > étude de fréquentation qui va être lancée en 2022 par l'ARTGE.

ALLER PLUS LOIN

- **Harmoniser le niveau de services sur l'ensemble du linéaire** : par ex. mener un AAP avec VNF pour le déploiement de services et un maillage optimal ?
- S'appuyer sur le réseau SNCF conséquent de la Vallée de la Moselle et faciliter l'emport de vélos dans les trains pour permettre des allers-simples ?

Etude de cas Meuse : Verdun - champ de bataille

FICHE SIGNALÉTIQUE

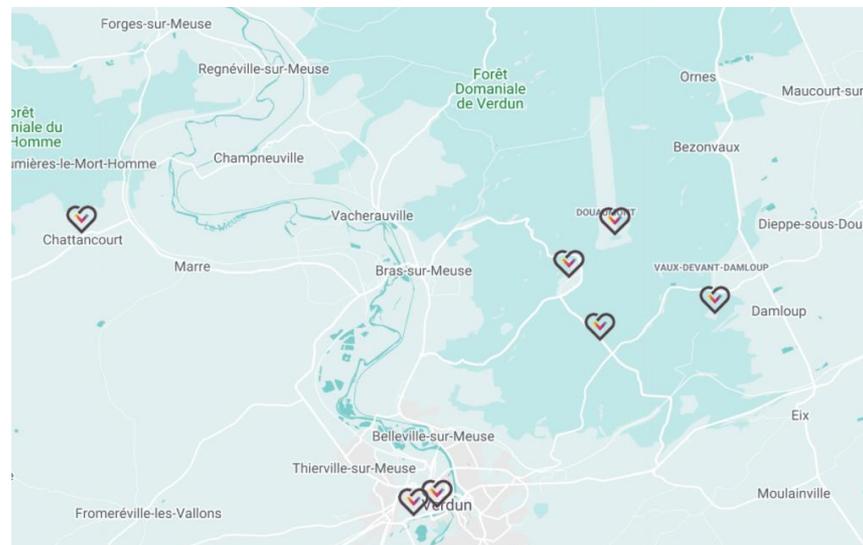
- **Sites mémoriels de la première guerre mondiale**, répartis autour de Verdun
- **Fréquentation** : une moyenne de 800 000 visiteurs sur l'ensemble des 5 sites principaux de mémoire de la Meuse : Citadelle souterraine, Fort de Douaumont, fort de Vaux, Ossuaire de Douaumont, Mémorial de Verdun) (210 000 en 2020, -73%)
- **Situation** : une chapelet de sites touristiques dans un rayon de 10km autour de Verdun

ACCESSIBILITÉ

- En voiture : environ 15min pour chaque site
- En transports en commun : aucune connexion
- En vélo : environ 30min (attention +221m de dénivelé)
- A pied : 1h20 (idem, dénivelé)

DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- L'offre mémorielle est certes rapprochée (à l'échelle départementale) mais malgré tout éparpillée, assez éloignée de Verdun et peu accessible autrement qu'en voiture (distance + topographie).
- Aucune indication de temps de trajet depuis la gare de Verdun ou le centre-ville, ni de proposition de solution sur le site du Mémorial de Verdun, de l'Ossuaire de Douaumont, etc. Pas de navette intégrée dans les réseaux de transports.



De **VERDUN**

Vers **FLEURY DEVANT DOUAUMONT**

Vendredi 1 octobre 2021 - partir à 10h45
Le plus rapide

[MODIFIER ▾](#)

[ITINÉRAIRE RETOUR](#)

			
-	13min	27min	1h19

Etude de cas Meuse : Verdun - champ de bataille

NIVEAU DE RÉPONSE À CETTE PROBLÉMATIQUE

Réponse partielle par l'office de tourisme de Verdun qui a développé un certain nombre d'alternatives sous forme d'offre touristique intégrée :

- ▶ **Circuit panoramique des monuments** les plus importants du Champ de Bataille : visite guidée organisée par l'Office de tourisme, d'une durée de 4h à bord d'un autocar pour visiter les sites incontournables 14-18 (mercredi et samedi en octobre et novembre).
- ▶ **Randonnée « les forêts de l'histoire »** de 3h avec un guide nature de l'ONF (toute l'année)
- ▶ **Boucle cyclable** de 35km depuis l'office de tourisme de Verdun pour relier les principaux sites et possibilité de louer des vélos à assistance électrique à l'office de tourisme
- ▶ **Verdun Tour des Tranchées : circuit en VTT** organisé par l'ASPTT, entre 10 et 15km (4 dates entre l'été et l'automne)

Attention les circuits pédestres sur le champ de bataille de Verdun sont fermés jusqu'à nouvel ordre (sentier de Souville, sentier de Froideterre, sentier de Vaux, sentier de Douaumont).

Cependant, solutions proposées uniquement dans un cadre précis et sur des journées identifiées.

ALLER PLUS LOIN

- **Valoriser les solutions existantes et alternatives à la voiture qui ne sont pas connues à ce stade** : valorisation en package de visite, intégration de l'information sur l'ensemble des sites internet des sites de visite.
- **Une problématique d'accessibilité sur laquelle l'office de tourisme s'est mobilisé**, mais le manque d'information et de promotion des solutions existantes freine leur utilisation.



Etude de cas Aube : Nigloland

CARACTÉRISTIQUE DU SITE

- Une implantation en zone rurale, loin des bassins de flux, mais cela fonctionne (produit attractif et irréprochable : références à l'architecture champenois, circuit courts, préservation de la nature, ...) , engagement développement durable et valeurs : (parc très nature, gestion écologique des espaces naturels, ...)

PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- Une anticipation des pratiques des clientèles prise en compte comme élément d'attractivité du produit parc (sensibilité à l'environnement, importance du transport doux et multimodal, notamment des clientèles parisiennes.
- Information et lisibilité du site sur les modes d'accès
- Mais résultats faibles, pas de réel changement de pratique encore constatée

NIVEAU DE RÉPONSE À CETTE PROBLÉMATIQUE

- Forte lisibilité de l'information, jusqu'à la réservation , mais trop grande rupture de charge à l'arrivée en gare, des navettes bus en période estivale au départ et retour gare de Troyes , pour desservir la commune plus que le parc : horaire inadapté 8h le matin, retour 16H55, faible efficacité de BlaBlaCar pour des cibles principalement familiales.
- Problème du dernier kilomètre depuis la gare de Vendeuvre sur Barse mais la plus proche de Nigloland
- Etude en cours (ADT et Nigloland) , juillet 2021 à janvier 2022, et accompagnement 10 mois de la mise en œuvre des actions stratégiques, incluant la problématique mobilité

PROBLÉMATIQUE GLOBALE - RÉPLICABILITÉ

- **Changement de comportement (trouver le point de bascule) , le basculement vers l'alternative à la voiture se fait encore difficilement**
- Site de Fraispertuis –city, 230.000 visiteurs, dans les Vosges, même configuration d'un site à fort flux où l'utilisation de la voiture est prépondérante car plus simple.

ALLER PLUS LOIN ?

- **Travailler sur les maillons faibles à l'arrivée en gare**

Etude de cas Marne : Reims- Epernay et le vignoble

FICHE SIGNALÉTIQUE

- Secteur à forte notoriété, au pied de la montagne de Reims (PNR) , inscription UNESCO au titre des coteaux , maison et caves de Champagne. Le vignoble appellation contrôlée sur 34.000 hectares s'étend sur plusieurs départements : la Marne (66%), l'Aube (23%), l'Aisne (10%), la Haute-Marne et la Seine-et-Marne.
- Vignoble de Champagne d'Epernay à Dormans. Labellisé Vignoble et découverte . Au pied de la montagne de Reims,(PNR randos et vélos, espace nature, vues sur le vignoble) à 30mn en voiture (27kms) de Reims, porte d'entrée touristique internationale
- **Fréquentation** : Un tiers de clientèles passe par le vignoble. En effet, dans la Marne, 38% des clientèles déclarent le vignoble comme motivation de séjour ou de passage. 70% disent venir également pour les sites historiques, visite de ville et de village, 1/3 va sur le vignoble
- **Les liaisons Reims-Epernay**
 - Accès voiture 30mn
 - Accès transport en commun : 51 mn par TER (1 TER toutes les heures à partir de 5h26 . Le TER entre Reims et Epernay a été rebaptisée la ligne des bulles , traverse le PNR de la montagne de Reims
 - Nombreux packages hébergement-activités (visite cave, patrimoine, vélos,...) (PNR, ADT, Agences) avec solution de mobilités simples (pris en charge à l'hôtel, ou au point de rdv) Champagne Wine tour/+autocariste (Jacqueson) , excursion en minibus de la demi journée / 3h, avec prise en charge à la gare de Reims



Etude de cas Marne : Epernay et le vignoble-Liens avec Reims

LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- Un secteur vitrine de la Marne : le Champagne, qui bénéficie de nombreuses activités. **L'information est importante mais très fragmentée**, issues des opérateurs (Office de Tourisme, autocaristes, maison de champagne, partiellement regroupées sur des applications digitales (Idvizit, pass, SNCF...).
- Comment diffuser et rendre plus accessible le vignoble aux portes de Reims ? De nombreuses propositions de découverte (à vélo, à pied, ...), d'excursion et de circuit en autocar et minibus sont proposées mais manquent de lisibilité.

REPONSE

- A Reims comme à Epernay , de nombreuses activités touristiques possibles
- Des expériences alternatives,
 - notamment avec la SNCF, Promotion de la ligne TER SNCF
 - City Pass « la ville et le vignoble à portée de main » avec excursions dans le vignoble incluses
 - Autopartage (Citiz et Clem)
 - Excursions autocars : une offre privées issue des agences et des autocaristes (packages VAE, mini bus, minibus insolite), petit train du vignoble à partir de Reims ou d'Epernay
 - Randonnées et vélos dans la montagne de Reims

ALLER PLUS LOIN

- Se rapprocher des sociétés de autopartage pour intégrer la demande touristique
- Valoriser les initiatives existantes et notamment des privés

ACCÈS ET TRANSPORTS



VENIR À REIMS



HALTES NAUTIQUES



SE DÉPLACER DANS REIMS



Etude de cas Haute-Marne : Le Parc National de forêts et les itinérances douces

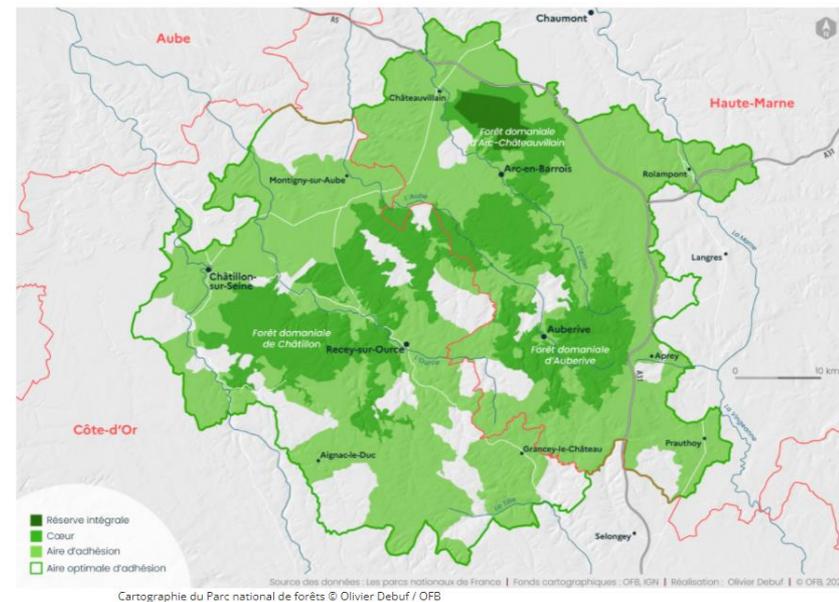
FICHE SIGNALÉTIQUE

- 11eme parc national français , crée en 2019
- Situation : Régions Grand-Est (département de la Haute-Marne (52)) et Bourgogne-Franche-Comté (département de la Côte-d'Or (21))
- Composé de 107 communes. 48 ont une partie de leur territoire en cœur de Parc national, 95 ont adhéré à la charte.
- Surface de l'aire d'adhésion : 199 828 ha.
- Surface du cœur : 56 614 ha.
- Accès gare de Dijon/ Montbard Chaumont et Langres/2h30 Paris et Lyon
- Transport à la demande localement possible (taxis, Kéolis)



DESCRIPTION DE LA PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- Concilier préservation et développement
- Une priorité donnée à l'itinérance douce (découverte, rencontres, déconnexion) / pendant le séjour information sur l'offre importante (Site du parc, sites OT, site MDT Haute-Marne)
- Une priorité produits packagés, sans mobilité



Destination
parc national

Préparer
mon séjour

Consommer
local

Vivre
des expériences

Un état
d'esprit



Etude de cas Haute-Marne : Le Parc National de forêts et les itinérances douces

NIVEAU DE RÉPONSE

- Randonnées à pied, VTT et cheval , toutes activités de découverte douces, organisée directement par le Parc, promues par les OT, une offre importante
- Une quinzaine de circuits randonnées dans le Parc National, tous niveaux, toutes longueurs de 4 à + de 18 kms
- Un gros travail sur les personnes en situation de handicap

ALLER PLUS LOIN

- **Capitaliser sur la marque Esprit Parc National et développer des produits en lien**
- **Travailler l'arrivée en gare et l'intermodalité par un partenariat SNCF et de la communication**
- **Une logique de produit touristique applicable aux zones protégées , une articulation avec la mobilité accès aux sites nécessaire**



Tour du Parc national de forêts



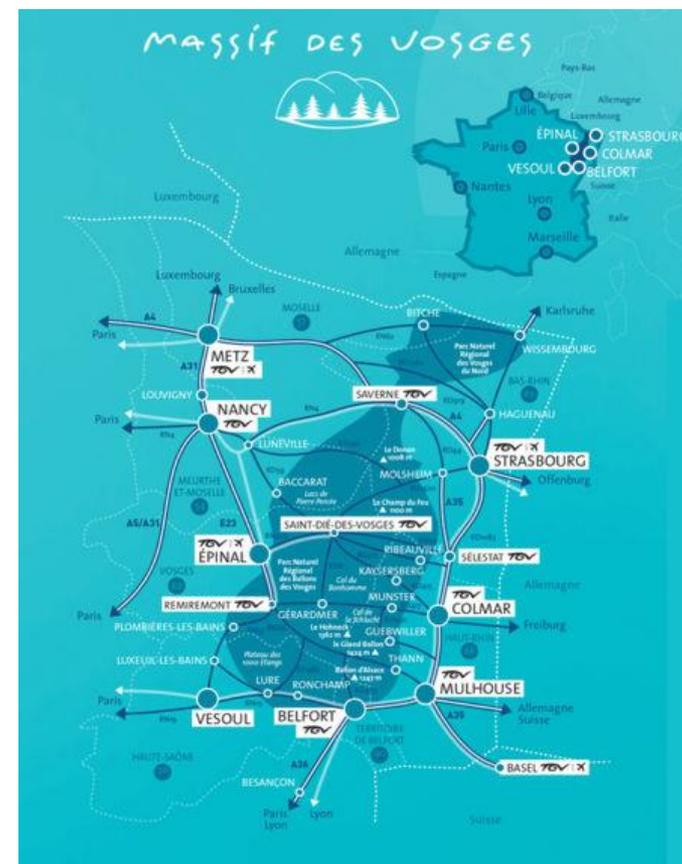
Etude de cas Vosges : station de ski

FICHE SIGNALÉTIQUE

- Etude de fréquentation à l'échelle du département, 95% des visiteurs viennent en voiture. Le TGV n'a pas fait levier impact attendu sur les modes de déplacements touristiques sauf sur le monde économique et de l'entreprise
- Structuration du tourisme, clientèle familiale prédominante dans le département : mobilités alternatives plus difficile, logistique du déplacement en famille (4/5 personnes, enfants), cout du train, etc.
- La montagne / les Hautes-Vosges, entre 900m et 1300 m concentre la fréquentation (proximité régionale, bassins de chalandise du nord et de l'île de France); 75% de l'offre y est concentré
- Desserte A4/N4 et gare TGV de Remiremont, Epinal, Saint-Dié des Vosges.

PROBLÉMATIQUE IDENTIFIÉE

- Concentration des flux sur La Route des Crêtes et les stations de La Bresse et Gérardmer
- Rupture de charge à l'arrivée en gare TGV
- Mauvaise desserte des stations et accès au massif la (randonnée de la Route des Crêtes souvent citée en exemple)
- Problématique des liaisons entre centre village et parties sommitales (départ ski, VTT, randonnées, etc...)
- Génère une sur fréquentation essentiellement en été, nuisances voitures, embouteillages sur les zones d'intérêt touristique du massif et des impacts environnementaux négatifs.
- Une problématique **de gestion des flux** , impliquant réflexion accès aux stations (infrastructure routière, lobbying SNCF des élus, transport spécifique...), parking aménagés /parking relais, et services spécifiques et saisonnalité



Etude de cas Vosges : station de ski

NIVEAU DE RÉPONSES

De la gare à la station

- Navette gare, pas de solution trouvée (modèle, opérateur, ...)
- Réseau de bus non satisfaisant pour le tourisme (fréquence, suppression en vacances scolaires, ...)

Mobilités en station

- La Navette des neiges à Gérardmer, gratuite pour l'utilisateur, accès au domaine de la Mauselaine en saison
- Bus à La Bresse, desserte des pistes de skis, en vacances scolaires, un site internet comment se déplacer à La Bresse, calcul d'itinéraire au moment de la réservation séjour hébergement. TER Grand Est (La Bresse par autocar), covoiturage lien BlaBlacar

Et pendant le séjour

- Développement de l'itinérance, un vrai besoin d'une vision régionale, au-delà du département.
- Réflexion desserte globale : gestion des parking (col de la Schlucht) étude de faisabilité d'un transport alternatif type tramway (taxirail) 2022

ALLER PLUS LOIN

- **Lisibilité de l'information** (le Massif, la Région le Département, les stations les OT....à coordonner ou renvoi sur un module de mobilité commun (Fluo ?))
- Modèle économique des navettes



Synthèse des études de cas

Problématique	Cas étudié	Pistes de solutions apportées	Tarification
ACCESSIBILITÉ ➤ Comment faciliter l'accès à un site de visite ? ➤ Comment décarboner les trajets vers ce site ?	Nigloland	<ul style="list-style-type: none"> Un module sur l'accessibilité multimodale développé sur le site internet de l'opérateur (voiture, covoiturage, train, navettes) 	<i>Navettes estivales à 1€</i> <i>Covoiturage : prix au trajet</i>
	Metz-Amnéville	<ul style="list-style-type: none"> Navette par la commune (sur réservation), bornes de recharge et refonte des parkings initiative "Amnéville, j'y vais" opérée en lien avec Autocars Schidler 	<i>Navette gratuite sur réservation</i>
	Verdun et les champs de Bataille	<ul style="list-style-type: none"> Visites organisées proposées par l'OT de Verdun, l'ONF ou des associations avec différents modes de déplacements alternatifs (car, pédestre, VTT, VAE) 	<i>Circuit guidé en bus avec l'OT de Verdun : 29€ plein tarif, 20€ pour les enfants</i> <i>Visite ONF : 8€ / 3€</i>
	Mont Saint-Odile	<ul style="list-style-type: none"> Etude en cours visant à mettre en place des modes de transport alternatifs 	NC
	Station de ski des Vosges	<ul style="list-style-type: none"> Navettes mise en place à partir des vallées ou des points d'accès sommitaux, desserte interne des stations en saison hivernale (type skibus) 	<i>Navettes hivernales gratuites vers La Bresse et Gérardmer</i>
DIFFUSION ➤ Comment diffuser les flux vers et au sein d'espaces diffus ?	Parc Naturel de Forêts	<ul style="list-style-type: none"> Mobilités douces au sein du parc 	NC
	Epernay et les vignobles	<ul style="list-style-type: none"> Produit autocaristes minibus/petits groupes, produit intégrant la prise en charge et dépose retour hôtel, la ligne des Bulles Reims-Epernay 	<i>Ligne des bulles : tarif TER Sacré Wine Tour (demi-journée en bus) : 85€</i>
EXPERIENCE ➤ Comment proposer une expérience itinérante fluide ?	Meuse à Vélo	<ul style="list-style-type: none"> Développement de séjours par un opérateur privé (les Vélos de Pierrot), avec location de vélo (et livraison), transport de bagages, réservation, etc. 	<i>A partir de 289€/personne en demi-pension pour 3 jours dans la Vallée de la Meuse</i>
	Voie Bleue	<ul style="list-style-type: none"> Comité d'itinéraire et étude vélo pour adapter les besoins aux pratiques 	NC

A retenir !

1.

- ▶ **Diversité des problématiques en se focalisant sur trois niveaux différents :**
 - Accessibilité : accès à des sites (quelles que soient leurs caractéristiques : isolés, diffus, urbains, nature)
 - Diffusion : dans la destination, difficulté de circulation et de rayonnement
 - Expérience : problématique de niveau de services pour garantir une expérience fluide (itinérance)

2.

- ▶ **Avec des réponses différentes en fonction des sites et des problématiques :**
 - Accessibilité : différents axes développés : information, navettes, relai OT/association, étude de mobilité
 - Diffusion : choix des solutions pour irriguer et diffuser sur le territoire : produit autocariste, navette, mobilités douces
 - Expérience : développement de séjours, amélioration des services par la création de comité ou par la coordination des acteurs

3.

- ▶ **Des sites majeurs à l'échelle régionale qui n'ont pas à ce jour trouvé de « solution parfaite » dans une logique de smart mobilités, mais des initiatives à saluer et à coordonner pour réussir à lever les freins en matière d'accessibilité, diffusion et expérience.**

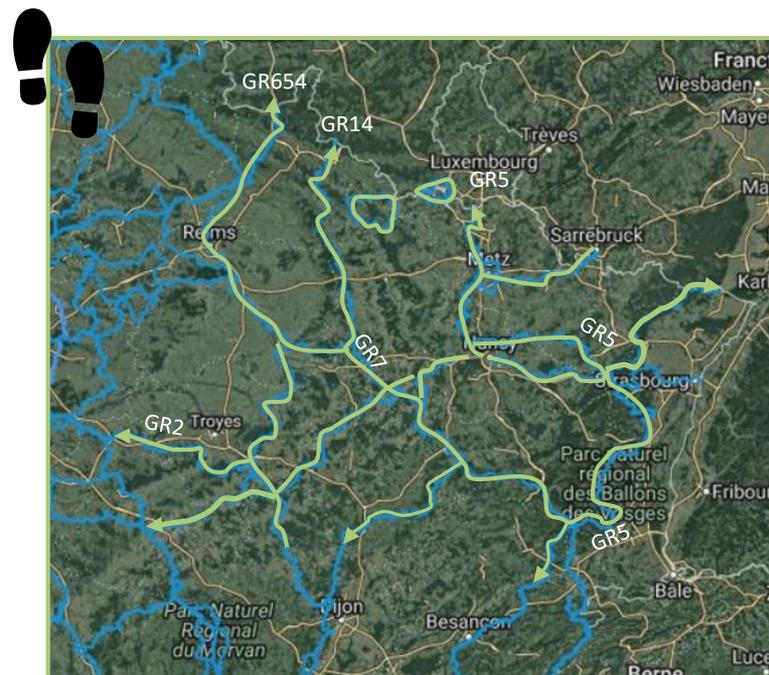
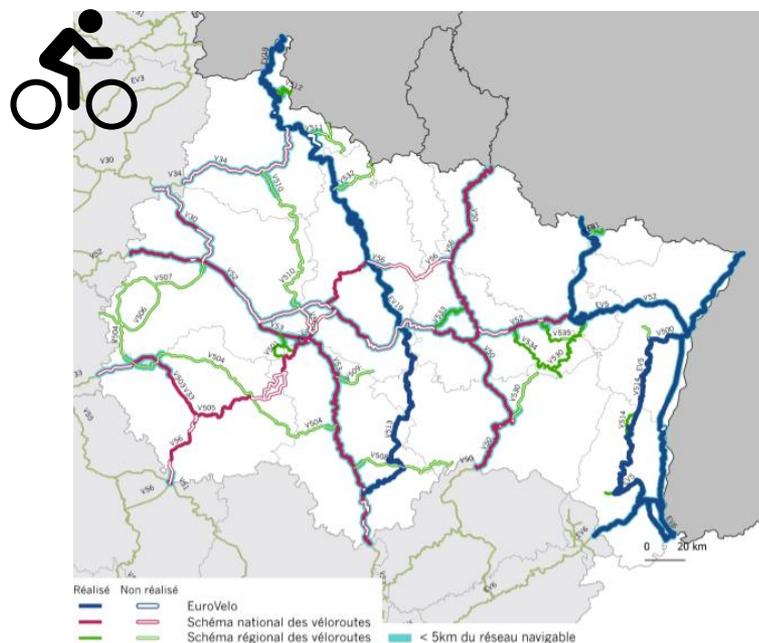
5.

Focus spécifiques : itinérance, transfrontalité et tarification



Un enjeu pour le Grand Est : faire des itinéraires européens et de la mobilité douce un modèle d'expérience

- ▶ 2249 kms du schéma régional sont réalisés : un **maillage dense de voies vélo et voies pédestres**, des zones d'interconnexion intéressantes (Epernay, Remiremont, Troyes, etc.),
- ▶ Des **flux significatifs** sur les grands itinéraires européens cyclistes (entre 200 et 600.000 passages) et des itinéraires pédestres à **forte notoriété internationale** (GR5, GR7, GR714,...)
- ▶ Un **support de diversification et de fixation de services en zone rurale**
- ▶ Des **services à l'itinérance en développement** : Plan vélo porté par la Région Grand Est avec volet tourisme, label Accueil Vélo, amélioration des services incontournables, portage de bagages peu développé, etc.



Focus cyclotourisme : structuration nationale et régionale

- 

EuroVelo 19 - La Meuse à Vélo
 Départ : Givet (08)
 Arrivée : Langres (52)
 444 km continus à 100 %
- 

EuroVelo 15 - Véloroute Rhin
 Départ : Lauterbourg (67)
 Arrivée : Huningue (68)
 200 km continus à 100 %
- 

EuroVelo 5 - Via Romea (Francigena)
 Départs : Calais (62) puis Watrelos (59)
 Arrivées : Grosbliedestroff (57)
 puis Huningue (68)
 669 km continus à 77 %
- 

V33 - La Seine à Vélo
 Départs : Le Havre (76), Deauville (14)
 Arrivée : Troyes (10)
 561 km continus à 87 %
- 

V34
 Départ : Berry-au-Bac (02)
 Arrivée : Dom-le-Mesnil (08)
 107 km continus à 0 %
- 

V50 - La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo
 Départ : Apach (57)
 Arrivée : Lyon (69)
 678 km continus à 97 %
- 

V52
 Départ : Paris (75)
 Arrivée : Strasbourg (67)
 583 km continus à 51 %
- 

V53
 Départ : Vitry-le-François (51)
 Arrivée : Dijon (21)
 292 km continus à 92 %
- 

V56
 Départ : Metz (57)
 Arrivée : Estérençubuy (64)
 1465 km continus à 43 %

Grand Axe Nord-Sud traversant, EV19, la Meuse à vélos De Givet –Charleville Mézières jusqu’à Langres au Sud , des Ardennes à la Haute Marne
 Portes d’entrée , diffuses, structuration de territoires ruraux

Axe Nord Sud, Alsace, Haut et Bas Rhin, frontalier de la Belgique à la suisse, Allemagne , interconnexion à Strasbourg sur 200 kms
 Portes d’entrée principale Strasbourg + bassins de chalandise nord européens

Connexion à Strasbourg, EV5 vers le nord –ouest Vignoble alsacien et piémont vosgien
 Porte entrée Strasbourg

V33 « la Seine à Vélo » de Troyes au Havre et Honfleur, 20kms aménagé dans la Marne (aire de repos, zone de stationnement , canal de la Haute Seine Secteur Marne de Conflans à Clesles, poursuite dans l’Aube jusqu’au l’itinéraire vers Paris/Le Havre

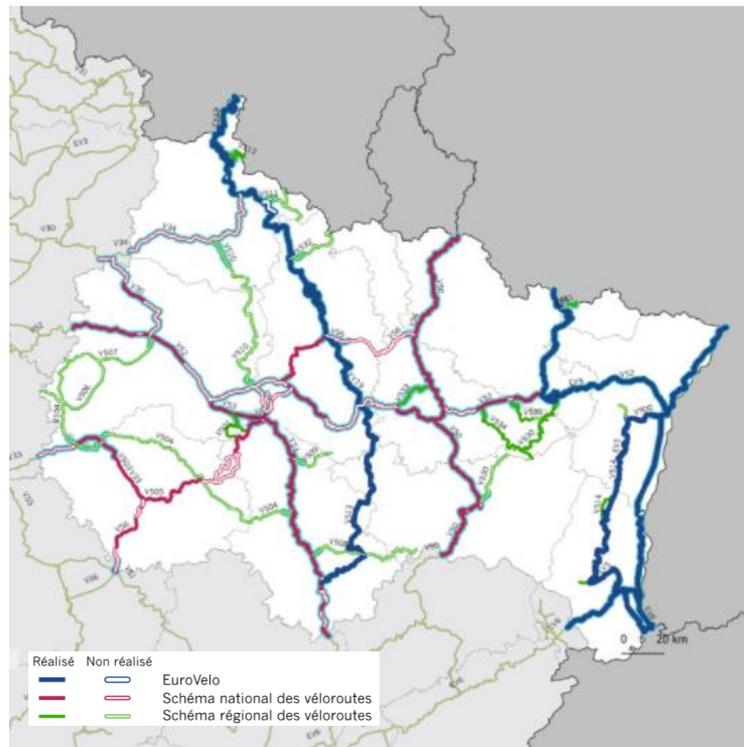
Traversée des Ardennes en EW , pour connexion EV19 à Dom le Mesnil ; non réalisé

Traversée structurante Nord-Sud Meurthe et Moselle, Moselle, Vosges, dont 27 kms en site propre
 Portes d’entrée principale : Metz, Nancy Epinal
 Une bonne desserte trains ou bus

Traversée Haute Marne et Marne en EW vers Paris et connexion bassin du nord, à réaliser
 Bonne desserte, problème d’emport dans les rames
 Portes d’entrée St Dizier, Chaumont

Traversée Marne en EW vers Dijon et connexion bassin du sud (EV5)

V56, ouverture notable de la V56 avec 31kms en site propre, aménagé



	Total en km	Réalisé				Non réalisé		
		Site propre		Site partagé		Km	%	
	Km	%	Km	%				
SRV	3458,9	1320,1	38%	928,7	27%	65%	1210,1	35%
dont SNV	2542,3	1243,2	49%	753,6	30%	79%	545,5	21%
dont EuroVelo	1146,5	491,1	43%	642,6	56%	99%	12,8	1%
dont à 5 km du RN	2065,4	1100,1	53%	475,7	23%	76%	489,5	24%
dont à 150 m du RN	1323,3	893,9	68%	101,9	8%	75%	327,5	25%

Avancement du schéma régional des véloroutes Grand Est au 1er janvier 2021 (schéma validé en partie)

Source : Vélos et Territoires

Focus cyclotourisme : Synthèse

Caractéristiques	Points d'attention en termes de services de mobilité	Outils
<p>1. Zones structurées et à fort flux / EV (des fréquentations > 200 passages / jour en moyenne)</p> <p>2. Zones rurales à plus faibles flux/plus avec une forte saisonnalité et une moindre notoriété (des fréquentations < 80 passages / jour en moyenne)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Des labellisations tendant à lisser les services de base - Accessibilité depuis la gare dans les zones rurales, palliée ponctuellement par les hébergeurs, sans homogénéité ni concertation - Coût de la location vélos vs difficultés à voyager avec son vélo (selon segment) - Absence de services de transport de bagages à l'échelle du Grand Est (contrairement à de grands itinéraires type Loire à Vélo, Vélodyssée, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombreuses applications smartphone (Géovelo, Cirkwi, Outdoor Active, Geotreck) dédiées au calcul d'itinéraire et repérage GPS sur le parcours, repérage des services (moins complet) - Paiement et réservation en amont sur le parcours sur des produits packagés randos vélos mais globalement très incomplets - Des agences de voyages spécialisées vélos : nationales (Cap Vélo, Grand Angle, etc.), régionales (Abycyclettes Voyage en Alsace (route des vins, personnalisation, ...), Les Vélos de Pierrot dans les Ardennes, etc.)

Une particularité du Grand Est : des flux transfrontaliers moteurs

► Des clientèles transfrontalières déterminantes dans l'attractivité des territoires : *Source : questionnaire CDT/ADT*

- Meurthe-et-Moselle: 16%
- Moselle : 20%
- Ardennes : 25%
- Meuse : 25% (Benelux, Allemagne)
- Alsace : 1,9M de touristes Allemands, Suisses et Belges

► Une amélioration des passerelles transfrontalières, mais des limites au développement des mobilités touristiques transfrontalières liées à l'appréhension de ce sujet sous l'angle des flux de travailleurs :

- Des projets en cours de développement pour fluidifier les parcours transfrontaliers : navette autonome « Creutzwald » pour acheminer des travailleurs de l'autre côté de la frontière sarroise ; l'allongement de la ligne ferroviaire de Givet ; projet Régiolis transfrontalier (construction de 30 rames pour améliorer 7 lignes ferroviaires)



- Tarifs transfrontaliers existants mais tournés vers un usage quotidien/abonné (ticket Triregio, pass Alsace RheinNeckar, ticket Saar-Lor-Lux, Europass, etc.)
- Des problématiques de cadencement et connexions avec les lignes nationales/régionales (Grand Est et pays limitrophes)

Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs



Données issues du benchmark

Les **51 réseaux de transports collectifs** de la région ont été analysés selon les critères suivants :

Caractéristiques :	Tarifification :	Digital :
<ul style="list-style-type: none">- Lieux- Réseaux- AOM- Exploitant- Modes	<ul style="list-style-type: none">- Dédiée aux touristes- Avantages utilisables par les touristes	<ul style="list-style-type: none">- Application Smartphone- Information et calcul d'itinéraire- Paiement et réservation

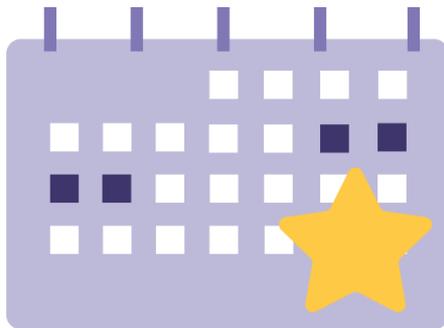
Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs

Des tarifs à destination des touristes

Les tarifs à destination des touristes sont caractérisés par le fait qu'ils sont :

- toujours **limités dans le temps** (journée, week-end..)
- parfois destinés **aux groupes ou aux familles** (billets pour 2, 10 ou plus de 10 personnes, 2 adultes et 2 enfants...)

Certains réseaux proposent également des **billets combinés** intégrant le transport public et une activité touristique (Europapark, centre nautique...).



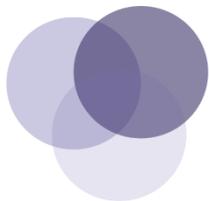
Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs

Les caractéristiques des réseaux qui proposent des tarifs à destination des touristes

La **moitié des réseaux** de transports collectifs de la région ont des tarifs à destination des touristes :



D'une part, il s'agit des réseaux desservant des **zones urbaines** dont les communes sont regroupées en structures intercommunales : Nancy, Metz, Strasbourg, Reims, Colmar, Mulhouse...



D'autre part, certains réseaux sont intégrés dans des offres plus vastes, ce qui leur permet d'avoir des **tarifs à destination des touristes incluant plusieurs réseaux**. Par exemple, les offres Alsa+ ou Mixcités proposent des tarifs visiteurs à différentes échelles : région, département ou zones urbaines. Au niveau local, une telle offre tarifaire à destination des touristes intègre des réseaux qui n'en proposeraient peut être pas isolément (Obernai ou le Bassin de Pompey par exemple).

Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs

*Les caractéristiques des réseaux qui **ne proposent pas** de tarifs à destination des touristes*

Les réseaux qui se déploient à l'échelle de **petites villes** ou de **zones plus rurales** n'offrent pas de tarifs à destination des touristes. Cette situation est indépendante de la présence de points d'intérêts sur leur territoire. Il s'agit plutôt d'une convergence de facteurs : mobilités touristiques principalement automobile et offre de transports en commun existante difficilement adaptable aux besoins de cette clientèle.



Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs

Des avantages tarifaires utilisables par les touristes

Seulement **10% des réseaux** qui n'ont pas de tarifs destinés aux touristes ont des avantages tarifaires qu'ils pourraient utiliser. Ces avantages prennent la forme de :

- **cartes de plusieurs voyages avec multivaldation** : elles permettent à un groupe de personnes de voyager simultanément à un tarif préférentiel mais elle ne sont pas particulièrement destinées aux visiteurs.
- **billets aller-retour**

La plupart des réseaux ont des offres permettant d'acheter plusieurs voyages à un tarif avantageux mais celles-ci sont souvent **inaccessibles aux visiteurs** pour deux raisons :



- Soit la **carte de transport** (avec photo, justificatif de domicile...) est nécessaire pour profiter du tarif
- Soit les voyages achetés de manière groupés doivent être utilisés par **une seule personne** (et ils ne permettent pas de voyager à plusieurs). Ainsi, une carte de 10 voyages qui serait intéressante pour un groupe qui l'utiliserait pendant son séjour perd de son intérêt pour les visiteurs.

Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs

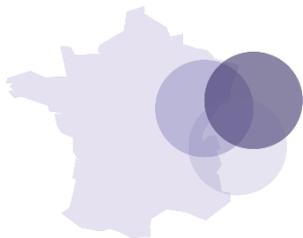
Des solutions qui complètent l'offre tarifaire



La présence d'offres tarifaires à destination des touristes peut être complétée par un certain nombre de **solutions billettiques** qui facilitent l'utilisation des transports en commun par les visiteurs. Ainsi, le **paiement en carte bleue** à bord, l'achat de **ticket par SMS** ou le **M-ticket** via l'application smartphone du réseau sont présents marginalement dans les réseaux de la région.



Des efforts de **lisibilité** sont également présent, notamment dans les réseaux des anciennes régions avec **l'unification des dénominations des offres** (les tarif Alsa+ 24h ou Mixcités portent le même nom dans tous les réseaux où il est présent).

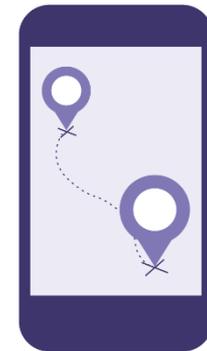


L'intégration tarifaire internationale pourrait également faciliter l'expérience des visiteurs. Des billets combinés internationaux existent dans les zones où les travailleurs frontaliers sont nombreux (autour de Saint-Louis par exemple).

Recensement des offres tarifaires à destination des touristes dans les transports collectifs

Des services digitaux présents pour de nombreux réseaux

L'information par **application smartphone** est présente dans de nombreux réseaux (plans de lignes et horaires en fiches ou en temps réel). Le **calculateur d'itinéraire** est surtout présent dans les réseaux de grande taille (agglomérations de Nancy, Metz, Strasbourg...) alors que **l'achat de billets** est intégré aux applications de plusieurs communautés de communes aux réseaux moins complexes (Sarrebouurg Moselle Sud, Epernay Pays de Champagne...).



Plusieurs réseaux périurbains ou ruraux mettent en avant le **référencement de leurs lignes dans des applications nationales** telles que ZenBus. Ils proposent ainsi un service d'information digital sans en être responsables directement (Forbus et Transavold par exemple).

6.

Enjeux et leviers



Enjeux territoriaux : la juxtaposition de pratiques urbaines et rurales

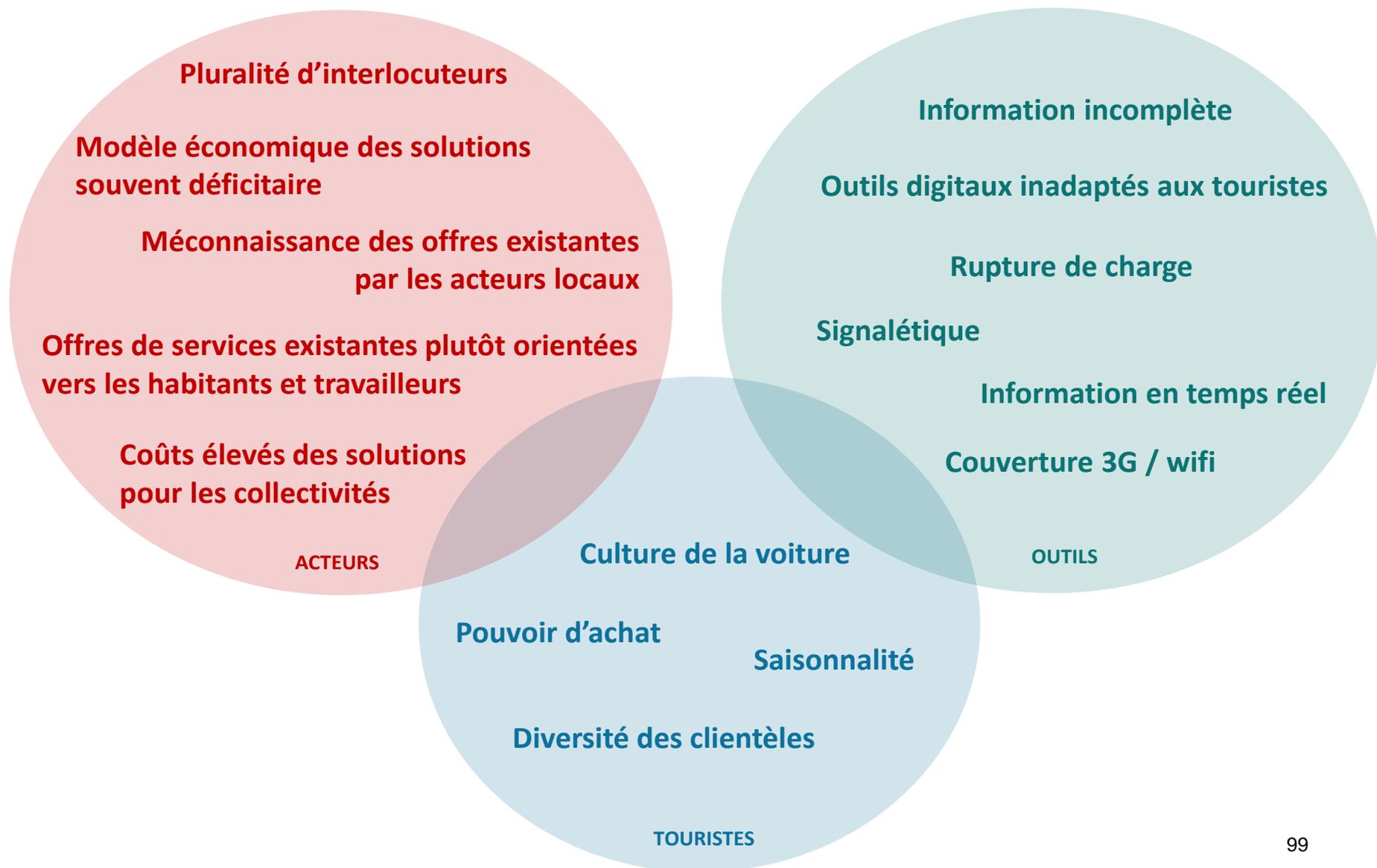


Typologie de territoires touristiques	Enjeux globaux en matière de mobilité	Niveau de traitement de la mobilité touristique
<p>Les villes et zones urbaines denses avec un tourisme urbain</p> <p><i>Des secteurs au sein des destinations Champagne, Alsace, Lorraine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion et de redirection des flux • Incitation à utiliser des mobilités plus durables • Proposer une expérience en soi via des solutions innovantes / alternatives 	<p><i>Des réseaux qui se tournent de plus en plus vers les clientèles touristiques et proposent des solutions inédites</i></p>
<p>Les villes moyennes rayonnant sur un espace rural où les flux touristiques sont plus diffus</p> <p><i>Des secteurs au sein des destinations Champagne, Lorraine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Connexion aux portes d'entrée de la destination • Capacité de rayonnement sur le territoire 	<p><i>Mobilité bien traitée pour les habitants qui pourrait intégrer progressivement les besoins des touristes</i></p>
<p>Les zones à forte dominante nature excentrées (PN, PNR, lacs, etc.)</p> <p><i>Des secteurs des destinations Ardennes, Lorraine, Vosges</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capter des flux touristiques sur son territoire • Faire de la mobilité une offre à part entière (itinérance ou intégrée avec une activité touristique) 	<p><i>Des solutions de mobilité ponctuelles et non généralisées, uniquement au travers de la mobilité douce</i></p>
<p>Les sites de visite attractifs mais excentrés</p> <p><i>Des parties de toutes les destinations, sans lien avec l'image de la destination</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de l'accessibilité • Report modal 	<p><i>Des solutions ponctuelles et saisonnières mais au modèle économique peu robuste</i></p>
<p>Les stations (thermales, vertes ou de montagne) pour du séjour ou de l'activité outdoor à la journée</p> <p><i>Destination Vosges en grande partie</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de l'accessibilité • Mobilité en station (et entre stations) • Gestion des flux (saisonnalité) 	<p><i>Des solutions partielles pour se rendre en station, et se déplacer en station saisonnalité forte</i></p>

Synthèse des enjeux du parcours touristique

Typologie de territoires touristiques	Enjeux principaux des mobilités dans le parcours touristique		
	Venir / repartir	Dernier kilomètre	Rayonner
<p>Les villes et zones urbaines denses avec un tourisme urbain</p> <p><i>Des secteurs au sein des destinations Champagne, Alsace, Lorraine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Communication en amont sur le réseau de transports urbains ➤ Communication ciblée des opérateurs de transports 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Information en gare ➤ Accessibilité du réseau de transports ➤ Signalétique urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Produits touristiques atypiques ➤ Outils digitaux ➤ Distribution et commercialisation ➤ Tarification spécifique ➤ Facilité d'utilisation des mobilités ➤ Sécurité / conflits d'usage
<p>Les villes moyennes rayonnant sur un espace rural où les flux touristiques sont plus diffus</p> <p><i>Des secteurs au sein des destinations Champagne, Lorraine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interconnexion gares principale/secondaire (TER) ➤ Communication en amont sur l'accessibilité ➤ Cadencement 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Information ➤ Intermodalité /solutions pour rejoindre la destination finale 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Information ➤ Outils digitaux ➤ Commercialisation ➤ Solutions de mobilités pour rejoindre les sites
<p>Les zones à forte dominante nature excentrées (PN, PNR, lacs, etc.)</p> <p><i>Des secteurs des destinations Ardennes, Lorraine, Vosges</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Accessibilité facilitée ➤ Lisibilité de l'information ➤ Capacité d'emport de vélos 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intermodalité / solutions pour rejoindre la destination finale 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Signalétique ➤ Présence de mobilités douces, services en autonomie ou encadrés ➤ Sécurité / conflits d'usage
<p>Les sites de visite attractifs mais excentrés</p> <p><i>Des parties de toutes les destinations, sans lien avec l'image de la destination</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Facilité d'accessibilité au site (limitation de la rupture de charge pour réduire la voiture) ➤ Information en temps réel 		
<p>Les stations (thermales, vertes ou de montagne) pour du séjour ou de l'activité outdoor à la journée</p> <p><i>Destination Vosges en grande partie</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Accessibilité ➤ Capacité d'emport de bagages conséquents (famille, vélos, autre matériel) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intermodalité / solutions pour rejoindre la destination finale 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Outils digitaux

Principaux freins soulevés jusqu'ici



Premiers leviers identifiés

Digitalisation

Digitalisation de l'information, **harmonisation** des contenus entre acteurs dans une optique de **guichet unique** pour le client (> cf FLUO)

Echelle d'intervention

Réflexion sur le **périmètre d'intervention** des solutions dans le but de réaliser des **économies d'échelle** et de **simplifier** le jeu d'acteurs

Mutualisation des usages

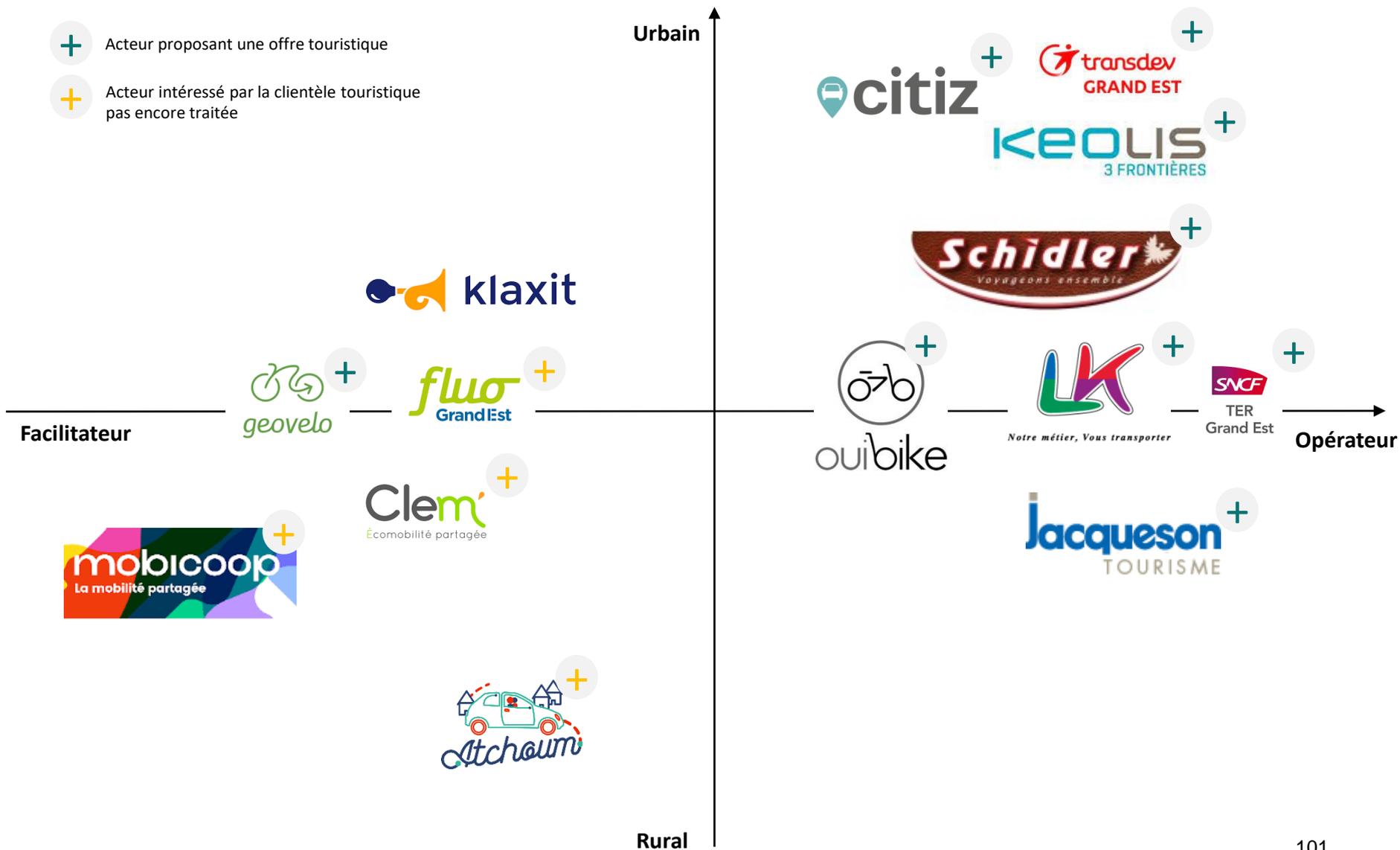
Optimisation des solutions à destination de populations autres (résidents, seniors, en situation de handicap, travailleurs) à des fins touristiques

Nouveaux entrants (opérateurs)

Responsabilisation de tous les intervenants dans la chaîne de valeur touristique et **capitalisation sur le tissu local** (OT, EPCI hébergeurs, habitants / ambassadeurs)

Mapping des acteurs présents dans le Grand Est

- Acteur proposant une offre touristique
- Acteur intéressé par la clientèle touristique pas encore traitée



Retour sur l'autopartage : acteurs présents dans le Grand Est



MOBICOOP :

- SCIC lancée en 2018
- Mobilités partagées (covoiturage longue distance / quotidien / évènementiel / autostop ; transport solidaire ; autopartage)
- Présent à Thionville, Nancy, Epinal, CC Vezouze Piémont, CC Moselle et Madon, CC Seille Grand Couronné



CLEM :

- 2010
- Autopartage de véhicules électriques en boucle, s'intègre au sein d'une AOM
- 600 points de charge en France, 216 villes, 410 véhicules électriques.
- Présent à Epernay, Lunéville et Ardenne Métropole



CITIZ :

- Coopérative créée en 2002
- Réseau d'autopartage
- 1 600 véhicules dans 150 villes françaises

Retour sur l'autopartage : quelles marges d'intégration des touristes dans ces solutions ?



- ▶ Se tourne naturellement vers les touristes par la formule covoiturage de longue distance ou évènementiel
- ▶ Solution à envisager pour des besoins particuliers :
 - Besoins spécifiques pour les cyclotouristes qui n'ont pas de solutions pour rejoindre ou revenir de leur itinéraire : le service ici ne serait pas gratuit mais possibilité dans des secteurs particuliers et en s'appuyant sur une communauté de cyclistes locale de proposer un service de transports.
 - Dernier kilomètre depuis une gare pour rejoindre son lieu d'hébergement :
 - Proposer un transport solidaire pour des touristes à plus faibles revenus ou besoins spécifiques > faire des locaux des ambassadeurs
 - Développer le covoiturage/autostop entre usagers du quotidien et touristes : indication des trajets sur une borne en sortie de gare et sensibiliser les usagers en amont. Possibilité d'intégrer les taxis dans le process si aucune offre existante.
- ▶ Enjeu autour de la communication mais aussi l'incitation pour de l'évènementiel : pas uniquement mettre à disposition le dispositif sur la plateforme mais intégrer le covoiturage dans le process de réservation



- ▶ Possibilité d'intégrer les clientèles touristiques en usagers :
 - Soit via la création d'une communauté d'usagers dédiée, avec des conditions (présenter un justificatif d'hébergement marchand sur le territoire, etc.)
 - Soit via la création de communautés d'usagers du quotidien avec des tarifs préférentiels, et l'ouverture au grand public de la plateforme (et donc aux touristes)
- ▶ Mettre à disposition du contenu touristique à proximité des bornes et des stations multimodales + lien avec les offices de tourisme

Retour sur l'autopartage : quelles marges d'intégration des touristes dans ces solutions ?



- ▶ Un modèle économique sans subvention /Une vision globale des pratiques, résidentielles et touristiques
 - Quel que soit le type d'usager, l'expérience doit être fluide et le service impeccable : sur certaines zones, à faible flux, (petite gare rurales) incapacité à développer une qualité de service attendue par le client (exemple de Meuse TGV). Dans ces secteurs garantir un minimum de recettes.
 - Mais fonctionnement possible avec un nombre de rupture de charges limitées.
- ▶ Un potentiel de clientèle - jeunes seniors actifs), CSP+ - qui a l'habitude du train + location dont les besoins recourent ceux des autres particuliers, voir des professionnels
- ▶ Développement possible de solutions nouvelles optimisant l'utilisation des flottes en période de sous ou non occupation ((exemple en week-end, ou en vacances pour les bus scolaires(souvent opéré par des autocaristes) ∴ Développement possible à envisager sur des groupes réduit de 7 à 9 personnes. Le bus est fourni par le transporteur, Citiz fournit la plate-forme ; partage des recettes. Des partenariats à développer et des implantations à définir . En réflexion des partenariats avec transport Handicaps, une flotte qui ne sert pas le week-end)
- ▶ Avenir : comportements issus des millénials, ne payer que l'utilisation effective et non l'immobilisation de la voiture . Clés en matière d'appréhension des besoins du touriste le temps / une relation de courte période : ne pas payer le temps quand le visiteur est à l'hôtel ou en activités. Sur 72h ne payer que les 3h où la voiture est utilisée

7.

La suite



Pour aller plus loin : idées remontées par les entretiens

Covoiturage à penser pour de l'évènementiel

Développer les **trains touristiques** qui sortent occasionnellement

Insister **sur l'existant et le valoriser par de la communication** et des manifestations

Optimiser les réseaux de bus en utilisant les véhicules à des fins touristiques sur les créneaux touristiques (soirs, week-ends, vacances)

Améliorer la **connexion à vélo dans les zones peu denses** où des solutions de navettes ne sont pas rentables

Proposer du **stationnement qualitatif** mais payant pour ensuite rediriger vers d'autres modes plus vertueux

Développer un pass avec un **tarif qui s'adapte à la durée d'utilisation**

Appliquer la logique des stations hivernales aux polarités touristiques : **système de bus électriques pour acheminer les clients jusqu'aux hébergements** (parking sécurisé en amont et alternatives à disposition sur place).

Détourner l'usage d'un mode (le petit train touristique en transport collectif)

Mettre en place des **petits pôles multimodaux autour des gares ou des stations de bus secondaires** : points d'accroche pour ensuite diffuser

Analyser les trajets des clientèles pour évaluer l'adaptation du réseau actuel aux besoins (Flux Vision Orange)

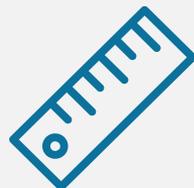
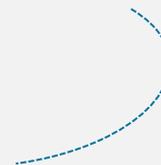
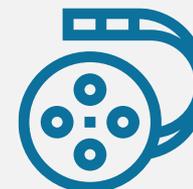
A partir de ce constat partagé :



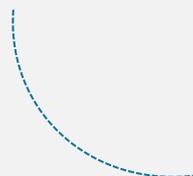
Imaginer et repenser les mobilités durables et touristiques



Co-construire ensemble les services et solutions à développer



Tester ces propositions pour étudier leur faisabilité et fiabilité

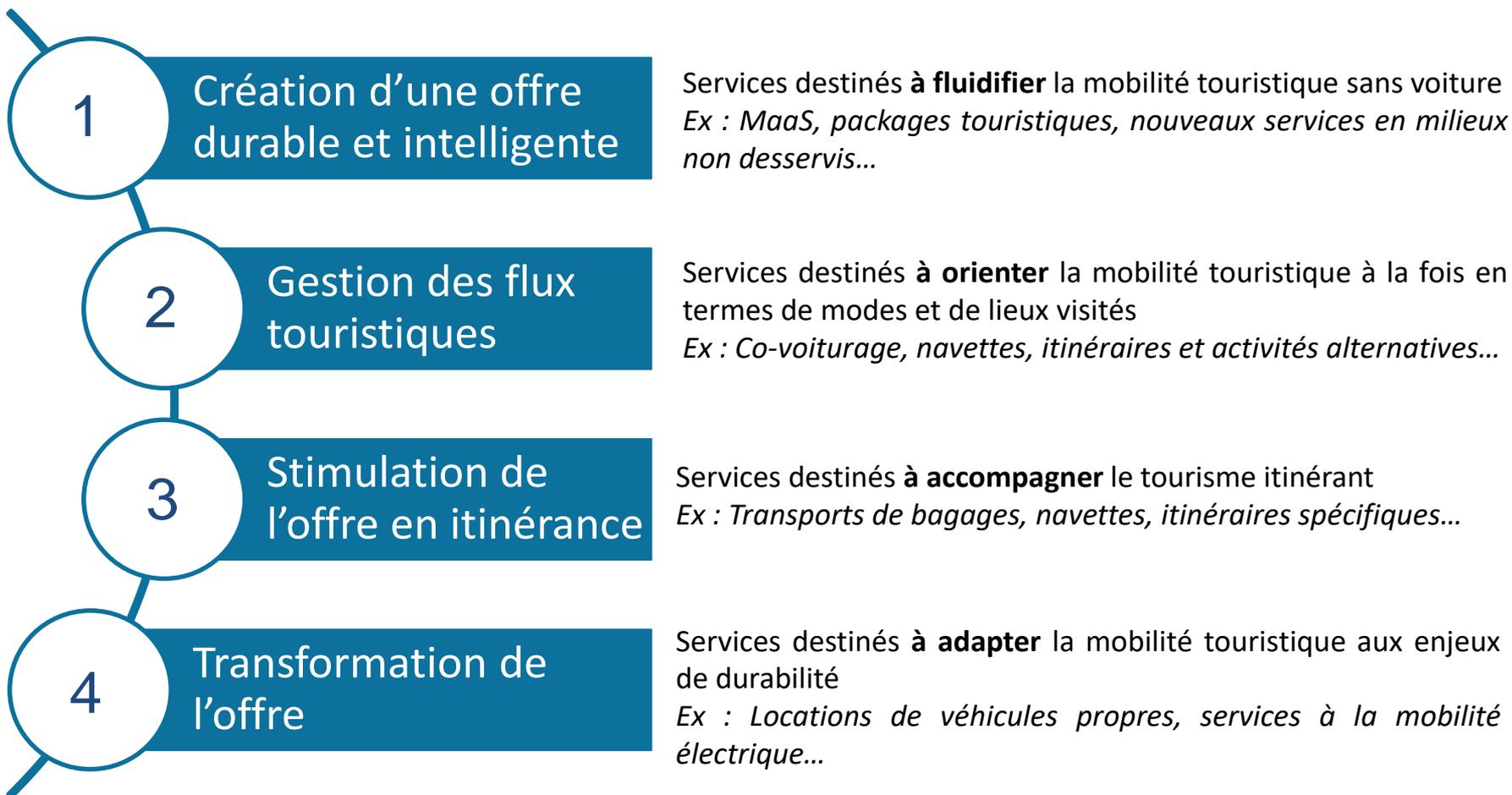


Déployer et évaluer



A venir : Benchmark Smart Mobility

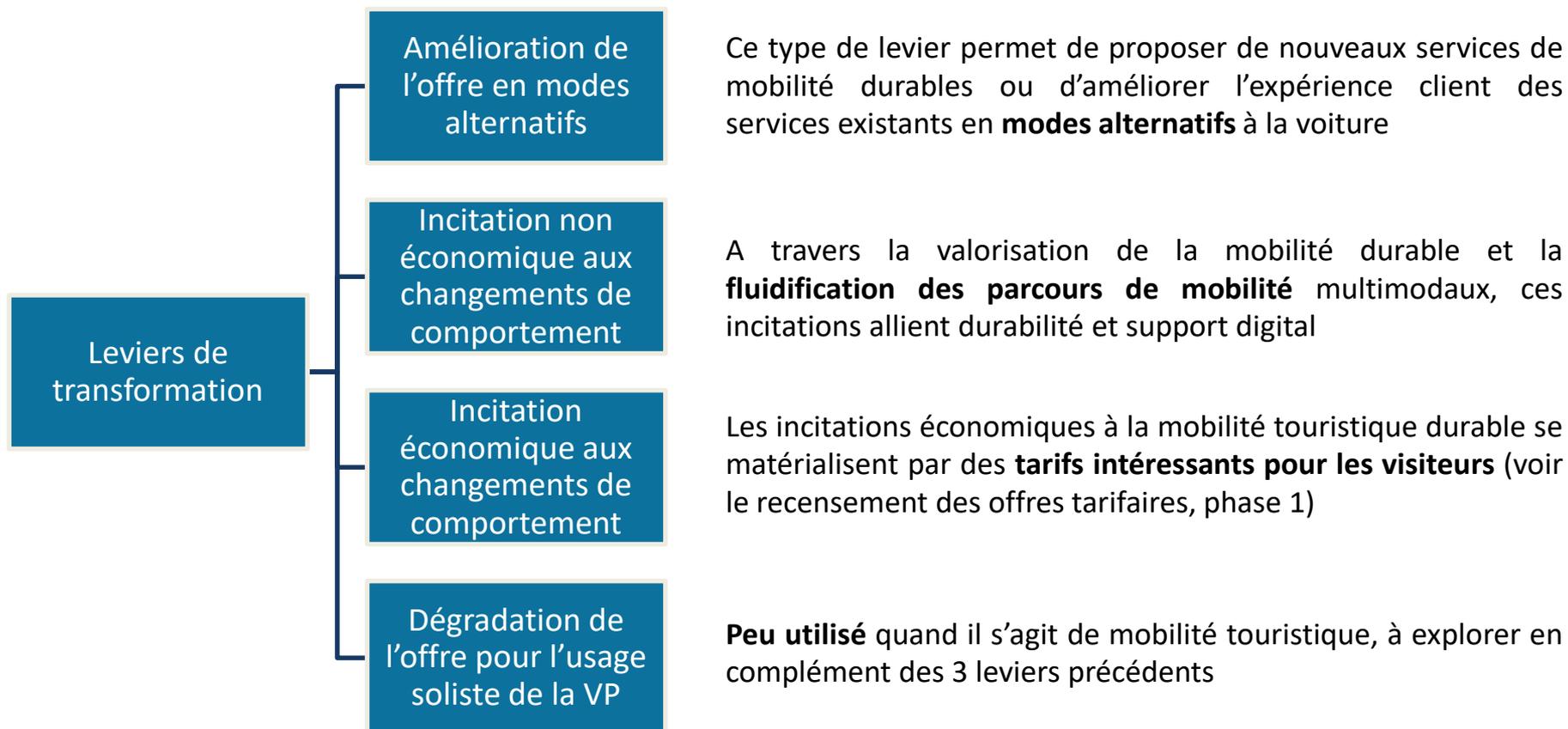
4 enjeux pour une mobilité touristique durable et digitale à l'échelle du territoire



A venir : Benchmark Smart Mobility

Types de levier mobilisé pour développer une mobilité touristique durable sur un territoire

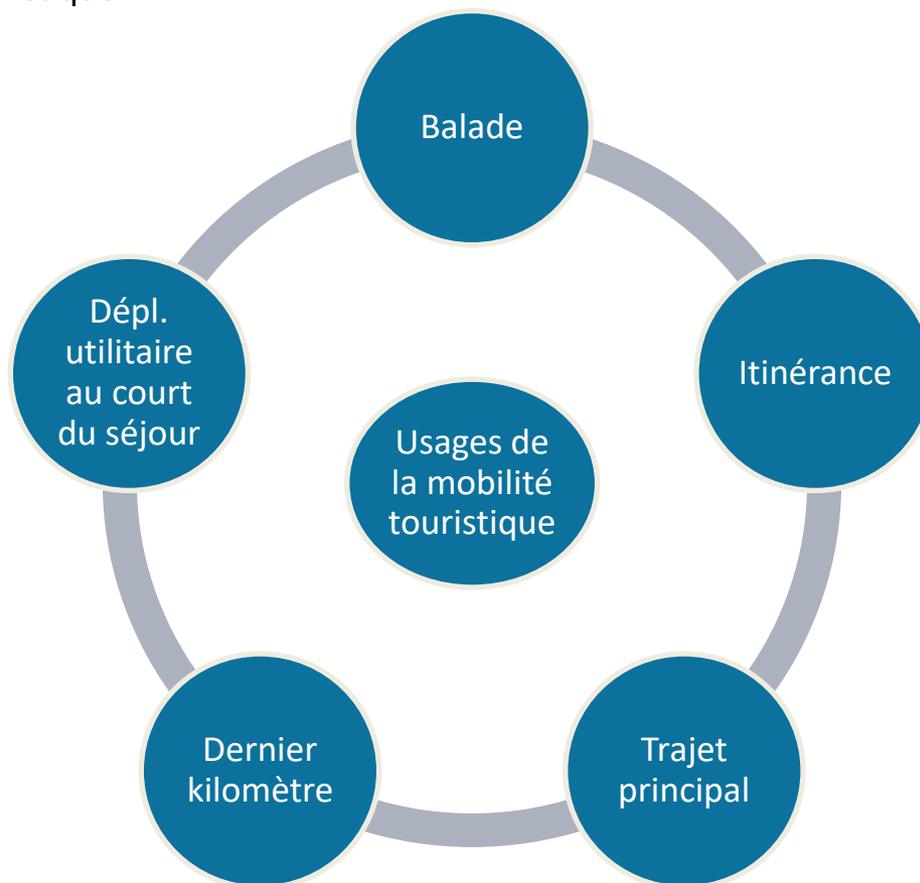
L'analyse des cas par le prisme du levier de transformation des mobilités permet de mettre en valeur les mécanismes utilisés et de souligner les aspects sous-jacents.



A venir : Benchmark Smart Mobility

Des services pour différents usages complémentaires

Pour une mobilité touristique plus durable, il est essentiel de proposer des services pour chaque usages à l'échelle du territoire touristique.



8.

Annexes : méthodologie



Localisation des principales infrastructures de transports

► Périmètre :

- Gares ferroviaires (Intercités, TER), et TGV
 - gares d'intérêt national (traffic > 250 000 voyageurs/an)
 - gares d'intérêt régional (traffic > 100 000 voyageurs/an)
 - gares d'intérêt local
- Gares routières
- Aéroports
- Ports fluviaux
- Arrêt de Bus
- Véloroutes et voies vertes
- Station d'autopartage
- Aires de covoiturage
- Borne de recharge électrique

► Sources :

- Snct : *Référentiel SNCF Gares&Connexions* (maj: sept 2021)
- Autorité de régulation des Transports : *Registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier* (maj: aout 2021)
- Ministère de la Transition écologique : base de données: *Aéroports français coordonnées géographiques*
- VNF : *Sites de plaisance*
- Point d'Accès National transport.data.gouv.fr : base de données : *Position des arrêts de transport et tracés de lignes* (maj: sept 2021)
- Association Française pour le développement des Véloroutes et Voie Vertes.
- DREAL Grand Est : base de données :
 - Stations d'autopartage dans le Grand Est
 - Aires de covoiturages dans le Grand Est
 - Bornes de recharge électrique dans le Grand Est

Mode et durée de transports privilégiés entre les principales villes d'origine de la clientèle touristique et la région étudiée

► Périmètre :

- La détermination du mode de transport privilégié ne prend pas en compte le facteur prix ou émissions
- Trajet de la clientèle parisienne
- Les zones accessibles en TC (ferroviaire, bus, tram, métro) ne sont observables que pour les principales lignes (réseaux SNCF, réseaux notables de transport en commun autour des grandes agglomérations)

► Modalités de calcul :

- Temps de trajet d'un point A (centre- ville du chef-lieu, p.ex. Paris) à l'ensemble des communes de la région étudiée.
- Les combinaisons de modalités avion-transport en commun, avion-voiture et transport en commun-voiture ont été exclues de l'étude. Celles-ci sont partiellement décrites par la carte 3
- Pour le mode aérien, le temps retenu est celui du vol direct majoré de 1,5h correspondant au temps de trajet ville d'origine-aéroport, de l'attente sur site et du temps de trajet aéroport-commune de destination.

► Sources :

- API Google Maps

Isochrones à partir des principaux points d'hébergement

- **Hypothèse de travail** : un temps de trajet correct dépendant de la densité (répartition) des sites touristiques dans la région : 1h pour la région Grand Est

- **Périmètre** : Les points d'origines étudiés correspondent aux communes offrant le plus de lits d'hébergements marchands, camping compris.

- **Modalités de calcul** : Les isochrones sont données pour un trajet à 9h00 en semaine en basse saison.

► Sources :

- Insee: *Capacité des communes en hébergement touristique en 2021*
- ART Grand Est : *Les chiffres clés du tourisme 2018 dans le Grand Est et ses destinations*
- API Navitia : <https://api.navitia.io/v1>

Radar d'analyse des départements

Méthodologie d'analyse



- ▶ **Le diagnostic macro porte sur 3 enjeux de l'offre de mobilités touristiques** : sa connectivité intrarégionale et interdépartementale, la structuration de l'offre à destination des touristes et l'expérience client du touriste en mobilités.
- ▶ **Pour chaque enjeu, une grille de cotation** visant à décrire le positionnement et la maturité du département est proposée.

Connectivité/accessibilité du département	Connectivité des sites touristiques départementaux	Développement de produits mobilité/tourisme
<p>Ouverture de l'offre de mobilités du département</p> <p>1 Aucune gare TGV</p> <p>2 Présence de gares TGV</p> <p>3 Présence de gares TGV et d'aéroports</p>	<p>Facilité d'accès des sites touristiques (en-dehors des pôles urbains)</p> <p>1 Aucun site bien desservi</p> <p>2 Connexion partielle des sites touristiques</p> <p>3 Majorité des sites touristiques bien desservis en transport en commun</p>	<p>Facilité d'accès à l'information sur les mobilités touristiques</p> <p>1 Site internet de l'ADT/CDT faisant apparaître des informations (plus ou moins complètes) sur les mobilités touristiques (accessibilité et déplacement sur place)</p> <p>2 Site internet et/ou applications mobiles facilitant l'orientation (itinéraires en temps réel), avec lien avec les opérateurs de transports ou des offices de tourisme</p> <p>3 Plus : commercialisation en ligne du parcours, traduction des informations en langues étrangères, informations sur des mobilités touristiques décarbonnées, intégration du module FLUO, etc.</p>
<p>Maillage ferroviaire intrarégional et limitrophe</p> <p>1 Pas de connexions aux territoires voisins</p> <p>2 Connexion à au moins un département limitrophe</p> <p>3 Connexion à tous les départements limitrophes</p>	<p>Adaptation de l'offre à la demande saisonnière</p> <p>1 Pas d'adaptation de l'offre de mobilités</p> <p>2 Fréquence renforcée en saison</p> <p>3 Majorité des sites bénéficiant d'une alternative en saison</p>	<p>Mobilité touristique expérientielle</p> <p>1 1 à 2 modes de produits touristiques mobilités proposés (navette, croisière fluviale, train touristique, VAE, segway, téléphérique, etc.) sur le département</p> <p>2 3 à 4 modes sur le département</p> <p>3 Plus de 5 modes sur le département</p>
<p>Couverture ferroviaire intradépartementale</p> <p>1 Un maillage faible du réseau ferroviaire (moins de 5% des villes desservies)</p> <p>2 Un maillage intermédiaire du réseau ferroviaire (entre 5% et 15% des villes desservies)</p> <p>3 Un maillage plus conséquent du réseau ferroviaire (plus de 15% des villes desservies)</p>		<p>Déploiement d'offres combinées</p> <p>1 Pas de pass tourisme dans le département</p> <p>2 Une ou des villes proposant des pass tourisme</p> <p>3 Une ou des villes proposant des pass tourisme incluant les mobilités</p>

Benchmark de solutions Smart Mobility

Méthodologie d'analyse

Entrées du tableur

Une base de données utilisable pour explorer les 40 cas analysés

Enjeu
Création d'une offre durable et intelligente

Localisation	Contexte	Etat d'avancement <small>(projet, expérimentation, dispositif existant)</small>
Norvège	Entreprise publique	Opérationnel

Nom du dispositif	Description du dispositif
Entur	Ce MaaS national qui intègre notamment le train et permet aux visiteurs de planifier leur voyage à travers le Norvège. L'application offre en plus la possibilité d'acheter certains titres de transport. L'application est disponible en anglais, et donc accessible aux touristes étrangers.

Type de levier mobilisé <small>(dégradation de l'offre VP, amélioration de l'offre en modes alternatifs, incitations économiques aux changements de comportement, incitations non économiques au changement de comportement)</small>	Usage type envisageable <small>(trajet principal, dernier kilomètre, itinérance, balade, déplacement utilitaire au cours du séjour, etc.)</small>	Intérêt a priori <small>(pertinence/chiffres clés (nb d'utilisateurs, retours d'expériences etc..))</small>
Incitation non économique au changement de comportement	Déplacement utilitaire au cours du séjour / itinérance	Cette application est considérée comme un modèle de MaaS. Son déploiement à l'échelle nationale est original. Il permet aux touristes nationaux comme internationaux de bénéficier d'une interface unique partout dans le pays.



Contacts

Isabelle BLAISE

Directrice de mission

Isabelle.blaise@scet.fr

Faustine KUSTER

Cheffe de projet

Faustine.kuster@scet.fr

