



**AGROCAMPUS  
OUESTCFR Angers**  
Institut National  
d'Horticulture et de Paysage  
2, rue André LeNôtre  
49000 ANGERS

**Parc naturel régional Loire-  
Anjou-Touraine**  
Bureaux du Parc,  
7 rue Jehanne d'Arc.  
49730 Montsoreau



Mémoire de Fin d'Études

**Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences  
Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage**

Année universitaire : 2012 - 2013  
Spécialité : Paysage  
Spécialisation ou option : Ingénierie du territoire

**Développer une mobilité durable en territoire rural, outil d'attractivité  
touristique donnant accès aux spécificités paysagères**

Le cas du Pays d'Azay-le-Rideau

Par : Julia ANTUNES-VALLEREY



*Volet à renseigner par l'enseignant responsable de l'option/spécialisation\*  
ou son représentant*

Bon pour dépôt (version définitive)

Date : .../.../... Signature Autorisation de diffusion : Oui  Non

**Devant le jury :**

Soutenu à Angers, le 13 septembre 2013

*Sous la présidence de : Anne MUSSON*  
Maître de stage : Florence BUSNOT-RICHARD  
Enseignant référent : Nathalie CARCAUD

*"Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent  
que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST".*



## Fiche de confidentialité et de diffusion du mémoire

### Cadre lié à la confidentialité :

Aucune confidentialité ne sera prise en compte si la durée n'en est pas précisée.

#### Préciser les limites de la confidentialité<sup>(2)</sup> :

➤ Confidentialité absolue :  oui  non

(ni consultation, ni prêt)

➤ Si oui  1 an  5 ans  10 ans

**Le maître de stage<sup>(4)</sup>,**

### Cadres lié à la diffusion du mémoire

A l'issu de la période de confidentialité et/ou si le mémoire est validé diffusable sur la page de couverture, il sera diffusé sur les bases de données documentaires nationales et internationales selon les règles définies ci-dessous :

Diffusion de la version numérique **du mémoire** :  oui  non

Référence bibliographique diffusable<sup>(2)</sup> :  oui  non

Résumé diffusable :  oui  non

Mémoire papier consultable sur place :  oui  non

Reproduction autorisée du mémoire :  oui  non

Prêt autorisé du mémoire :  oui  non

.....  
Diffusion de la version numérique **du résumé** :  oui  non

☞ Si oui, l'auteur<sup>(1)</sup> complète l'autorisation suivante :

*Je soussigné(e)....., propriétaire des droits de reproduction dudit résumé, autorise toutes les sources bibliographiques à le signaler et le publier*

Date :

Signature :

**Rennes/Angers, le**  
**L'auteur<sup>(1)</sup>,**

**L'enseignant référent**  
**Ou son représentant**

(1) auteur = étudiant qui réalise son mémoire de fin d'études

(2) L'administration, les enseignants et les différents services de documentation d'AGROCAMPUS OUEST s'engagent à respecter cette confidentialité.

(3) La référence bibliographique (= Nom de l'auteur, titre du mémoire, année de soutenance, diplôme, spécialité et spécialisation/Option)) sera signalée dans les bases de données documentaires sans le résumé.

(4) Signature et cachet de l'organisme

---

# SOMMAIRE

---

REMERCIEMENTS.....	i
LISTE DES FIGURES .....	ii
LISTE DES ANNEXES.....	ii
LISTE DES ABREVIATIONS.....	iii
GLOSSAIRE .....	iv
AVANT-PROPOS.....	vi
INTRODUCTION.....	1
I. LA MOBILITE, UN NOUVEL ATOUT POUR LA DECOUVERTE DES TERRITOIRES... 3	
A. Mobilité et tourisme, une co-évolution.....	3
1. L'origine : une pratique élitiste.....	3
2. Les grands développement, vers un accès à tous.....	4
3. La durabilité : à la recherche d'alternatives .....	4
B. Un outil de développement touristique durable .....	6
1. Des mobilités émergeantes en réponse aux problématiques environnementales....	6
2. La recherche de nouveaux publics.....	6
3. Une plus-value de ces nouvelles mobilités dans la découverte des territoires .....	7
II. LE PAYS D'AZAY-LE-RIDEAU, DES QUESTIONS DE MOBILITE EMERGEANTES FACE A DES ENJEUX FORTS DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE .....	9
A. Les paysages emblématiques UNESCO en péril.....	9
1. Une notoriété à l'origine de flux importants à canaliser.....	10
2. Des sites mineurs à valoriser .....	10
3. Une identité à retrouver.....	11
4. Une biodiversité et des paysages à préserver.....	12
5. De nouvelles orientations de développement de l'espace, à la recherche de durabilité .....	13
B. Une diversité de paysages et d'activités de terroir à valoriser.....	13
C. Un contraste entre paysages à voir et paysages accessibles.....	16
1. Une infrastructure routière développée mais peu lisible .....	16
2. Des transports en communs peu adaptés malgré la demande .....	17
3. Des initiatives pour le développement de mobilités alternatives .....	18
4. Une nécessité d'intermodalité entre les modes de transports.....	19

III. FAVORISER LA MOBILITE ET L'ACCES AUX RICHESSES DU PAYSAGE RIDELLOIS, DES OUTILS DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE.....	20
A. Une stratégie de développement des mobilités alternatives.....	20
1. Des publics cibles difficiles à toucher .....	20
2. Accompagner la population vers un changement d'habitude.....	20
B. Des outils d'accompagnement vers d'autres mobilités .....	21
1. Un outil d'orientation de développement global, le Schéma de Cohérence Territorial 21	
2. A l'échelle locale, la mise en place d'un plan d'action.....	23
C. Vers des outils à destination des touristes.....	27
1. La charte européenne du tourisme durable .....	27
2. Orienter les flux et donner à voir les territoires ridellois, la navette touristique.....	28
3. Les modes doux, pour une mise en scène du territoire .....	31
IV. INSCRIRE LES ACTIONS DANS LE TERRITOIRE.....	33
A. Raisonner les actions de développement touristique .....	33
1. Contrôler le développement .....	33
2. Laisser une part de liberté au visiteur .....	33
B. Rechercher une structure cohérente sur le territoire .....	34
1. Une multiplicité d'acteurs à l'origine des projets .....	34
2. Etablir une stratégie locale de développement touristique.....	34
C. Une appropriation du sujet pas les acteurs nécessaire à la pérennisation des projets 35	
CONCLUSION .....	36
BIBLIOGRAPHIE.....	38



---

## REMERCIEMENTS

---

Mes remerciements vont tout d'abord à mes maîtres de stage :

Florence Busnot-Richard, pour son temps, ses remarques et suggestions judicieuses ainsi que pour le partage de son expérience ;

Mickaël Peyrard, pour sa connaissance du territoire qu'il a pu me faire partager et l'autonomie qu'il m'a accordée.

Je remercie également Nathalie Carcaud, tutrice de stage, pour ses précieux conseils.

Merci aux élus de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau, en particulier Michel Verdier avec qui les discussions ont été fructueuses et Olivier Bouissou, chargé des transports.

Remerciements aux équipes du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine et de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau, et à leurs directeurs, qui m'ont accueillie chaleureusement, ont partagé leur bonne humeur tout au long du stage et m'ont aidé à chaque fois qu'ils l'ont pu. Une pensée particulière à Mariette, Véro, Christèle, Blandine, Michel, Vincent, Christèle, Christiane et tous les autres, ainsi qu'aux stagiaires du Parc qui ont partagé cette « épreuve » qu'est le mémoire : Alexandre, Anne, Etienne et Hugo.

Une gratitude particulière à Sylvain Guerveno, qui m'a accordé de son temps pour me faire part de ses commentaires et de ses conseils en tant qu'ex-INHPien et qu'expert en paysage. Merci à Christèle Proust-Carré pour sa relecture, et à Hugo Carillo pour son aide lors de la création de mes cartes.

Un merci à Marie Huyghe, avec qui j'ai beaucoup partagé pendant les premiers mois de stage, pour son soutien et ses remarques, mais aussi pour son amitié.

Merci à tous ceux que j'ai rencontré pendant ces six mois pour le temps et les informations qu'ils ont bien voulu me fournir.

Pour finir, mes remerciements vont à tous ceux qui m'ont accompagné et soutenue jusqu'ici, en particulier à ma famille, et à mes amis INHPiens, Lakanaliens et savoyards.

Micka, merci de m'avoir écoutée, encouragée et conseillée au quotidien.

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Carte de localisation du Pays d'Azay-le-Rideau dans le territoire UNESCO et du PNR Loire-Anjou-Touraine .....	2
Figure 2 : Carte postale de Bréhémont, commune de bord de Loire sur le territoire de la CCPAR .....	3
Figure 3 : Les objectifs de développement touristique durable .....	5
Figure 4 : Perception des paysages aux vitesses de la voiture, de vélo et de la marche .....	7
Figure 5 : Communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau .....	9
Figure 6 : L'identité paysagère du site UNESCO .....	10
Figure 7 : Château d'Azay-le-Rideau .....	11
Figure 8 : Château d'Ussé ou de la « Belle au bois dormant » .....	11
Figure 9 : Front bâti avec murs en tuffeau et toits en ardoise, Cheillé.....	11
Figure 10 : Lotissement récent, Azay-le-Rideau .....	11
Figure 11 : Bords de Loire, Bréhémont.....	12
Figure 12 : Identités paysagères du Pays d'Azay-le-Rideau .....	13
Figure 13 : L'Indre et sa ripisylve .....	14
Figure 14 : Coteau surplombant le village de Rigny-Ussé .....	14
Figure 15 : Vergers donnant sur les plaines de la Loire .....	15
Figure 16 : Chêne ayant pris racine dans le mur de l'église de Cheillé .....	15
Figure 17 : D 17 d'Azay-le-Rideau à Saché, paysages monotones de champs cultivés et bois .....	16
Figure 18 : D 84 d'Azay-le-Rideau à Saché longeant l'Indre .....	16
Figure 19 : Carte des transports alternatifs sur la CCPAR.....	17
Figure 20 : Panneau indiquant une route fréquentée par les cycles et les voitures.....	18
Figure 21 : Les différentes échelles de réflexion d'une stratégie de développement des mobilités alternatives .....	21
Figure 22 : Exemple d'une page du guide de la mobilité sur le train .....	24
Figure 23 : Poster pour la semaine de la mobilité organisée en ridellois.....	26
Figure 24 : Logo de la CETD .....	27

## LISTE DES ANNEXES

Annexe I : Carte touristique du Pays d'Azay-le-Rideau
Annexe II : Trame Verte et Bleue du Pays d'Azay-le-Rideau
Annexe III : Carte des principaux points d'attractivité touristique
Annexe IV : Programme de transport personnalisé

# LISTE DES ABREVIATIONS

**CC** : Communauté de Communes

**CCPAR** : Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau

**CG** : Conseil Général

**DRAC** : Direction Régionale

**GES** : Gaz à Effet de Serre

**GPS** : Global Positioning System (ou système de localisation mondial)

**MOUR** : nouvelles MObilités et Urbanisme en milieu Rural

**OT** : Office du Tourisme

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite

**PNR** : Parc Naturel Régional

**PNR LAT** : Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine

**SCOT** : Schéma de Cohérence Urbaine et Territoriale

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer Français

**TAD** : Transport A la Demande

**TC** : Transport en Commun

**TER** : Transport Express Régional

**TVB** : Trame Verte et Bleue

**UNESCO** : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (ou Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture)

# GLOSSAIRE

**Altermobilité ou mobilité alternative** : mode de déplacement en opposition à la voiture, plus respectueux de l'environnement.

**Autosolisme** : désigne le fait de se déplacer seul dans son véhicule.

**Boire** : Bras mort de la Loire.

**Centrale de mobilité** : structure dont l'objectif est de faciliter la mobilité des usagers sur le territoire.

**Communauté de Communes** : association de communes visant à mettre en place un projet commun de développement, dans un esprit de solidarité, sous forme d'un EPCI.

**Continuité écologique** : trame continue de végétation ou en milieu aquatique non perturbée par les activités anthropiques, permettant notamment la circulation des espèces.

**Développement durable** : notion de croissance économique prenant en compte les aspects environnementaux et sociaux pour des intérêts à long terme.

**Durabilité** : modèle répondant aux attentes des générations actuelles tout en prenant en compte les intérêts des générations futures.

**Etablissement Public de coopération intercommunale** : Structure administrative regroupant des communes ayant choisi de développer des compétences en commun.

**Greenwashing** : notion désignant un comportement de structures tentant d'étendre ou de préserver leurs marchés en prétendant œuvrer pour la protection de l'environnement.

**Grèves de Loire** : bancs de sable caractéristiques à la Loire, se déplaçant avec le courant.

**Identité paysagère** : partie de territoire possédant les mêmes caractéristiques paysagères.

**Mobilité** : Fait de se déplacer.

**Modes de déplacements doux** : modes de déplacements n'émettant pas de gaz à effet de serre, comme le vélo ou la marche.

**Parc naturel régional** : territoire créé par un ensemble de communes souhaitant œuvrer ensemble pour la préservation de leurs patrimoines naturels et culturels. Une labellisation par l'Etat est nécessaire. Une charte, propre à chaque Parc, définit son programme de conservation, d'étude et de développement.

**Patrimoine** : biens identitaires et culturels d'une population.

**Pédibus(vélobus)**: ramassage scolaire pédestre (à vélo).

**Plan Climat** : Plan stratégique visant à lutter contre le réchauffement climatique en proposant des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire la consommation énergétique et développer les énergies renouvelables.

**Ripisylve** : végétation bordant les cours d'eau.

**Trame Verte et Bleue** : réseau de continuités écologiques terrestres (verte) et aquatiques (bleue). Son identification permet alors la programmation d'aménagements durables du territoire. Elle contribue à la préservation de leurs habitats.

**Tourisme** : voyager ou parcourir un territoire dans le but de découvrir, pour une activité de loisir.

# AVANT-PROPOS

Dans un contexte de changement climatique, le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine a identifié le transport comme le sujet le plus urgent à traiter pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, à travers son Plan Climat, l'objectif est de les faire diminuer par quatre sur son territoire. Sa stratégie se base ainsi sur un projet de recherche sur les nouvelles mobilités, une action en faveur des modes de transport doux et solidaires ainsi qu'un accompagnement des établissements publics de coopération intercommunale pour une structuration des politiques locales de mobilité.

Dans ce cadre, un plan d'action a été élaboré en 2012 sur la communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau.

## Plan d'action mobilité du Pays d'Azay-le-Rideau

(source : Benjamin Chapot, Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, 2012)

Développer les modes de transports collectifs et alternatifs		
<b>Action 1.1</b>	●	<b>Développement du covoiturage</b>
Action 1.2	●	Mise en place d'un service de Transport A la Demande (TAD)
Action 1.3	●	Mise en place d'une navette touristique
Action 1.4	●	Mise en place d'une navette culturelle
Accompagnement des publics spécifiques		
Action 2.1	●	Mise en mobilité des publics en précarité
Action 2.2	●	Mise en place de plans pédibus et vélobus
Action 2.3	●	Fournir une formation à l'éco-conduite aux employés de la mairie d'Azay-le-Rideau et de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau.
<b>Promouvoir et informer sur les solutions de mobilité</b>		
<b>Action 3.1</b>	●	<b>Accompagnement de l'expérimentation du projet MOUR</b>
<b>Action 3.2</b>	●	<b>Elaboration et diffusion d'un guide de la mobilité</b>
<b>Action 3.3</b>	●	<b>Mise en place d'une centrale de mobilité</b>

Légende :

- Niveau d'implication de la Communauté de Communes (CC) fort
- Niveau d'implication de la CC moyen
- Niveau d'implication de la CC faible

La mission du stage concernait notamment la mise en œuvre de ce programme à travers des actions prioritaires identifiées avec les élus de la communauté de communes :

- Développer les modes de transports collectifs et alternatifs en développant le covoiturage, notamment en relayant les initiatives départementales et en appuyant la création d'aires de covoiturage.
- Promouvoir et informer sur les solutions de mobilité en accompagnant l'expérimentation du projet MOUR, en élaborant un guide de la mobilité, en participant à la mise en place d'une centrale de mobilité départementale et en organisant un événement de sensibilisation et communication sur le territoire du ridellois.

Portant un grand intérêt aux démarches de développement durable, j'ai choisi un stage me permettant de découvrir un sujet globalement différent des problématiques paysagères, mais me permettant de mettre en valeur les compétences acquises durant la formation à Agrocampus-Ouest.

Mon sujet de mémoire m'a permis de faire le lien avec les paysages et la valorisation territoriale.

Ainsi, les actions visant à changer les habitudes des habitants sont identifiées comme les plus efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais la création de nouvelles mobilités peut-elle favoriser la mise en valeur des paysages ? Quelle est son rôle dans l'accès à la culture ?

---

# INTRODUCTION

---

Nous voyageons depuis des siècles à la découverte des territoires. Depuis le XVe siècle, la recherche de la beauté fait des paysages un but en soi dans les voyages (Devanne&LeFloch, 2008). C'est à partir de cette période qu'une recherche de mise en valeur du territoire apparaît, avec la création de points de vue par exemple. On cherche à donner à voir ces paysages remarquables, développant les activités de tourisme et de loisir. Les sites d'intérêt touristique sont alors à l'origine de déplacements et de flux importants. La mobilité ou la capacité de déplacement est ainsi une composante indispensable à la découverte des territoires et à l'accessibilité des sites (Decoupigny, 2000). De nos jours, la voiture est un outil privilégié de transport pour se rendre sur les lieux d'intérêt mais est à la source de la plupart des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie touristique (Ceron&Dubois, 2000).

Des enjeux environnementaux remettent alors en question ces façons de se déplacer. Des engagements internationaux ont été pris dès 1997 avec le protocole de Kyoto (Nations Unies, 1997) afin de s'orienter vers un développement plus respectueux de la planète et durable. Elles se traduisent plus tard en France avec les Grenelles de l'environnement I (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2008) et II (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2010). De ces textes ont été mis en place un plan national d'adaptation au changement climatique (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2011), établissant des objectifs précis pour le développement français. Les transports ont ainsi été identifiés comme la première source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en France (CITEPA, 2011). Ils sont une cible prioritaire dans les réflexions sur les transitions énergétiques en cours (Arditi, 2013). Le tourisme n'est considéré dans le développement durable qu'à partir de 2002 (François, 2004), bien que le contexte de vie incite aussi à de pratiques plus polluantes selon plusieurs études (Dron, 2011 ; Jolivet, 2006). Il est donc impératif de reconsidérer la mobilité de ce secteur, en prenant en compte que la facilité d'accès est déterminante pour la fréquentation d'un site (Decoupigny, 2000).

## ***Comment développer des mobilités durables permettant de mettre en valeur de façon spécifique le patrimoine paysager, facteur d'attractivité touristique du territoire rural ?***

Le Val de Loire est célèbre à travers le monde pour ses paysages, témoins d'un passé historique exceptionnel et d'une nature généreuse et capricieuse, présentant à la fois des prouesses architecturales avec ses nombreux châteaux, et une nature complexe et typique offerte par la Loire et ses affluents. Ce patrimoine, source d'identité et de cohésion, a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO en tant que paysages naturels et culturels remarquables en 2000, de Sully-sur-Loire à Chalonnes. Situé à proximité de Tours, le Château d'Azay-le-Rideau est un des plus visités avec plus de 250 000 entrées par an selon l'INSEE (Sonnette-Chich, 2007), son influence rayonnant sur ses alentours.

Le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine (PNR LAT) a pour objectif d'impliquer et d'aider les collectivités dans leur développement, en accord avec les principes et objectifs de développement durable exprimés précédemment. La Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau (CCPAR) est ainsi pionnière en termes de mobilité en milieu rural. Un diagnostic de l'offre sur le territoire et un plan d'action ont notamment pu être réalisés, avec le soutien du PNR LAT. Ce territoire constituera la zone d'étude (Figure1).

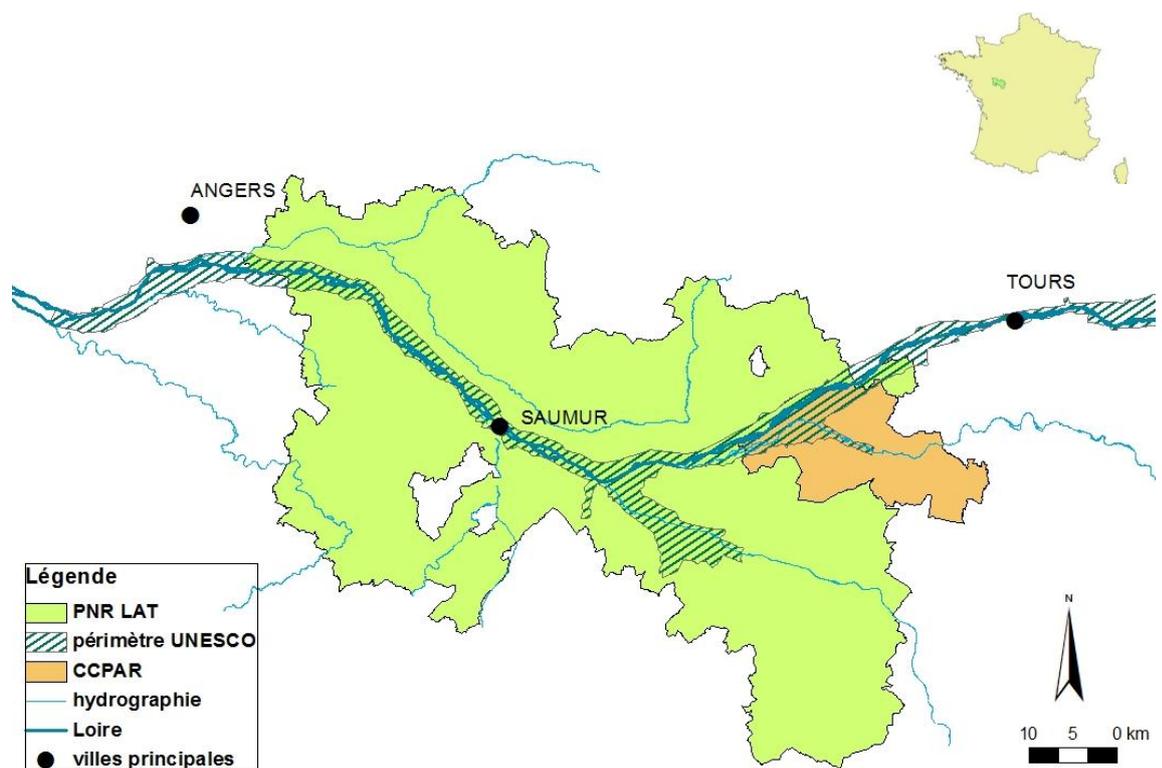


Figure 1 : carte de localisation du Pays d'Azay-le-Rideau dans le territoire UNESCO et du PNR Loire-Anjou-Touraine (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

Pour répondre à la problématique, il sera, dans un premier temps, mis en évidence la place qu'occupe la mobilité dans le développement touristique. Cela permet de comprendre l'importance des mobilités alternatives et leurs rôles en tant qu'outil de déplacement pour l'écotourisme.

Les enjeux spécifiques au territoire d'étude seront ensuite identifiés. La présence du Val de Loire est ainsi à l'origine d'une exploitation touristique importante, donnant de nouveaux objectifs d'évolution. Des enjeux d'accessibilité et d'orientation des visiteurs seront ainsi mis en avant, donnant lieu à une analyse de l'utilisation des modes de déplacements déjà disponibles sur le territoire.

Cette analyse découlera sur le développement d'une stratégie de mise en place d'une mobilité répondant à ces enjeux. Le procédé de développement sera ainsi présentée, suivie des techniques effectives apportées sur le territoire.

Enfin, une réflexion sera menée sur les difficultés de mise en place.

## I. LA MOBILITE, UN NOUVEL ATOUT POUR LA DECOUVERTE DES TERRITOIRES

Le fait de se déplacer, autrement dit la mobilité, fait part intégrante de la découverte des territoires. Pourtant, la place des déplacements a évolué suivant les modes de tourisme. De nos jours, de nouveaux enjeux de développement touristique ont vu le jour en accord avec les problématiques environnementale, économique et sociale actuelles, définissant la mobilité comme un réel atout de mise en valeur des espaces.

### A. Mobilité et tourisme, une co-évolution

Le développement du tourisme a évolué suivant les époques, toujours rebondissant vers de nouveaux objectifs et cherchant à dépasser les erreurs précédentes. Le rapport à la mobilité change en parallèle, de simple notion de déplacement à un outil de valorisation territoriale.

#### 1. L'origine : une pratique élitiste

La notion de tourisme n'est apparue que longtemps après celle du voyage, ajoutant la notion de loisir et de découverte. Elle provient étymologiquement d'une pratique des jeunes aristocrates anglais au XVIII<sup>e</sup> siècle, « the Tour », consistant en un voyage éducatif jusqu'à Rome (Boyer, 1972). Le tourisme renvoyait donc à la découverte des territoires traversés par le voyage. Les déplacements étaient pratiqués par des modes de mobilité lents : bateau, marche à pieds, voiture à cheval, permettant une relation directe avec les espaces traversés. Les voyageurs, itinérants, faisaient partie des territoires qu'ils découvraient. C'était une pratique élitiste : les modes de transports, lents, ne laissaient cette pratique qu'aux fortunés disposants de temps. Les rapports entre l'homme et l'environnement traversé sont particuliers grâce à leurs modes de déplacements. Le but est de découvrir. L'homme s'intéresse à son environnement. Les villes situées sur la Loire, depuis Orléans à Nantes sont ainsi déjà réputée pour leur beauté en 1672. Un circuit de découverte est formé se nommant « le petit tour » (Boyer, 2005) (Figure 2).



Figure 2 : carte postale de Bréhémont, commune de bord de Loire sur le territoire de la CCPAR (source : cartes-postales-anciennes)

De même, à l'apparition de la bicyclette et de l'automobile, peu de personnes sont capables de se les offrir et de parcourir des contrées pour leur plaisir (Boyer, 2005). Ces nouveaux modes de transports sont pourtant le premier pas vers l'autonomie et permettent d'effectuer de plus grandes distances en moins de temps.

## 2. Les grands développement, vers un accès à tous

Le développement des moyens de transports permet au tourisme de se développer (Bouin, 2004). C'est l'époque des grandes révolutions et découvertes dans la deuxième moitié du XVIIIe. La démocratisation du voyage et les congés payés apparaissant au cours des 30 glorieuses font naître le tourisme de masse (Boyer, 1999). Les aménagements fleurissent, privilégiant l'augmentation du nombre de visiteurs indépendamment de l'espace disponible (Viès, 2006). Les constructions de masse sont de plus en plus nombreuses, reproductibles d'un site à un autre pour plus de rapidité.

On cherche en parallèle à optimiser les déplacements. Les innovations de l'ère industrielle mettent en avant des modes de transports plus pratiques, rapides, moins coûteux mais polluants (Orfeuill, 2000). La mobilité est considérée comme un véritable outil. On lutte contre l'enclavement, favorisant l'accès pour tous afin de toucher un large public. Par exemple, une autoroute est construite jusqu'en haute montagne à Chamonix, auparavant très difficile d'accès pas les routes de montagne. La voiture est optimisée dans une recherche d'autonomie et de vitesse et devient omniprésente.

Le confort des usagers est prioritaire, mais ces pratiques ont un impact souvent grave sur l'environnement et les paysages (Viès, 2006). La biodiversité de certains sites est dégradée rapidement par les constructions et la fréquentation des lieux.

## 3. La durabilité : à la recherche d'alternatives

Les erreurs produites lors des développements touristiques sont en évidence et sont maintenant considérées comme « *des modèles [...] obsolètes et à fort impact* » (Conférence Mondiale du Tourisme Durable, 1995). Une conscience écologique et de protection des territoires naît ; en réponse aux conséquences observées sur les modèles de développement précédents (Boyer, 2005). C'est, de plus, une période de crise économique. Le pouvoir d'achat baisse et l'augmentation du coût de l'énergie laisse une part moindre dans le budget des ménages pour le tourisme. Déjà en 2000, 4 français sur 10 ne partaient pas en vacances selon un article de l'INSEE (Rouquette, 2000). Le secteur est pourtant important économiquement, créant des emplois et faisant vivre plusieurs secteurs de la télécommunication au bâtiment (Raboteur, 2002), devant continuer à se développer.

D'un autre côté, il n'a jamais été aussi simple de se déplacer, et nous avons pris des habitudes d'extrêmes mobilités avec la mondialisation (Coëffé et al., 2007 ; Schéou, 2009). Il faut donc proposer des solutions de tourisme économique et écologiques mais toujours innovantes et adaptées à notre temps.

Un nouveau tourisme, avec cette fois des objectifs respectant les trois piliers du développement durable (social, économique et environnemental), se développe donc au XXIe siècle (Boyer, 2005) (Figure 3).

*« Intégrer le tourisme au développement durable ne signifie pas seulement qu'il peut être un instrument utile pour répondre aux besoins des générations présentes mais aussi qu'il ne doit pas compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. » (François H., 2004)*

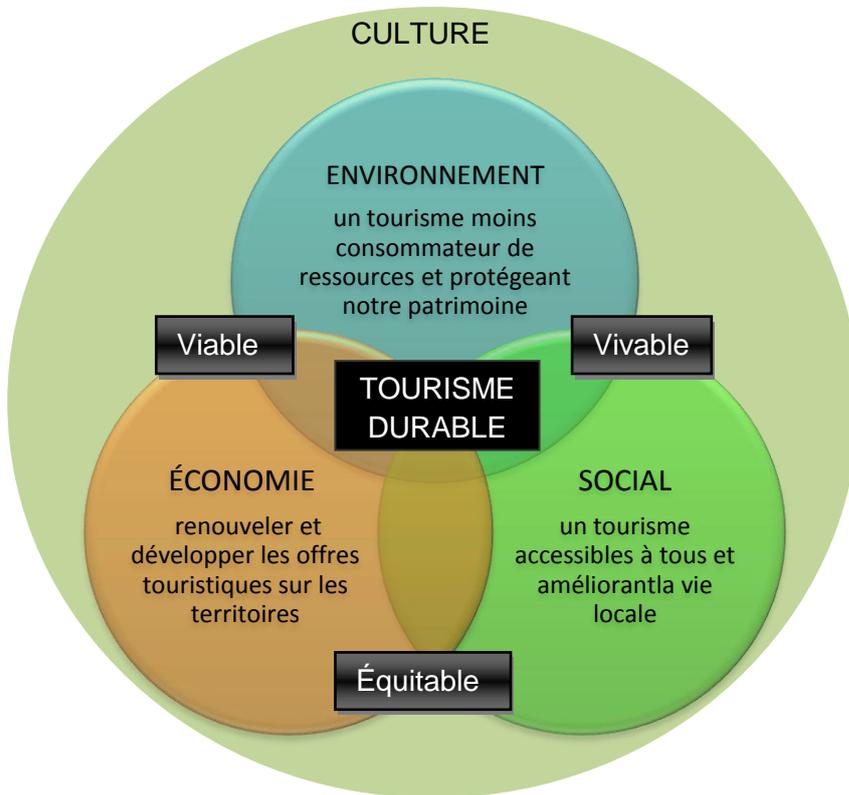


Figure 3 : les objectifs de développement touristique durable (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

Les tourisms verts et écologiques se développent ainsi, proposés pour des moyens limités et un plus faible impact environnemental : les tourisms verts et écologiques. Ils sont centrés sur la découverte du patrimoine naturel et culturel, limitant l'impact des activités ; du voyage pour se rendre au lieu de visite , à la vie sur place (Lequin, 2002), modifiant ainsi les façons de se déplacer. D'autres mobilités se développent, en opposition à l'utilisation de la voiture personnelle.

C'est un tourisme rural, donnant à voir des paysages et des espèces particulières, tout cherchant à préserver cette nature. Le concept du tourisme écologique remet au goût du jour l'itinérance. Les séjours à vélo et en randonnée se développent, on trouve des éco-villages et éco-campings.

Ce sont de nouveaux sites à visiter, pour un public plus sensible aux questions environnementales. Les habitants sont aussi de plus en plus consommateurs des équipements touristiques de leur espace de vie (Decoupingy, 2000). Une proximité avec l'espace visité est recherchée. Le touriste peut découvrir le territoire d'un autre œil, en tentant des approches paysagères différentes. Une planification territoriale est aussi nécessaire afin de compenser les impacts négatifs (François, 2004).

La mobilité tient ainsi une place toute particulière, car, plus encore qu'un moyen de transport d'un point à un autre, elle permet la découverte des milieux. C'est un véritable moyen de développement touristique, en réponse aux trois piliers du tourisme durable.

La mobilité est ainsi une notion intrinsèque à celle de découverte des territoires. Elle joue un rôle important dans ces nouveaux objectifs de développement.

## **B. Un outil de développement touristique durable**

Mettre en place d'autres solutions de mobilité, en plus de permettre de réduire les émissions de GES, est un véritable atout. Ces solutions peuvent contribuer à réduire les ralentissements sur les routes en été, préserver les sites fragiles et valoriser les richesses territoriales encore inconnues.

### **1. Des mobilités émergentes en réponse aux problématiques environnementales**

En milieu rural, le mode de transport privilégié est la voiture. En période de vacances, des pics de pollution, un engorgement des routes et des parkings est observé (Escourou, 1995). Il est donc nécessaire de trouver des solutions permettant de réduire le nombre de voitures et de même fait, les émissions de GES. Ce sont les mobilités alternatives. D'après Chevrier et Juguet (Vincent, 2008), ce sont des alternatives à la voiture individuelle, explorant d'autres modes de déplacements et d'usages. On trouve ainsi des différentes façons de partager sa voiture, comme le covoiturage, regroupant les voyageurs effectuant les mêmes trajets dans une seule voiture, ou l'autostop organisé. On trouve aussi les transports en communs et les mobilités douces. Ces dernières, non émettrices de GES, sont un retour vers des modes de transports antérieurs à la voiture, tels que le vélo, le bateau, le cheval, la marche à pied (Gwiazdzinski, 2007). L'utilisation de la voiture reste une pratique cependant bien ancrée dans les habitudes, et la seule disponibilité d'autres modes de transports ne suffit pas au changement (Vincent, 2008).

### **2. La recherche de nouveaux publics**

La voiture représente de nos jours un coût important dans le budget des ménages. Selon Cordier (2012), un kilomètre parcouru reviendrait à 0,34 euros en plus du carburant, toujours en hausse. L'objectif n'est pas de perdre les avantages de la voiture, comme l'autonomie, en développant d'autres mobilités, mais de proposer des solutions pour se déplacer de façon moins chère et plus respectueuses de l'environnement (Dubois, 2009).

Le développement des mobilités durables permet de répondre aux attentes des voyageurs cherchant à voyager à moindre coût, mais pas uniquement. Pour les territoires ruraux, l'offre d'itinérance répond à une part importante des objectifs à atteindre pour le développement local. L'absence de moyens de locomotion ou un déplacement difficile freine l'attractivité du territoire.

Les solutions de mobilité alternatives sont une réponse à une demande des voyageurs sans voiture, de plus en plus nombreux : ce sont des touristes étrangers, des citadins ne possédant pas de voiture, des jeunes ou des personnes âgées ne pouvant pas prendre la voiture. Ces publics représentent une réelle cible : ils ne se rendront pas sur le territoire si l'offre est trop faible et qu'ils ne peuvent pas se déplacer. Ces publics seront prêts à faire plus d'efforts d'adaptation pour les transports et souhaitent se déplacer autrement. Ils ont un rapport différent à la voiture. Ces nouvelles mobilités sont aussi à destination des résidents, usagers des infrastructures touristiques de leur territoire, ou bien des visiteurs souhaitant découvrir leur lieu de vie autrement. Les voyageurs et habitants possédant une voiture sont aussi une cible : il faut leur proposer des mobilités efficaces pour qu'ils changent de façons de se déplacer durablement.

### 3. Une plus-value de ces nouvelles mobilités dans la découverte des territoires

Outre leur impact réduit sur l'environnement et leur coût avantageux, les mobilités alternatives sont un véritable outil de découverte du territoire. Le transport est vu comme un concept à part entière, faisant partie intégrante de la découverte, et non comme un outil permettant d'accéder à un endroit particulier, attirant ainsi une nouvelle clientèle. De nouveaux rapports entre les activités humaines et leur environnement sont offerts, en mettant l'accent sur la perception des paysages selon le mode de transports (Peyron, 2004).

- Découvrir autrement

Parmi les mobilités alternatives, les mobilités douces se développent. Les sentiers vélos et piétons sont ainsi de plus en plus nombreux. Le paysage peut être mis en valeur à partir de ces nouveaux modes de transports qui, bien que plus lents, permettent de le découvrir plus finement (Miossec, 1977) (Figure 4). Le contact direct à l'environnement et la vitesse réduite offrent une sensibilité différente : les ambiances, climats, odeurs, sons et détails sont perçus, des lieux différents, plus intimes, sont accessibles. Elles sont aussi un moyen pour les résidents de redécouvrir leur espace de vie et d'accroître la sensibilité des habitants des villes de proximité pour leurs pratiques de loisirs, sport, nature.

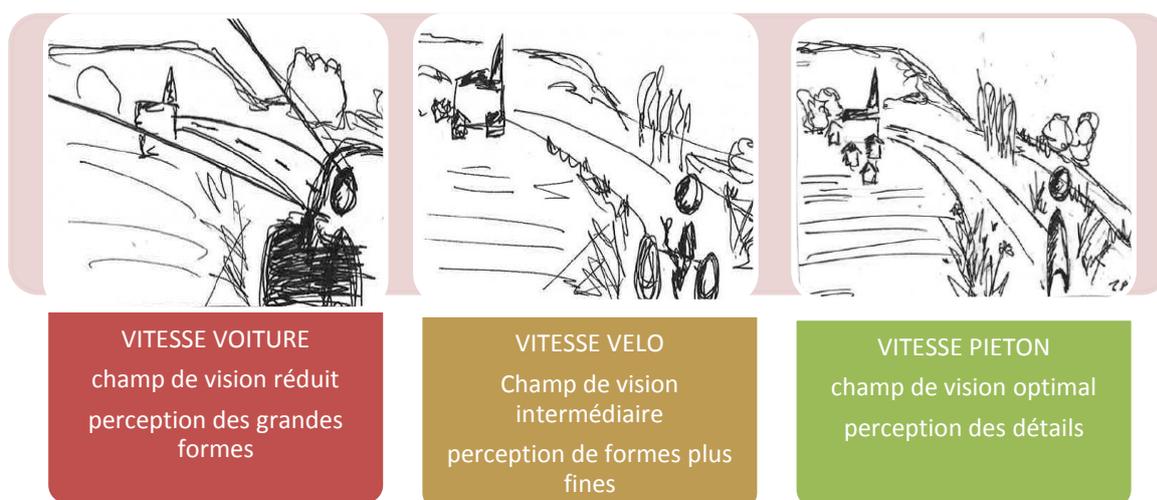


Figure 4 : perception des paysages aux vitesses de la voiture, de vélo et de la marche (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

- Orienter les visiteurs

Selon Decoupigny (2000), l'accessibilité aux sites dépend à la fois des visiteurs, du site en lui-même, mais aussi de sa position dans le réseau. Le travail sur la mobilité et le réseau d'accès aux sites d'un territoire est alors déterminant. Les acteurs du tourisme local éprouvent parfois des difficultés à se valoriser à proximité des sites de notoriété. Leur présence sur les itinéraires de découverte leur ainsi permet de se faire connaître. Des aménagements permettent de guider l'utilisateur dans son trajet jusqu'aux sites d'intérêts. Ces sont aussi des moyens de sécuriser la cohabitation entre les différents modes

de transports, pouvant parfois être dangereuse ou simplement inconfortable,(Vodoz, 2004).Les transports en communs comme le train, les navettes, les bus, restent de bon substituts à la voiture, mais sont difficiles à mettre en place en milieu rural, et restent onéreux lorsqu'ils ne sont utilisés que ponctuellement (Baudelleet *al.*, 2004).Ils permettent cependant, par leurs itinéraires tracés et les arrêts prédéfinis, d'orienter le visiteur dans sa découverte du territoire, de lui donner à voir des espaces qu'il n'aurait pas pu découvrir, n'étant pas sur les itinéraires les plus courts ou les plus célèbres. Le visiteur est accompagné dans son approche des sites touristiques, le guidant peu à peu vers un point de vue, un monument (Pouille, 1992)...

De plus, les influences du tourisme de masse subsistantes, de nombreux sites sont dégradés à cause de leur sur-fréquentation (Dehoorne, 2006). La biodiversité, les paysages et même les monuments peuvent être dégradés par la présence humaine. Les passages répétés, oublis de détritrus ou encore intentions malveillantes des visiteurs sont source de stress pour l'environnement. Les monuments historiques peuvent ainsi être abîmés, certaines espèces fragiles peuvent disparaître des milieux. La création de transports en commun et de circuits permet d'amener le visiteur vers les sites aménagés pour limiter l'accès aux sites fragiles (Pouille, 1992).

De nos jours, la mobilité prend une place particulière dans le développement touristique d'un territoire. Visant de nouveaux publics-cibles, les tourisms verts et éco-tourisms sont en essor et prônent une façon de voyager et de découvrir plus respectueuse de l'environnement et plus proche de la nature. Construites dans une politique de développement durable, les mobilités alternatives font partie entière du quotidien des touristes.

Sur le territoire du Pays d'Azay-le-Rideau, les enjeux de développement touristique sont forts, faisant émerger des questions de développement de nouvelles mobilités.

## II. LE PAYS D'AZAY-LE-RIDEAU, DES QUESTIONS DE MOBILITE EMERGEANTES FACE A DES ENJEUX FORTS DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Le territoire du Pays d'Azay-le-Rideau (Figure 5) est constitué en communauté de douze communes (Azay-le-Rideau, Bréhémont, La Chapelle-aux-Naux, Cheillé, Lignières-de-Touraine, Pont-de-Ruan, Rigny-Ussé, Rivarennnes, Saché, Thilouze, Vallères et Villaines-les-Rochers).



Figure 5 : Communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau (source : J.ANTUNES-VALLEREY)

Ainsi, le tourisme est une activité importante touchant l'ensemble des communes, avec notamment des châteaux de notoriété internationale. De nouveaux enjeux de développement apparaissent pourtant, visant à diminuer les risques de perte d'attractivité du territoire et de dégradation du patrimoine.

### A. Les paysages emblématiques UNESCO en péril

Les éléments de notoriété du Pays d'Azay-le-Rideau sont à l'origine d'une exploitation touristique poussée. Ces espaces sont cependant en danger, subissant les retombées d'une exploitation touristique et d'une urbanisation globalement semblables sur tout le Val, appelant à réagir en proposant de nouvelles orientations.

## 1. Une notoriété à l'origine de flux importants à canaliser

Le territoire qui a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO est vaste. On y retrouve une unité du Val de Loire, des paysages emblématiques, caractérisant l'espace. Selon la Mission Val de Loire (2010), il existe donc un modèle paysager du Val de Loire, une identité paysagère propre au site UNESCO (figure 6). On retrouve une image paysagère forte symbolisant les paysages de toute la région (Igandoo, 2006). Le site classé se délimite des coteaux bordant le lit du fleuve de la Loire. La structure de ses paysages témoigne du développement harmonieux entre l'homme et son environnement.

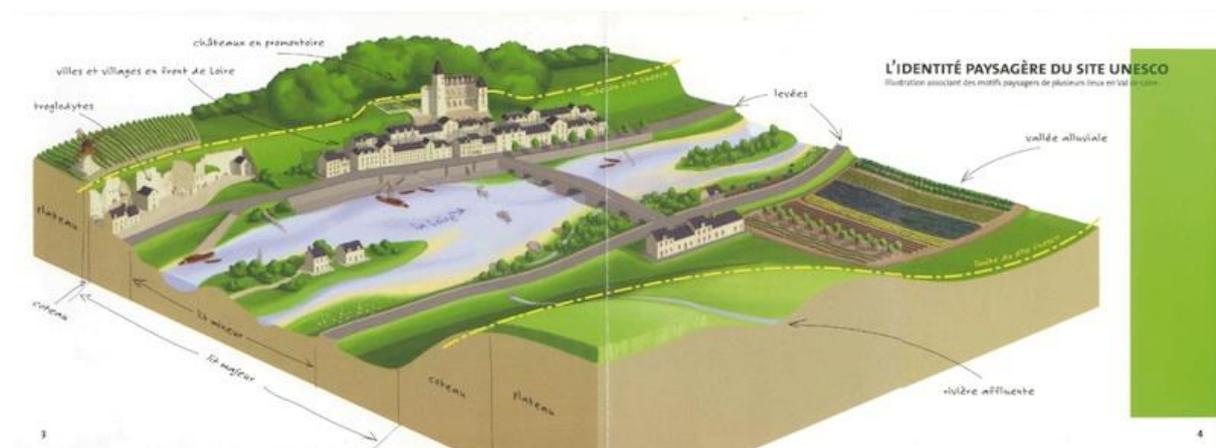


Figure 6 : L'identité paysagère du site UNESCO (source : Mission Val de Loire, 2010)

Depuis son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, les regards sont tournés vers le patrimoine du Val de Loire, valorisant ainsi les éléments caractéristiques ligériens, entre nature et patrimoine bâti (Baron Yelles, 2006). Le Val de Loire est ainsi caractérisé par la profusion des sites d'intérêt touristique, à l'origine de flux importants sur le territoire. C'est un des espaces les plus visités en France avec plusieurs millions de visiteurs répertoriés chaque année (Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine, 2013). Ainsi, la voiture est majoritairement utilisée de nos jours, provoquant des pics de pollution, des problématiques d'engorgement des routes et des parkings.

## 2. Des sites mineurs à valoriser

La quantité de sites à visiter et la taille de la zone classée donnent peu de lisibilité. Les lieux de notoriété internationale sont à l'origine d'un tourisme de passage. Les visiteurs se déplacent de l'un à l'autre, sans s'attarder, profitant peu des offres de services locaux. De plus, la profusion d'éléments à visiter joue en défaveur des moins connus, qui bénéficieraient d'un tout autre public dans une autre région.

Ainsi, les châteaux sont l'attractivité principale du territoire. De couleurs sable et noir, provenant du tuffeau et de l'ardoise exploités des sols tourangeaux et angevins (Platroz, 2006), ils abondent sur les bords de la Loire et de ses affluents, témoignant de l'attrait de la royauté pour ces lieux. Ainsi, des siècles de construction nous environnent. Ces châteaux majestueux impressionnent non seulement par leurs architectures mais aussi par le cadre dans lequel ils se trouvent. Chacun est unique, son architecture et sa position marqués par leur histoire propre.



Figure 8:Château d'Ussé ou de la « Belle au bois dormant » (source, CCPAR, 2011)



Figure 7 : château d'Azay-le-Rideau (source : CCPAR, 2012)

Le Pays d'Azay-le-Rideau présente plus d'une dizaine de châteaux, dont deux font partie des cinq plus visités du Val de Loire. Sur le territoire, le château d'Azay-le-Rideau (Figure 8) offre de magnifiques reflets miroirs dans l'eau de l'Indre, sur les berges duquel il a été construit, et le château d'Ussé, aux multiples tours, s'adosse au coteau (Figure 7). Les autres châteaux, les troglodytes et le vignoble, caractéristiques du Val de Loire ne se distinguent que peu dans l'offre globale du Val de Loire. Il est donc nécessaire de mettre en valeur et d'orienter le visiteur vers les sites de moindre notoriété.

### 3. Une identité à retrouver



Figure 9 : Front bâti avec murs en tuffeau et toits en ardoise, Cheillé (source, J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

L'agencement des bourgs et le bâti sont ainsi un autre aspect marquant des paysages ligériens (Figure 9). Les villes et villages sont une fenêtre sur la Loire, généralement des villages rues, construits suivant les axes de transports longeant les rives, comme à Bréhémont et Rigny-Ussé. On y trouve des maisons resserrées autour du bourg. Les constructions se développent parallèlement à la Loire et ses affluents, suivant les cours d'eaux et s'adaptant à la topographie. Le lien à la Loire était très fort, comme le montrent les ponts, quais, chemins de halage et levées subsistants.

Pourtant, les vagues de constructions plus récentes sont à l'origine d'un étalement urbain (Figure 10). Depuis, de nombreux projets ont été portés, sans prendre en compte leur inscription dans le territoire. Des commerces se sont développés aux entrées d'agglomérations et non dans les bourgs. Les aménagements touristiques fleurissent, globalement semblables sur tout le Val de Loire. Une uniformité se développe. Il a alors été mis en évidence une banalisation des nouvelles constructions et des paysages (Serrano, 2007). La labellisation UNESCO du Val de Loire est depuis en péril (Mission Val de Loire, 2010 ; Moigneu; 2011 ; Saumur agglomération, 2013). Il est donc nécessaire que chaque espace valorise son identité propre au cours de son développement touristique.



Figure 10 : Lotissement récent, Azay-le-Rideau (source : J.ANTUNES-VALLEREY)

#### 4. Une biodiversité et des paysages à préserver

Depuis la classification du site au patrimoine mondial de l'UNESCO, les attentions se tournent légèrement vers le fleuve, notamment avec la création de la Loire à Vélo.

Les cours d'eau sillonnant le paysage sont une composante majeure du territoire. Le Pays d'Azay-le-Rideau est d'autant plus complexe et riche qu'il est traversé par la Loire et deux de ses affluents, l'Indre et le vieux Cher. Les nombreux cours d'eau ont façonné les paysages, érodant les roches tendres, et sont à l'origine d'un relief vallonné sur le territoire offrant des plaines à proximité du fleuve (Figure 11), à Rigny-Ussé, Bréhémont et la Chapelle-aux-Naux, anciens ports, et des Vallées aux cours d'eau encaissés pour l'Indre.

Les eaux de la Loire ne sont pas sauvages, exploitées par l'homme et lieu de navigation depuis des siècles (Roblin, 2003). Pourtant leur caractère est changeant, offrant des ambiances diversifiées suivant les saisons. En été, un lit réduit laisse apparaître des grèves de Loire se déplaçant avec les courants, lieux de développement d'une faune et d'une flore caractéristiques. Elles offrent une biodiversité riche tels que des castors, sternes et autres animaux propres à ces milieux, mais aussi une flore particulière et végétation spontanée poussant sur les îles et des berges. En hiver, les eaux montent et inondent les prairies et peupleraies bordant le fleuve, façonnant des paysages reposants, calmes, les lignes verticales des arbres contrastant avec la surface plane de l'eau.



Figure 11 : Bords de Loire, Bréhémont (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

L'inscription du Val de Loire au patrimoine UNESCO en 2000 a réinsufflé une dynamique de développement touristique sur tout le territoire (Bouin, 2004), à l'origine d'une recherche de réappropriation des bords de fleuves est recherchée par les villes est villages, valorisant ainsi le patrimoine fluvial en développant une activité touristique. Traversant les communes de la Chapelle-aux-Naux, Bréhémont et Rigny-Ussé, des initiatives de valorisation son observées, par des sentiers d'interprétation, la création de percées visuelles ou encore l'installation de guinguette.

Le revers de cette exploitation touristique est la mise en danger des espaces fragiles, identifiés par la trame verte et bleue (TVB) réalisée par le PNR (Annexe I). Ainsi, tout le lit de la Loire sur le territoire du Pays d'Azay-le-Rideau est considéré comme réservoir de biodiversité. Les coteaux présentent aussi des enjeux paysagers majeurs. Ces espaces sont ainsi à préserver.

## 5. De nouvelles orientations de développement de l'espace, à la recherche de durabilité

En réponse à ces enjeux, un plan de gestion (Mission Val de Loire, 2011) de territoire classé a été établi, à l'initiative de l'Etat, par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) afin de préserver et valoriser ce patrimoine. Il incite à la mise en valeur des particularités de chaque espace constituant l'entité du Val de Loire. Ce plan de gestion invite ainsi à développer le tourisme de nature, la mise en valeur des espaces naturels et du savoir-faire local, pour une fréquentation mieux équilibrée tout en préservant le patrimoine naturel. L'enjeu de développement touristique consiste donc à la valorisation des spécificités du territoire ridellois. Il est alors nécessaire d'orienter les visiteurs vers d'autres sites moins connus et moins fragiles, rééquilibrant les flux.

### B. Une diversité de paysages et d'activités de terroir à valoriser

Au-delà des paysages typologiques naturels et culturels classés par l'UNESCO, le Val de Loire montre une complexité et une variabilité, devant être mises en avant afin de conserver l'attractivité des lieux. Le Pays d'Azay-le-Rideau possède une identité propre, découlant de sa structure physique, de sa position et de son histoire, comme le montre l'Atlas des paysages du département (DREAL Centre, 2010)

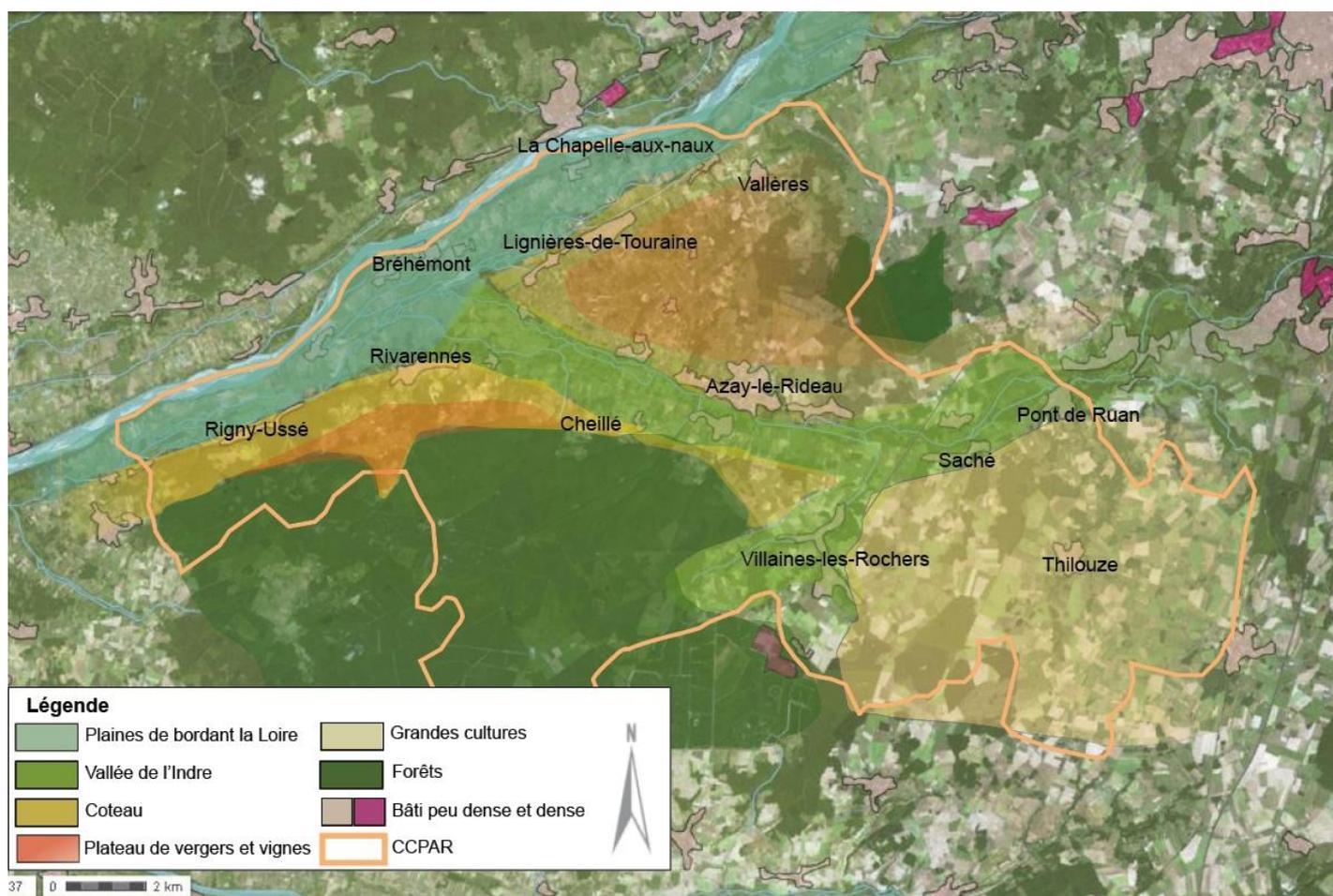


Figure 12 : Identités paysagères du Pays d'Azay-le-Rideau (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

Le tourisme est largement tourné vers la Loire depuis la classification au patrimoine mondial UNESCO, mais des richesses plus spécifiques sont à découvrir, comme en témoigne la carte touristique de la région (Annexe II). Elles sont à destination des touristes locaux, venant de Tours et de ses environs, ainsi qu'aux visiteurs séjournant sur le pays plus qu'aux touristes de passages s'arrêtant exclusivement pour les châteaux. Le pays est marqué par un relief vallonné du fait du réseau hydrographique dense et des roches tendres des sols. Les vallons s'adoucissent en direction de l'est, présentant des exploitations différentes suivant les pentes et les sols, à l'origine de plusieurs identités paysagères (Figure 12).

### **La vallée de l'Indre**



Figure 13 : l'Indre et sa ripisylve (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

Les nombreux ruisseaux alimentant l'Indre, le vieux Cher et la Loire ont creusé le tuffeau en de nombreuses vallées, au caractère plutôt intimiste (Figure 13). Ces vallées sont le berceau de traditions particulières. La ripisylve et les haies bocagères ferment le paysage, la végétation sillonne les prairies. Favorisées par le climat doux tourangeau, les peupleraies et saulées, occupent les zones inondables. Le Village de Villaines-les-Rochers encaissé dans une vallée, est le berceau d'une activité particulière exploitant cette ressource végétale et les caves troglodytiques, c'est la vannerie. Cette activité artisanale a su subsister à travers les âges grâce à la

création d'une coopérative. C'est maintenant l'un des derniers sites de France où le tressage de l'osier est encore pratiqué. La culture spécifique de l'osier, provenant initialement de la taille spécifique des saules en tête de chat, marque encore le paysage. Le réseau hydrographique est à l'origine de la construction de nombreux moulins, notamment à Pont-de-Ruan, profitant du débit important de l'Indre.

### **Le lit de la Loire**

Le lit de la Loire présente des zones à l'intérêt paysager marqué et une biodiversité riche, repérés dans le projet de trame verte et bleue (TVB) du PNR (Annexe I). En effet, de part et d'autre du lit, la ripisylve, les boires et les grèves créent un réseau de milieux humides aux cortèges faunistique et floristique riches et variés.

### **Le coteau**

Composé de sols argilo-calcaires et de silex, un coteau de forte pente domine la Loire, au nord-ouest du pays, contrastant avec les vastes étendues de plaines la bordant. A ses pieds, le village de Rigny-Ussé a dû s'adapter à la topographie (Figure 14). La montée du coteau s'effectue dans des forêts, puis la vue se dégage lorsqu'on arrive sur le plateau.

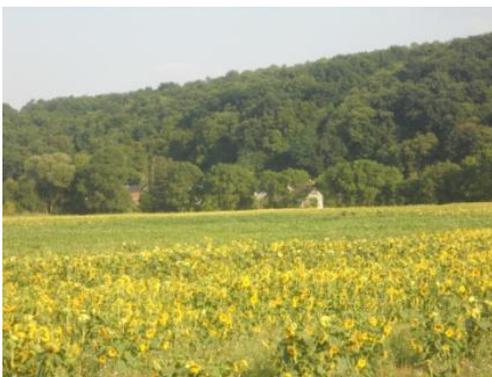


Figure 14 : Coteau surplombant le village de Rigny-Ussé (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

### **Les plateaux, entre vignes et vergers**

A l'ouest, les plateaux offrent des panoramas sur les plaines de la Loire (Figure 15). Ils sont marqués par les lignes régulières des vergers et des vignes. Avec la crise du phylloxéra, les vignes ont été remplacées dans tout le pays au profit de vergers ou de pieds de vignes moins sensibles (Pouget, 1990). Sur les plateaux de Rivarenes, Lignières-de-Touraines et Cheillé, de nombreux vergers de poires sont à l'origine d'une autre spécialité : les poires tapées. A l'origine, les poires étaient transformées pour pouvoir être conservées pour les voyages en bateau, puis elles sont devenues un produit de luxe, pouvant être consommée réhydratée avec les vins du Pays.

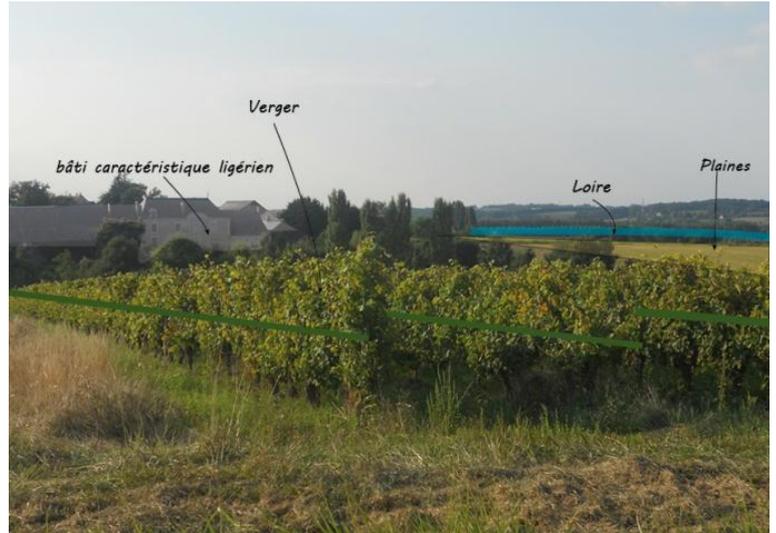


Figure 15 : Vergers donnant sur les plaines de la Loire (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

### **Les grandes cultures et paysages ouverts**

Plus à l'est, les paysages sont changeants, variant entre petits bois sombres et grandes cultures aux couleurs chaudes, offrant des points de vue dégagés sur de légers vallons.



### **Les particularités insolites**

Le territoire présente quelques particularités ou éléments de paysage insolite, tels que le vieux chêne ayant pris racine dans les murs de l'église de Cheillé (Figure 17), ou les douze chapelles présentent dans chaque commune de la Communauté.

Figure 16 : Chêne ayant pris racine dans le mur de l'église de Cheillé (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

Ainsi, bien que les paysages emblématiques ligériens marquent fortement le territoire, il existe une diversité et une complexité de formes paysagères, à l'origine d'activités de terroir typiques. Le Pays d'Azay-le-Rideau possède ainsi une grande diversité à valoriser. Les flux doivent être rééquilibrés entre les différentes richesses, dépassant les premiers sites de notoriété. La mobilité est alors un outil émergent de développement touristique. Afin de réorganiser les passages sur le territoire, une réflexion sur les accès et les modes de déplacements doit être menée.

## C. Un contraste entre paysages à voir et paysages accessibles

La profusion de richesses sur le territoire est ainsi à l'origine de flux importants sur le territoire. L'usage de la voiture doit pourtant être réduit. Face à ces enjeux de développement touristique durable et la nature des sites à valoriser, il est nécessaire de s'interroger sur la pertinence de chaque mode de transport pour y accéder et mettre en valeur le territoire. Ainsi, le Pays d'Azay-le-Rideau possède des caractéristiques de milieu rural, malgré sa proximité à Tours les atténuant légèrement, influant sur l'offre en transport et son développement.

### 1. Une infrastructure routière développée mais peu lisible

L'offre en infrastructure routière est bien développée sur le territoire (Figure 5), proposant de nombreuses alternatives. Bien que ce soit un mode de déplacement peu respectueux de l'environnement, la voiture est un mode de transport plutôt adapté à la découverte des identités paysagères ridelloises, permettant d'accéder aux plateaux depuis les zones humides en seulement quelques minutes. La vitesse permet de percevoir les grandes entités, les grandes formes et orientations paysagères. Grâce à la voiture, les visiteurs peuvent se déplacer par tous les temps, appréciant l'autonomie, l'indépendance qu'elle procure. Elle permet aussi bien un déplacement dans les communes qu'entre les différents bourgs.

Pour un tourisme de « passage », la départementale 751 reliant rapidement Tours à Chinon, en passant par Azay-le-Rideau, est la plus utilisée. Cette route offre cependant peu d'opportunité de découvrir le territoire ; elle traverse les forêts de Villedandry et Chinon, occultant la vue, et favorisant la vitesse. Elle est largement empruntée par les habitants cherchant un moyen rapide de se rendre sur leur lieu de travail, et par les visiteurs ne connaissant pas le territoire et se fiant aux systèmes de navigation de type GPS. Les publics empruntant la départementale ne s'arrêtent qu'à Azay-le-Rideau, utilisant les parkings de proximité et ne traversant pas le bourg. C'est une perte de clientèle pour les commerçants locaux. La voiture se révèle alors comme un simple outil de déplacement.

Or, il existe aussi de nombreuses routes empruntant des itinéraires plus favorables à découvrir les paysages ridellois. Par exemple, la route en direction de Tours, qui traverse les communes d'Azay-le-Rideau, Saché et Pont-de-Ruan, a été sujet d'inspiration par Balzac décrivant ses paysages traversés comme « les landes de Charlemagne » (Balzac, 1836). De même, les routes longeant la Loire et l'Indre offrent de nombreuses perspectives et points de vue. La découverte des paysages est différente suivant les itinéraires empruntés, offrant parfois des paysages monotones de vergers,



Figure 17 : D 17 d'Azay-le-Rideau à Saché, paysages monotones de champs cultivés et bois (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)



Figure 18 : D 84 d'Azay-le-Rideau à Saché longeant l'Indre (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

parfois des paysages fermés par les vallées et la végétation, parfois des ouvertures sur les cours d'eau ou les grandes cultures. Cependant, il reste parfois difficile pour les non-initiés d'avoir l'intuition d'emprunter ces routes non signalées (Illustrations 17 et 18). Il existe tout de même des itinéraires de routes touristiques permettant de découvrir les lieux suivant un thème. La route des vignobles passe ainsi par la commune de Thilouze.

La découverte du territoire doit se faire aussi pendant les trajets. Ainsi, bien que la voiture soit un moyen agréable de parcourir le territoire, les routes d'intérêt paysager sont peu lisibles en dehors de la route des vignobles et demandent une certaine connaissance du territoire. Il est alors nécessaire de développer des mobilités plus respectueuses de l'environnement, offrant les mêmes avantages que la voiture, mais dirigeant les visiteurs vers les richesses paysagères identifiées.

Les transports en communs offrent la même vitesse de déplacement que la voiture, mais leur itinéraire tracé permet de guider le visiteur à travers le pays.

## 2. Des transports en communs peu adaptés malgré la demande

L'offre en termes de Transports en Commun (TC) est pourtant pauvre et peu adaptée à un déplacement de loisirs. Il est en effet difficile de mettre en place des moyens de déplacements pérennes. Plus difficiles d'accès, moins de solutions existent pour chaque demande particulière, les transports en commun en milieu rural sont difficilement rentables. Sur le territoire, des trains ou bus sont disponibles depuis quelques communes pour se rendre en direction des pôles d'activités de proximité (Figure 20), comme l'agglomération de Tours, ou la ville de Chinon.

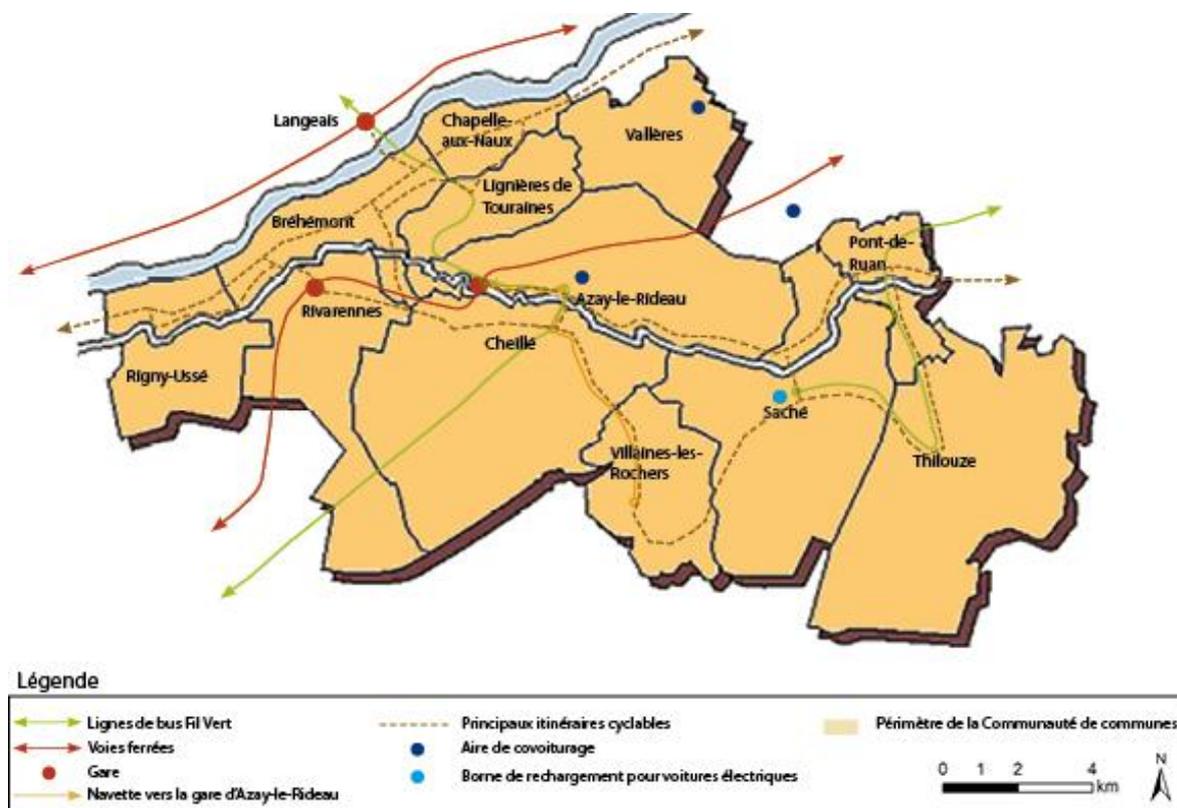


Figure 19: Carte des transports alternatifs sur la CCPAR (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

Cependant, il n'existe presque aucune connexion entre les communes du territoire. Certains villages n'ont accès à aucun mode de transport en commun. Ceux-ci sont principalement destinés aux travailleurs locaux, les horaires de passage cadencés sur ceux d'embauche. Très peu de sites touristiques se trouvent sur les trajets des TC, et ne sont donc pas accessibles. Par exemple, deux lignes de train traversent le territoire. Elles ne sont pas reliées entre elles, et ne donnent pas accès aux lieux d'activités touristiques. Ainsi, une vingtaine de minutes de marche sont nécessaires pour rejoindre le bourg d'Azay-le-Rideau depuis sa gare, sur des bords de routes non adaptés, souvent sans trottoirs. Une navette à destination du centre-bourg d'Azay-le-Rideau et de la commune de Villaines-les-Rochers existe, mais ne proposant que quelques horaires adaptés aux départs des trains en direction de Tours le matin, et des retours le soir. Les TC permettent donc de se rendre sur le territoire depuis l'extérieur, mais pas de s'y déplacer. Pour palier ce manque, il est proposé un service de taxis, restant onéreux. Certains hébergeurs proposent aussi de venir chercher leurs clients à la gare.

L'offre de TC répond mal aux enjeux de territoire rural. Les visiteurs non motorisés souhaitant se déplacer sur le territoire représentent pourtant une réelle demande. Le château d'Ussé perd ainsi des visiteurs qui ne trouvent pas de moyens de s'y rendre.

### 3. Des initiatives pour le développement de mobilités alternatives

Face aux enjeux de développement durable, les mobilités douces se sont développées ces dernières années (Figure 19). Elles se sont développées pour les touristes de passage, mais aussi surtout pour les touristes locaux, qui ont l'occasion de passer plus de temps sur le pays.

Ce sont des moyens de découvrir le territoire autrement et d'amener le visiteur vers les points de vue et curiosité. Par exemple, le sentier de Rivarennnes mène à des points de vue sur la Loire et au château local, en passant par la découverte des vergers et de la tradition de la poire tapée sur les coteaux et des prairies inondables des Basses Îles. Les sentiers pédestres et boucles de cyclisme permettent de parcourir toutes les communes.

Certaines routes reconnues pour leur potentiel paysager font ainsi parties des itinéraires pour les vélos. Les circuits d'itinérance, tels que la Loire à Vélo ou l'Indre à vélo attirent de plus en plus de visiteurs. Des modes de déplacements plus insolites se développent aussi, tels que le cheval et les bateaux. Les canoës-kayaks permettent aussi de découvrir les cours d'eau d'un autre point de vue. Pourtant, pour le moment, la marche ou le vélo sont assez peu utilisés pour mettre en scène et protéger les sites. Les parkings à proximité d'Azay-le-Rideau ne dirigent pas les visiteurs au cœur du bourg d'Azay-le-Rideau ou à la découverte de l'Indre et de son moulin. Le visiteur est peu accompagné à la découverte des paysages environnant et de son inscription dans le territoire. Ces solutions ne sont pas adaptées à tous les publics, les distances sont parfois trop importantes pour des séjours de courte durée ou les reliefs trop impressionnants. Les usagers non habitués alors peuvent être découragés par ces difficultés physiques, mais aussi par les risques du mauvais temps, la problématique des bagages à transporter et par la dangerosité du partage des routes avec les autres usagers. En effet, les itinéraires proposés pour les vélos sont en cohabitation avec la voiture peuvent se révéler désagréables à la pratique du vélo (Figure 20), les voitures roulant à grande vitesse sur les routes de campagne.



Figure 20 : Panneau indiquant une route fréquentée par les cycles et les voitures (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

#### **4. Une nécessité d'intermodalité entre les modes de transports.**

Les mobilités disponibles sur le territoire sont diversifiées, mais développées chacune indépendamment. Concernant les transports collectifs, un site existe pour chaque organisme, Fil Vert pour les bus, la SNCF pour les TER. Les différents modes de transports ne sont pas visibles, et certains visiteurs qui ne prennent pas la peine de chercher ont recours leur voiture systématiquement.

Afin que l'offre soit attirante et que les alternatives de mobilité fonctionnent dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les modes de transports doivent être compatibles les uns avec les autres. Il est difficile de retrouver les avantages de la voiture avec un transport en commun, qui s'arrête à des points précis, parfois loin des destinations de l'utilisateur. Les mobilités douces sont aussi caractérisées par leur lenteur (Vincent, 2008).

Il est pour le moment difficile d'allier plusieurs modes de transports, répondant aux contraintes de temps et de destinations qu'imposent les touristes.

Dans ce pays où peu de transports en commun sont développés et la présence de nombreux coteaux rend la pratique du vélo difficile, la voiture est le moyen de transport privilégié. Elle ne répond pourtant pas aux objectifs de développement touristique durable définis précédemment. Néanmoins, des modes de mobilité douce se développent, entrant progressivement dans les mœurs.

Des enjeux de développement touristique forts sont ainsi mis en évidence sur le Pays d'Azay-le-Rideau. L'offre touristique doit ainsi être développée et renouvelée sur tout le territoire, afin de valoriser et protéger son patrimoine. Cette offre doit satisfaire les visiteurs actuels et innover pour attirer une nouvelle clientèle. La mobilité est un enjeu fort d'accessibilité et de mise en valeur du territoire. La voiture est pour l'instant le mode de déplacement le plus adapté, mais le développement de nouvelles mobilités permettraient de répondre aux objectifs de développement durable.

La Loire inspire des projets innovants, qui doivent être développés sur l'ensemble du territoire ridellois. Précurseur dans sa région dans le domaine de la mobilité en milieu rural. Cette avance et sa renommée le place en bonne situation pour mener des expérimentations, développant à la fois la mobilité et le tourisme.

### **III. FAVORISER LA MOBILITE ET L'ACCES AUX RICHESSES DU PAYSAGE RIDELLOIS, DES OUTILS DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE**

Il a été mis en évidence une nécessité de développer les accès à tous les sites d'intérêt touristique, mais aussi de guider le visiteur sur le territoire, dans un contexte de développement durable et de respect du patrimoine naturel et culturel. Une stratégie est établie sur le territoire afin de développer des mobilités alternatives adaptées pour répondre à ces enjeux.

#### **A. Une stratégie de développement des mobilités alternatives**

##### **1. Des publics cibles difficiles à toucher**

Le territoire ne comporte pas de facteur géographique obligeant à la mise en place de solutions de mobilité différentes, comme on peut le voir par exemple sur les îles. Or, en dehors des personnes ne possédant pas de véhicule lors de leurs déplacements touristiques, il est constaté que seule une faible proportion de visiteurs disposant d'une voiture privilégie un autre mode de transport (Bonnafous, 2004). Il est donc nécessaire d'agir au cœur des habitudes afin de faire diminuer l'utilisation de l'automobile. Le changement d'habitude est difficile car il va dans le sens d'une perte de confort. L'individualisme est ancré dans notre société et la voiture est vue comme une extension du domicile. Il est alors particulièrement difficile pour nombre d'entre nous d'abandonner ce confort au prix d'une confrontation avec les autres et les désagréments des transports en commun, comme l'attente, la dépendance, la nécessité de s'adapter aux autres (Bonnafous, 2004). De plus, les modes de mobilité douce demandent des efforts et une condition physique particulière. Un accompagnement est ainsi nécessaire et dépasse les compétences des structures de tourisme. Une véritable mutation du territoire vers d'autres modes de déplacement doit être engagée. Il faut donner réellement envie aux visiteurs, qu'ils soient résidents ou vacanciers, possédant une voiture ou non, d'utiliser les nouvelles mobilités.

##### **2. Accompagner la population vers un changement d'habitude**

La difficulté de toucher les publics et la faible utilisation des modes de transports alternatifs confirment la nécessité de sensibiliser et d'accompagner les usagers pour un changement durable. Il est alors nécessaire d'établir une stratégie de développement permettant d'agir à deux niveaux. Ainsi, avant de développer des mobilités alternatives dans un but de mise en valeur des territoires, il est nécessaire de s'assurer que ces nouvelles façons de se déplacer sont entrées dans les mœurs. Dans un premier temps, la population doit être accompagnée et sensibilisée vers les mobilités alternatives et un tourisme vert, pour une utilisation au quotidien et pour ses activités récréatives et de loisir sur le territoire. Dans un second temps, des actions peuvent être développées à destination des voyageurs. Elles pourront être des déclinaisons des modes utilisés pour les habitants ainsi que des projets innovants. Les actions proposées dans le plan d'action rédigé en 2012 (Avant-propos) pour la CCPAR, sont alors développées en parallèle à des outils touristiques. Le développement de mobilités alternatives donnant accès et valorisant les richesses territoriales est ainsi initié par l'intégration des nouveaux modes de déplacement au sein des territoires.

Plusieurs échelles de développement seront ainsi prises en compte. Des outils de stratégie globale seront appuyés par des actions au niveau local sur le Pays d'Azay-le-Rideau (figure 21).

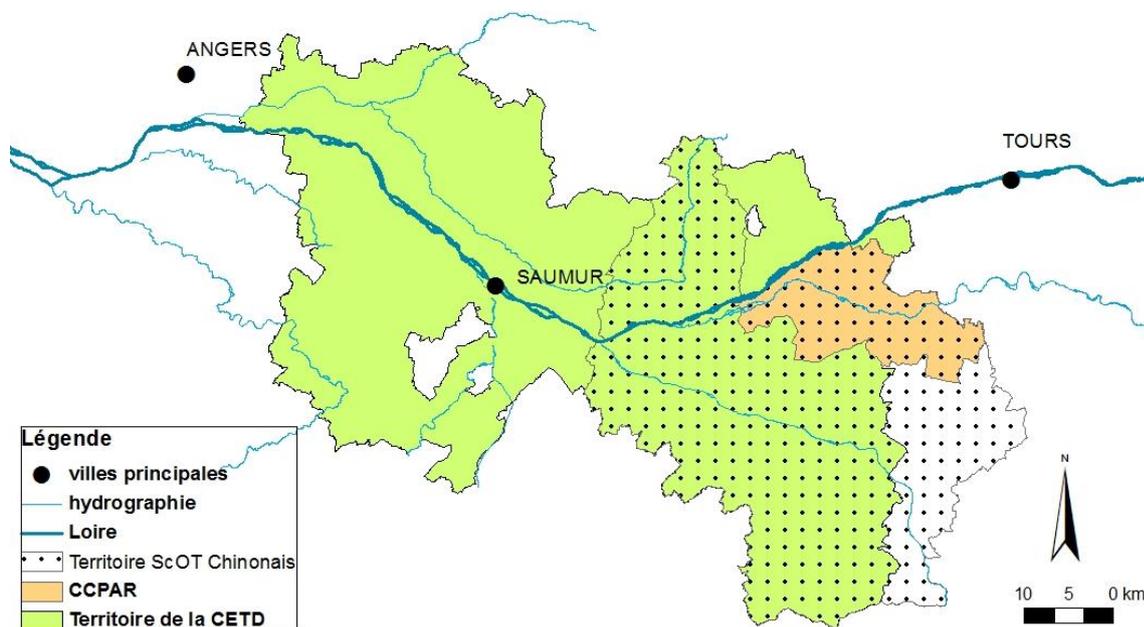


Figure 21 : Les différentes échelles de réflexion d'une stratégie de développement des mobilités alternatives (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

## B. Des outils d'accompagnement vers d'autres mobilités

Des outils de développement des mobilités alternatives sont ainsi développés sur le territoire. Une stratégie globale est en réflexion, et des actions sont mises en place localement. Ils permettent une intégration de nouvelles façons de se déplacer dans la vie locale.

### 1. Un outil d'orientation de développement global, le Schéma de Cohérence Territorial

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays du Chinonais, intégrant la CCPAR et des CC avoisinantes, est en cours de création (Figure 22). C'est un document d'urbanisme, très utilisé en zones urbaines et se développant maintenant en milieu rural, traitant d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'équipements. Il vise à défendre et à préserver les paysages et l'environnement en proposant un projet de territorial mettant en cohérences les politiques sectorielles.

- Mobilité, développement territorial et SCoT

La mobilité constitue un sujet à part entière dans les SCoT. Des modes plus durables sont proposés, tels qu'une offre en transports collectifs efficace, ou encore le développement du covoiturage et des mobilités douces.

Le document propose donc une réflexion globale de la mobilité en l'articulant avec les aménagements et les réflexions d'urbanisme. Les besoins de chaque public sont analysés pour proposer une offre adaptée à chacun en respectant les particularités des territoires. La place de la voiture est repensée en agissant sur les formes urbaines et les formes de développement. Des axes de travail sont ainsi définis, donnant des objectifs et des moyens pour les mettre en œuvre. Par exemple, l'organisation des bourgs doit être réfléchie afin d'éviter l'étalement urbain, source d'un besoin de mobilité plus important.

Le développement touristique doit ainsi prendre en compte la mobilité dans ses aménagements, ses accès aux commerces, équipements, services et lieux touristiques.

- Un SCoT en réflexion sur le Chinonais

Le SCoT du Chinonais est en construction. La zone de travail a été validée, et un diagnostic est en cours. Une méthode peut être établie afin de faciliter les démarches pour ce chapitre. Des objectifs généraux de développement devront être mis en évidence pour tout le Chinonais, puis des axes de travail seront déterminés.

Les objectifs généraux sont mis en avant pour l'ensemble du Chinonais d'après le diagnostic de mobilité établi lors du projet de recherche MObilité et Urbanisme en milieu Rural (MOUR) :

1. Les besoins de mobilité doivent être satisfaits à toutes les échelles : rabattement des villes et villages vers les pôles d'attractivité que sont Tours et Chinon, liens entre les bourgs, mobilité interne aux communes.
2. L'organisation des déplacements ne doit pas entretenir l'étalement urbain.
3. Une unification des vitesses de développement doit être appliquée. En effet, si les collectivités montrent des adaptations à la mobilité différenciées, elles risquent d'entretenir un clivage entre les espaces. Les modes de mobilités doivent être adaptés les uns avec les autres pour faciliter les déplacements sur tout le territoire. Il est aussi nécessaire de considérer les liaisons avec les espaces alentours.
4. L'organisation des déplacements doit permettre la conservation de la biodiversité, de la nature ordinaire aux puits de biodiversité, des paysages emblématiques, de l'agriculture et du patrimoine culturel. Les corridors écologiques doivent être conservés et la fragmentation due aux infrastructures de transports limitée.
5. Tous les publics doivent être pris en considération, des petits budgets aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le tableau 1 définit deux axes de travail en proposant des actions pour répondre à ces objectifs. Chaque action devra ensuite être adaptée aux différents espaces, permettant de spatialiser les orientations de développement, suivant un ou plusieurs scénarios.

- La CCPAR, une situation particulière dans le Chinonais

Le Ridellois possède une situation particulière dans le Chinonais du fait de sa proximité à Tours, qui induit des flux orientés différemment, mais aussi une offre de transports plus importante. Comportant moins de difficulté de mobilité précaire, ce territoire pourra être un territoire expérimental pour des solutions à élargir aux autres CC.

Tableau 1 : orientations pour le SCoT (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

<i>Orienter et limiter les flux</i>	<i>Développer les mobilités alternatives</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- limiter le développement des infrastructures routières existantes ;</li> <li>- Etablir des structures de bourgs limitant les déplacements et favorisant les mobilités alternatives ;</li> <li>- Concevoir des plans de déplacements en prenant en compte la mobilité à toutes les échelles et pour tous ;</li> <li>- favoriser la connectivité entre différents modes de transport ;</li> <li>- favoriser des dessertes souples et adaptées au milieu rural en développant le covoiturage, promouvant de façon dynamique les solutions alternatives et conduisant une animation territoriale notamment en lien avec les Plan de déplacement Entreprise (PDE) ;</li> <li>- accompagner les expérimentations et favoriser leur continuité et leur développement sur le reste du territoire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager pour sécuriser l'utilisation des mobilités douces. Les points dangereux et fragiles doivent être identifiés et des aménagements doivent être proposés ;</li> <li>- Favoriser la création des mobilités alternatives ;</li> <li>- Renforcer la lisibilité et la connaissance des mobilités alternatives en mettant en place des systèmes d'information complète et à jours sur tous les modes disponibles (tels que jv-malin, plateformes de mobilité) ;</li> <li>- Expérimenter sur le territoire, nouvelles actions ;</li> <li>- Développer le réseau de modes doux ;</li> <li>- Développer des transports collectifs adaptés, accessibles à tous en mettant en place des financements appropriés ;</li> <li>- Proposer une orientation générale définissant les axes principaux.</li> </ul>

## 2. A l'échelle locale, la mise en place d'un plan d'action

Localement, un plan d'action a été établi pour développer de nouvelles mobilités. Certaines des actions à destination des habitants dans leur vie quotidienne ont aussi un impact dans les activités de loisir, que ce soit par le développement des mobilités alternatives, la connaissance de l'offre ou la sensibilisation à ces nouvelles pratiques

### a. Développer des mobilités alternatives, le covoiturage

Certains modes de transport ne pourront pas être utilisés par les visiteurs s'ils ne sont pas portés par les locaux, tels que le covoiturage. En effet, pour qu'une offre suffisante de trajets soit disponible, l'usage de ce concept par les habitants est indispensable.

Le covoiturage est un moyen efficace de se rendre d'un lieu à un autre avec les mêmes habitudes que la voiture. La réelle problématique du covoiturage est la mise en relation des personnes et la lisibilité de la pratique. Plusieurs sites de covoiturage nationaux existent, mais surtout utilisés pour de longs trajets. Ils peuvent être globalement utilisés pour se rendre sur le lieu de visite, mais pour se déplacer ensuite sans voiture, le covoiturage doit être une pratique bien ancrée dans les habitudes des résidents. Le Conseil général (CG) ainsi que Tour(s) plus sont à l'origine du développement d'un nouveau site de covoiturage régional. Pour le faire vivre, il faut que les échanges de trajets soient nombreux. Il est nécessaire de faire connaître ce site et de faire rayonner l'information sur notre territoire d'étude, en travaillant avec les acteurs du territoire pouvant établir un relai avec les habitants.

Des outils de communication doivent aussi être utilisés.

b. Des outils de connaissance et de promotion de l'offre.

Communiquer autour des offres de solutions complémentaires de mobilité est indispensable à leur utilisation pour les habitants locaux et visiteurs non familiers avec le Pays.

• Un guide de la mobilité

Un guide de la mobilité sur le Pays d'Azay-le-Rideau est édité en 2013. Un guide spécifique à destination des visiteurs pourrait ensuite être décliné.

- *Objectifs :*

La mise à disposition d'un livret rassemblant la totalité de l'offre permet de faciliter leur lisibilité et de les faire connaître. Plus encore que la lisibilité de l'offre, le guide de la mobilité est un moyen de communiquer sur les modes de mobilité alternatifs en valorisant le travail de la Communauté de Commune et du PNR. Il doit être écrit dans une démarche éducative et de sensibilisation, afin de donner à chacun l'envie de participer à la mise en place de ces alternatives pour un respect de l'environnement, dans le cadre d'un développement durable.

Pour toucher la population, il est nécessaire de présenter les modes de mobilités avec différentes approches. Les avantages à l'utilisation de ces transports sont donc présentés, que ce soit au niveau pratique, environnemental ou économique. Il est démontré qu'il est possible de se déplacer autrement. L'offre étant dispersée, il est souvent difficile de mettre en correspondance les différents modes de transport. Le guide facilitera l'inter-modalité et la création de nouveaux modes de transport.

- *Méthode d'élaboration du guide :*

Le guide de la mobilité du pays se base sur une liste exhaustive de tous les modes de mobilité existant sur le territoire recensés lors du diagnostic de mobilité. Ces informations ont été vérifiées et mises à jour. A partir de cette liste, des axes de développement ont été définis avec la participation des élus territoriaux, associations concernés par la mobilité et acteurs du PNR et de la CCPAR lors d'une réunion de travail, afin d'organiser les informations, de mettre en avant les particularités du territoire et de répondre à tous les objectifs cités auparavant.

- *Résultats :*

3 axes ont ainsi été dégagés : les transports collectifs, les transports scolaires et les transports alternatifs. Chaque mode possède une à plusieurs pages contenant les informations suivantes : présentation du mode de transport et de ses avantages, informations pratiques sur les lignes disponibles, tarifs, tarifs spéciaux, horaires et contacts (Figure 22). Des encarts présentent des dispositifs particuliers, tels que la Prime Transport

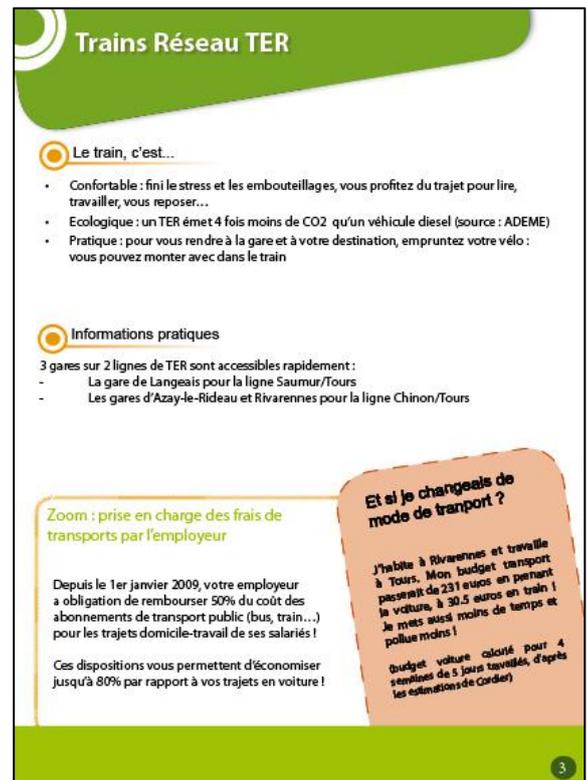


Figure 22 : exemple d'une page du guide de la mobilité sur le train (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013. création graphique : PNR Loire-Anjou-Touraine)

pour les transports en commun, des informations plus globales sous forme de « le saviez-vous ? » ou des comparatifs avec l'utilisation de la voiture, pouvait être ajoutés. Une carte des transports globaux sera aussi intégrée pour améliorer la lisibilité.

#### 1. Les transports collectifs :

Une présentation de l'offre en transports collectifs est donnée, avec les arrêts sur le territoire et horaires, non ciblée sur les travailleurs mais à destination de tous. C'est l'occasion de mettre en valeur les nouveautés sur le territoire, telles que la navette connectant Villaines-les-Rochers à la gare d'Azay-le-Rideau, encore mal connue et peu utilisée. Le guide permet de mettre en avant ses aspects pratiques et défaire les préjugés sur son prix en valorisant les abonnements combinés.

#### 2. Les transports scolaires :

La partie sur les transports scolaires met en avant les utilisations particulières de ces transports, comme la possibilité pour tous d'utiliser ces bus dans la limite des places disponibles.

#### 3. Les transports alternatifs :

Mal connus, les transports alternatifs à la voiture se développent sur le territoire, offrant des solutions plus variées, adaptées au territoire rural. Les bienfaits des modes de mobilités doux sont développés, et les circuits créés sur le territoire sont mis en valeur.

De nouveaux principes d'utilisation de la voiture sont expliqués, avec leurs avantages et leurs mises en application. C'est aussi l'occasion de valoriser et de relayer l'information des créations départementales, telles que le site de covoiturage départemental.

Les contacts permettant de se déplacer autrement seront intégrés, tels que les locations de vélo.

#### - *Diffusion du guide :*

Le guide, à destination de tous les habitants du ridellois est diffusé par l'intermédiaire d'un guide du territoire à thème, édité tous les quatre mois en intégrant la liste des animations disponibles sur le territoire. Le guide sera disponible individuellement et dans son intégralité en format numérique sur le site de la communauté de commune, afin que les horaires et autres informations pratiques puissent être actualisées. Il pourra ainsi être mis à disposition des visiteurs. Il y a ainsi promotion du territoire et de ses offres touristiques en parallèle avec les offres de mobilité.

- Une plateforme de mobilité en Touraine

L'élaboration du guide est couplée à une réflexion sur une plateforme de mobilité au niveau départemental, permettant de centraliser les informations et de guider les usagers dans leur mobilité. Un groupe de travail a ainsi été formé par le Conseil général, auquel participent le PNR et diverses associations concernées par la mobilité, permettant d'intégrer un large panel de points de vue et d'utilisateurs. Les publics ciblés pour cette plateforme sont avant tout les personnes en recherche d'emploi, mais les informations centralisées seront, dans un second temps, mises à disposition des habitants et visiteurs.

c. Sensibiliser aux nouvelles solutions de mobilité.

- Le projet d'expérimentation MOUR

Le projet MOUR a mené une expérimentation pour analyser l'impact de l'accompagnement de familles vers d'autres modes de mobilité. Ainsi chaque famille s'est vue attribuer un programme de transport personnalisé (Annexe IV) basé sur ses trajets, proposant des modes de transports alternatifs. Etant donné que le changement d'habitude est une difficulté, ce programme devait faciliter l'appropriation des modes de déplacement disponibles sur le territoire. L'intérêt des participants est recherché en mettant en évidence les facteurs économiques, de temps passé dans les transports et environnementaux. Deux bilans sont comparés, l'un se basant sur les pratiques actuelles et l'autre en mettant en application les recommandations proposées. Il a été important de donner le plus de précisions sur les recommandations pour faciliter leur appropriation. Ainsi, lorsqu'il est proposé de plutôt utiliser le train, les horaires et correspondances sont fournies, adaptées aux habitudes de l'utilisateur. Il est aussi pris en compte la nature des trajets, proposant plus facilement des modes de mobilité doux pour les activités de loisir moins contraignantes par le temps.

- Organiser un événementiel sur le thème de la mobilité.

Dans la même démarche que la semaine européenne de la mobilité, des animations seront organisées en octobre 2013 pour promouvoir les nouvelles solutions de mobilité et sensibiliser aux problématiques de changement climatique. Il sera notamment proposé de découvrir le territoire par de nouvelles mobilités pour se rendre à un spectacle. Par exemple, un trajet en vélo électrique qui emprunte un itinéraire d'intérêt touristique est proposé. On fait ainsi découvrir le territoire par de nouvelles mobilités et découvrir les nouvelles mobilités du territoire (Figure 23).

Ainsi, ces outils ont pour objectif d'engranger une mutation de la société au niveau local, conçus initialement sans spécificité touristique, mais incitant les habitants à se déplacer autrement, les incitant à en faire de même en situation de découverte des territoires. Cette stratégie globale de mobilité inspire des déclinaisons à destination des touristes.

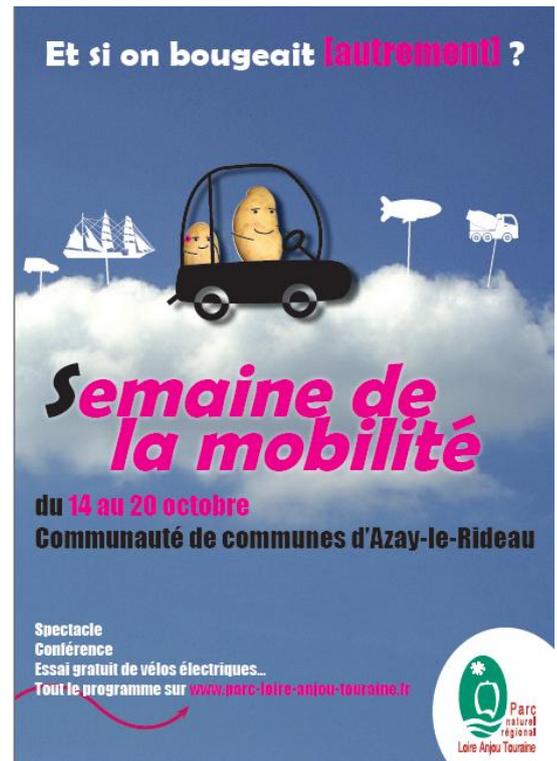


Figure 23 : poster pour la semaine de la mobilité organisée en ridellois (source : PNR Loire-Anjou-Touraine, 2013)

## C. Vers des outils à destination des touristes

Les actions pour des mobilités alternatives à destination des touristes intègrent une plus-value de découverte des territoires. De même, une stratégie touristique globale intégrant les problématiques de mobilité est en réflexion sur le territoire du PNR accompagnée d'actions opérationnelles au niveau local.



LA CHARTE EUROPÉENNE  
DU TOURISME DURABLE DANS  
LES ESPACES PROTÉGÉS

Figure 24 : Logo de la CETD  
(source : CETD)

### 1. La charte européenne du tourisme durable

La Charte Européenne du Tourisme Durable (CETD) (Figure 24) est un outil de développement durable des espaces protégés, elle s'appuie sur les principes de la Charte Mondiale du tourisme durable(2000).

#### a. Recherche de cohérence et de valorisation des actions

La charte offre des outils permettant de mettre en place une politique et des actions de sensibilisation et de valorisation de l'environnement, en appliquant les principes du développement durable au tourisme.

Afin d'obtenir la certification CETD, le territoire doit montrer son engagement dans le respect et l'acceptation de tous les principes du développement durable en les adaptant au contexte local. Les principaux objectifs s'énoncent comme suit :

- « - Préserver l'environnement et le patrimoine
- Développement économique et social
- Préserver et améliorer la qualité de vie locale
- Améliorer la qualité de l'offre touristique » (Charte Européenne du Tourisme Durable, 2000)

Les démarches d'adhésion à la charte vont permettre d'établir une réelle stratégie de tourisme durable, notamment concernant le développement des mobilités alternatives au sein du PNR.

Outre les actions qui figureront dans le programme, la ratification à la charte apportera de nombreux bénéfices. L'acquisition de la certification CETD permettrait au parc d'accéder à un développement territorial homogène, en accord sa propre charte. Elle lui apportera une crédibilité nouvelle comme territoire engagé, permettant une nouvelle approche favorable à une prise de conscience des acteurs locaux impliqués dans le développement touristique et à une sensibilisation du grand public. Une réflexion globale sur un grand territoire et sur le long terme sera apportée, pour une gestion touristique d'autant plus efficace et les avantages économiques, sociaux et environnementaux en découlant. Les relations entre acteurs locaux et le secteur touristique général seront renforcées, les activités traditionnelles seront soutenues et la qualité de vie sera améliorée. Le PNR profitera aussi des idées et améliorations mises en places par les autres signataires.

Le PNR Loire-Anjou-Touraine est en cours de procédure pour obtenir la certification. Le diagnostic a été réalisé, et validé. Les propositions d'actions seront effectuées pour tous les secteurs d'étude du parc.

## b. Les objectifs pour la mobilité et la mise en valeur des paysages

La mobilité constitue l'un des points à traiter imposés par la charte, comme outil de maîtrise de la fréquentation touristique. Comme montré précédemment, les flux peuvent avoir un impact négatif sur l'environnement, les paysages et le patrimoine du territoire. La charte impose ainsi une analyse statistique des flux et la création d'un plan de gestion. Elle n'est pas présentée comme outil à la mise en valeur des paysages mais définit, dans un autre volet, des orientations de réflexions sur la protection et mise en valeur du patrimoine naturel et culturel. Par exemple, le contrôle des emplacements et des styles de tout nouveau développement touristique en fait partie.

L'analyse des déplacements, mis en parallèle avec celle des paysages et milieux naturels, permettra donc d'appuyer les actions de développement de la mobilité lancée sur le Pays d'Azay-le-Rideau, tout en valorisant les liens avec le reste du PNR. Plus encore, la charte incitera à l'appropriation de ses idées de protection de l'environnement en encourageant les acteurs locaux et visiteurs à y prendre part en offrant des moyens pédagogiques et des services. Ce sera aussi un levier à la mise en place de nouveaux projets. Ainsi, la création d'une navette touristique en serait un projet clé.

## **2. Orienter les flux et donner à voir les territoires ridelois, la navette touristique**

Il a été mis en évidence la nécessité de développer les accès et d'orienter les flux sur le territoire. La mise en place d'une navette touristique est une action proposée par le plan d'action mobilité de la CCPAR visant à offrir une alternative à la voiture pour découvrir le territoire. Les services de Transport à la Demande (TAD) sont généralement mis en place par le conseil général pour répondre à ce type de demande. La navette touristique serait pourtant une initiative offrant des avantages équivalents à la voiture en proposant une plus-value de découverte du paysage et des sites touristiques, ainsi à la fois à destination des visiteurs non motorisés, et à ceux qui ont une voiture.

Afin que le projet de la navette voie le jour, il est important d'établir une méthodologie indiquant les grandes étapes de sa création. Cela permettra aussi de présenter un projet plus abouti pour faciliter sa validation en conseil communautaire.

### a. Etablir les objectifs prioritaires de la création de la navette (Tableau 2)

D'après les éléments mis en évidence précédemment, il serait opportun de créer un mode de transport pour permettre à l'utilisateur d'abandonner la voiture pour se laisser guider sur les routes, s'arrêter sur les points d'importance touristique et proposer des arrêts pour découvrir les activités traditionnelles. Il doit montrer les mêmes avantages que la voiture au niveau de la rapidité de déplacement et de découverte mais aussi intéressant économiquement. La dégradation des paysages et de la biodiversité serait ainsi limitée en proposant des arrêts aux voyageurs seulement sur les sites aménagés. Une compatibilité avec les autres modes de transports doit être établie, favorisant l'inter-modalité entre les différents moyens de transport. Les touristes pourront se rendre rapidement sur une boucle cyclable ou un sentier d'interprétation suscitant leur intérêt.

Tableau 2 : Objectifs de la création de la navette touristiques (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

	Objectifs	Résultats attendus
<b>Permettre une mobilité sans la voiture et pour tous</b>	Répondre à la demande des visiteurs ne souhaitant ou ne pouvant pas utiliser leur voiture pour se déplacer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Attirer une nouvelle clientèle</i></li> <li>- <i>Permettre aux personnes non motorisées d'accéder à tous les sites et services durant leur séjour, favorisant l'économie locale</i></li> </ul>
<b>Valoriser le territoire</b>	Orienter le public	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Intégrer la découverte des identités paysagères de la région à l'action de déplacement permet de découvrir les paysages rapidement, de traverser les différentes identités paysagères en choisissant les routes de charme</i></li> <li>- <i>Faciliter l'accès aux sites touristiques</i></li> </ul>
	Donner une lisibilité de l'offre touristique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Localiser les sites par des arrêts</i></li> <li>- <i>Susciter l'intérêt des visiteurs pour les sites moins renommés se situant sur leur trajet</i></li> </ul>
	Proposer un projet innovant	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Développer l'attractivité du territoire</i></li> </ul>
<b>Protéger le patrimoine naturel et culturel en proposant un nouveau mode de transport</b>	Limiter l'utilisation de la voiture	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Limiter l'accès aux espaces fragiles afin de les protéger</i></li> <li>- <i>Réduire l'impact de la voiture : pollution, engorgement des routes et des parkings</i></li> </ul>
<b>Favoriser la cohésion au sein du territoire et ses alentours</b>	Développer les connexions avec les espaces alentours	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Relayer les modes de transports transversaux</i></li> </ul>
	Créer une offre de transports en commun à l'échelle intercommunale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Favoriser le passage sur toutes les communes du Pays.</i></li> </ul>
	Etablir une compatibilité avec les autres modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Développer l'inter-modalité</i></li> <li>- <i>Rendre plus facile l'utilisation des modes doux et autres modes de mobilité alternatifs</i></li> </ul>

b. Etablir les orientations de la navette en réponse à ces objectifs (Tableau 3).

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire d'identifier les contraintes techniques pour la création d'une telle navette et de sélectionner les sites à intégrer dans les circuits. La carte en annexe III permet de localiser les sites d'intérêt ou à protéger identifiés en II. Afin que la navette soit utilisée, elle doit ainsi permettre aux usagers de se rendre sur les hauts lieux touristiques pour susciter leur intérêt, apportant une valeur ajoutée lors du trajet en proposant d'en découvrir plus.

Tableau 3 : Orientation de la navette (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)

<b>ITINERAIRES courts</b>	Itinéraires suffisamment courts afin de permettre aux utilisateurs de se rendre à leur point de destination sans trop de délais (durée d'un trajet estimée entre 1h et 1h30)
<b>FREQUENCE adaptée au nombre de visiteurs et aux trajets</b>	Suffisamment élevée pour ne pas faire attendre les usagers à la fin de leur visite (au minimum 2 trajets par jours). A adapter aux périodes touristiques
<b>COMPATIBILITE avec les autres modes de transports</b>	Permettre aux usagers d'utiliser les autres modes de transports en communs disponibles sur le territoire (compatibilité des horaires).  Adaptée aux usages des visiteurs : transport de bagages et vélos
<b>INTEGRATION DES SITES D'IMPORTANCE TOURISTIQUE et des services dans les itinéraires</b>  (Annexe III)	Arrêts sur les sites d'intérêts touristiques sur le territoire et avoisinant (les arrêts dans les bourgs devront permettre aux usagers de se rendre à pied sur tous les sites aux alentours)  Faciliter l'accès aux boucles de cyclisme.  Privilégier les routes d'intérêt paysager et mettre en valeur les identités paysagères du pays.  Proposer des arrêts aux principaux services.  Proposer des itinéraires à thèmes.
<b>COUT du trajet pour les usagers</b>	Prix d'accès suffisamment attractif pour que les usagers la privilégient à la voiture (billet entre 1 et 2 euros)  Tarifs plus avantageux proposés en partenariat avec l'achat de billets pour les sites touristiques

### **Sites d'intérêt touristique**

- Château d'Azay-le-Rideau – Azay-le-Rideau
- Château de la Chatonnière – Azay-le-Rideau
- Château d'Islette – Azay-le-Rideau
- Trogoldytes de la Goupillères – Azay-le-Rideau
- Jardin renaissance - Azay-le-Rideau
- Château de Fontenay – Lignières-de-Touraine
- Eglise – Lignières-de-Touraine
- Château d'Ussé – Rigny-Ussé
- Château de Saché - Saché
- Vergers des poires tapées - Rivarennnes
- Musée de l'osier – Villaines-les-Rochers
- Moulin - Pont-de-Ruan
- Bréhémont
- Vallères
- Château de Langeais - Langeais
- Château de Villandry – Villandry

### **Identités paysagères**

- Plaines humides de la Loire
- Vallée de l'Indre
- Plateaux de vignobles et vergers
- Cultures et paysages ouverts
- Bourgs de Val de Loire
- Coteaux
- Route des vignobles

### **Partenaires :**

- Restaurateurs : restaurants, guinguettes...
- Hébergeurs : campings, gîtes, hébergements nature et patrimoine...
- Location de vélo à Bréhémont et Azay-le-Rideau
- Entreprises de navigation sur la Loire ou l'Indre (bateaux typiques et canoë-kayak)
- Centres d'équitation
- Caves...

c. Evaluer la viabilité du projet

Engager un prestataire extérieur est nécessaire pour établir la faisabilité du projet. Pour ce faire, un cahier des charges devra être rédigé. Il devra donc y avoir une étude de la demande et des flux. Plusieurs scénarios seront imaginés, se basant sur les éléments identifiés précédemment. Les coûts et gains devront être estimés, les risques et problèmes possibles à la mise en place du projet identifiés.

Le coût d'une telle étude est important, une présentation et validation du projet doit être effectuée en conseil communautaire afin que la procédure soit lancée. Une recherche de financements pourra être effectuée. Le travail sur la CETD pourrait être une bonne occasion de lancer le projet en tant qu'expérimentation et innovation sur le territoire.

d. L'appropriation du projet par les acteurs du territoire

Si la viabilité du projet est confirmée, une implication des acteurs locaux devra être recherchée. En effet, ce sont eux qui vont faire vivre la navette en étant partenaires du projet.

### **3. Les modes doux, pour une mise en scène du territoire**

En complément de la navette, il est nécessaire de créer un réseau de découverte du territoire par les modes doux. L'offre est assez complète en termes de sentiers pédestres et pour les cycles. Suivant les différents moyens de transports, ils nécessitent des aménagements particuliers. Les grands itinéraires, comme la Loire ou l'Indre à Vélo invitent à l'itinérance, tandis que les circuits plus réduits sont à destination des visiteurs s'attardant sur le territoire. Il permet d'avoir une autre approche, d'apprendre ce qu'est le paysage et la façon de l'appréhender.

a. Un projet innovant sur le territoire, les grands itinéraires à cheval

Sur le même modèle que la Loire à Vélo, des itinéraires et aménagements sont en projets afin de permettre aux cavaliers de se déplacer en itinérance le long de la Loire. La complexité du projet réside dans l'hébergement du cheval. On s'adresse ainsi à de nouveaux publics.

b. Une plus-value pour la découverte, les sentiers d'interprétation

Les sentiers pédestres peuvent aussi être utilisés pour accompagner la déambulation sur les lieux. Bien que des sentiers de découverte piétons aient été mis en place dans chaque commune, les sentiers d'interprétation se développent, mis en place par le PNR, les communes... Par exemple, le sentier d'interprétation est en réflexion à Rigny-Ussé, afin de guider les visiteurs à travers la commune par des chemins en leur mettant à leur disposition des panneaux d'interprétations du paysage. Un maillage de sentiers est créé, favorisant les connexions entre lieux touristiques sans les sectoriser. Une sensibilisation des acteurs institutionnels à la richesse de leur territoire est bien engagée comme en témoignent ces initiatives.

Les outils de mobilité pour un développement durable du tourisme ont été pensés à plusieurs niveaux, en accord avec les réflexions globales de développement durable, suivant les préconisations du Guide de Gestion du Val de Loire, de la Charte du PNR LAT et en perspective d'adhésion à la charte européenne du tourisme durable. Etant donné que l'utilisation des nouvelles mobilités n'est pas encore considérée comme une nécessité par les habitants, les actions développées dans le plan d'action mobilité sur le territoire permettent d'inciter à l'utilisation de ces alternatives dans les activités de loisir. Des actions sont alors déclinées au niveau touristique, contribuant à la mise en valeur du territoire.

## **IV. INSCRIRE LES ACTIONS DANS LE TERRITOIRE**

Le territoire du Pays d'Azay-le-Rideau est considéré comme un territoire expérimental pour la mobilité en milieu rural. En complément du développement des solutions précédentes, une discussion est à mener sur les difficultés de mise en œuvre pouvant être rencontrées. Pour des projets les plus pertinents, efficaces et pérennes, une remise en question continue est nécessaire.

### **A. Raisonner les actions de développement touristique**

En complément de la mise en place d'un plan d'action, il est important de définir des objectifs précis et des limites. Le développement territorial doit être raisonné et contrôlé, afin de ne pas se diriger vers une exploitation économique du concept de développement durable.

#### **1. Contrôler le développement**

Le développement des accès ne doit pas mettre en péril les espaces protégés, ni altérer la lisibilité du territoire. Les actions mises en place sur le territoire doivent avoir un réel objectif de développement durable, et non simplement rechercher une image écologique permettant de réaliser de bénéfiques. Ce concept est nommé Greenwashing ou écoblanchiment. Les bénéfiques réalisés lors du développement de l'attractivité territoriale doivent permettre la mise en place d'actions de protection de la nature et de la qualité de l'air dans un même temps. Ainsi, un équilibre doit être trouvé entre la possibilité de découverte du territoire pour les visiteurs et la conservation des espaces naturels protégés. Bien que l'aménagement de circuits pédestres permette de réhabiliter des chemins qui n'étaient plus entretenus, les mobilités alternatives sont une façon d'attirer une nouvelle clientèle, susceptible de dégrader les paysages remarquables des sites. Plus on crée de nouveaux itinéraires, plus les déplacements sur le territoire sont développés, plus il risque d'y avoir du passage.

#### **2. Laisser une part de liberté au visiteur**

De plus, il est intéressant de laisser au visiteur une part de découverte personnelle, adaptée à sa sensibilité propre. Pour cela, il est important de laisser un parcours libre sur le territoire, tout en l'informant et lui apprenant à lire les paysages, à apprécier et respecter la biodiversité. Par exemple, en Corse, les points de vue et éléments remarquables sont très peu indiqués, laissant soin au visiteur de découvrir par lui-même ces espaces. Malgré de nombreux marcheurs passant à côté de ces richesses, ce parti-pris permet d'éviter une sur-fréquentation des milieux fragiles. Ainsi, de nombreux points remarquables ne font pas l'objet d'aménagements pour volontairement limiter les passages et prévoir des visites accompagnées.

Ainsi, pour limiter les risques que présenterait un développement de la mobilité, une stratégie touristique doit être mise en place localement.

## **B. Rechercher une structure cohérente sur le territoire**

Pour l'instant, les aménagements touristiques sont des projets indépendants les uns des autres. La structure du territoire doit pourtant être conservée. La mise en place d'une stratégie de développement touristique serait nécessaire.

### **1. Une multiplicité d'acteurs à l'origine des projets**

Pour le moment, le territoire de la CCPAR fonctionne surtout sur des propositions de projets à l'initiative de multiples acteurs : communes, associations, comité de pays, conseil général, PNR, association de communautés de communes, entreprises et privés. Les propositions sont faites parfois sans concertation les unes avec les autres et le réseau se développe avec peu de lisibilité.

De plus, la profusion des structures impliqués dans la mobilité et la mise en valeur des territoires, que ce soit au niveau local ou national, rend difficile la mise en place des projets. Il faut faire face à une multitude d'interlocuteurs. La fragmentation des responsabilités à tous les niveaux ne permet pas une bonne lisibilité des actions, ni des acteurs. Du fait de la sectorisation des services dans les différentes institutions et structures, il y a peu de lien entre les travaux effectués pour la mobilité et pour le tourisme. La communication s'avère compliquée et les intérêts sont parfois conflictuels. Il est alors nécessaire d'établir un véritable lien entre tous les acteurs concernés afin de prendre en compte tous les points de vue.

### **2. Etablir une stratégie locale de développement touristique**

Ainsi, la mise en place d'une stratégie de développement touristique serait nécessaire localement, permettant de créer un réel maillage. Des enjeux forts ont été déterminés en II, pourtant, il n'existe pas de réponse sur le territoire. Les outils de réflexion globaux, tels que le plan de gestion du val de Loire donnent des indications de développement mais n'offrent pas de réponse spatialisé, adapté à chaque espace. Sur le Pays d'Azay-le-Rideau, le développement se fait ainsi au fil des projets proposés. Bien que le développement touristique se base en grande partie sur une réponse à la demande des consommateurs (Longhi, 2004), il est nécessaire de prendre en compte les risques et problèmes mis en évidence sur le territoire. Les interventions du parc doivent ainsi être relayées par une stratégie touristique mise en place localement. L'élaboration d'un plan d'action de mobilité touristique, déclinant certaines des actions proposées précédemment, serait nécessaire, pour une plus grande cohérence territoriale. Cela faciliterait la mise en place des projets, en donnant plus de poids et de légitimité aux actions proposées. Il permettrait d'inscrire les déplacements sur le territoire en un maillage cohérent, de développer les interactions entre différentes mobilités et avec les territoires alentours. C'est un ensemble qui doit être adapté pour orienter les utilisateurs vers un nouveau tourisme et de nouveaux modes de transports. Ce plan d'action de mobilité touristique pourrait ainsi faire partie d'une stratégie touristique sur l'ensemble du Pays ridellois. Il serait opportun que cette stratégie soit mise en place par l'Office du Tourisme (OT) ridellois. Pour l'instant, c'est un des services de la CCPAR. Même s'il bénéficie d'un budget propre et possède un Conseil d'exploitation, composé d'élus du territoire et d'acteurs socioprofessionnels, la prise de décision revient aux Conseils Communautaires ou Bureaux. Ainsi, l'OT ne peut être que force de proposition, et ne

possède aucun pouvoir décisionnel. Des démarches lourdes et des tensions entre les différentes parties prenantes ne laissent que peu de marge de manœuvre et les prises de décisions sont lentes dans un milieu où la réactivité est primordiale. Cependant, un prochain changement de régime devrait faciliter les procédures. L'OT du ridellois deviendra une Société Publique Locale (SPL), permettant plus de réactivité sous la tutelle d'un directeur unique.

La mise en place d'une stratégie locale doit être appuyée par les acteurs du territoire, que ce soit les collectivités ou les entreprises et privés.

### **C. Une appropriation du sujet pas les acteurs nécessaire à la pérennisation des projets**

Le Pays d'Azay-le-Rideau est pionnier dans ses actions de développement de mobilités alternatives. Les initiatives de mise en place d'alternatives de modes de déplacement sont insufflées par le PNR LAT. Menant des expérimentations, aidant à la mise en place d'actions, son rôle est simplement d'aider les collectivités. Une reprise des projets au niveau local est alors nécessaire pour que les réflexions sur la mobilité perdurent. Pour l'instant, les démarches sont portées par quelques élus sur le territoire. Lors des prochaines élections, les projets pourraient alors ne plus être intégrés dans les réflexions globales, et d'autres priorités données. Cette avance pourrait ainsi être perdue si le sujet n'est pas intégré dans les réflexions de développement territorial par la CCPAR. Musson (2012) montre ainsi qu'il est préférable que la construction des projets doit être initiée par la collectivité et relayée par les entreprises locales. Les politiques locales jouent un rôle structurant.

De plus, lorsqu'un nouveau projet est créé, il est important de le planifier sur le long terme, afin qu'il soit durable et stabilisé. Dans le cas contraire, le projet risquerait de s'éteindre au terme d'un court essai qui n'aurait pas été rentable en premier lieu, sans considérer sa possible évolution. Pour la pérennisation des projets, il est ainsi préférable d'impliquer les acteurs locaux. Une collaboration entre les collectivités locales et les entreprises permet alors de mieux faire fonctionner les projets grâce à un travail d'équipe et de coordination entre les services. La mobilisation des diverses parties prenantes est alors nécessaire. Le but recherché est ainsi de renforcer les systèmes de transports fragiles financièrement et d'offrir une qualification aux prestataires. Ils y trouvent ainsi un nouveau dynamisme dans l'économie répondant aux besoins des habitants et touristes du fait d'une attractivité du territoire. De plus, il est nécessaire que les informations soient relayées sur les territoires impliqués.

Ainsi, afin d'éviter un développement désordonné et inefficace, une stratégie de développement de la mobilité touristique serait nécessaire localement. Elle doit être appropriée et portée par les acteurs locaux pour que les projets soient pérennisés.

---

## CONCLUSION

---

La mobilité et les modes de découverte du territoire ont évolués ensemble dans le temps. De nos jours, il est mis en évidence une nécessité de durabilité de développement. Ainsi, suite aux erreurs du tourisme de masse, telles que la banalisation des paysages, d'importantes émissions de gaz à effet de serre et de la destruction de milieux fragiles, de nouveaux objectifs sont définis, prônant un tourisme plus proche de la nature et respectueux de l'environnement. Responsable de la plupart des émissions de GES de l'industrie touristique, de nouvelles mobilités sont développées. Son rôle évolue aussi. Plus qu'un moyen de déplacement, elle apporte une véritable valeur ajoutée à la découverte des territoires. Ainsi, on peut découvrir les paysages avec différentes perceptions suivant notre mode de transport. La voiture permet de sillonner plus rapidement les espaces, tandis que les modes de mobilité doux est un moyen de s'intégrer dans son environnement local.

Le Pays d'Azay-le-Rideau est ainsi en partie situé sur le territoire du Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'exploitation touristique importante de cette région induit de nouveaux enjeux de développement. Il faut ainsi retrouver l'identité propre du pays et valoriser ses particularités paysagères et de terroir propres. Les châteaux et autres caractéristiques emblématiques du Val de Loire sont ainsi à l'origine d'un tourisme de passage important. Pour rééquilibrer les déplacements, il faut alors valoriser les éléments identitaires du Pays d'Azay-le-Rideau et leur donner une lisibilité dans l'offre touristique. Elles sont alors plutôt à destination des visiteurs séjournant sur le pays et des habitants. La voiture est le mode de transport privilégié sur le territoire. Elle permet de se déplacer rapidement d'un point d'attractivité à un autre en totale autonomie et offre un panorama des paysages de la région. Pourtant, l'impact de l'utilisation de la voiture sur l'environnement Pour ces différents publics, la voiture est souvent le mode de transport privilégié, les transports en communs étant peu adaptés à la découverte du territoire. Les modes de mobilité doux se développent tout de même avec les circuits de cyclisme suivant les cours d'eau à la découverte des châteaux. Face à ces enjeux environnementaux et de développement touristique, ainsi qu'une réelle demande des voyageurs sans voiture, il est nécessaire de mettre en place des solutions innovantes et pérennes de mobilités alternatives.

La voiture étant encore très ancrée dans les pratiques et le territoire ne présentant pas de contraintes géographiques favorisant la mise en place d'alternatives, il est nécessaire de travailler dans un premier temps sur des actions permettant de faire évoluer les pratiques. La mise en place d'un SCoT permettra de mettre en place une stratégie globale, tandis qu'un plan d'action est appliqué au niveau local. Il vise à développer les modes de transports alternatifs tels que le covoiturage, mais aussi à favoriser leur utilisation à travers de la communication et une sensibilisation. Ainsi, si la population apprend à se déplacer autrement, il sera plus facile d'en faire de même en situation de découverte des territoires, et l'utilisation des modes de transports alternatifs par les habitants leur permettra de se développer suffisamment pour être utilisés dans toutes les situations et par les touristes. Des actions sont aussi menées sur le territoire visant le développement de l'attractivité touristique de la région. Le PNR LAT veut ainsi établir une stratégie globale de

développement touristique en adhérant à la CETD. Un projet de navette touristique est en cours, qui pourrait devenir une action pilote de cette charte. Des aménagements spécifiques pour favoriser la mobilité douce, mettant en scène le territoire et accompagnant le visiteur dans sa découverte sont apportés, tels que la création de sentiers d'interprétation.

Il est cependant observé plusieurs freins mais aussi des risques au développement de mobilités touristiques alternatives sur le territoire. Les initiatives de création d'aménagements touristiques sont globalement indépendantes les unes des autres, proposées par une diversité d'acteurs sur le territoire. Les multiples actions réalisées doivent être régies par une organisation générale, construisant un réseau réfléchi sur le territoire et ses alentours. Le risque d'une déstructuration de l'offre peut être évité par une stratégie de développement de mobilités alternatives touristiques locale. Une appropriation des projets par les collectivités, entreprises et privés est ainsi nécessaire.

La stratégie de développement des mobilités alternatives touristiques s'inscrit dans une démarche globale de développement durable. Pour un tourisme respectueux de l'environnement, il serait nécessaire de mettre en place, en parallèle des actions de développement touristique, des mesures compensatoires et préventives visant à valoriser et accompagner le développement et l'évolution des milieux naturels environnants mais aussi à protéger ceux-ci et à éviter leur dégradation.

# BIBLIOGRAPHIE

BALZAC H. (de) (1836). Le lys dans la vallée. 2 éd. Charpentier, Paris, 387 p.

BARON YELLES N. (2006). L'inscription du Val de Loire au Patrimoine Mondial UNESCO : Réflexions sur les implications institutionnelles d'un nouveau type de protection de la nature. Bulletin de l'association des géographes français, vol.83, n°3, pp. 381-393

BAUELLE G., DARRIS G., OLLOVRO J., PIHAN J. (2004). Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages. *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, N° 287, 17 p.

BONNAFOUS A. (2004). Le choix entre la voiture et les transports collectifs. In : Institut des Villes (Ed.1). Villes et économie, Paris, pp. 185-206

BOUIN F. (2004). Le monument historique comme source de tourisme. In : Les monuments historiques, un nouvel enjeu ? Prieur M., L'Harmattan, Paris, pp.171-183

BOYER M. (1972). Le Tourisme. 1 éd. Peuple et Culture, Du Seuil, Paris, 261p.

BOYER M. (1999). Histoire du tourisme de masse. 1 éd. « Que sais-je ? », Presse Universitaire de France, Paris, 128p.

BOYER M. (2005). Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle. 1 éd. L'Harmattan, Paris, 334p.

DEHOORNE O. (2006). L'avènement du tourisme de masse sous les tropiques. *Etudes caribéennes*, 4, 27 p.

CERON J., DUBOIS G. (2000). A la recherche d'une éthique du tourisme. *Cahier Espaces*, n°67, pp. 9- 29.

COEFFE V., PÉBARTHE H., VIOLIER P. (2007). Mondialisation et mondes touristiques. *L'information géographique*, n°71, pp.83-96

Conférence Mondiale du Tourisme Durable (1995). Charte du Tourisme Durable. In : Conférence Mondiale du tourisme durable, Lanzarote, 27-28 avril 1995, pp. 105-106

DECOUPINGY, Fabrice. (2000). Accès et Diffusion des visiteurs sur les espaces naturels, modélisation et simulations prospectives. Thèse de Doctorat en Aménagement de l'espace et Urbanisme : Université François Rabelais Tours. 401 p.

DEVANNE A., LE FLOCH S. (2008). L'expérience esthétique de l'environnement : une tension sociopolitique entre l'ordinaire et l'extraordinaire ?. *Natures Sciences Sociétés*, 16, pp. 122-130.

DUBOIS, G. (2009). Le long chemin vert le tourisme lent. *Cahier Espaces*, n°100, pp. 80-85

ESCOUROU P. (1995). Tourisme et environnement. 1 éd. CDU SEDES, Paris, 239 p.

FRANÇOIS H. (2004). Le tourisme durable une organisation du tourisme en milieu rural. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2004/1, pp. 57-80

GWIAZDZINSKI L. (2007). Mobilités douces. *L'autre voie*, n°3, 3 p.

IGANDOO E. (2006) La synecdoque paysagère. *Sud Est Européen*, n°21, pp.85

JOLIVET P. (2006). Définir une rationalité ancrée. L'exemple de la sensibilité écologique des consommateurs. In : L'économie des conventions, méthodes et résultats. La découverte, Paris, 480 p.

LEQUIN M. (2002). L'écotourisme : expérience d'une interaction culture-nature. *Teoros : revue en recherche de tourisme*, Vol.21, n°3, pp. 38-42

LONGHI C. (2004). Internet et dynamique des marchés dans le tourisme : enjeux analytiques et développements empiriques. *Revue d'économie industrielle*, vol 108, n°108, pp.67-90

MOIGNEU T. (2011) Le plan de gestion adapté au val de Loire : enjeux et méthode. In : Val de Loire Patrimoine mondial 2000 - 2010 : identité, protection, valorisation, Orléans, 7-8 décembre 2011, 5p.

MUSSON, Anne. (2012). L'attractivité entrepreneuriale des territoires et le développement durable: existe-t-il une attractivité durable des territoires? Thèse de Doctorat en Sciences Economiques : Université de Pau et des Pays de l'Adour. 477p.

PLATROZ P., SN Roc Unicem, CFAUnicem, Pierre du Sud, Pierre Actual (2006). Roches de France. 1 éd. Pro Roc, Genève, 236p.

PEYRON M. (2004). L'éco-tourisme comme levier de développement des ressources territoriales : le cas des massifs orientaux de l'Atlas marocain. *Montagnes méditerranéennes*, n°20, pp. 187-194

POULLE F. (1992). L'aménagement intercommunal de l'espace. 1 éd. Syros, Aubenas, 157 p.

POUGET R. (1990). Histoire de la lutte contre le phylloxera de la vigne en France (1868-1895). 1 éd. INRA, Paris, 156 p.

RABOTEUR J. (2002). Introduction à l'économie du tourisme. 1 éd. L'Harmattan, Condé-sur-Noireau, 149 p.

ROBLIN L. (2003). Cinq siècles de transport fluvial en France : du XVIIe au XXIe. 1 éd. Ouest-France, Caen, 128 p.

ROUQUETTE C. (2000) Chaque année, quatre Français sur dix ne partent pas en vacances. *INSEE première*, n°734, 4 p.

SERRANO J.(2007). La question du développement durable en aménagement et les objectifs du programme de recherche. In : Les espaces périphériques urbains et le développement durable : analyse à partir du cas de l'agglomération tourangelle, Tours, 11 mai 2006, 195p.

VINCENT S. (2008) Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? Doctorat de sociologie, UFR Sorbonne, 417 p.

VLES V. (2006) Politiques publiques d'aménagement touristique : Objectifs, méthodes, effets. 1 éd. PU Bordeaux, Bordeaux, 483p.

VODOZ L. , PFISTER GIOUQUE B., JEMELIN C. (2004). Les territoires de la mobilité : l'air du temps. 1 éd. PPUR, Lausanne, 383 p.

## SITIOGRAPHIE

ARDITI M. (Coor.) (2013). Rapport du groupe de travail du conseil national, Quelle trajectoire pour atteindre le mix énergétique en 2025 ? Quels types de scénarios possibles à horizons 2030 et 2050, dans le respect des engagements climatiques de la France ? [en ligne] éd 1. Paris : Secrétariat général du débat national sur la transition énergétique. 72 p. Disponible sur le World Wilde Web : <[http://www.transition-energetique.gouv.fr/sites/default/files/gt2\\_mix-energetique\\_dnte.pdf](http://www.transition-energetique.gouv.fr/sites/default/files/gt2_mix-energetique_dnte.pdf)>

DRON D. (Direc. Publi.) (2011). Les perceptions sociales et pratiques environnementales des Français de 1995 à 2011. [en ligne] éd. 1. La Défense : Commissariat général au développement durable. 70 p. Disponible sur le World Wilde Web : < [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/La\\_revue\\_du\\_CGDD/2011/Revue%20CGDD\\_0ctobre%202011.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/La_revue_du_CGDD/2011/Revue%20CGDD_0ctobre%202011.pdf)>

Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes De La Pollution Atmosphérique. (2011). Emissions dans l'air en France métropole, substances relatives à l'accroissement de l'effet de serre. [en ligne] éd1. Paris : AFAQ. 25 p. Disponible sur le World Wilde Web : < [http://www.rac-f.org/IMG/pdf/Emissions\\_FRmt\\_GES.pdf](http://www.rac-f.org/IMG/pdf/Emissions_FRmt_GES.pdf)>

CORDIER B. (2012). Le coût réel de la voiture. [en ligne] 1 éd. La Bourboule : ADETEC. 8 p. Disponible sur le World Wilde Web : <<http://www.adetec-deplacements.com/4.%20cout-reel-voiture-8p.pdf>>

EUROPARC (2000). Charte Européenne du tourisme durable. [en ligne] 1 éd. Grafenau : EUROPARC 12p. Disponible sur le World Wilde Web : <[http://www.parc-naturelsregionaux.fr/upload/doc\\_telechargement/Charter%20leaflet\\_french.pdf](http://www.parc-naturelsregionaux.fr/upload/doc_telechargement/Charter%20leaflet_french.pdf)> Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (Coor.) (2011). Synthèse du plan national d'adaptation au changement climatique. [en ligne] éd 1. La Sorbonne : Ministère de

l'écologie, du développement durable et de l'énergie. 32 p. Disponible sur le World Wilde Web : <[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNACC\\_synthese-32p\\_MAJ\\_avril-2013.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNACC_synthese-32p_MAJ_avril-2013.pdf)>

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (Coor.) (2009). Première loi du Grenelle. [en ligne] éd 1. La Sorbonne : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. 32 p. Disponible sur le World Wilde Web : <[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/La\\_premiere\\_loi\\_du\\_Grenelle.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/La_premiere_loi_du_Grenelle.pdf)>

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (Coor.) (2009). Loi Grenelle 2. [en ligne] éd 1. La Sorbonne : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. 20 p. Disponible sur le World Wilde Web : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle\\_Loi-2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle_Loi-2.pdf)

MIOSSEC J. (1977). Un modèle de l'espace touristique. L'espace géographique, n°1, pp. 41-48

Mission Val de Loire (2010) Paysages du Val de Loire. <http://www.valde Loire.org/Patrimoines/Comprendre/Paysages-du-Val-de-Loire> (consulté le 28/07/2013)

Mission Val de Loire (2011). Plan de gestion : des orientations communes pour agir. [en ligne] éd 1. Disponible sur le World Wilde Web : <<https://app.box.com/s/9116ghzldbye1dtwxrb>> Nations Unies. (Coor.) (1997). Protocole de Kyoto [en ligne] éd 1. Disponible sur le World Wilde Web : <[http://unfccc.int/files/cooperation\\_and\\_support/cooperation\\_with\\_international\\_organizations/application/pdf/kpfrench.pdf](http://unfccc.int/files/cooperation_and_support/cooperation_with_international_organizations/application/pdf/kpfrench.pdf)>

Observatoire de l'Economie et des Territoires de Touraine (2013). L'OE2T. [http://www.economie-touraine.com/tourisme\\_indre\\_et\\_loire/sitesde\\_visite\\_monuments.aspx](http://www.economie-touraine.com/tourisme_indre_et_loire/sitesde_visite_monuments.aspx) (consulté le 07/07/2013)

ORFEUIL J. (2000). L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses. *Synthèse INRETS*, n°73, 146 p.

Organisation mondiale du tourisme (2000). Larousse. <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/tourisme/97970> (consulté le 25/07/2013)

Saumur-agglo (2013). Saumur agglo : Territoires 2020. [http://www.agglo-saumur.fr/territoires2020\\_nature.cfm](http://www.agglo-saumur.fr/territoires2020_nature.cfm) (consulté le 26/07/2013)

SONNETTE-CHICH C. (2007). INSEE : Centre, une région riche en monuments historiques et musées. [http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=21&ref\\_id=14802](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=21&ref_id=14802) (consulté le 25/08/2013)

Mémoire de Fin d'Études

**Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences  
Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage**

Année universitaire : 2012 - 2013  
Spécialité : Paysage  
Spécialisation ou option : Ingénierie du territoire

**Développer une mobilité durable en territoire rural, outil d'attractivité  
touristique donnant accès aux spécificités paysagères**

Le cas du Pays d'Azay-le-Rideau

**ANNEXES**

Par : Julia ANTUNES-VALLEREY



Volet à renseigner par l'enseignant responsable de l'option/spécialisation\*  
ou son représentant

Bon pour dépôt (version définitive)

Date : .../.../... Signature Autorisation de diffusion : Oui  Non

**Devant le jury :**

Soutenu à Angers, le 13 septembre 2013

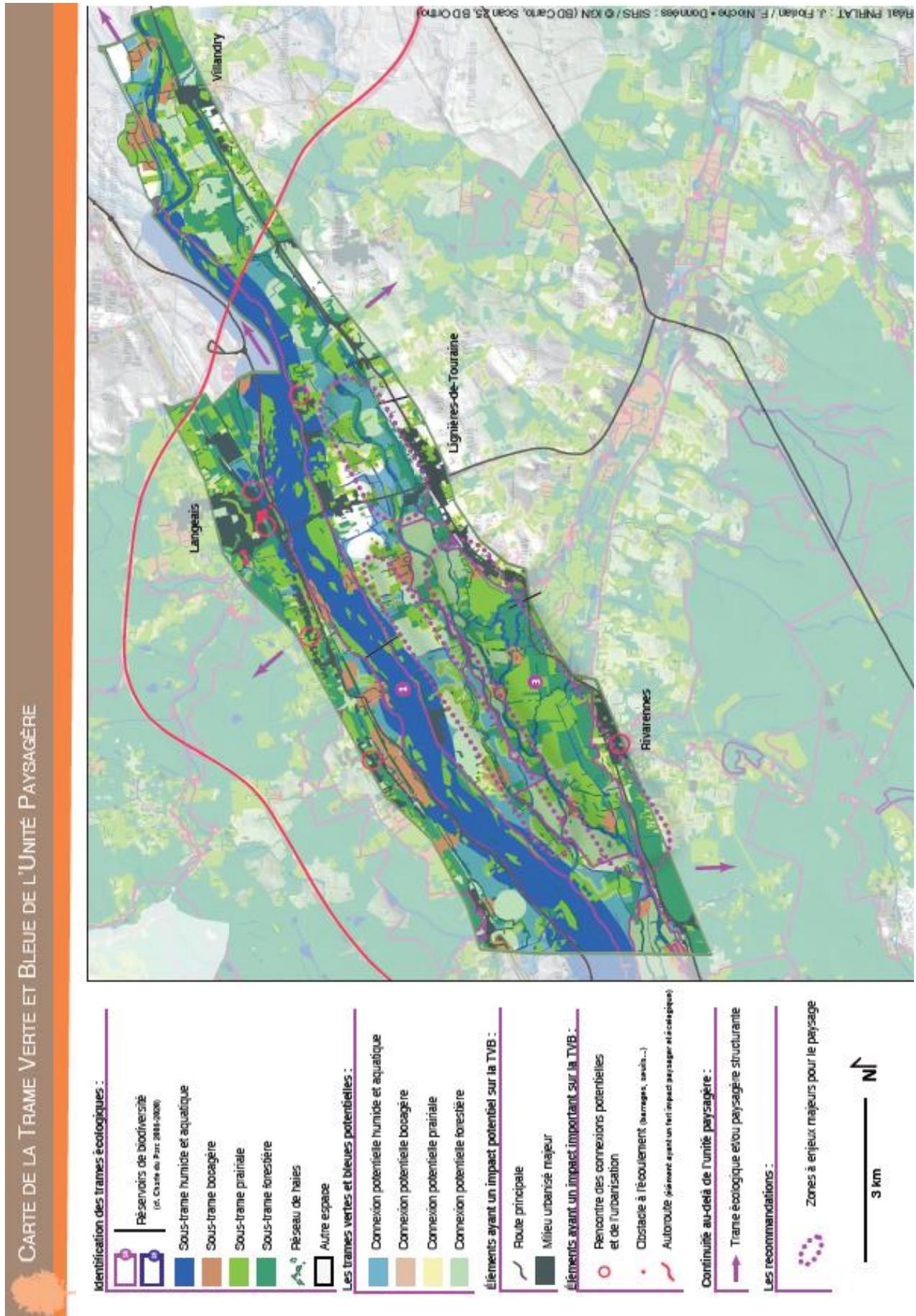
Sous la présidence de : Anne MUSSON

Maître de stage\* : Florence BUSNOT-RICHARD

Enseignant référent : Nathalie CARCAUD

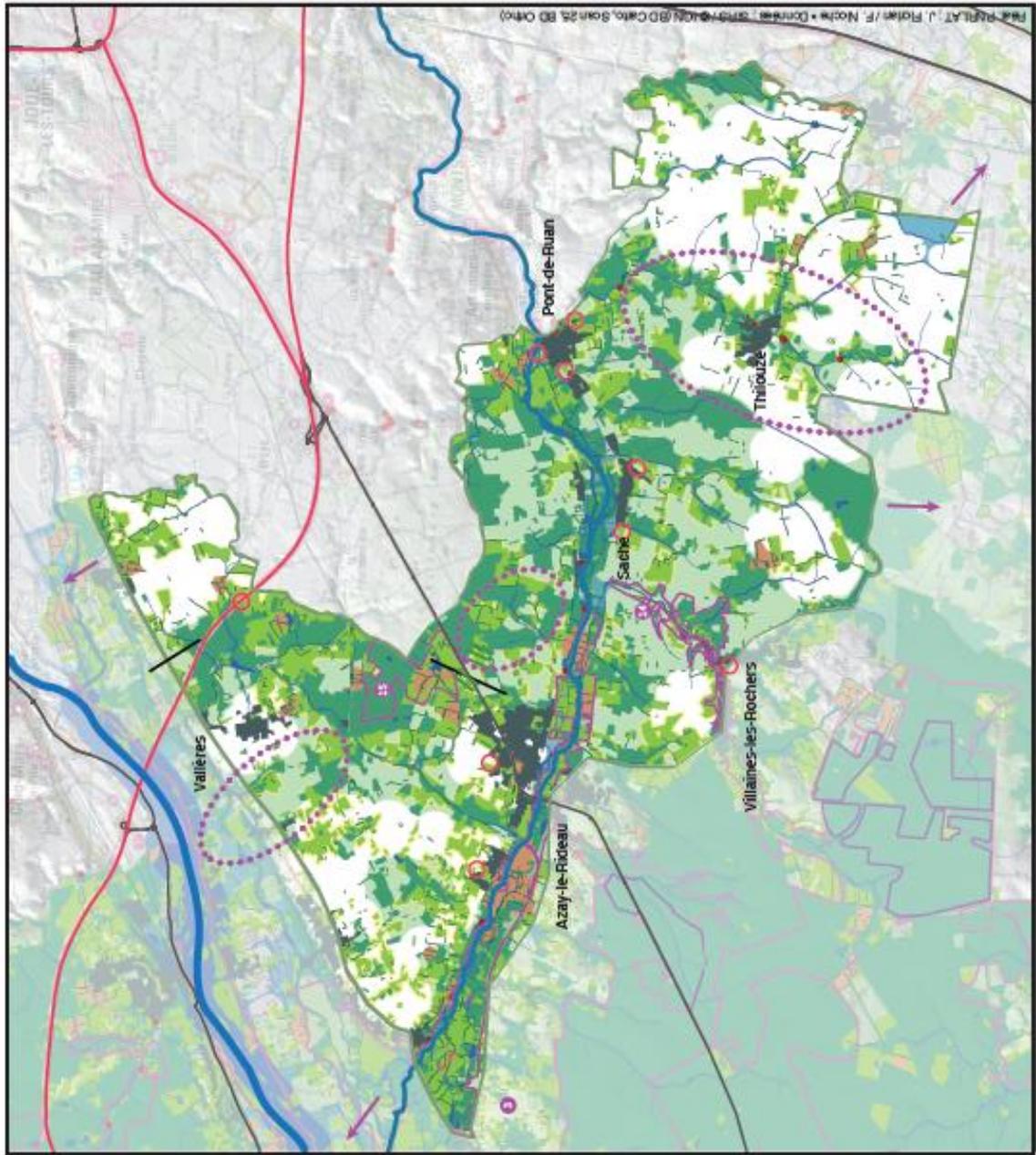
# ANNEXE I : TRAME VERTE ET BLEUE (source : PNR LAT, 2013)

## Unité paysagère du Val de Loire



# Unité paysagère du plateau du centre et Val de l'Indre

## CARTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE L'UNITÉ PAYSAGÈRE



**Identification des trames écologiques :**

- Réservoirs de biodiversité (cf. Chartre de Parc 2000-2020)
- Sous-trame humide et aquatique
- Sous-trame bocagère
- Sous-trame prairiale
- Sous-trame forestière
- Réseau de haies
- Autre espace

**Les trames vertes et bleues potentielles :**

- Connexion potentielle humide et aquatique
- Connexion potentielle bocagère
- Connexion potentielle prairiale
- Connexion potentielle forestière

**Éléments ayant un impact potentiel sur la TVB :**

- Route principale
- Milieu urbanisé majeur

**Éléments ayant un impact important sur la TVB :**

- Rencontre des connexions potentielles et de l'urbanisation
- Obstacle à l'écoulement (parcages, seuils...)
- Autoroute (élément ayant un fort impact paysager et écologique)

**Continuité au-delà de l'unité paysagère :**

- Trame écologique étou paysagère structurante

**Les recommandations :**

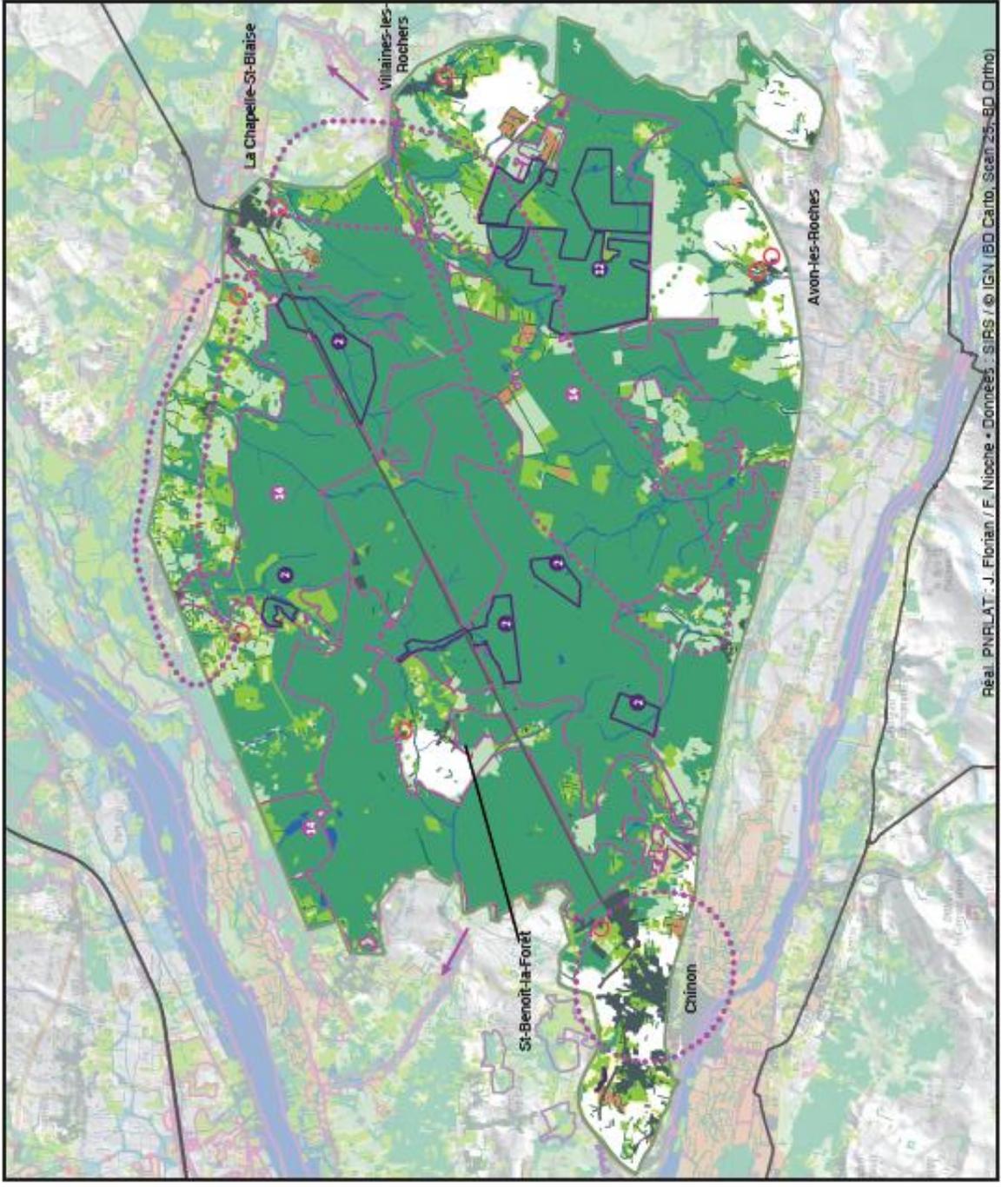
- Zones à enjeux majeurs pour le paysage

4 km

# Unité paysagère du Ruchard

## CARTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DE L'UNITÉ PAYSAGÈRE

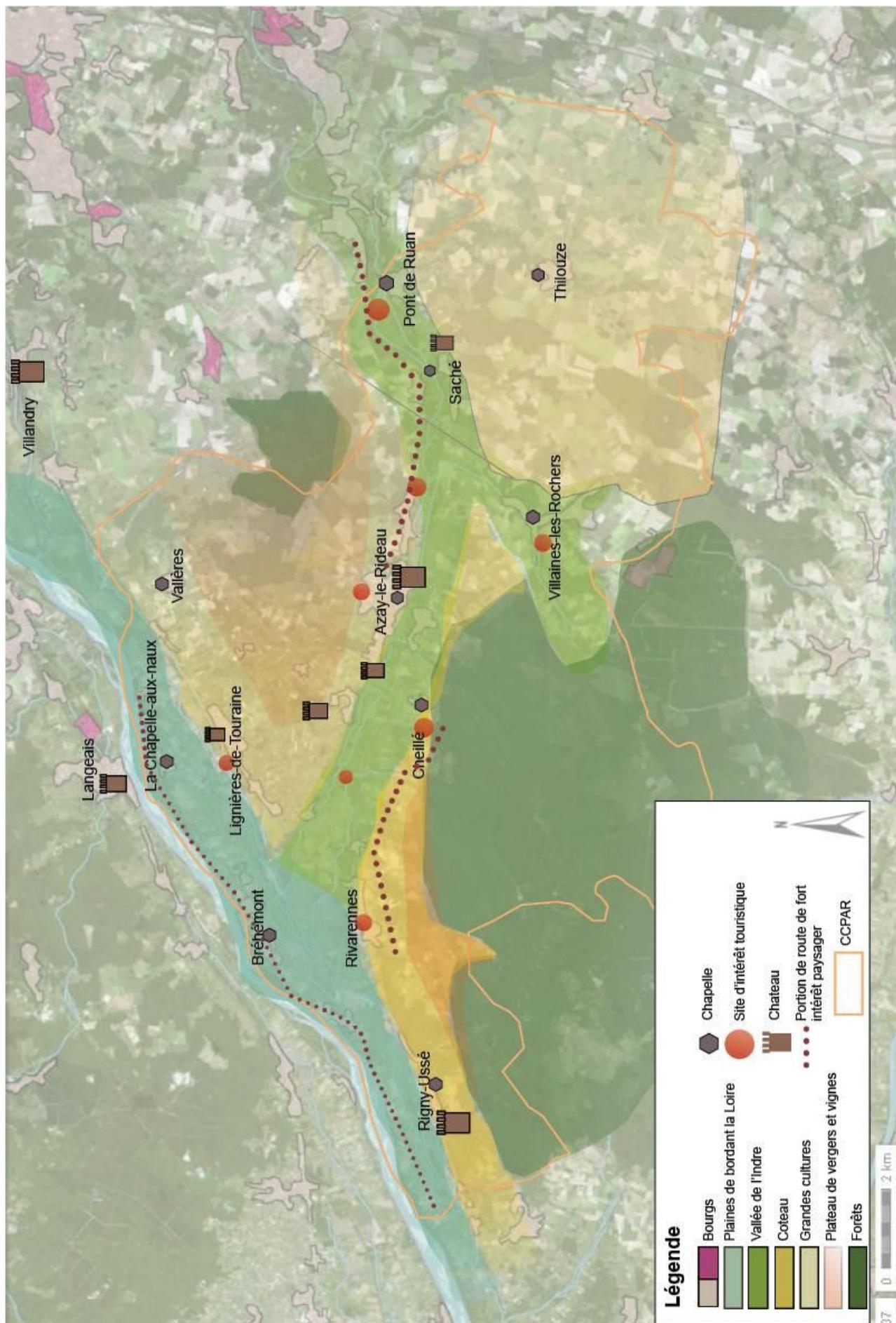
- Identification des trames écologiques :**
- Réservoirs de biodiversité (cf. Chartre du Parc 2016-2030)
  - Sous-trame humide et aquatique
  - Sous-trame bocagère
  - Sous-trame prairiale
  - Sous-trame forestière
  - Réseau de haies
  - Autre espace
- Les trames vertes et bleues potentielles :**
- Connexion potentielle humide et aquatique
  - Connexion potentielle bocagère
  - Connexion potentielle prairiale
  - Connexion potentielle forestière
- Éléments ayant un impact potentiel sur la TVB :**
- Route principale
  - Milieu urbanisé majeur
- Éléments ayant un impact important sur la TVB :**
- Rencontre des connexions potentielles et de l'urbanisation
  - Obstacle à l'écoulement (parcours, seuils...)
- Continuité au-delà de l'unité paysagère :**
- Trame écologique étou paysagère structurante
- Les recommandations :**
- Zones à enjeux majeurs pour le paysage
- 4 km



Réal. PNR/LAT : J. Florian / F. Nicolle - Données : SIRS / © IGN / BD Cartho, Scan 25-BD Ortho



**ANNEXE III : Cartes des principaux points d'attractivité touristiques du Pays d'Azay-le-Rideau (source : J.ANTUNES-VALLEREY, 2013)**



**ANNEXE IV : Programme de transport personnalisé réalisé pour l'expérimentation du projet MOUR (source : J.ANTUNES-VALLEREY et M. HUYGHE, 2013)**



**Défi  
mobilité**

Nom : *LOPES*  
Commune : *Azay-le-Rideau*

## PROGRAMME DE TRANSPORT PERSONNALISÉ

Voici votre PTP, votre Programme de Transport Personnalisé !

Vous y trouverez un bilan de vos habitudes de mobilité : il vous permettra de faire un point sur le nombre de km que vous parcourez chaque année, sur votre budget-mobilité ou sur vos émissions de CO<sub>2</sub>.

Des alternatives vous sont proposées : basées sur des changements de modes de transport ou une réorganisation de vos activités quotidiennes, elles vous permettront de conserver vos habitudes actuelles, tout en limitant votre utilisation de la voiture.

Les gains réalisés grâce à l'adoption de ces alternatives, sur une semaine et sur un an sont ensuite présentés.

Enfin, la rubrique 'Aller plus loin' vous donnera des astuces pour limiter vos dépenses et vos émissions de CO<sub>2</sub> dans d'autres domaines que la mobilité.

Et maintenant, à vous de jouer... Quelle(s) alternative(s) allez-vous tester ?

*Les résultats par semaine ont été déterminés à partir de votre carnet de pratiques. En nous basant sur une moyenne de 45 semaines travaillées et de votre kilométrage vacances, nous en avons déduit des résultats annuels. Ces résultats peuvent diverger de vos propres estimations à l'année (en termes de km parcourus et de budget) : n'oublions pas que la semaine de suivi ne peut pas être parfaitement représentative !*



## Votre semaine du 8 au 14 avril 2013

- 1 aller-retour domicile-travail en voiture
- 5 allers-retours domicile-travail à pied
- 2 trajets domicile-collège-travail en voiture
- 1 aller-retour domicile-Carrefour Market en voiture
- 1 trajet domicile-Joué-lès-Tours en voiture
- 1 trajet Joué-lès-Tours-Chambray-lès-Tours en voiture
- 1 trajet Chambray-lès-Tours-Domicile en voiture
- 1 trajet travail-Azay-Cheillé-Domicile en voiture
- 1 aller-retour Cheillé-domicile en voiture
- 1 aller-retour domicile-centre d'Azay en voiture
- 2 allers-retours domicile-Chambray-lès-Tours en voiture
- 2 allers-retours domicile-Goujonnière à Azay en voiture
- 2 allers-retours domicile-La loge à Azay en voiture



## Bilan des Carnets de Pratiques... Où en êtes-vous ?



En une semaine, vous avez effectué **180 km**. En comptant vos trajets de vacances, vous réalisez donc en moyenne **8 650 km** par an.



En une semaine, vous avez roulé environ **5h00**.  
Sur un an, vous passez donc en moyenne **16 journées** dans votre voiture.



En une semaine, votre budget mobilité a été de **60 €**.\*  
En comptant vos trajets de vacances, votre budget-mobilité annuel global se situe à environ **2 800 €**.



En une semaine, vous avez émis lors de vos déplacements **40 kg de CO<sub>2</sub>**.  
Sur un an, ces émissions représentent un total de **1,9 tonnes de CO<sub>2</sub>**, alors que pour un développement durable, la moyenne française devrait se limiter à **0,6 tonnes de CO<sub>2</sub>** par habitant.



Enfin, en une semaine, vos dépenses énergétiques lors de vos déplacements ne sont pas significatives.

\* Nous considérons une journée de 8h à 22h.

† Le budget global associé à la voiture comprend le carburant, le péage, le stationnement, les frais pour assurances, entretien, achat du véhicule, etc. Le budget global est en moyenne égal à 3 fois le budget carburant (études réalisées par l'ADEME, B. Cordier ou J.M. Beauvais).



## Voici quelques alternatives... Lesquelles allez-vous tester ?

### >>>> Optimiser vos déplacements

Grouper vos déplacements afin de moins utiliser votre voiture

#### Trajets concernés :

Trajets pour les courses ou loisirs.

#### Détails concrets :

Vous pouvez passer faire vos courses directement après le travail et grouper vos déplacements à Chambray-lès-Tours.

#### Gains :

€ ++



++



++

En considérant qu'en une semaine, vous faites un déplacement à Chambray au lieu de 2 et que vous passez faire vos courses directement après le travail sans rentrer chez vous.

Par semaine	Coût	Temps	Emissions CO <sub>2</sub>
Actuel	38 €	1h50	22 kg
Alternatif	20 €	55 min	10,5 kg
Gain	18 €	55 min	11,5 kg

Gains en termes de



Argent



Temps



Environnement



Vie sociale

Code couleur des titres



Détails concrets définis



Quelques détails définis



Détails à définir



## Voici quelques alternatives... Lesquelles allez-vous tester ?

### >>>> Changer de mode de transport (Valérie, Laura et Elise)

Privilégier la marche ou le vélo pour les déplacements courts

#### Trajets concernés :

Trajets courts dans Azay-le-Rideau : trajets vers la Goujonnière, le centre d'Azay, la Loge.

#### Trajets modifiés :

Trajets pour les loisirs d'Elise le samedi matin, trajet de Laura et de ses amis.

#### Détails concrets :

Le vélo vous permet d'effectuer un trajet de 1,5km (domicile-La loge) en environ 5 minutes. La côte peut être difficile à monter les premières fois, mais le temps passé se rattrape lors de la descente ! A pied, on met à peine 20 minutes.

De même, pour la Goujonnière un quart d'heure est nécessaire à vélo et le trajet à Azay centre se fait en 2minutes à vélo et 10 minutes à pied.

€ +



+

En prenant comme moyen de transport le vélo, pour 2 allers-retours à la Goujonnière, 2 allers-retours à la Loge, 1 aller-retour à Azay centre.

Par semaine	Coût	Temps	Emissions CO <sub>2</sub>
Actuel	9 €	50 min	4,5 kg
Alternatif	0 €	1h15	0 kg
Gain	9 €	20 minutes en plus pour Laura, 5 pour Elise, 20 de moins pour Valérie	4,5 kg

#### À savoir ...

Activité sportive complète, le vélo est bon pour le corps, le coeur, le sommeil et le moral! De plus, ce sont lors des trajets courts que la voiture consomme et pollue le plus.



## Voici quelques alternatives... Lesquelles allez-vous tester ?

### >>>> Écoconduite

Adoptez de nouvelles habitudes de conduite pour l'ensemble de vos déplacements

Gains : € ++



#### À savoir...

Vérifier la pression des pneus, ne pas trop charger sa voiture, adopter une conduite souple, réduire sa vitesse ou couper son moteur dès un arrêt de plus de 10 secondes, sont autant de petites astuces pour réduire sa consommation d'environ 15% !

L'écoconduite peut s'apprendre au cours de formations via votre entreprise ou associations.



Pour plus d'informations, voir le Guide de l'Écoconduite de l'ADEME ([http://www.ademe.fr/alsace/mobilite/docs/Guide\\_Formation\\_Ecoconduite.pdf](http://www.ademe.fr/alsace/mobilite/docs/Guide_Formation_Ecoconduite.pdf)).



## Et si vous mettiez en pratique toutes ces alternatives...



Sur une semaine, vous pourriez réaliser 70 km de moins en voiture, soit 3 100 km en moins par an. Vous réaliseriez 7 km de plus à vélo par semaine, Laura 7 km et Elise 1,4 km.  
Au total, vous réaliseriez en moyenne 5 550 km par an, contre 8 650 km aujourd'hui.



Sur une semaine, vous pourriez passer 2h40 de moins en voiture soit 9 journées par an, et emprunter plus le vélo (30 min), soit 2 journées par an.

Au total, vous passeriez en moyenne 11 journées par an dans les transports, contre 18 journées aujourd'hui.



Sur une semaine, vous pourriez économiser 17 €, soit une économie de 800 € par an.

Au total, vous auriez un budget-mobilité de 2 000€ par an.

En adoptant une conduite souple, vous pourriez économiser en plus 50 € par an.



Sur une semaine, vous pourriez émettre 20 kg de CO<sub>2</sub> en moins, soit 800 kg de CO<sub>2</sub> en moins par an.

Au total, vous émettriez en moyenne 1.1 tonnes de CO<sub>2</sub>, contre 1,9 tonnes de CO<sub>2</sub> aujourd'hui. Par ailleurs, en adoptant une conduite souple, vous pourriez émettre 96 kg de CO<sub>2</sub> de moins.

Au total, cela représente une baisse de 43%.



En adoptant ces alternatives, sur une semaine, vous pourriez brûler 235 Kcal en plus grâce à vos déplacements, Laura 126 Kcal et Elise 35 Kcal.



## Pour aller plus loin...

**Pour réduire votre empreinte énergétique et faire des économies, vous allez changer certaines pratiques de mobilité, bravo !**

Mais savez-vous qu'il vous est également possible d'agir sur vos consommations dans la maison ou dans votre alimentation ?

En effet, en mettant vos appareils en veille, en réduisant vos emballages ou en achetant des appareils électro-ménagers certifiés éco, vous pouvez réduire votre facture et vos émissions de 10% facilement !

Pour votre alimentation, privilégiez la production locale ! Connaissez-vous les marchés, les AMAP<sup>1</sup> ou les producteurs qui font de la vente directe près de chez vous ou de votre travail ?



Vous avez envie de continuer à réduire vos consommations ? Le Défi Énergie est fait pour vous !

*Pour plus d'informations, n'hésitez pas à contacter l'ALE (Agence Locale de l'Énergie) d'Indre-et-Loire  
[contact@ale37.org](mailto:contact@ale37.org)*

<sup>1</sup>AMAP : Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne



Diplôme : Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage  
Spécialité : Paysage  
Spécialisation / option : Ingénierie des Territoires  
Enseignant référent : Nathalie CARCAUD

Auteur(s) : Julia ANTUNES-VALLEREY

Date de naissance : 23/08/1990

Nb pages : 39 Annexe(s) :4

Année de soutenance : 2013

Organisme d'accueil : Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine  
Adresse :Bureaux du Parc  
7 rue Jehanne d'Arc  
49 730 Montsoreau

Maître de stage : Florence BUSNOT-RICHARD

Titre français : Développer une mobilité durable en milieu rural, outil d'attractivité touristique donnant accès aux spécificités paysagères

Titre anglais :To develop sustainable mobility in rural area, a touristic attractivity tool that give access to the landscape specific features.

#### Résumé:

Le développement touristique durable est d'actualité, prônant des déplacements plus respectueux de l'environnement. Des mobilités plus durables doivent ainsi être mises en place. Outre leur effet positif sur la pollution, elles sont un moyen intéressant de mettre en valeur les paysages, source d'attractivité des territoires. Elles permettent ainsi d'orienter le visiteur vers les sites touristiques à voir, mais aussi de développer l'accès aux sites de notoriété moindre. En milieu rural, la voiture est le moyen de transport le plus adapté. Les transports en communs sont peu développés et les mobilités douces parfois difficiles à utiliser. Sur le pays d'Azay-le-Rideau, les mobilités alternatives sont développées suivant les objectifs de développement touristique qui lui sont propres. La population étant réfractaire au changement d'habitude, des actions sont mises en place au niveau local visant à inciter les habitants à utiliser d'autres modes de transport pour leurs loisirs. Elles sont appuyées par des actions à but exclusivement touristique. Il faut cependant que les acteurs du territoire s'approprient et portent les projets pour que ces initiatives soient à l'origine d'un travail sur le long terme incluant la notion de développement durable.

#### Abstract:

The sustainable development of tourism is a current topic, developing the use of more environmental friendly travels. Sustainable mobility has to be set up. Besides the positive effect on pollution, they are an interesting way to enhance landscapes, source of attractivity for territories. They lead the visitor toward the touristic sites to see and develop the access to less knowledge sites. In rural areas, the car is the mean of transport the most adapted. Public transports are undeveloped and soft mobility sometimes hard to use. On the Azay-le-Rideau area, alternative mobility is developed according to its own touristic development features. The population being resistant to a change of habits, actions are implanted at a local level to encourage the use of other means of transport for their leisure. They are supported by actions with a goal mainly touristic. However, the local operators need to take the projects over, to make the initiatives at the origin of a long term work including the sustainable development.

Mots-clés : développement durable, attractivité du territoire, tourisme, mobilités alternatives

Key-words : Sustainable development, territory attractivity, tourism, alternative mobility