

## 2. Le transport des vélos dans les bus – matériel d'embarquement

Sur le linéaire de l'EuroVelo 6, la possibilité de transporter son vélo dans un bus souffre d'une trop grande hétérogénéité. Ainsi, en France en particulier, ce type d'intermodalité est peu connu, peu pratiqué et demeure un phénomène naissant.

Les difficultés rencontrées par les cyclistes à transporter leur vélo dans un bus tiennent en partie au manque d'intérêt manifesté par les exploitants, mais également au

manque de connaissance de ceux-ci des techniques et aménagements permettant ce service supplémentaire.

La présente fiche vise à exposer les solutions techniques trouvées pour le transport des vélos dans les bus, qu'ils soient placés à l'intérieur du bus, à l'extérieur, en soute ou avec une remorque.

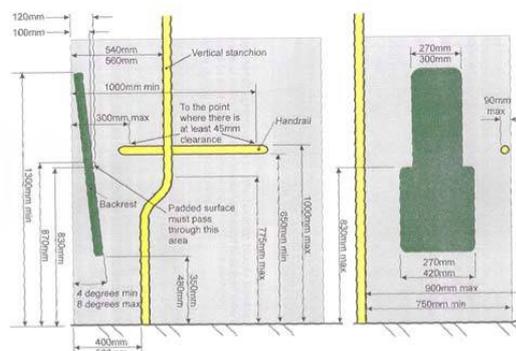
### 2.1 L'embarquement des vélos dans les bus

Il s'agit le plus souvent d'aménager une partie de l'autocar ou du bus afin qu'il puisse accueillir un ou plusieurs vélos. Cet aménagement peut intervenir dès la conception du matériel, où l'espace prévu pour les fauteuils roulant permettra également le stockage de vélos.



**Illustration 7 : vélo transporté sans système spécifique dans un bus en Angleterre (ligne Chingford-Picketts Lock). Source : Transport Management Solutions, Cycles on Buses and Coaches**

Pour cela, le matériel doit être correctement dimensionné pour placer le vélo sans gêner la circulation des passagers.



**Illustration 8 : schéma du système et dimensions minimum de fonctionnement. Source : Transport Management Solutions, Cycles on Buses and Coaches**

Ce système tend à se diffuser en France car il permet une relative flexibilité : espace pour fauteuil roulant, strapontins ou vélos.



**Illustration 9 : Les Rapides de la Côte d'Or ont lancé un système plus simple sur leur ligne 60 (Dijon-Chambertain). Source : Véloplan**



**Illustration 10 : A l'extérieur, comme à l'intérieur du bus, une signalétique rappelle la possibilité d'embarquer les vélos. Source : Véloplan**

Moyennant de légères modifications, le système peut être amélioré, en ajoutant par exemple des points d'accroche spécifiques pour les vélos.

Au-delà de ces systèmes mixtes, des systèmes ont été développés spécialement pour les cyclistes. Ainsi, dans certains cas particuliers (ligne touristique avec présence de vélos, obstacle lié à un dénivelé), des emplacements ont été spécifiquement prévus pour les vélos.

Ce système a été adopté sur des lignes urbaines et interurbaines en France. Ainsi, le Service Transports de l'Agglomération Chambérienne (STAC) l'a lancé en juillet 2005 sur sa ligne 2. La communauté d'agglomération d'Annecy a également aménagé un de ses bus pour l'exploiter de façon saisonnière vers le mont Semnoz.



**Illustration 11 : bus de la ligne 2 du STAC muni de trois accroche-vélos. Source : STAC**

### 2.1.1 Un espace sécurisé et dédié aux cycles

Sur la ligne 7 (Mâcon – Cluny – Chalon-sur-Saône), le Conseil Général de Saône-et-Loire a adopté une solution originale en lançant un appel d’offre pour se doter d’un autocar permettant le transport des vélos. La société Irisbus l’a emporté avec le modèle ci-dessus qui reprend le principe d’accroches verticales et l’améliore en créant un local isolé

L’aménagement de quatre espaces vélos a nécessité la suppression de huit fauteuils.

Le matériel est réellement innovant puisque les vélos sont séparés du reste du bus par une porte vitrée coulissante dont le chauffeur commande l’ouverture. Les vélos sont donc en sécurité, mais sans que le chauffeur n’ait à intervenir pour la montée ou la descente.

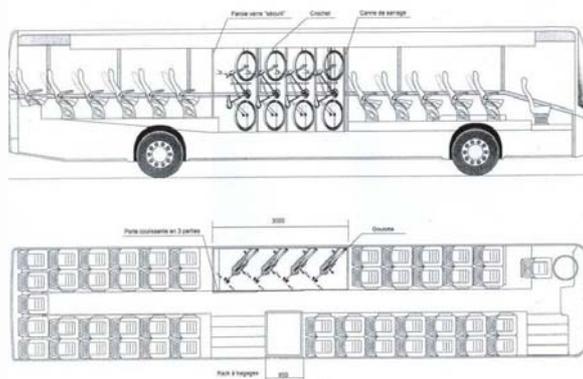


Illustration 12 : plan et profil de l'autocar



Illustration 13 : vue du local vélos.. Sources : CG de Saône et Loire





C'est ce système de rack que la STAC à Chambéry souhaitait mettre en place. Il n'a pas été homologué par la DRIRE, en raison de la directive 96/53/CE sur la longueur des véhicules à deux essieux (maximum de 12 mètres). Alors que cette norme a évolué à 15 mètres, les critiques demeurent en raison de sa dangerosité en cas de collision frontale avec des piétons (matériel insuffisamment caréné) et surtout à cause de la perte de visibilité pour le chauffeur. La responsabilité du chauffeur se trouve par ailleurs engagée en cas de mauvais chargement du vélo.

Il s'agit pourtant du système le moins coûteux, à l'usage le plus simple (pas d'intervention nécessaire du chauffeur), le plus sûr (le conducteur garde les vélos sous les yeux) et il s'est largement diffusé sur les lignes urbaines et interurbaines d'Amérique du Nord et d'Angleterre.

### 2.2.1 Armoires porte-vélo

Le problème de gêne à la visibilité pour le chauffeur est solutionné si le rack est placé à l'arrière du véhicule mais cela pose des problèmes de sécurité puisque le conducteur ne voit pas les cyclistes effectuer le chargement / déchargement. D'autres systèmes plus complexes co-existent à côté du rack : il s'agit des armoires porte-vélos placées à l'arrière des bus utilisées par le Conseil Régional des Pays de la Loire.



**Illustration 15 : Photo de rack arrière avec plate-forme sur un bus effectuant la liaison Nantes-Noirmoutiers. Source : région Pays de la Loire, J. Chaudronnier**

Plus onéreuses que les racks, elles offrent davantage de stockage pour les vélos (4 à 6 en général) et une grande sécurité dans le transport..

Cette solution est utilisée en Pays de la Loire sur la ligne Nantes-Noirmoutier.



**Illustration 16 : Photo de porte-vélos avant son installation sur un autocar. Source :CarSpeed Industries**

Contrairement aux racks avant, l'intervention du chauffeur est nécessaire pour s'assurer de la bonne fixation des vélos, ce qui crée une contrainte d'exploitation forte.

## 2.3 L'embarquement des vélos dans la soute

A défaut des dispositifs précédents, il reste la possibilité pour l'utilisateur de transporter son vélo en soute, lorsque l'exploitant – ou le chauffeur – l'accepte. A l'aide de tendeurs, le vélo pourra être mieux fixé, mais les risques de dégâts restent élevés, en particulier entre vélos.



**Illustration 17 :** Photo de vélo en soute, sans fixation. Source : [www.cyclosite.be](http://www.cyclosite.be)

Des dommages peuvent également être causés aux autres bagages, ce qui amène la majorité des opérateurs internationaux à refuser les vélos car il serait responsable des éventuels dégradations.

De plus, la capacité de la soute est limitée par l'espace occupé par les autres bagages et il est rare de pouvoir embarquer plus de deux vélos.



**Illustration 18 :** transport de plusieurs vélos dans une soute vide. Source : [www.cyclosite.be](http://www.cyclosite.be)

Le transport des vélos restant un système efficace (pas de perte de capacité en termes de voyageurs), des solutions ont été apportées au problème de sécurité.



**Illustration 19 :** Photo embarquement de deux vélos dans le coffre arrière de l'autocar à l'aide d'un système de fixation pivotant. Système pilote mis au point dans le cadre du programme « Scottish Cycle Challenge ». Source : Transport Management Solutions, Cycles on Buses and Coaches

Le système ci-dessus est un prototype qui n'a pas encore trouvé de distributeur. Intéressant pour bien maintenir son vélo, il présente de nombreux inconvénients : sa fragilité, sa complexité d'utilisation, son coût et l'obligation d'intervenir pour le chauffeur.

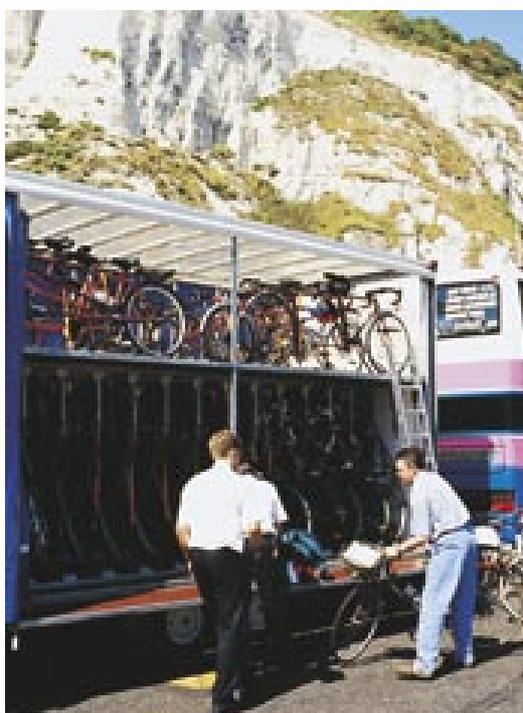
Il s'agit dans tous ces cas évoqués de bus de lignes longue distance disposant généralement d'un coffre haut. L'embarquement des vélos en soute est théoriquement refusé par la plupart des compagnies de bus longue distance (Eurolines par exemple). Il est cependant souvent possible de négocier en fonction du remplissage des bus. Un travail de lobbying est en cours pour inciter les compagnies de bus long distance à autoriser l'embarquement des vélos sous certaines conditions.

## 2.4 Remorque jointe à l'autocar

La présence d'une remorque sur des autocars se justifie pour le transport des groupes pour des distances importantes (accès à la véloroute depuis l'étranger) ou pour des formules conjuguant le trajet aller en vélo et le retour en bus.

En aucun cas ce système ne paraît adapté pour des lignes régulières en raison des contraintes d'exploitation. Les remorques nécessitent l'intervention du chauffeur et l'organisation du stockage des vélos fait qu'il est souvent plus simple de débarquer tous les vélos plutôt qu'un seul. Il s'agit donc d'un produit qui privilégie un chargement et un déchargement unique à l'origine et au terminus du parcours.

Son utilisation est pour l'instant confinée aux opérateurs internationaux spécialisés dans le vélo (European Bike Express) et à l'organisation d'événements particuliers (Fête du vélo).



**Illustration 20 : Photo de remorque de European Bike Express, transporteur spécialisé. Source: EBE**



**Illustration 21 Photos de remorque sans carrosserie, adaptée aux courts trajets.. Source et fabricant : [www.cycle-works.com](http://www.cycle-works.com)**



**Illustration 22 : Remorque multifonctions pouvant servir au transport des bagages ou des vélos (pas de système d'accroche). Source : Région Pays de la Loire, Marie Rocher**

La solution d'une remorque a été adoptée par le STAC sur la ligne de bus des plages (ligne temporaire estivale vers le lac du Bourget situé à 10km du centre de l'agglomération.

Les difficultés rencontrées par les cyclistes à transporter leur vélo dans un bus tiennent en partie au manque d'intérêt manifesté par les exploitants, mais également au manque de connaissance de ceux-ci des techniques et aménagements permettant ce service supplémentaire. ». Le tableau suivant récapitule les avantages et inconvénients des différentes solutions :

## 2.5 Tableau de synthèse avantages / inconvénients des différentes possibilités

	Systèmes intérieurs			Systèmes extérieurs			En soute		Remorque
	Espaces multi-fonctionnels	Accroche-vélos	Local vélos	Rack avant	Rack arrière	Porte-vélos	Sans fixation	Avec système de fixation	
<b>Avantages</b>	Multitude des fonctions / souplesse d'usage	Bonnes conditions de sécurité du vélo	Excellentes conditions de sécurité du vélo	Bonnes conditions de sécurité du vélo	Conditions de sécurité acceptables	Bonnes conditions de sécurité du vélo	Aucun coût supplémentaire pour l'exploitant		Très grande capacité
	Capacité extensible	Espace dédié mais capacité non extensible	Espace dédié mais capacité non extensible						
	Pas d'intervention du chauffeur	Pas d'intervention du chauffeur	Pas d'intervention du chauffeur	Pas d'intervention du chauffeur	Pas d'intervention du chauffeur				
	Pas de perte de capacité voyageurs			Pas de perte de capacité voyageurs	Pas de perte de capacité voyageurs	Pas de perte de capacité voyageurs	Pas de perte de capacité voyageurs	Pas de perte de capacité voyageurs	
<b>Inconvénients</b>	Risque de chute du vélo / dégâts	Perte de capacité voyageurs	Perte de capacité voyageurs	Non homologué en France, mais en Grande-Bretagne		Intervention nécessaire du chauffeur	Intervention nécessaire du chauffeur	Intervention nécessaire du chauffeur	Intervention nécessaire du chauffeur
	Incertitude quant à la disponibilité place		Coût élevé				Risque de chute du vélo / dégâts		
<b>Coût par vélo</b>	Très faible intégré à l'aménagement initial.	500 € par vélo	1500 € par vélo	300 à 500 € par vélo	300 à 500 € par vélo	1000 € par vélo	Nul	7 500 € par vélo	Fonction du type de remorque et du système d'attache
<b>Matériel existant en catalogue</b>	Non	Oui	Non	Oui	Oui	Oui		Non (prototype)	Oui

## 2.6 Sources / Contacts :

### **Contacts – exploitants – autorités organisatrices de transport :**

#### **Ligne 7 du CG de Saône-et-Loire**

CG71, Direction des Transports Départementaux, M. Ohleyer – 03.85.39.93.42.

Exploitant : les Rapides de Saône-et-Loire (filiale de Transdev), joignables à Chalon au 03.85.45.86.10.

#### **Ligne Nantes-Noirmoutiers :**

Conseil Régional du Pays de la Loire, direction des transports interurbains

M. CHAUDRONNIER – 02.28.20.54.36

#### **Ligne régulière n°2 de la STAC**

STAC (*Service Transports Agglomération Chambérienne*). 18, avenue des Chevaliers Tireurs. 73000 CHAMBERY

Exploitant : Connex

#### **Ligne saisonnière Chambéry – Aix-les-Bains – Lac du Bourget, dite ligne des Plages.**

Conseil Général de Savoie – direction des transports départementaux - Mme Murielle DORGLAS, responsable des transports interurbains, 04.79.96.75.30

Exploitant : Trans-Savoie

#### **Ligne d'été – liaison vers le Semnoz**

Exploitant : SIBRA - 66, chemin de la Prairie – BP 99 – 74003 Annecy – [www.sibra.fr](http://www.sibra.fr)

Mme FRIZZERA – responsable marketing – 04.50.10.04.00

### **Contacts – fournisseurs**

En France : Armoire porte-vélos - CarSpeed Industries - ZI Parc Lavoisier - BP 4 - 59314 VALENCIENNES Cedex 09 - 03.27.09.14.14 – [www.carspeed.com](http://www.carspeed.com)

Irisbus - Usine d'ANNONAY (mise au point des matériels de transport de vélos) - Rue Ferdinand Janvier – BP 138 - 07104 Annonay Cedex (France) - tel + 33 475326000 [www.irisbus.fr](http://www.irisbus.fr)

A l'étranger :

Cycle-Works Limited (G-B), 2 Rances Way, Winchester, Hampshire SO22 4PN- tel. : 02392 815555

<http://www.cycle-works.com>

Sportworks (USA), 15540 Woodinville Redmond Rd NE, Bldg. A-200 - Woodinville, WA 98072 -

425-483-7000- [www.bicycleracks.com](http://www.bicycleracks.com)

### **Sources**

SEBBAN Annie-Claude, *La complémentarité entre vélo et transport public*, Aix-Marseille III, Aix-en-Provence, 2003.

Dave Holliday, Transport Management Solutions, *Cycles on Buses and Coaches*, Glasgow, 2004,

Conseil Intermunicipal de Transport des Moulins, Ministère des Transports du Québec, *Service VéloBus des Moulins*, Montréal, 2005 : <http://www.mrclesmoulins.ca/fr/images/PDF/Velo%20Bus%20des%20Moulins%20-%20rapport%20final.pdf>

Européen Bike Express, brochure de promotion commerciale : [http://www.bike-express.co.uk/downloads/Bike\\_Express\\_2006.pdf](http://www.bike-express.co.uk/downloads/Bike_Express_2006.pdf)

SIBRA (transport urbain d'Annecy), brochure de promotion commerciale, de la ligne d'été,

<http://www.sibra.fr/site/pdf/D%E9pliant%E9t%E9.pdf>



### *3. Vélos et autocars – actions des exploitants et des autorités organisatrices*

La multitude des exploitants et des autorités organisatrices de transport interurbain par autocar sur l'EuroVelo 6 rend difficile la mise en place d'une politique globale et cohérente à cette échelle.

La mise en place de services de transport des vélos répond au contraire à des initiatives locales, en fonction des potentialités des territoires desservis. Un cas particulier sera étudié : celui de la région touristique de l'Alb Souabe qui est dotée de différents réseaux (opérateurs) prenant en compte les cyclistes.

Les cas de réseaux où l'ensemble des lignes est adapté restent rares en Europe et l'accent est davantage mis sur certaines lignes où la fréquentation par les cyclistes est potentiellement la plus forte.

A un niveau local, trois principales raisons peuvent motiver les cyclistes à voyager avec leur vélo dans un bus :

- rejoindre un pôle touristique éloigné ou contraint par la géographie (détour, dénivelé),
- dans les zones non desservies par le train, l'autocar est un complément à l'offre ferroviaire,
- accéder à la voie verte ou la longer en partie pour avancer sur l'itinéraire.

### 3.1 la desserte d'un pôle touristique : le cas de la ligne d'été du SIBRA à Annecy

La « ligne d'été » est en réalité une ligne régulière des transports urbains de l'agglomération annecienne qui est aménagée en saison – de juin à septembre – pour embarquer une quinzaine de vélos et relier les points de départ des circuits VTT. Son terminus se situe au sommet du mont Semnoz, culminant à 1704 m, soit un dénivelé de 1200 m par rapport à Annecy.

L'arrière du bus est sensiblement modifié pendant ces 4 mois puisque les places arrières sont supprimées pour laisser la place à 15 racks pour VTT munis d'un crochet et d'un tendeur. Les vélos ne sont autorisés à embarquer qu'à la gare, point de départ de la ligne.

L'intérêt est d'aller desservir le site touristique du Mont Semnoz où se situent de nombreuses activités de loisirs : parapente, kart, luge d'été, minigolf, restauration, etc... Ce lieu serait inaccessible aux vélos en raison du dénivelé.

Avec le développement de ce service de bus (6 aller-retour quotidiens), les cyclistes bénéficient au contraire d'une activité supplémentaire : la descente en VTT du Semnoz.



**Illustration 23 : Photo embarquement des vélos dans la partie arrière du bus sur la ligne du Semnoz**

Ce projet né en 1998 est issu d'une action conjointe de l'autorité organisatrice (agglomération d'Annecy) et de l'exploitant. Ce dernier avait constaté une sous-fréquentation en été liée à l'absence de la population scolaire.

De son côté, l'agglomération souhaitait :

- valoriser les activités de loisirs récemment installées,
- préserver la beauté du Semnoz en limitant la pollution sonore et atmosphérique du site par la voiture,
- répondre à une demande croissante de la clientèle, y compris des cyclistes.

L'ouverture de la ligne d'été avec la possibilité de transporter son vélo s'est accompagnée de la mise en place de nombreux partenariats afin d'inciter la clientèle de la station du Semnoz à prendre le bus. Il s'agit notamment de partenariat avec la luge d'été, l'auberge de jeunesse, le camping le belvédère, le parc aux biches et les restaurants de la station. Cette action traduit la volonté de la ville d'accroître sa vocation touristique en proposant un nouveau produit de transport.

Les coûts de mise en service de ce produit sont surtout liés à la transformation du matériel roulant (15 245 €) et à la communication dans une moindre mesure (1 525 €) (sources : PREDIT, 2005), financés quasi-essentiellement par la SIBRA, l'agglomération amenant son soutien pour la recherche de partenariats.

Concernant la tarification, le prix d'un aller-retour est identique à un aller simple avec un vélo (5 €) puisque l'on considère que le VTTiste effectuera la descente en vélo. La réservation n'est pas possible à l'avance, ce qui n'est pas gênant étant donné la capacité des bus et leur fréquence.

La force de ce produit pour les cyclistes repose essentiellement sur trois atouts :

- l'intérêt du mont Semnoz pour la descente en VTT,
- le développement d'un produit combiné avec des réductions sur de nombreuses activités,
- la bonne communication faite par l'exploitant sur ce produit.



Depuis juin 2005, les quatre cars effectuant ces rotations (6 aller-retour en été, 4 en hiver) sont équipés d'armoires porte vélos pour six unités. Ce service est gratuit, mais nécessite une réservation préalable, la veille au plus tard.



**Illustration 26 : armoire porte-vélo de l'un des bus de la ligne. Source : région Pays de la Loire**

Par ailleurs, l'embarquement du vélo nécessite la vigilance du conducteur qui veille à la bonne fixation des bicyclettes.

Cela amène donc le chauffeur à se stationner, à couper son moteur et à descendre du véhicule pour chaque opération. Pour ces raisons, seuls trois points d'arrêts permettent le chargement des vélos : les deux terminus et Fromentine pour la correspondance avec les bateaux.

Le matériel a été conçu et posé par IrisBus avec un coût moyen pressenti de 3000 € par autocar, soit un total de 15 000 €. Le système choisi pose quelques difficultés puisqu'il n'accepte que les vélos classiques (VTT et VTC jusqu'à 1m85). Les vélos hollandais qui atteignent et parfois dépassent les 1.90 m ne peuvent donc pas loger dans le porte-vélos. La fréquentation de l'été 2005 montre une moyenne de 5 à 6 vélos par jour. Rapporté au nombre de liaison quotidienne, il s'agit d'une relation sur deux qui transporte un vélo.

Il s'agit toutefois d'un produit naissant et la première année d'exploitation n'est pas significative du potentiel en raison notamment de l'ignorance des voyageurs de l'existence d'un tel système.

Mais tant que les trains nationaux, en particulier les TGV, n'achemineront pas les bicyclettes autrement qu'en bagage à main, il sera difficile de développer ce produit qui ne peut concerner qu'une clientèle locale et donc d'en faire un vrai complément à l'offre ferrée.

### 3.3 Ligne parallèle à une voie verte

La ligne n° 7 des autocars départementaux de Saône et Loire relie Mâcon à Chalon-sur-Saône en suivant le cours de l'ancienne voie ferrée. Désaffectée puis transformée en voie verte, les autocars se substituent aujourd'hui à la desserte ferrée. La fréquence de la ligne est importante (7 A/R quotidiens) et elle concerne un public diversifié : salariés, mais aussi scolaires et touristes.

Face au succès rencontré par la voie verte, le Conseil Général a décidé dans le renouvellement du marché de l'exploitation de la ligne d'inclure dans son cahier des charges la nécessité pour le transporteur de prévoir un système permettant l'embarquement de quatre vélos au minimum.

L'objectif de l'autorité organisatrice est de proposer une offre de transport le long de la voie verte qui soit accessible aux vélos afin :

- d'accéder à la voie verte,
- effectuer une partie du trajet en autocar (avancer le long de l'itinéraire),
- parcourir la voie verte en vélo et effectuer le trajet retour en autocar.

Depuis octobre 2004, Les Rapides de Saône et Loire exploitent la ligne avec un matériel conçu par Irisbus. Le financement de ce matériel (21 000 € par unité) pour sept autocars a été intégralement assumé par le transporteur.

Le transport des vélos y est gratuit mais soumis à réservation.

La communication autour de cette nouvelle offre de transport a été importante puisque les Rapides de Saône et Loire diffusent depuis 2004 une brochure très complète qui a contribué à faire connaître les services de cette ligne. En plus des horaires, on y trouve des indications sur le transport des vélos, les lieux de location et les sites touristiques situés à proximité de la voie verte et de la ligne 7.



Illustration 27 : brochure éditée par Les Rapides de Saône et Loire. Source : RSL

De même, en 2004, la direction régionale de Bourgogne de la SNCF a édité un tract de promotion de sa formule « Bourgogne Evasion », en partenariat avec le Conseil Régional de Bourgogne, le département de Saône et Loire et le réseau Buscéphale (réseau Transco en Saône et Loire).



Illustration 28 : tract de la SNCF. Source : SNCF - Direction régionale de Bourgogne

Cette initiative est intéressante car habituellement les Pass Évasion offrent un forfait de transport illimité pour un week-end, mais seulement pour les TER, et parfois sur les autocars régionaux (dits cars TER). Le partenariat instauré fait donc exception à l'offre traditionnellement proposée par la SNCF puisque le forfait inclut aussi des voyages illimités en car sur la ligne 7, augmentant ainsi le rayon d'attraction de cette offre.

### 3.4 réseaux de bus ouverts aux vélos : l'action des exploitants

Dans la région de l'Albe Souabe, un réseau de transport collectif composé de lignes de chemin de fer touristiques et de lignes de cars organisées autour d'atouts touristiques s'est développé depuis quelques années.

A l'origine de ce réseau, existait un train touristique (Ulmer Spatz) qui circule d'Ulm à Kleinengstingen. Fermé pour des raisons économiques, la société Erms-Neckar-Bahn AG l'a réouverte avec une optique davantage axée sur le tourisme, comme l'atteste ses périodes d'ouverture (du 15 avril au 1<sup>er</sup> octobre). La présence de nombreux lieux d'attrait a favorisé sa réouverture en week-end, un wagon a été réservé au transport des vélos et un autre à la restauration.

Face au succès rencontré par cette ligne touristique, les exploitants des réseaux de bus interurbains ont adapté leur offre à cette nouvelle demande. Ils ont soit

aménagés l'intérieur des bus pour transporter quelques vélos ou ajouter une remorque pendant les week-end.

Au total, il s'agit de cinq transporteurs qui ont d'eux-mêmes modifié leur offre pour faire face à la demande croissante des cyclistes.

Service	Exploitant	Autorité organisatrice
Radwander-Shuttle	Hohenzöllerische Landesbahn	Land Baden-Wurtemberg
Ulmer Spatz	DB ZugBus	Land Baden-Wurtemberg
RAB RadBus	DB ZugBus	∅
Freizeitbus Alb-Donau-Kreis	idem	∅
Lautertalfreizeitbus	idem	∅

Illustration 29 : liste des nouveaux services ouverts aux vélos depuis 2000 dans l'Albe Souabe.

Illustration 30 carte des services touristiques de transports en commun dans l'Albe Souabe :

