



La Route des Crêtes : un enjeu majeur pour le tourisme dans les Hautes-Vosges

Analyse stratégique des jeux d'acteurs
autour de la Route des Crêtes



Luc Millithaler

- Juin 2008 -

Master 2 LEST

Version modifiée (J.-P. Mounet, Juillet 2008)

Remerciements

Je remercie l'ensemble des personnes qui, à travers ce stage, m'ont aidé ou apporté du soutien.

Je tiens à remercier tout particulièrement Franck Bezannier, Chargé de mission en Aménagement des Hautes Vosges, sports et loisirs de nature, mon maître de stage au sein du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, qui m'a accompagné, encadré et fait confiance tout au long de cette étude. Egalement, j'aimerais remercier les autres personnes du Parc, toujours prêtes à répondre à mes questions ou sollicitations avec le sourire.

Je remercie toutes les personnes qui ont accepté de me recevoir, qui ont répondu à mes questions et m'ont donné des explications dans leur milieu professionnel respectif, rendant possible ce travail. La variété de personnes que j'ai rencontrées pendant cette recherche, leurs connaissances et leur rapport avec leur profession est sans doute l'une des facettes les plus enrichissantes du travail de terrain.

Un grand grand merci à Jean-Pierre Mounet, mon professeur à l'université de Grenoble, pour m'avoir permis d'effectuer ce stage, m'avoir fait confiance, conseillé et surtout pour l'aide inestimable qu'il m'a apportée dans tous les domaines.

Enfin, je remercie ceux qui m'ont aidé d'une manière ou d'une autre à rédiger le mieux possible ce mémoire, à savoir mes parents et mon frère, Frédéric, mes amis strasbourgeois ou grimpeurs, Julie et Agathe.

La présente version de ce mémoire a été modifiée afin de mieux répondre aux attentes du PNRBV. Seules, les préconisations de Luc Millithaler sont restées totalement inchangées car elles font l'objet d'une synthèse globale qui est jointe par ailleurs.

*Jean-Pierre Mounet
Université Joseph Fourier (Grenoble)*

Table des matières

Introduction	1
I. Fréquentation des Hautes-Vosges et acteurs, place de la Route des Crêtes (RdC)	3
A. <u>Les territoires environnants de la RdC</u>	3
a) <u>Le Massif Vosgien</u>	
b) <u>Le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges</u>	
B. <u>Les patrimoines environnants la RdC</u>	5
C. <u>Synthèse bibliographique</u>	6
1) <i>La Charte du Parc Naturel des Ballons des Vosges</i>	6
2) <i>Enquêtes 2007</i>	9
➤ <u>Etude des clientèles du Massif des Vosges, hiver 2007</u>	
➤ <u>Enquête clientèles Massif des Vosges, Eté 2007</u>	
➤ <u>Étude de marché sur l'offre et les attentes des acteurs socio-économiques et associatifs du tourisme et des loisirs des Hautes-Vosges</u>	
3) <i>Le Schéma et la Convention Interrégional(e) du Massif des Vosges</i>	15
▪ Le Schéma	
▪ La Convention	
D. <u>Carrefours et trafic de la Route des Crêtes</u>	19
E. <u>La problématique autour de la Route des Crêtes</u>	20
II. Organisation de l'étude	21
A. <u>Cadre théorique</u>	21
B. <u>Organisation de l'entretien</u>	22
C. <u>Les acteurs</u>	23
III. Les arguments de la controverse	24
A. <u>Le contexte</u>	24
B. <u>Définition</u>	25
C. <u>Les positionnements par rapport au sujet de la RdC</u>	26
1) <i>La RdC, qui connaît des journées de très forte fréquentation, devrait voir sa circulation automobile limitée ou organisée autrement.</i>	26
a) <u>Les constatations</u>	
b) <u>Les suggestions d'organisation d'accès alternatifs à la RdC</u>	

c) <u>Pour quelles solutions finales ?</u>	
d) <u>Les avantages mis en avant par les défenseurs d'une fermeture ponctuelle ou totale de la RdC</u>	
2) <i>Au cœur de débats relatifs à sa fermeture, ne doit en aucun cas être fermée</i>	31
a) <u>La dimension économique</u>	
b) <u>La dimension historique et culturelle</u>	
c) <u>La fréquentation de la RdC</u>	
IV. Les thèmes de la controverse	35
A. <u>La fermeture hivernale de la RdC</u>	35
B. <u>La problématique du stationnement sur la RdC</u>	39
C. <u>La Navette des Crêtes</u>	42
D. <u>Les téléportés</u>	45
E. <u>Le repas marcaire et l'offre « qualité » des fermes-auberges</u>	47
F. <u>Les vecteurs d'une telle notoriété</u>	49
1) <i>La communication touristique du Massif Vosgien</i>	49
2) <i>L'organisation de manifestations sur la RdC : exemple de la Fête des cols</i>	52
3) <i>La communication de la Navette des crêtes</i>	53
G. <u>Deux visions principales de la RdC</u>	54
V. Analyse du réseau	58
A. <u>La place relative du PNRBV dans le « collectif » des acteurs de la RdC</u>	58
B. <u>L'importance des actants non humains</u>	60
1) <i>Lien avec le stationnement</i>	61
2) <i>La Navette</i>	61
3) <i>Les téléportés</i>	62
4) <i>Hiver & météo</i>	63
5) <i>La promotion</i>	64
VI. Éléments de préconisation	65
<u>La préconisation que je ferai</u>	66
Conclusion	69

Introduction

Sillonnant du nord au sud la Grande Crête du Massif Vosgien, La Route des Crêtes est un enjeu fort pour le tourisme des Hautes Vosges et en est un élément incontournable. Très appréciée en particulier par les motards, elle offre à tout le monde la possibilité de contempler de magnifiques paysages. Comme la route des vins en Alsace, « elle fait partie intégrante d'une visite en Alsace ou dans les Vosges ». Parmi la population locale, tout le monde la connaît et lui accorde une sortie dominicale de temps à autre, avec repas marcaire en « ferme-auberge » ou « casse-croûte » sur les crêtes.

Tout le monde la connaît et a donc son mot à dire quant à cette rumeur, aujourd'hui ancienne, de sa **fermeture**.

« Ils veulent fermer la route des crêtes ! »

N'importe qui dans le Haut-Rhin ou dans les Vosges, a déjà entendu cette phrase venant d'un proche... Généralement, personne n'est trop capable de mettre un nom sur le « ils », mais chacun y va de son avis sur le sujet, qu'il soit pour ou contre.

La RdC, située dans un environnement naturel riche et varié, connaît les week-ends estivaux ensoleillés, une fréquentation de véhicules très importante. Elle se place alors au cœur d'un conflit par rapport à la circulation qu'elle génère : les tenants d'une liberté de circulation, source d'activité économique, s'opposent aux défenseurs d'une nature calme, fragile mais protégée et mise en valeur.

Cette problématique restant basique pour la population environnante du Massif, elle devient naturellement plus complexe pour les acteurs de la RdC. A priori, semblent s'affronter aux visions considérées comme « durables » (mobilité douce, intermodalité, prise en compte de tous les intérêts), les problèmes d'accessibilité locale et une controverse sur l'utilité de transports en commun, avec en toile de fond, la très forte crainte d'une fermeture et la mise en cause de la légitimité du Parc Naturel des Ballons des Vosges.

Le travail qui suit va faire l'analyse de ce conflit qui est en fait une controverse. A partir des entretiens réalisés avec une cinquantaine d'acteurs en relation plus ou moins proches à la RdC, l'étude va tenter de suivre les arguments donnés par chacun d'eux.

L'objectif de ce dossier consiste à comprendre les positions des acteurs en présence afin de reconstituer le ou les contextes d'action, les collectifs structurés autour du problème de la RdC (LATOURET, 2006). Cela suppose de comprendre les intérêts de chacun, qu'ils soient , utilitaires ou symboliques. L'objectif final de cette étude sera de donner au Parc des indications (non personnelles mais globales du fait de confidentialité des entretiens) sur les intérêts et les objectifs en présence, en tentant de comprendre les enjeux tels que se les représentent les acteurs concernés. Les arguments avancés sont souvent à la limite de la caricature, dans ce type de situation, et il faut les approfondir pour mieux comprendre ce qui est en jeu. En quoi les objectifs du Parc sont-ils compatibles ou non avec ces enjeux ? Est-il possible de les « traduire » de telle sorte que les acteurs se sentent gagnants, au moins partiellement, tout en les faisant converger vers un objectif commun qui soit proche des souhaits du Parc ? Il s'agira de déceler les moyens d'aller vers une mise en réseau des acteurs.

Dans un premier temps, ce travail placera le sujet de la Route des Crêtes dans son contexte géographique puis bibliographique. Dans un second temps, il présentera l'étude d'un point de vue organisationnel et théorique. La troisième partie développera les différents arguments exprimés par les acteurs puis, dans une quatrième partie seront développés les grands thèmes révélés à travers les entretiens. La cinquième partie se concentrera sur l'analyse des différentes connexions mettant en lien les nombreux acteurs et actants de la controverse. Enfin, dans une dernière partie, des préconisations construites à partir de la précédente analyse, seront proposées.

Fréquentation des Hautes-Vosges et acteurs, place de la Route des Crêtes

Les territoires environnants de la RdC

Le Massif Vosgien

Tour à tour alsacien, lorrain et franc-comtois, le Massif des Vosges regroupe autour du Grand Ballon la zone de montagne de 7 départements : la Meurthe et Moselle, la Moselle, le Bas-Rhin, le Haut-Rhin, la Haute-Saône, les Vosges et le Territoire de Belfort. C'est un massif densément peuplé (le plus peuplé de France) mais également caractérisé par une grande richesse de ses milieux naturels. Il inclut deux Parc Naturels Régionaux : le Parc des Vosges du Nord, classé « Réserve mondiale de la Biosphère » par l'UNESCO et le Parc des Ballons des Vosges.

La forêt y est prédominante puisque le Massif des Vosges ne compte pas moins de 44 000 ha d'espaces boisés soit 60 % de sa superficie.

Etonnamment varié, le massif mêle tous les paysages : forêts profondes, lacs glaciaires, prairies humides, alternent avec des vallées industrielles, des plaines cultivées, ou encore des plateaux érodés, des tourbières, des falaises et des éboulis... Grâce à cette étonnante diversité des milieux naturels liée au relief, aux variations géologiques mais surtout climatiques, le Massif des Vosges abrite une faune et une flore riches et variées.

Son ancienne vocation industrielle (activités métallurgiques, textiles, bois, verre...) a très nettement régressé, surtout à cause de la crise du textile. Aujourd'hui, le Massif est de plus en plus sous la dépendance des grands centres urbains, pôles d'emplois. Cependant le développement des activités touristiques a induit une progression de l'emploi dans le secteur des services. En effet, la qualité de ses sites et paysages attire les touristes des grands centres urbains français et étrangers (Benelux) situés autour du massif. Des efforts en termes d'équipement (TGV), d'accueil et de promotion autour d'un tourisme vert de qualité sont entrepris.¹

¹ Le Schéma Interrégional du Massif des Vosges à l'horizon 2020

Figure 1 : le Massif Vosgien et ses Parc Naturels



Occupation du sol

- Territoires artificialisés
- Territoires agricoles
- Forêts et milieux semi-naturels
- Zones humides et surfaces en eau

Principales voies de communication

- Réseau routier
- Réseau ferré

Parcs naturels

- Périmètre
- 1. PNR Ballons des Vosges (périm. d'étude)
- 2. PNR Vosges du Nord
- 3. PNR Lorraine
- 4. Parc Naturel Pfälzerwald
- 5. Parc Naturel Schwarzwald - Centre / Nord
- 6. Parc Naturel Schwarzwald - Sud

Éléments de repérage

- Limite nationale
- Ville - repère



Sources :
 ©Univ. Maryland - GLCF - SRTM - 2000
 ©AEE - CORINE Land Cover - 2000
 ©ESRI - Data & Maps - 2005
 ©IGN - BD CARTO®
 ©Naturpark Pfälzerwald
 ©Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord
 ©Naturpark Suedschwarzwald

Réalisation :
 PNRBV - LG - 27/02/2007

Le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges



Créé en 1989 à l'initiative des trois régions Alsace, Lorraine et Franche-Comté, le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges regroupe 208 communes et compte 256 000 habitants pour une superficie de 3000 km². C'est l'un des plus grands et des plus peuplés des parcs naturels régionaux français.

Quatre « villes-portes » entourent le Parc : Saint-Dié des Vosges, Remiremont, Lure et Colmar

Figure 2: localisation du PNRBV

Comme tout autre Parc naturel régional, la mission du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges (PNRBV) consiste à rechercher un équilibre permanent entre protection des patrimoines naturel et culturel, et développement local. Il soutient l'activité des hommes tout en préservant les richesses naturelles et culturelles de la région. Le rôle du Parc n'est pas de contraindre les acteurs, mais avant tout de convaincre et accompagner ceux qui décident.

Fortement marqué par une présence humaine ancienne, le Parc naturel régional des Ballons des Vosges est un territoire vivant, dont l'homme a su très tôt exploiter l'eau, le bois, la pierre et le sous-sol pour développer l'industrie et l'artisanat. Il est également l'héritier d'une histoire mouvementée liée aux conflits mondiaux.

Le Parc englobe des espaces diversifiés comme les Hautes-Vosges et leurs versants boisés, les vallées vosgiennes, haut-rhinoises et comtoises, le plateau des Mille Etangs, le pays sous-vosgien et le piémont viticole alsacien. Il recèle également des milieux naturels rares, tels que les hautes-chaumes, les tourbières, les hêtraies sapinières, les forêts collinéennes de chênes et de hêtres, les pelouses calcaires, les cours d'eau, les lacs et les étangs (PNRBV).²

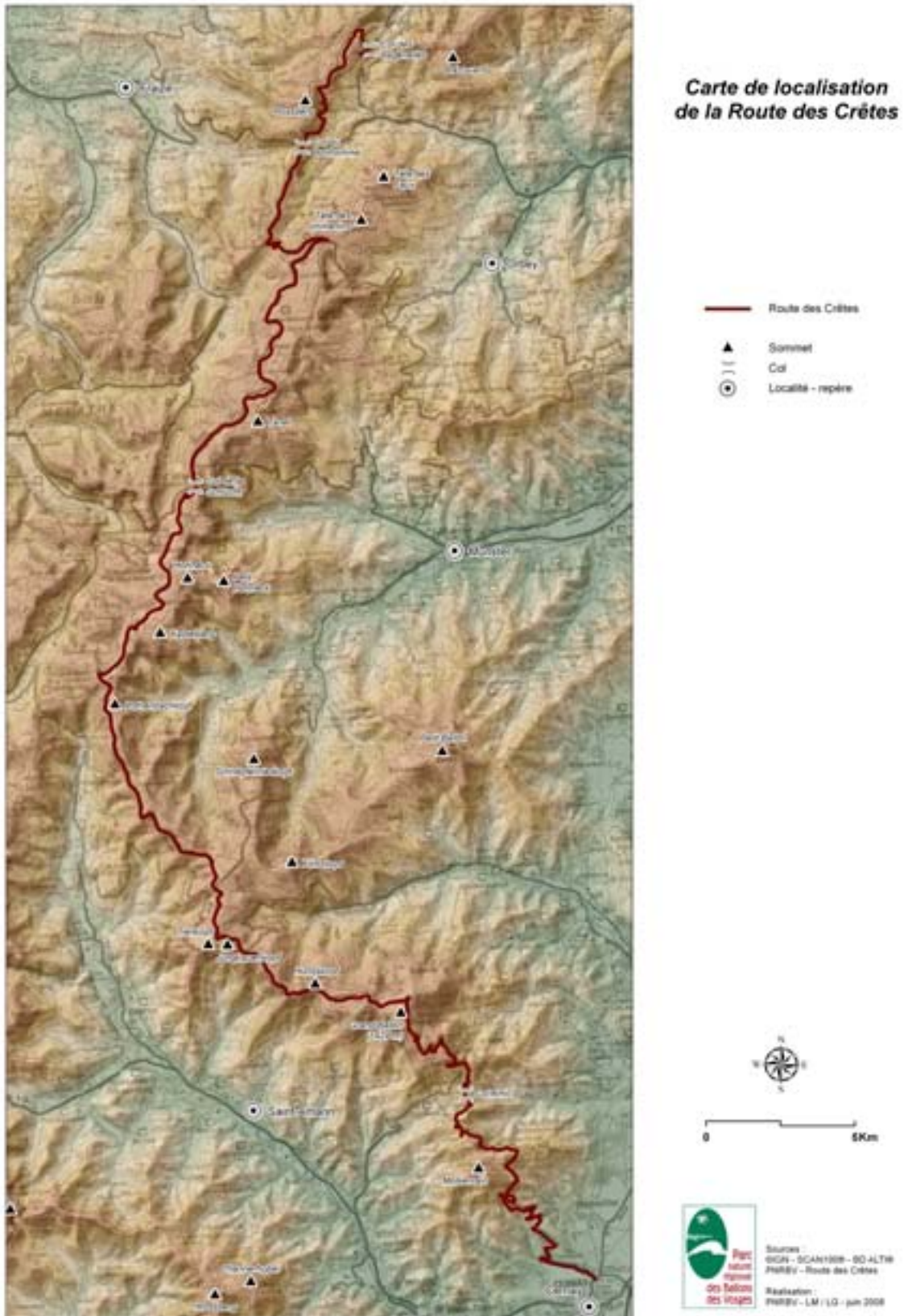
Le territoire nommé les Hautes-Vosges est réputé pour ses paysages et pour son environnement naturel remarquable. La partie du Massif représentant les Hautes-Vosges est définie par le PNRBV dans un périmètre précis :

- Zone au-dessus d'une courbe de niveau de 900m environ
- Présence d'enjeux biologiques majeurs
- Zone non urbanisée (sans exclusion des constructions isolées)
- Unités paysagères

En période estivale, il connaît une fréquentation souvent très importante en certains lieux. Ce phénomène est à la base de conflits d'usage persistants dans ce territoire et particulièrement autour de la Route des Crêtes.

² Sources Internet

Figure 3 : localisation de la Route des Crêtes



Les patrimoines environnant la RdC

La Route des Crêtes (RdC) relie le col des Bagenelles au nord, à Uffholtz, au sud, via les fameux cols de la Schlucht et du Bonhomme. Elle est longue de plus de 77 Km.

En plus d'offrir des panoramas particulièrement beaux, elle permet l'accès à de nombreux sites, aussi bien culturels (jardin d'altitude, site de mémoire du Vieil Armand), de loisirs/sports (station de ski, départs de randonnée...) que gastronomiques (fermes-auberges) et les relie entre eux. Elle est ainsi très appréciée par les touristes et les excursionnistes durant la belle saison.

Les motards et les cyclotouristes l'apprécient aussi particulièrement, en raison de son accès libre et de son caractère « montagnard » (elle est d'ailleurs référencée en France et dans les pays voisins dans de nombreux sites Internet ou forums spécialisés...)

Durant la période hivernale, la Route des Crêtes est fermée. La pratique du ski de fond y est possible sur sa partie reliant le Markstein au Grand-Ballon, et le col de la Schlucht au col du Calvaire.

Mais si aujourd'hui, elle est un itinéraire touristique des plus remarquables, il faut se rappeler que la création de cette route stratégique fut décidée pendant la guerre 14-18 par le Haut-Commandement français pour assurer sur le front des Vosges des communications Nord-Sud entre les différentes vallées. La RdC a été tracée constamment en ligne de crête, sur le versant ouest, afin d'être à couvert de la vision et du champ de tir ennemi. Cette dimension historique de la route et du Massif Vosgien reste encore aujourd'hui très présente dans la mémoire de la population locale.

La RdC longe la Grande Crête des Vosges, et elle traverse des zones protégées sur la quasi-totalité de son parcours. En effet, les crêtes vosgiennes sont aussi d'une richesse environnementale exceptionnelle. Les Hautes Vosges, montagnes granitiques de moyenne altitude, abritent une multitude d'habitats naturels remarquablement bien conservés. Les forêts, qui montrent un fort degré de naturalité, sont composées pour l'essentiel de Hêtraie d'altitude. Les landes, qui résultent de pratiques agropastorales séculaires, recouvrent la plupart des crêtes. Elles accueillent de nombreuses espèces animales et végétales dont certaines endémiques. Plusieurs espèces d'intérêt européen ont été repérées sur le site³ (PNRBV).

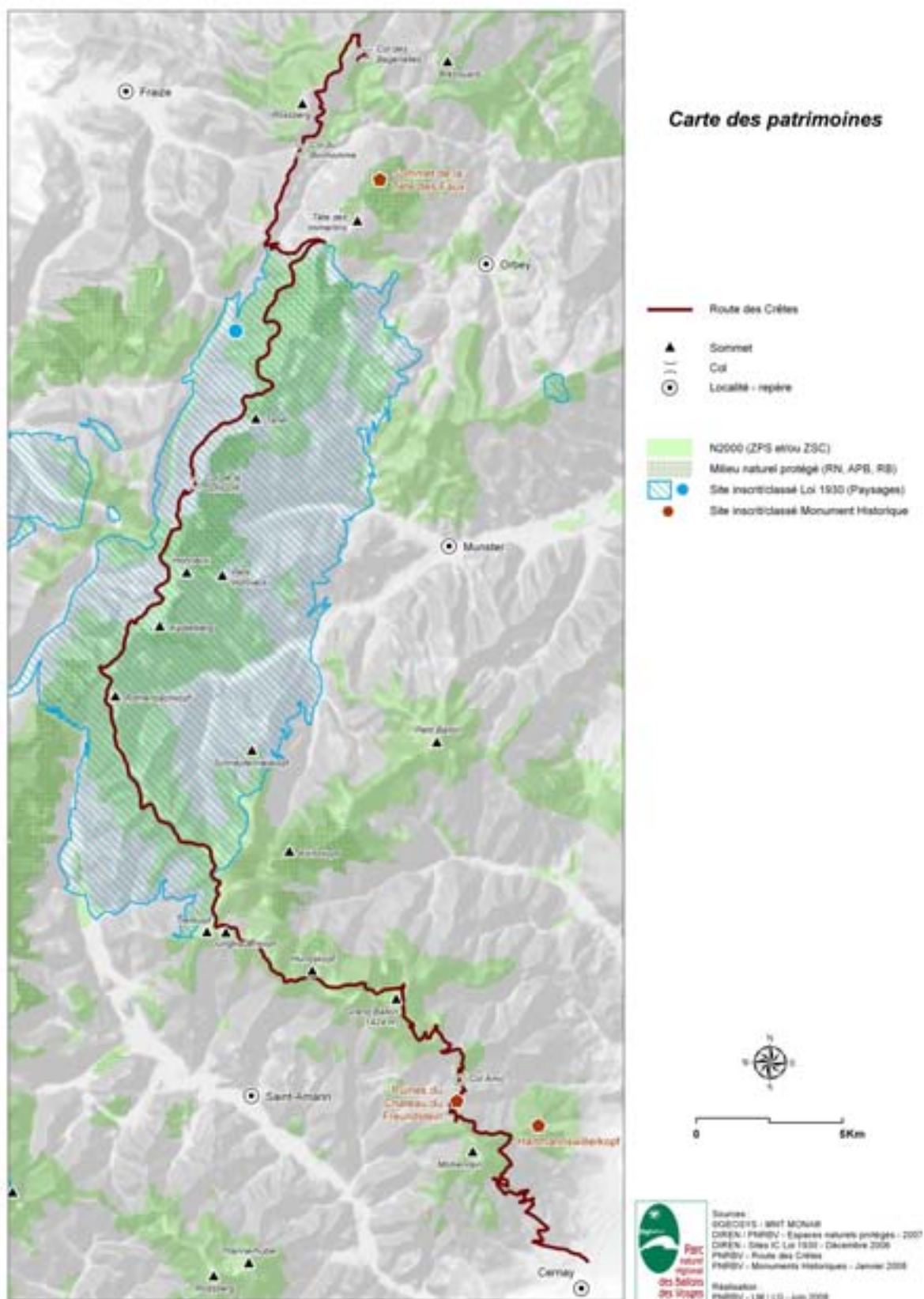
Plusieurs territoires des Hautes-Vosges, d'intérêts divers, ont ainsi été classés en zones protégées. Ils sont aujourd'hui sujets à des réglementations spécifiques par rapport à leur gestion agricole ou forestière, à leur accessibilité, etc. Les réglementations diffèrent en fonction du classement des sites en tant que site Natura 2000 (Zone de Protection Spéciale ou Zone Spéciale de Conservation), Réserve Naturelle, Réserve Biologique, site classé par la loi 1930 des paysages, Arrêté de Protection du Biotope ...

Enfin, la Route des Crêtes est aussi le moyen d'accéder à de nombreux établissements touristiques, essentiellement de restauration, comme des fermes-auberges authentiques.

Installées sur une exploitation agricole de montagne, les fermes-auberges se distinguent des auberges simples ou autres restaurants en proposant à leur table une cuisine traditionnelle issue majoritairement des produits de la ferme et des exploitations agricoles voisines.

³ Sources Internet, Sites Natura 2000 dans le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges

Figure 4 : carte des patrimoines



La Route des Crêtes connaît donc une utilité professionnelle certaine : pour ses riverains, agriculteurs de montagne et fermiers-aubergistes principalement et pour les livreurs ou professionnels de la montagne (guides Accompagnateurs de Moyenne Montagne), pour qui elle est une route d'accès unique (aux fermes-auberges...) ou plus rapide.

Cependant, l'usage majoritaire de la Route des Crêtes reste de nature touristique et récréative.

Quelques termes relatifs à la fréquentation touristique employés dans la suite de ce texte nécessitent d'être définis avant d'aller plus loin :

- d) Touriste = Personne qui passe au moins une nuit en dehors de sa résidence principale
 - A. Excursionniste = Personne qui est venue dans le Massif des Vosges pour la journée depuis son domicile et qui rentrera dormir dans sa résidence principale le soir
 - Touriste en transit = Touriste qui est de passage dans le Massif des Vosges pour une journée maximum. Ex. : une personne qui vit dans le Nord et qui s'arrête quelques heures à Gérardmer pour visiter la ville avant de reprendre la route vers sa destination de vacances en Rhône-Alpes

Synthèse bibliographique

En amont de l'étude réalisée, une synthèse bibliographique des récentes études et publications en relation à la RdC est nécessaire. Elle permet de faire un « état des lieux » de la RdC. **La Charte du Parc Naturel des Ballons des Vosges**

Comme n'importe quel Parc Naturel Régional, il s'organise autour d'un projet qui vise à assurer durablement la préservation, la gestion et le développement harmonieux de son territoire. Ce projet s'incarne dans une Charte qui propose un état des lieux du territoire, les objectifs à atteindre et les mesures qui lui permettent de les mettre en œuvre.

La Charte engage ses signataires : collectivités, chambres consulaires, Office National des Forêts, Conseils Economiques et Sociaux, associations et l'Etat qui l'approuvent.

A l'issue d'une période de douze ans, un bilan est réalisé. Un nouveau projet est défini, en concertation avec l'ensemble des signataires.⁴

Depuis mars 2007, le Parc est dans sa phase de révision de sa Charte engagée en 1998.

Celle-ci se composait de 4 grands objectifs, chacun déclinés en divers axes, eux-mêmes opérationnalisés sous la forme de mesures :

- Objectif I : Protéger et mettre en valeur les Hautes-Vosges et leurs versants boisés
 - Pour l'ensemble des Hautes-Vosges et leurs versants boisés
 - Pour les sommets de nature et de silence
 - Pour les zones d'accueil touristique
- Objectif II : Maintenir des paysages ouverts et des espaces de qualité
- Objectif III : Contribuer au développement économique en valorisant les patrimoines
 - Le tourisme
 - Les activités et les entreprises artisanales et industrielles

⁴ www.parc-ballons-vosges.fr/charte/le-role-de-la-chart.html

- Qualité de vie et services publics
- Objectif IV : Contribuer au développement culturel

Dans les diverses déclinaisons de ces Objectifs, plusieurs points se rapprochent du sujet de la RdC.

Un axe entier de la Charte (axe 10, Objectif 1, page 56-57) est consacré à « l'aménagement des sites d'accueil touristiques et de la RdC ». Considérée comme un site d'accueil particulier, elle est définie comme « un axe important d'accueil entre les grands sites et qui se situe essentiellement sur les sommets de nature et de silence ». L'objectif principal de l'Axe est de « maîtriser de façon concertée l'importante fréquentation des visiteurs dans la zone de nature et de silence ». La Route des Crêtes se voit proposer un programme d'aménagement et d'organisation de son accueil, dont les actions prévues visent la gestion du stationnement, le réaménagement des milieux naturels environnants, la sécurisation de la route⁵ (PNRBV, 1998, 57).

On remarque à travers cette Charte que la principale volonté du Parc est donc de gérer de façon concertée les flux, ceci sur diverses échelles : sites d'accueil touristique et petits sites. La RdC est elle, à la fois un axe de liaison entre ces sites et un « axe d'accueil ».

Il manque peut être une considération touristique et économique de la RdC, celle-ci n'étant abordée que d'un point de vue environnemental dans la Charte.

En effet, la dimension économique de cette route aux bords de laquelle de nombreux établissements touristiques sont implantés demanderait à être abordée de façon plus détaillée, la charte mentionnant seulement une volonté de « maintien et d'organisation des activités touristiques existantes ».

De même, il n'y a pas de précisions particulières apportées sur l'aspect touristique de la RdC. Elle est un axe de circulation et un « site d'accueil particulier », mais n'est-elle pas également un « produit » ou un acteur touristique à part entière, dans l'attractivité du Massif des Vosges ?

Enfin, les raisons précises de cette volonté de « maîtrise » concertée de la fréquentation ne sont pas évoquées.

Cet axe de la Charte reprend et résume en quelque sorte les projets développés dans le *Schéma d'Accueil de la Grande Crête des Vosges*, document rédigé en 1996 par le PNRBV.

L'objectif de celui-ci était d'assurer la protection des sites tout en s'appuyant sur le lien fort qui unit le public à la Crête des Hautes-Vosges, dite Grande Crête.⁶ La Route des Crêtes n'y est pas définie, mais est dite « vécue comme un élément de patrimoine au même titre que la Route des Vins ».

L'idée force du Schéma d'accueil était de promouvoir une appropriation des paysages des Hautes-Vosges par la marche et non plus par la voiture.

Un système de transport collectif alternatif a ainsi été mis en route en 2000 : la Navette des Crêtes. Il s'agit d'une navette de bus à cadence régulière reliant les sites emblématiques des Hautes-Vosges le long de la RdC, du Grand Ballon au col du Calvaire. Ce dispositif est complété par des liaisons avec les gares des fonds de vallée.⁷ Il a été mis en place depuis l'an 2000 et sera à nouveau effectif cet été 2008, tous les dimanches et jours fériés de juin à septembre.

⁵ Charte du PNRBV

⁶ *Schéma d'Accueil de la Grande Crête des Vosges*

⁷ *Brochure de présentation du PNRBV : Des actions pour un territoire*

On retrouve cette initiative mentionnée dans la réflexion autour de la circulation et fréquentation dans les Hautes-Vosges de la Charte (Axe 4, Objectif 1).

En comparant les deux documents, on remarque dans ce Schéma la même réelle volonté exprimée dans la Charte de gérer et modérer les flux automobiles sur la RdC et en plus, celle de promouvoir la marche à pied. Les défauts de l'aménagement touristique de la Route y sont exposés et font l'objet de projets spécifiques.

La RdC traverse un environnement naturel riche et à préserver mais sa dimension sociale regroupant tous les acteurs vivants et bénéficiant de l'accessibilité qu'elle assure n'est pas abordée. Egalement, les raisons précises (sociales, culturelles, économiques...) de cette volonté d'évolution dans la gestion des flux automobiles demanderaient à être mieux exposés.

Mis à part le projet de la Navette qui est maintenant concrétisé, la mise en œuvre du *Schéma d'Accueil de la Grande Crête des Vosges* n'est core que partielle. En effet, douze ans après sa rédaction, moins d'un tiers des aménagements qu'il proposait ont été réalisés, alors même que la Charte le mentionnait dans son Objectif premier.

Le bilan des quatre grands Objectifs de la Charte a été fait pour chaque mesure et oriente aujourd'hui la constitution de la prochaine Charte.

Parmi les nombreuses actions menées par le PNRBV et ses partenaires, on retiendra tout particulièrement que :

« Sur la grande crête des Vosges, le Parc a coordonné la mise en œuvre du schéma d'accueil en cherchant à allier en permanence protection et aménagement pour gérer son équilibre. L'expérimentation de la Navette des Crêtes en est l'exemple le plus emblématique » (PNRBV, 2006, 18).⁸

Toutefois, les objectifs de la première Charte restent encore à compléter sur de nombreux points (gestion durable des chaumes, mise en place d'un plan de circulation sur les Hautes-Vosges par exemple). Un bon nombre d'orientations de la prochaine Charte devra chercher à prolonger et parfaire les objectifs lancés en 1998, en particulier autour des questions suivantes :

- Comment tirer parti de la mosaïque culturelle que constitue le Parc et faire émerger un sentiment commun d'appartenance à un même projet de territoire ?
- Comment préserver les Hautes-Vosges et accueillir les visiteurs dans ce cœur du Parc et lieu de quiétude ? (PNRBV, 2006, 28)⁹

⁸ Bilan de la mise en œuvre de la seconde Charte du Parc 1998-2008

⁹ Bilan de la mise en œuvre de la seconde Charte du Parc 1998-2008

Enquêtes 2007

Au cours de l'année 2007, une série d'enquêtes ont été commandées par le PNRBV afin de mieux cerner et connaître la fréquentation du Massif des Vosges. Elles se sont intéressées à la clientèle des Hautes-Vosges de la saison hivernale et de la saison estivale, ainsi qu'à l'offre et aux attentes des acteurs socioprofessionnels.

Etude des clientèles du Massif des Vosges, hiver 2007,

Réalisée par *CONTOURS*

L'étude hivernale a eu pour but de conduire une étude prospective des clientèles, avec 3 objectifs majeurs :

- La compréhension des flux.
- La mesure de la satisfaction client.
- L'évaluation de l'impact des futurs équipements

Dans le cadre d'une mise en perspective, l'enquête quantitative ski alpin a été comparée aux données prises comme références (dites de Benchmark), issues du Baromètre de Satisfaction Remontée Mécaniques – Saison 2006/2007 mené dans 24 stations (Tarentaise, Haute-Savoie, Dauphiné, Alpes du Sud, Pyrénées, Val d'Aoste et Suisse).

Réalisée durant l'hiver 2006-07, l'enquête a fait ressortir les points suivants, qui peuvent être intéressants :

- Le profil individuel de la clientèle du Massif des Vosges correspond à une population globalement plus jeune que celle du Benchmark Contours (24% contre 21% ont moins de 25 ans), moins aisée (quasi-absence des foyers avec des revenus de 6 000 euros et plus) et ayant un niveau de pratique du ski moins élevé.
- Le marché hivernal du Massif des Vosges est de stricte proximité : la clientèle est majoritairement excursionniste (<50%), avec un déplacement en voiture personnelle pour un temps de trajet court (environ 36% ont moins de 30 minutes de trajet). Concernant les touristes, la clientèle des Vosges se caractérise par une part importante des séjours courts (environ la moitié de la clientèle), avec gîtes et location comme principal mode d'hébergement souhaité et utilisé. Egalement, la programmation d'activités en station par des socioprofessionnels dépasse rarement une journée.
- La pratique dans le massif des Vosges est souvent mixte, il n'y a pas une pratique exclusive ; et la variété des activités pratiquées cohabite bien avec un éventuel manque de neige.
- Au final, leur positionnement sur le marché du ski confronte les Vosges à deux logiques concurrentielles.
 - Concurrence restreinte du marché du ski : marché essentiellement de proximité, avec un niveau de ski correct, une fréquentation quasi-exclusive des Vosges, une opinion très critique vis-à-vis des pistes, mais indulgente vis-à-vis des remontées mécaniques.
Les stations alpines ne sont pas des concurrentes.
 - Concurrence élargie à d'autres destinations en l'absence de ski : Toutes les destinations proposant à minima la possibilité de se promener dans la nature, dans un environnement de qualité et avec un hébergement/restauration de qualité sont potentiellement concurrentes...

L'ancrage du Massif dans les activités hivernales est ainsi important pour limiter la concurrence des autres destinations possibles. Cependant, cette stratégie n'est pas à mener sur tous les sites.

Les recommandations issues de l'enquête accordent une place très importante au tourisme lié à la neige dans le Massif des Vosges car il sécurise l'hébergement de bas de vallée. Cependant, la proximité d'un domaine skiable tout proche n'est pas indispensable et il n'y a pas de nécessité à offrir une multitude de sites. En revanche, il est indispensable de développer une même logique d'évolution des côtés lorrain et alsacien du Massif. Le rôle que doit jouer le PNRBV dans cette gestion politique et territoriale est donc clairement mis en avant.

Ces résultats et recommandations restent à relativiser, d'une part car leur analyse peut paraître parfois un peu sommaire, et d'autre part car ils ont été influencés par des conditions météorologiques réellement défavorables qui ont eu une incidence sur la qualité d'enneigement et donc sur le niveau de la fréquentation.

Par rapport à la Route des Crêtes, il est difficile d'extraire des informations pertinentes de cette étude. En effet, la Route ne permet l'accès qu'à la station de ski du Grand-Ballon qui n'a pas ouvert durant cette saison, et à celle du Lac Blanc, par le col du Bonhomme. L'enquête ne s'est pas intéressée à cette route touristique estivale, qui peut pourtant jouer un rôle de liaison entre stations de ski nordique (elle relie en effet les stations du Grand-Ballon au Markstein et du Lac Blanc à la Schlucht). Ainsi, rien ne dit si elle a été utilisée, et s'il existe pour elle une dimension hivernale (utilitaire, sportive...), à la fois pour les clientèles de stations et pour les acteurs socioprofessionnels.

Enquête clientèles Massif des Vosges, Été 2007

Réalisée par AGC Consultants

L'étude estivale avait pour objectif premier d'orienter les actions des différents niveaux institutionnels en termes de promotion, aménagement, et développement du PNRBV. Réalisée durant l'été 2007, elle est assez complète et apporte de nombreuses informations concernant le type de clientèle estivale fréquentant le Massif des Vosges.

- La proportion des différents profils de visiteurs dans le massif est:
 - Touriste : 58%,
 - Excursionniste : 39%,
 - Touriste en transit : 3%

On peut ainsi considérer le Massif des Vosges comme une destination touristique mais également de proximité.

- L'ensemble est essentiellement d'origine régionale (Lorrains 22% ; alsaciens 20%) et les ressortissants d'Ile-de-France, d'Allemagne, de Belgique ou des Pays-Bas représentent chacun une part d'environ 6%.
- Les visiteurs utilisent peu les transports en commun (TGV, train, bus, navette des crêtes) : 85% se déplacent en voiture personnelle. La raison en est principalement un manque d'information concernant l'offre de transports en communs (le manque d'information est d'ailleurs cité comme une source récurrente d'insatisfaction), et de s'assurer que celle-ci est en adéquation avec leurs attentes.
- La marche est l'activité principale pratiquée, très loin devant les autres (84% des visiteurs sont venus pour la pratiquer). En outre, on note un très faible taux de participation aux autres animations proposées (seuls 13% des touristes, 3% des excursionnistes, et 4% des personnes en transit). Adapter l'offre de randonnées aux nouvelles attentes des visiteurs, notamment en

travaillant de manière plus précise sur les différentes typologies de marcheurs (« promeneur », « randonneur plaisir », « randonneur sportif », etc.) et réfléchir aux activités et animations alternatives à proposer sont des pistes de réflexion suggérées par l'enquêteur.

- L'enquête fait ressortir que des efforts sont à faire notamment en ce qui concerne les toilettes publiques, les espaces pique-nique et aires de repos, la signalétique, les commerces, la restauration, le stationnement, les OTSI ou encore les animations (taux d'insatisfaction > 5%, synonyme de danger en terme de Qualité !). De plus, les clientèles ont des attentes et des comportements toujours plus variées et complexes (besoin de confort, de ludicité, de rencontres, d'échanges et de convivialité, de découvertes, etc.) qu'il faut savoir anticiper pour rester compétitif.
- 23% des visiteurs interrogés n'ont rien dépensé dans le Massif et 45% a dépensé entre 1 et 20 € par personne. Plusieurs raisons expliquent que les visiteurs surveillent leurs dépenses :
 - Offre inadaptée aux attentes en termes de prix et/ou de qualité
 - Pratique d'activités gratuites comme la marche et aucune occasion de consommer sur certains sites
 - Contraintes budgétaires

La politique des prix du Massif est donc à adapter.

- Différentes cibles de clientèles méritent réflexion et attention
 - Les familles, qui représentent 1/3 des visiteurs. Pour les fidéliser, il est nécessaire d'enchanter les enfants et les parents. Mais attention, ces familles n'ont pas un pouvoir d'achat très élevé et sont donc très sensibles aux prix des prestations et à leur qualité.
 - Les seniors dont le nombre est en croissance constante : cette clientèle peut partir toute l'année, mais continue à privilégier les périodes de vacances scolaires par habitude, pour la garantie d'avoir des activités et animations, mais aussi car elle part parfois avec les petits-enfants. Améliorer la communication vis-à-vis de cette cible ainsi que proposer des produits séduisants, notamment pour la cible « grands-parents / petits-enfants » sont des pistes de réflexion.
 - Les camping-caristes : il s'agit d'une clientèle qui voyage beaucoup, en toutes saisons et ayant un pouvoir d'achat élevé. Lorsqu'elle est déçue par une destination, elle sait faire savoir son mécontentement, notamment via des forums spécialisés. Les tris croisés de l'enquête montrent que l'accueil qui leur est réservé dans le Massif des Vosges n'est pas à la hauteur de leurs attentes. Leur profil se caractérise essentiellement par une personne venant ici pour la première fois, et insatisfaits du stationnement et de l'hébergement.
 - Les excursionnistes représentent 39% des visiteurs interrogés et sont donc une cible marketing importante. Cette clientèle de proximité peut venir fréquemment dans le massif en toutes saisons et peut être une excellente ambassadrice de la destination. Informer cette cible de manière plus efficace pourrait s'avérer ainsi judicieux (seuls 4,9% des excursionnistes se rendent dans un OTSI par exemple, et 13% ne connaissent pas la navette des crêtes).
 - La clientèle étrangère : 27% des touristes sont originaires d'Allemagne et du Benelux. Les étrangers sont des personnes qui viennent dans le Massif pour la première fois, venues en couple, informées par une agence de voyages, qui fréquentent les OTSI, qui n'utilisent pas les transports en commun, entre 35 et 44 ans, et qui ont un pouvoir d'achat important. La pratique des langues étrangères doit être améliorée pour enchanter ces visiteurs

- Les motards qui sont attirés par le Massif et ses routes sinueuses très agréables à sillonner en moto. Cette clientèle présente des avantages et des inconvénients.
 - Des avantages : les motards, notamment Allemands, ont un pouvoir d'achat important et sont consommateurs de prestations (hébergement, restauration, bars, commerces, etc.) à condition que l'offre soit de qualité et adaptée à leurs attentes.
 - Des inconvénients : bruit, motards qui roulent sur les sentiers, etc. Cela crée des nuisances pour l'environnement et pour les autres visiteurs, qui s'en plaignent dans l'enquête.

On ne peut pas nier l'existence de ces clients, ni penser que les désagréments qu'ils génèrent se régleront d'eux-mêmes. La fréquentation des motards est souvent montrée du doigt dans le cadre de la gestion environnementale.

L'enquête précise que « l'objectif de faire cohabiter les différentes clientèles sur un même espace reste un problème récurrent, et notamment dans les Hautes-Vosges ».

L'ensemble des résultats de cette enquête est très intéressant, mais manque d'une localisation géographique. En effet, l'enquête a été réalisée dans tout le territoire des Hautes-Vosges, et les précisions des résultats ne sont données que d'un point de vue social et non géographique. Par exemple, si le dernier objectif donné ci-dessus traite bien d'un problème propre à la RdC, elle n'est pas prise en considération de façon spécifique dans les résultats. Nous ne sommes donc pas en mesure de caractériser clairement la Route des Crêtes par rapport à sa fréquentation (proportion d'excursionnistes, de touristes, de motards, etc.), à la spécificité de son attractivité (place des paysages, gastronomie, etc.) par rapport aux autres endroits où l'enquête s'est faite (Ballon d'Alsace, Petit Ballon, différentes vallées...).

Étude de marché sur l'offre et les attentes des acteurs socio-économiques et associatifs du tourisme et des loisirs des Hautes-Vosges

Réalisée par ICN Junior Conseil

L'échantillon des acteurs socio-économiques a été estimé par le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges à 400 personnes. Cependant, seulement 252 acteurs socioéconomiques ont répondu à l'enquête.

L'analyse générale fait ressortir quatre principaux volets :

- 1) Des établissements aux activités et aux fonctionnements variés selon les régions

Les activités divergent beaucoup entre les Hautes Vosges et les Vallées et presque un établissement sur deux travaille avec d'autres acteurs, principalement les offices du tourisme, pour vendre ses produits ou services. De plus, la plupart des activités sont présentes sur le Parc depuis plus de 5 ans et leur ancienneté dépasse souvent 10 ans.

- 2) Une clientèle diversifiée mais toujours exigeante

(Les résultats rejoignent ceux déjà exposés précédemment.)

- 3) Développer son activité afin de répondre aux exigences de sa clientèle

- A peu près un acteur socio-économique sur deux a des projets de développement, concernant surtout la rénovation, l'amélioration ou la possibilité d'hébergement, et l'agrandissement.
- Les acteurs socio-économiques des Hautes Vosges adhèrent plus facilement à un réseau, qu'il soit professionnel ou qu'il s'agisse d'un office du tourisme, que ceux des Vallées.

4) De petites structures qui valorisent beaucoup la région

Presque 80% des personnes interrogées dans les Hautes-Vosges et 60% des acteurs socio-économiques des Vallées ont choisi de travailler à cet endroit (motivé par l'origine des acteurs et l'amour de la région...). Leurs structures sont relativement petites puisque 90% des établissements emploient moins de 40 salariés.

80% des acteurs socio-économiques estiment participer à la mise en valeur de la région par la qualité de leur établissement et par la promotion qu'ils font de la région en conseillant les clients tout en respectant la nature et l'environnement.

Les recommandations de l'étude sont les suivantes.

- Améliorer la communication auprès des touristes
- Améliorer les échanges avec les acteurs socio-économiques
- Protéger toujours plus le patrimoine naturel

Cette étude distingue, d'un point de vue géographique, les données portant sur les Hautes-Vosges et sur les vallées. La Route des Crêtes, qui relie pourtant de nombreux professionnels touristiques, n'y est quand même pas abordée dans l'analyse. Nous ne sommes ainsi pas en mesure de dire si la Route, ou sa fréquentation, est vectrice d'activités économiques par rapport à d'autres situations géographiques.

Dans les réponses écrites données par les acteurs aux questions de l'enquête, la « route des crêtes » est mentionnée à quelques reprises, et ceci, chaque fois de manière critique.

De ces trois enquêtes, on peut retenir que les activités touristiques dans le massif des Vosges prennent une place très importante. La communication touristique reste cependant à améliorer, et ce, autour de nombreux points et/ou publics.

Les excursionnistes représentent une partie importante de la fréquentation.

La facilité d'accès aux différents lieux, et les défauts de communications autour des transports en communs sont les principales raisons de l'utilisation importante des véhicules personnels.

I. le Schéma et la Convention Interrégional(e) du Massif des Vosges

▪ Le Schéma

En 2005-2006, un travail de réflexion stratégique territoriale plus global a été réalisé sous l'égide d'un Comité de Massif. Cela a abouti à l'adoption du *Schéma Interrégional du Massif des Vosges*. Son élaboration a associé très largement les élus, les acteurs économiques, les collectivités et les services de l'Etat concernés par ce territoire. Les orientations contenues dans ce Schéma sont destinées à être prises en compte par les différentes politiques contractuelles. (p. 32-33) ¹⁰

Intégré dans les diagnostics et enjeux en matière d'économie, le domaine du tourisme dans le Massif recense cinq enjeux principaux, pouvant faire « l'objet d'un traitement simultané et complémentaire ». Parmi ceux-ci, figure l'enjeu « La question de l'utilisation et des usages d'espaces fragiles très convoités »

→ Sans nommer clairement la RdC, sont abordés les problèmes de « régulation des flux de visiteurs de fin de semaine ou lors de période touristique de pointe (accès aux sites, stationnement puis pratiques d'activités sur les sites), et de gestion des conflits d'usage avec d'autres activités » au sein du Massif. Aucune solution précise n'est avancée.

En revanche, un « rééquilibrage territorial » est suggéré, celui-ci consistant à diffuser plus largement la fréquentation touristique dans le Massif La RdC est concernée sous deux aspects :

- en tant qu'acteur de la « diffusion », de par sa fonction d'axe routier
- en tant que territoire du Massif massivement fréquenté

Cette double disposition de la RdC la situe à cheval sur deux visions touristiques distinctes et opposées. Une réflexion s'avère nécessaire pour clarifier le statut, la définition accordée à la RdC.

L'enjeu « Le soutien aux entreprises et territoires touristiques et de loisirs de proximité, dans une logique d'ensemble » vise plus ou moins directement la RdC, en tant qu'axe de liaison entre acteurs du Massif. Le soutien se ferait à partir d' « un travail sur l'organisation de la filière tourisme » réalisé « selon des approches d'ensemble, à l'échelle du massif, dans une logique de développement durable et de complémentarités public/privé ». En résumé, par rapport à la RdC, c'est en quelque sorte l'annonce de la volonté et la nécessité d'un travail comme celui qui est actuellement engagé !

→ L'enjeu « Accessibilité et mobilité » est considéré comme non spécifique au secteur du tourisme. Il est développé dans le chapitre transport, et envisage une amélioration de la circulation interne au Massif. Celle-ci devra se faire, entre autres, par l'amélioration des réseaux de transport en commun qui permettra de « multiplier » les retombées sur le territoire, et un système de navette permettant de diffuser le tourisme vers des zones moins fréquentées du Massif.

Le cas la route des crêtes n'est pas directement abordé.

Les orientations et objectifs 2007/2020 de ce Schéma Interrégional ont également identifié quatre axes stratégiques.

¹⁰Le Schéma Interrégional du Massif des Vosges Un projet de développement durable, une ambition pour le massif à l'horizon 2020

- Encourager l'initiative économique locale et compléter les domaines d'excellence économique
- Soutenir et développer les activités économiques dépendant de la qualité des ressources naturelles et paysagères de montagne
- Maîtriser l'attractivité du massif des Vosges
- Faire partager une ambition et des exigences

Aucun d'eux ne traite de près ou de loin du sujet de la gestion de la Route des Crêtes.

Bien que la Route des Crêtes soit, de par sa situation géographique et de par son double rôle d'axe routier et d' "attrait touristique", un élément incontournable du Massif, elle n'est pas une seule fois mentionnée dans tout le document.

- La Convention

La Convention Interrégionale du Massif des Vosges¹¹, quant à elle, expose les grandes priorités cherchant à répondre aux enjeux du territoire. Elle constitue une déclinaison pour la période 2007-2013 des orientations plus précises du Schéma. L'Etat et les collectivités territoriales signataires y structurent leur soutien autour de 5 axes d'intervention :

- organiser le développement durable de l'offre touristique du massif
- garantir la pérennité des ressources du massif
- valoriser l'agriculture et les forêts du massif
- améliorer l'attractivité du massif en termes d'emploi et de services
- améliorer la gouvernance

Dans ce document également, la route des Crêtes n'est pas traitée en tant que telle, même si le premier axe se place en rapport direct avec le sujet. Celui-ci ne fait que reprendre les enjeux abordés dans le Schéma Interrégional.

Il semblerait donc que le Comité de Massif, dans le cadre de son Schéma Interrégional ou de sa Convention de Massif, ne cherche pas à se positionner précisément par rapport à la problématique de gestion future de la Route des Crêtes. En effet, celle-ci n'est nullement mentionnée dans les deux documents. Seules des constatations générales concernant des problèmes connus particulièrement autour de la RdC sont évoquées (flux importants de visiteurs, conflits d'usages...). Aucune solution n'est proposée, mais une réelle volonté d'évolution est affichée.

Il est donc difficile de positionner précisément la RdC par rapport aux orientations du Comité.

¹¹ La Convention Interrégionale du Massif des Vosges 2007 - 2013

La RdC semble être un sujet problématique pour les auteurs de tous les ouvrages étudiés. En effet, l'analyse de cette synthèse bibliographique montre que de nombreuses interrogations subsistent.

La Route est située dans un environnement particulier, riche en paysages, culture, et histoire. De plus, une véritable vie et économie s'est construite autour d'elle et sur la base de cette richesse territoriale. Pourtant, la RdC n'est considérée dans les documents qu'en tant qu'axe routier, permettant le déplacement des véhicules. Aucune réflexion ne s'est réellement posée autour de la route comme « actant non humain » : quelle est notamment sa dimension symbolique pour les usagers et pour ses riverains, quels sont les jeux d'acteur en présence ?

Le Massif – et par conséquent également la Route des Crêtes – serait emprunté en grande partie par des usagers d'origine proche. Il n'y a pas d'avantages de précisions sur les motifs de ces usages (professionnels, récréatifs, attache culturelles ou familiales...).

Egalement, la mise en place de la Navette des crêtes fait l'objet d'un consensus unanime dans tous les documents. Cependant, aucune autre proposition de mesure visant à modérer les flux automobiles sur la RdC n'apparaît bien qu'une volonté certaine en soit affichée.

On ressent donc une certaine imprécision de la part des pouvoirs publics en charge de la gestion de la RdC, vis-à-vis de l'intérêt, de la considération, et des mesures à accorder à cette route touristique et du fait de lui accorder un autre statut que celui qui est le sien.

Cette analyse bibliographique est à relativiser. En effet, elle s'est basée sur des études ou ouvrages précis, que le PNRBV a fournis. Le PNR est d'ailleurs un acteur commun à tous ces ouvrages, car même s'il n'en est pas l'auteur, il en est un investigateur.

D'autres ouvrages intéressants pour le sujet, pourraient sûrement compléter ce panorama.

Il faut souligner que le fait que ces documents aient été choisis par le Parc, partie prenante de la controverse, pourrait entacher l'objectivité de l'étude. Cependant, les entretiens réalisés selon un strict principe d'impartialité ont permis d'éviter cet écueil.

Carrefours et trafic de la Route des Crêtes

La RdC est accessible à partir de différents points, plus ou moins importants en termes de trafic routier. Les carrefours avec des routes départementales sont au nombre de 9, et permettent une division en 10 portions (séparées par les points verts sur la carte). Parmi eux, il y a les deux grands cols permettant au transit de traverser le Massif Vosgien séparant l'Alsace et la Lorraine : le col du Bonhomme et le col de la Schlucht.

A partir des enregistrements de trafic réalisés par les anciennes Directions Départementales de l'Équipement du Haut-Rhin et des Vosges, il a été possible de construire la carte ci-contre.

Les résultats donnés par le département des Vosges ne sont pas assez précis et ne permettent pas de savoir quel trafic journalier circule sur les portions entre le col de la Schlucht et le carrefour du Rothenbach.

Les relevés de trafic du Haut-Rhin ont été effectués en 1999 (bâtons bleus), en 2004 (bâtons rouges) et en 2006¹² (bâtons jaunes). Les données indiquent par portion, la moyenne journalière en période estivale de véhicules y circulant. Pour la portion la plus au sud, les comptages ont été effectués différemment en 2006 et ne permettent pas une comparaison avec les résultats des années précédentes.

Les graphiques réalisés font ainsi apparaître :

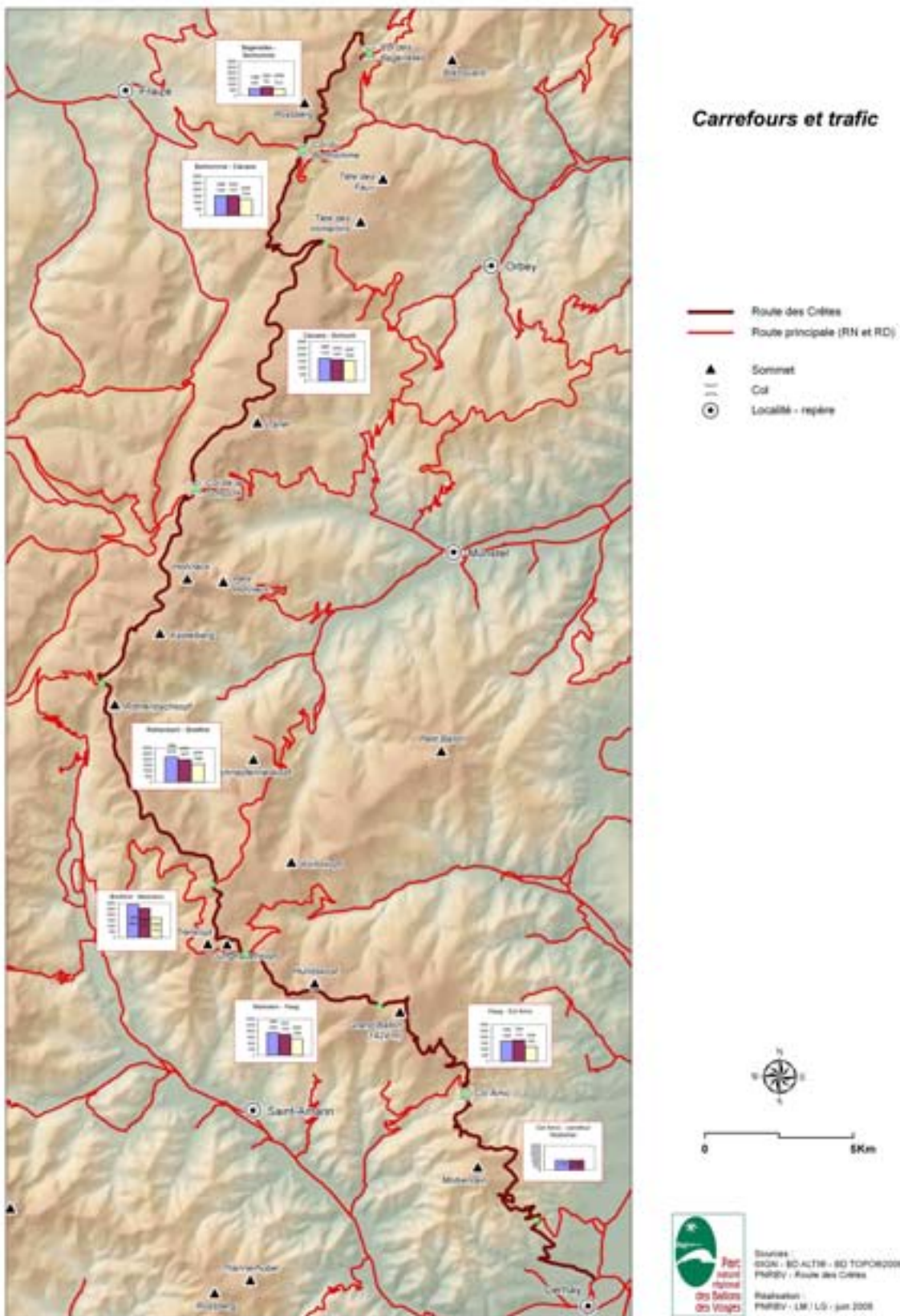
- une fréquentation non homogène en fonction des portions
- une diminution générale du trafic entre 1999 et 2006 et cela, sur l'ensemble de la RdC
- une portion plus fréquentée entre le Markstein et le Breitfirst
- une circulation sur la RdC non liée au carrefour d'accès (le col du Bonhomme, route nationale, 5027 véhicules journaliers sur l'année en 2006, n'amène pas de circulation particulièrement importante sur les portions de la RdC auxquelles il est relié)

Ces résultats doivent être interprétés avec prudence pour plusieurs raisons :

- le trafic des portions vosgiennes n'est pas donné
- ils indiquent des moyennes journalières, ce qui ne fait pas ressortir les « pics » existant les week-ends de beau-temps
- pour une même édition de résultats, les chiffres donnés ne sont pas tous de la même année
- la fréquentation sur la RdC est très dépendante des conditions météorologiques
- ils ne distinguent pas les différentes catégories de véhicules, qui pourrait par exemple préciser si les évolutions des chiffres sont générales ou propres à certaines catégories de véhicules (voitures, motos, touristes par exemple)

¹² Ces données sont disponibles sur le site <http://www.infogeo68.fr/>

Figure 5 : carrefours et trafic sur la Route des Crêtes



La problématique autour de la Route des Crêtes

Les observations montrent qu'une grande partie des usagers de la Route des Crêtes provient des alentours du Massif.

Le PNRBV a mis en place un accès en navette les dimanches de la belle saison et tente de trouver les moyens de limiter une circulation motorisée individuelle qui peut, à terme, tuer l'esprit même du site. Dans cet esprit, l'idée d'une journée sans voiture a été émise, mais en tenant compte des différents intérêts en présence.

Vis-à-vis de cette orientation du Parc, les acteurs en rapport plus ou moins direct avec la Route des Crêtes se regroupent en trois catégories :

- 1) Tout d'abord, il y a les acteurs que l'on peut identifier dans une catégorie qui se plaignent des bruits, de la pollution, des impacts en tout genre apportés par la circulation automobile sur la RdC
 - association de protection de la nature,
 - association et fédération de sport de nature
 - diverses associations et des élus locaux.
- 2) Il y a ensuite ceux que l'on peut considérer comme « inquiets ». Ce sont les tenants de la libre circulation, réunissant les acteurs craignant une éventuelle fermeture ou restriction de la circulation automobile
 - certains professionnels usagers et dépendants du tourisme de la RdC
 - fédération de motards et automobilistes
 - diverses associations et des élus locaux.
- 3) Une troisième catégorie réunit les acteurs indifférents, qui se sentent ou se considèrent extérieurs au débat, et non concernés.

Comme dans tous les conflits et controverses, les arguments échangés relèvent à la fois du rationnel, de positionnements socio-économiques, d'éthiques de référence et d'imputations plus ou moins vraies d'intentions diverses.

L'objectif du travail consistera à faire ressortir les différentes visions d'une même réalité. Il tentera de comprendre les positions des acteurs en présence afin de reconstituer l'équilibre stratégique actuel et de donner au Parc les moyens d'aller vers une mise en réseau des acteurs. Cela supposera de traduire les intérêts de chacun afin de pouvoir atteindre un état stable de l'intérêt collectif fondé sur des jeux à somme positive où chacun est gagnant, au moins en partie.

Une cinquantaine d'acteurs directement ou indirectement impliqués avec la Route des Crêtes ont été interrogés. Afin de mieux se concentrer sur le cœur des Hautes-Vosges, la décision a été prise de se limiter géographiquement à la portion de la Route reliant le Grand-Ballon au Col du Bonhomme.

L'objectif sera de cerner le ou les « contexte(s) d'action » en déterminant ce qui relie les acteurs entre eux : quel est le problème qui les lie entre eux ? La route, certes, mais il y aura peut-être d'autres enjeux à découvrir comme les modalités de développement touristique ou l'appropriation symbolique des lieux.

Organisation de l'étude

L'objet de l'étude est de recueillir l'avis des acteurs de la RdC. Sur la demande et avec l'aide du Parc, a ainsi été construit un inventaire d'une cinquantaine de personnes. L'idée est de rencontrer les acteurs en relation à la RdC, de près comme de loin, afin de faire un état des lieux des diverses perceptions, relations, usages existant autour de cette route.

L'observation participante, qui correspond aux informations reçues hors du cadre professionnel, aura sa place dans l'étude et les arguments qu'elle apportera seront entièrement considérés. Les expressions citées dans l'introduction de cette étude sont des exemples de ce que l'observation participante peut apprendre !

Cadre théorique

L'étude se propose d'aborder le problème d'un point de vue organisationnel. Comment des acteurs divers que rien ne prédispose à se rencontrer, hors leurs liens aux mêmes lieux, arrivent-ils ou non à coordonner leurs actions ? Atteignent-ils un équilibre stratégique et, si c'est le cas, de quelle nature est-il ?

L'action organisée (Friedberg, 1993) postule que les acteurs se positionnent dans un contexte d'action qui donne lieu ou non à un ordre local animé par la coopération conflictuelle d'acteurs confrontés à un problème commun qu'ils doivent résoudre pour pouvoir vivre ensemble.

La sociologie de la traduction ou de l'acteur-réseau (Latour, 2006), quant à elle, a le mérite de tenir compte des objets comme actants non humains doués de la capacité de lier entre eux des acteurs. C. Mougenot (2003, 102) illustre parfaitement ces relations fondatrices des réseaux hybrides entre les espaces et les acteurs : « les liens entre les personnes vont permettre une représentation des sites, de leurs liens et des actions qui devraient leur être appliquées, à moins que ce ne soit l'inverse, c'est-à-dire que les liens entre les sites ne suggèrent d'autres liens entre les personnes ».

L'objectif est de reconstruire le collectif formé autour de la RdC, d'acteurs et d'actants reliés entre eux c'est-à-dire de comprendre les modalités de concaténation des entités concernées. Autour d'un sujet commun qu'est la RdC, l'étude montrera les associations faites par divers acteurs et actants qui mettent en lien des actants et des acteurs qui peuvent parfois être éloignés du problème central de la RdC. L'étude cherche à déployer les diverses ramifications de la controverse en suivant les connexions existantes entre des acteurs et des actants.

Il faut comprendre les relations qui existent entre les acteurs et connaître, non leurs logiques d'acteur mais leurs logiques d'action, c'est-à-dire reconstituer leurs logiques qui dépendent de ce qu'ils sont (leurs dispositions) mais aussi de leur position au sein du contexte.

Les acteurs interrogés sont tous concernés par le problème, qu'ils soient des élus, des porte-parole ou des acteurs concernés par le problème à quelque titre que ce soit.

Au préalable, il sera indispensable de cerner les divers « problèmes » ou « actants non humains » qui enrôlent les acteurs dans les contextes d'action.

Pour cela, un entretien avec chaque acteur retenu sera réalisé.

Organisation de l'entretien

Les entretiens sont effectués de manière semi-directive, c'est-à-dire qu'ils ne sont orientés autour de cette relation à la RdC qu'à l'aide d'une grille d'entretien commune pour tous. L'échange reste libre et chacun s'exprime sur les sujets qui le concernent de manière propre. Pour faciliter la phase d'analyse qui suit, il est demandé à chacun si la discussion peut être enregistrée. Une prise de note accompagne cependant toujours la discussion.

La grille d'entretien est construite en différentes parties. Elle se concentre tout d'abord sur les représentations de la RdC : la définition qu'on lui accorde, les divers usages, usagers, ses atouts/inconvénients...

Elle demande à connaître l'historique de la relation entre l'acteur et la RdC.

Ensuite, elle cherche à connaître les relations sociales, professionnelles de l'acteur existant par l'intermédiaire de cette route.

Puis, elle aborde les problèmes à régler, les difficultés rencontrées, les critiques... pour enfin terminer sur les objectifs ou solutions que préconise l'acteur pour l'avenir de la route.¹³

Un entretien dure en moyenne 45 minutes.

Après l'entretien avec la personne vient la phase d'analyse.

Les prises de rendez-vous ont cherché à prévoir un seul entretien par jour, afin de laisser du temps pour la retranscription. A partir de l'enregistrement effectué, l'analyse est tapée sur ordinateur. Le temps de cette phase varie de 2 à 3 heures par heure d'entretien.

Les propos sont retranscrits, non pas "mot à mot", mais en suivant la structure de la grille d'entretien. Ainsi, toutes les synthèses d'entretiens seront organisées selon un plan commun. Cependant, la grille d'analyse ne peut se borner aux seuls items définis a priori car ce qui est recherché, ce sont justement les associations inédites existant entre les entités. La démarche est donc fondamentalement inductive et laisse la place à de nouvelles catégories en cours d'analyse.

Certaines citations ou expressions personnelles sont retenues et mises en exergue car elles sont souvent représentatives du positionnement de l'acteur.

Le dépouillement et la synthèse des entretiens (qui doivent impérativement rester confidentiels conformément aux engagements pris) cherchent à mettre en évidence les points de coopération et de divergence. Par la suite, ils permettront de dégager les pistes envisageables pour une gestion concertée des divers lieux et activités.

Les acteurs

La constitution de l'inventaire s'est faite avec certains chargés de mission du PNRBV. Il regroupe les acteurs en fonction de leur relation à la RdC, c'est-à-dire, en fonction de leur activité professionnelle, institutionnelle ou associative. Il a également cherché à rester homogène d'un point de vue territorial, et à prendre en compte autant d'acteurs du versant ouest (vosgien) que du versant est (alsacien), ou autant d'acteurs du nord que du sud de la RdC.

Ont ainsi été retenus :

- 6 hôteliers-restaurateurs

¹³ grille d'entretien, annexes 6

- 8 aubergistes-restaurateurs
- 5 fermiers-aubergistes
- 8 prestataires de loisirs
- 9 représentants associatifs ou de fédérations
- 17 institutionnels (présidents de communautés de communes, maires, conseillers régionaux, élus au PNRBV, ADT/CDT)¹⁴

La démocratie électorale comme celle des porte-parole définit les acteurs pertinents selon Friedberg (1993) au sens où ils sont capables de se positionner stratégiquement et de faire entendre leur voix dans le contexte d'action. En revanche, le public fréquentant les sites hors de tout cadre organisationnel, bien que souvent majoritaire, n'est actuellement pris en compte que sous la forme des enquêtes de fréquentation qui donnent une idée réductrice du phénomène.

Ainsi, la population de motards sera "représentée" par le Président de la section haut-rhinoise de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC), celle des cyclotouristes, par le président de la section vosgienne de la Fédération Française du CycloTourisme (FFCT), celle des cavaliers par le président du Comité Départemental du Tourisme Equestre du Haut-Rhin (CDTE 68).

La population des randonneurs devait être représentée par le Président du Club Vosgien du Haut-Rhin, mais la rencontre n'a pas pu se faire.

Sur les 53 acteurs retenus dans l'inventaire initial, 43 ont été rencontrés, dont un qui n'était pas dans l'inventaire. Certains entretiens n'ont pas pu se réaliser pour des raisons liées à la période électorale, des refus.

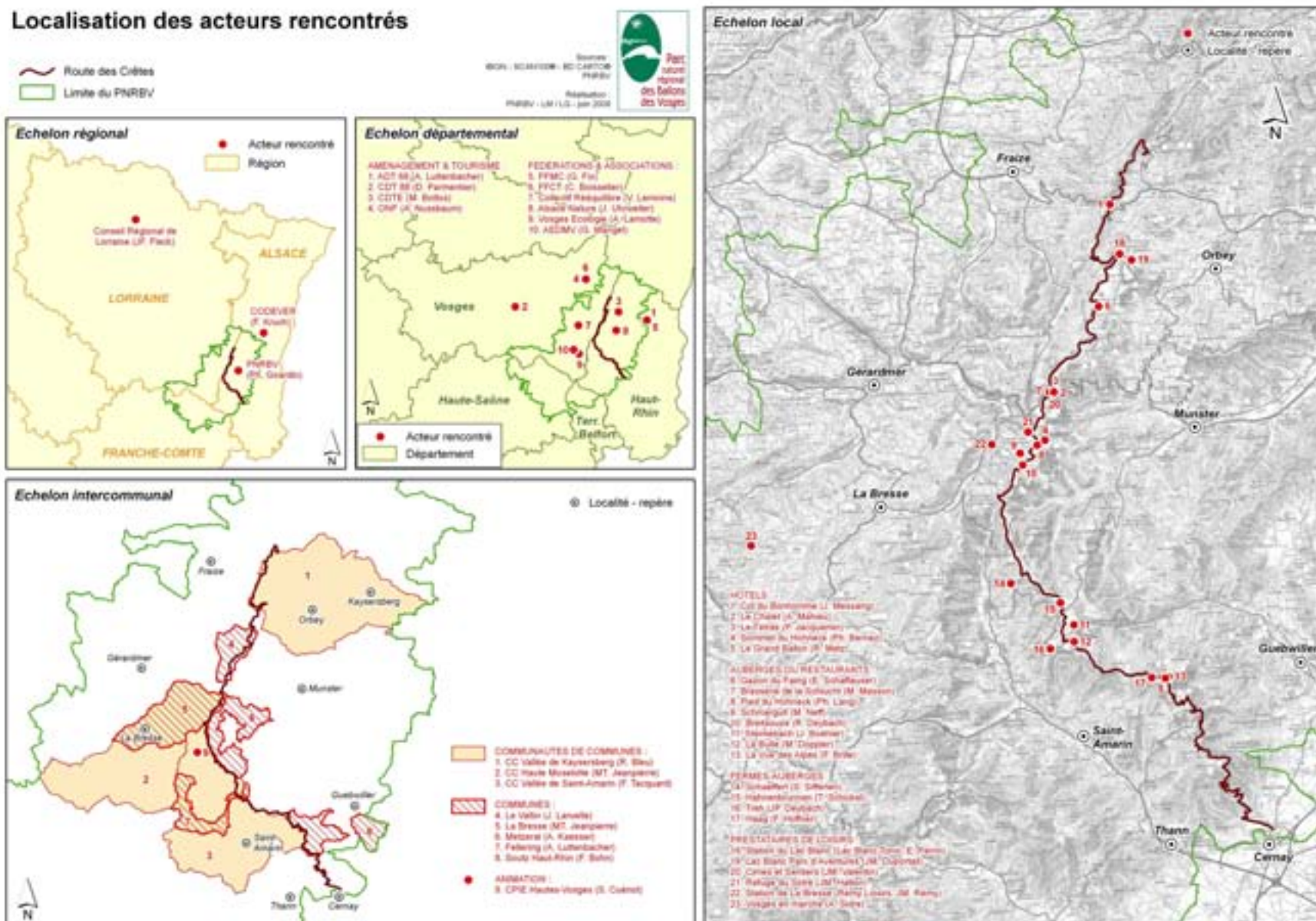
Le fait que l'inventaire ait été construit par le PNRBV, c'est-à-dire par le commanditaire de l'étude aurait pu, là encore, mettre en cause la neutralité de l'analyse. Deux arguments viennent largement tempérer cette inquiétude :

- d'une part, nombre de personnes considérées comme opposées à toute fermeture de la RdC y ont été incluses, ce qui prouve bien la volonté du Parc de comprendre la position de tous les acteurs concernés,
- d'autre part, cette liste a été complétée au fil des entretiens, et parfois sur la demande directe des acteurs interrogés.

¹⁴ Inventaire des acteurs, annexe 8

Figure 4 :

Localisation des acteurs rencontrés



Les arguments de la controverse

Dans la suite de ce travail, la rédaction sera basée sur les propos recueillis lors des entretiens, afin de présenter le plus clairement et réellement possible la situation présente, et les différents arguments existants par rapport à la route des crêtes.

La rédaction pourra prendre la forme d'une histoire racontée, ce qui, selon Latour, est une manière correcte, voire nécessaire de déployer les différentes branches d'une controverse : « Raconter une histoire d'acteur-réseau signifie qu'on est devenu capable de capturer ces nombreuses connexions sans les bousiller dès le départ en décidant a priori ce qu'est la "véritable dimension" d'une interaction ou d'un agrégat social ». (LATOURE, 2006, 260)

Le contexte

Pour de nombreux acteurs de la RdC, le PNRBV est dirigé par des « écolos », et ne base sa politique que sur un axe : l'environnement et sa protection. Les interventions du PNRBV se rapportent trop souvent à des aspects environnementaux. Certains se sentent peu ou non reconnus car leur activité ne fait l'objet, selon eux, que de limitations annoncées par le PNRBV dans un objectif de protection.

Selon G2, depuis la création du PNRBV, la RdC est un sujet en « ligne de mire » des élus du PNR. Il précise que « avant qu'il y ait un Parc, on n'a jamais entendu parler de la RdC ! » Pour certains, la fréquentation que connaît la RdC certaines journées estivales ne s'accorde pas avec l'environnement particulier des Hautes-Chaumes de la Grande Crête. D1 explique que « la RdC est un sujet historique pour le PNR : la mission Parc date de 1985 et il a été créé en 1989. Le sujet est comme « le monstre du Loch Ness : il sort puis replonge continuellement ! » et « demeure latent, toujours au même point ».

Cette route touristique est ainsi depuis longtemps au centre de débats récurrents, où l'idée de « fermeture de la RdC » revient constamment, associée à un objectif du PNRBV.

L'annonce, il y a trois ans par M. Girardin, le président du PNRBV, d'une volonté de « fermeture éventuelle de la Route des Crêtes, par tronçon, un jour par semaine, à partir du printemps 2006 »¹⁵ a certainement été perçue négativement par certains acteurs. L'un d'eux dit du PNRBV que c'est un acteur important du Massif, qui « ne joue pas son rôle » et dont « la politique est basée sur une unique dimension : l'écologie ». Il qualifie d'ailleurs cette politique « d'écologie extrémiste ».

Le sujet de la gestion de la RdC reste toujours et encore au cœur de débats : « Aujourd'hui quand on parle de la RdC, la question du moment, c'est la fermeture ».

Dans ce contexte, la prise de contact avec les différents acteurs, n'était pas aisée. En effet, annoncer qu'une étude sur la perception et les jeux d'acteurs de la RdC était effectuée, semblait déjà étrange pour certains. Lorsqu'ils apprenaient que l'étude était commandée par le PNRBV, de nombreux

¹⁵ FERMETURE CRETES AEDMV 7.07.05, annexe 7

acteurs se sont montrés soucieux. Bien que l'étude soit faite par des personnes extérieures à la situation, l'intérêt et l'objectif de cette étude reste flou. L'idée d'une fermeture de la RdC, souhaitée par le PNRBV, reste ancrée dans l'esprit d'un grand nombre de gens.

Définition

La RdC traverse la Grande Crête du Massif des Hautes-Vosges. Contrairement aux autres routes accédant aux sommets montagneux, la RdC n'est pas un cul de sac.

Elle relie différents cols et vallées ainsi que différentes stations de ski ou départs de randonnées. Elle traverse également des zones naturelles sensibles et des sites chargés d'histoire d'un point de vue agricole ou militaire.

Elle peut être un raccourci reliant de nombreux cols ou vallées. Cette fonction se remarque régulièrement et elle est parfois regrettée par de nombreux acteurs : des camions suivant les indications de leur GPS, empruntent la RdC qui serait par exemple le meilleur itinéraire reliant Gérardmer à Mulhouse... Cela pose un réel problème en hiver car les routiers ne savent pas forcément que la RdC est fermée et s'y aventurent tout de même. Des acteurs disent qu'elle a aussi, pour les locaux, un certain rôle fonctionnel de liaison plus rapide entre vallées. Cette utilité n'est cependant que « secondaire ».

Compte tenu des conditions climatiques rudes des crêtes en hiver, la RdC est fermée et non déneigée pendant environ 5 mois dans l'année.

Quoi qu'il en soit, la définition, la perception principale que presque tout le monde s'accorde à donner à la RdC reste celle d'une route touristique. Sa notoriété d'un point de vue touristique est énorme. Certains acteurs la considèrent comme un atout exceptionnel au massif. Selon J7, « la RdC est un élément majeur structurant du Massif des Vosges en tant que destination touristique ».

Les raisons de cette renommée sont diverses mais sont surtout liées à sa richesse paysagère ainsi qu'au patrimoine gastronomique particulier et à la proximité des sommets.

De nombreux acteurs précisent d'ailleurs que « la RdC fait partie intégrante d'un séjour dans les Vosges ou en Alsace... » (Alain Mahieu, hôtel du Chalet). « Les gens savent que c'est beau, même s'ils ne l'ont pas vue ! » (Michel Masson, Brasserie de la Schlucht)

L'intérêt principal de la RdC se résume alors à la détente, « la contemplation », la balade et, par conséquent, reste très dépendant du temps qu'il fait.

Cette renommée entraîne une affluence automobile très forte, et presque tous les acteurs s'accordent à dire que la RdC est très fréquentée, voire « surfréquentée », principalement les week-ends estivaux de beau temps.

Ces jours là, la circulation automobile sur la RdC pose un certain nombre de problèmes.

Les positionnements par rapport au sujet de la RdC

A travers les différents entretiens effectués, deux positionnements par rapport à la RdC ont pu être observés.

La RdC, qui connaît des journées de très forte fréquentation, devrait voir sa circulation automobile limitée ou organisée autrement.

Les constatations

Un grand nombre d'acteurs estiment qu'il manque avant tout une limitation de vitesse sur l'ensemble du parcours et des contrôles plus fréquents. En effet, seules certaines portions sont limitées à 70 km/h ou à 50 km/h, en fonction de la présence d'établissements (bien que cela ne soit pas une raison suffisante à la limitation, selon F2). Le reste de la RdC est donc logiquement limité à 90 km/h, ce qui serait trop rapide pour une route de montagne selon certains acteurs, d'autant plus que la RdC croise régulièrement des sentiers de randonnée pédestre. A ce propos, M. Klinckert, président du Club Vosgien haut-rhinois a adressé un courrier à tous les maires de la RdC pour demander une limitation de la vitesse et une sécurisation des carrefours de chemins avec la RdC. Même si certains acteurs précisent qu'ils observent moins d'accidents sur la RdC qu'auparavant, un grand nombre la considèrent tout de même comme « dangereuse ».

Ils expliquent que c'est la diversité des usagers de la RdC qui la rend dangereuse. Par exemple, les Brigadiers Verts disent que « le comportement routier des touristes qui contemplent les paysages, des motards qui roulent souvent en groupe et vite, ou encore des locaux qui connaissent leur itinéraire par cœur, sont tous très différents et rendent la route dangereuse ». M. Boisselier, représentant les cyclotouristes vosgiens, avoue que « la RdC a plein d'atouts touristiques mais n'a aucun intérêt pour les cyclistes car non agréable ».

Les motards représentent une population particulière par rapport à la RdC. Cette route est un itinéraire connu et apprécié des motards, qui sont ainsi très nombreux à la parcourir. Ils roulent beaucoup en groupe, « ce qui explique pourquoi ils insupportent de nombreux usagers autres » (J9). La population de motards est souvent très critiquée par rapport à leur comportement. Du fait de leur maniabilité supérieure à celles des autres véhicules, souvent, ils n'hésitent pas à rouler plus vite. De nombreux acteurs tiennent à ne pas étendre ce jugement à tous les motards et ils précisent que les mauvais comportements ne sont le fruit que de quelques « brebis galeuses qui ternissent l'image de l'ensemble ». Pourtant, selon A2 « Le point noir de la RdC reste au niveau des abus des motards. Bien que nous travaillions avec eux (ils sont de bons clients), la vitesse à laquelle ils roulent frôle trop souvent l'inconscience. En moto, ils ont la facilité ». M. Fix, motard et représentant des motards précise tout de même avec d'autres que « Il ne faut pas mettre tous les motards dans le même paquet. Ce n'est le fruit que d'une minorité ».

En plus de ce problème comportemental, les accélérations des motos sont les principales sources de nuisances sonores regrettées par les acteurs, surtout lorsqu'il s'agit de groupes. Comme le fait remarquer M1 « les marcheurs sont les premiers à se plaindre du bruit continu des motos »

Les camping-cars représentent aussi une catégorie importante de véhicules circulant sur la RdC. De nombreux acteurs professionnels se sont plaint de leur comportement non respectueux. P1 explique qu'ils « remplissent le parking et les poubelles de l'établissement, sont autonomes et ne consomment que rarement ». M1, quant à lui, dit avoir régulièrement observé des « vidanges sauvages » (il n'y a pas de parkings points bleus adaptés aux besoins des camping-caristes). Il ajoute qu'ils « n'apporteront jamais rien à personne, excepté de la pollution sur les crêtes ».

La circulation estivale sur la RdC est ainsi, les jours de beau temps principalement, à la fois importante et très diverse.

L'environnement traversé par la RdC

Le territoire parcouru par la route est véritablement riche d'un point de vue environnemental. Il correspond à une succession de milieux naturels remarquables, mais aussi fragiles. J3 donne comme précisions que « l'on trouve principalement des chaumes dites de type secondaire. » Ces zones sont plus ou moins riches et humides. On trouve aussi des zones tourbeuses. La roche sur les sommets diffère également en fonction des endroits. On y recense la présence du Tétrás (de moins en moins, chassé par la surfréquentation et la transformation de ses milieux de vie), du Lynx (réintroduit dans les années 80) ou encore du Chamois (réintroduit dans les années 50). Les Hautes-Chaumes sont ainsi d'une grande diversité sur le plan floristique et faunistique. La circulation automobile que connaît certains jours la RdC, est ainsi perçue comme une véritable nuisance pour l'environnement particulier des crêtes.

S2 explique que « durant les belles journées, c'est un flux continu qui entraîne trois types de nuisances le bruit, les odeurs, et une incohérence entre la présence d'un tel trafic dans un environnement naturel (incohérence visuelle, sonore, écologique, physique, etc.) »

Incompatibilités, incohérences

La RdC est une route dotée d'une renommée touristique très importante. Un certain nombre d'acteurs regrettent cependant qu'elle soit touristiquement mal mise en valeur actuellement. La question de la vitesse sur la RdC qui n'est pas assez limitée ou contrôlée revient en première ligne.

A part cela, les réflexions se fondent sur la fréquentation.

Selon un acteur, « la RdC traverse et dessert un environnement riche qu'elle ne peut mettre en valeur correctement du fait de sa circulation trop importante ».

« Au lieu d'être un intérêt, la RdC devient un handicap pour le tourisme ».

Un autre acteur dit que « il faut savoir dans quel créneau on se situe. A partir du moment où on choisit un créneau, on respecte l'engagement jusqu'au bout. Ça peut être le créneau du développement routier... et dans ce cas, on ne parle plus d'environnement ! Si on prône le calme, la beauté, l'environnement etc., les motos et les voitures n'ont plus rien à faire là, c'est tout ! » Selon lui, le fait de laisser la RdC telle qu'elle est va faire perdre le potentiel touristique des Vosges. « On risque de tuer la poule aux œufs d'or ».

Certains voient tout d'abord une incohérence entre une volonté claire des touristes, exprimée dans des sondages, recherchant dans le Massif « du calme et de la nature », et la circulation que l'on peut rencontrer sur la RdC. Celle-ci représente totalement l'inverse selon eux, de par les nuisances sonores de sa circulation et la trop grande proportion de véhicules qu'elle entraîne : « un site envahi par les voitures n'est plus naturel mais artificiel »

D'autres acteurs estiment qu'il n'est pas concevable que le renouvellement de la Charte du PNR puisse avoir son agrément, « si 20 000 véhicules en un jour peuvent encore circuler sur cette route. C'est incompatible. Ou on limite cette route, ou il n'y a plus de PNR ». J5 par exemple, dit que « La route traverse des milieux sensibles, et elle dégueule de monde... c'est un véritable paradoxe entre ce qu'on veut faire pour la protection de la planète et ce que l'on voit là ».

Enfin, il est constaté que la fréquentation de la RdC est en grande partie d'origine locale (45% environ de la fréquentation estivale). Comme l'explique l'enquête de la clientèle estivale 2007, « ce sont des visiteurs qui viennent avant tout à la journée, mais aussi en séjour ». ¹⁶

Les suggestions d'organisation d'accès alternatifs à la RdC

Face à toutes ces constatations et ces incohérences, de nombreux acteurs estiment qu'il serait nécessaire d'organiser la gestion de la circulation sur la RdC différemment.

- La Navette des crêtes

Dans un objectif de réduire « les pollutions sonores, visuelles, et atmosphériques qui ternissent l'image et la quiétude des Hautes-Vosges »¹⁷, la Navette des crêtes a été mise en place durant l'été 2000. Elle permet d'accéder aux crêtes à partir des vallées et dessert la RdC sur tout son parcours. Alors qu'elle connaît cet été sa neuvième saison de fonctionnement, tous les acteurs s'accordent sur le fait qu'elle est un bon service : « une offre complémentaire à la RdC », « géniale, surtout pour les randonneurs ». Selon le rapport d'activité de la Navette des crêtes de 2007, elle aurait permis durant cette saison de diminuer de 6,8% le nombre de véhicules par jours de fonctionnement.¹⁸

Certains acteurs estiment que son fonctionnement actuel n'est pas organisé de manière optimale. Un grand nombre d'entre eux suggèrent que sa circulation ne soit pas uniquement réservée aux dimanches.

De plus, certains sont convaincus que la Navette pourrait davantage limiter les flux automobiles sur la RdC. Ils estiment que sa promotion n'est pas suffisante, et que l'on devrait inciter plus les locaux à l'utiliser : « il faudrait vraiment inciter les gens à prendre davantage la navette des crêtes à travers une meilleure communication et publicité ».

- L'accès par câbles

D'autres suggèrent un développement de moyens alternatifs d'accès à la crête. Un d'entre eux explique « qu'avant d'être sur la RdC, les gens et les véhicules sont d'abord dans les cols ». Le problème de base concernant la fréquentation automobile de la RdC est donc en bas, dans les vallées, en sachant qu'il y a des accès plus ou moins fréquentés.

Un autre acteur propose l'idée suivante : « Il ne faut pas chercher à changer la RdC en elle-même mais développer les infrastructures qu'il y a à côté, à savoir les téléportés ». « Ce n'est pas la peine que les gens montent sur les crêtes en voiture ». Au départ de ces téléportés, il y a déjà des parkings suffisamment grands (les parkings des stations de ski), il n'y a donc pas besoin d'en construire en haut. Cette idée a été reprise par de nombreuses personnes.

Certaines ont également évoqué le fait qu'il aurait déjà été question de construire de nouveaux accès aux crêtes par câbles, opération envisageable en un ou deux endroits du Massif (Mittlach, Wildenstein). La rentabilité d'une liaison aux crêtes par téléporté n'est alors possible que s'il donne accès à une station de ski, ce qui lui permettrait d'être amorti par un fonctionnement sur deux saisons.

- D'autres idées

Une autre idée évoquée par certains acteurs et concernant l'accessibilité aux crêtes, serait la réhabilitation de l'ancienne voie de tramway électrique accédant au col de la Schlucht, voire au sommet

¹⁶ Enquête clientèles estivales Massif des Vosges, 2007, AGC Consultants

¹⁷ Plaquette de présentation de la Navette des crêtes

¹⁸ Rapport d'Activités 11-07 Navette

du Hohneck. Il existait en effet une voie de chemin de fer au départ de Gérardmer (construite en 1904) et de Munster (création en 1907) (FOMBARON, 2001, 22)¹⁹.

Pour quelles solutions finales ?

A ces divers projets de développement d'accès alternatifs à la RdC sont associées différentes visions de la gestion du trafic automobile sur la RdC.

Une première vision consisterait à fermer totalement la circulation sur la RdC. Celle-ci serait accessible à partir de différents téléportés au départ des vallées, ou par des Navettes. La circulation y serait douce, non polluante (vélo, vélos électriques, calèches...), et desservirait régulièrement tout le parcours de la RdC. En fait, un acteur explique que « la mise en place de téléportés ne peut se faire que si la RdC est fermée car sinon, il y a conflit avec l'usage de la voiture ». Ces conflits d'usage avec la voiture sont d'ailleurs dénoncés par certains en ce qui concerne la Navette des crêtes : « elle reste une solution bâtarde. Du moment que les gens peuvent continuer à monter en voiture, ils continueront à monter en voiture ».

Une autre vision, plus largement défendue, suggérerait également une fermeture de cette RdC mais uniquement de manière ponctuelle, concentrée sur certains jours. Le reste du temps, elle resterait ouverte, permettrait la libre circulation de tous et l'accessibilité aux établissements par la voiture. L'objectif est alors d'inciter les gens à accéder à la crête différemment, d'observer comment s'organisent les activités durant ces moments, et de permettre aux gens qui ne vont pas sur les crêtes à causes du trafic d'en profiter également.

M. Boisselier, représentant des cyclotouristes, a suggéré la mise en place d'un système d'itinéraire partagé. Cela existe dans les Alpes sur certains cols (col du Galibier, col de Vars, etc.²⁰) Le principe consiste à fermer périodiquement la route aux voitures, voire aux motos, pour y réserver l'usage aux cyclistes ou autres pratiquants (ski-roue, roller, marche, etc.). Cette fermeture est occasionnelle, pendant des jours définis en début d'année (par exemple certains dimanches) suivant des horaires précis (par exemple : de 8h à 11h30). Une fermeture le matin jusque 11h30 laisse aux clients des restaurants ou fermes auberges la possibilité de monter déjeuner autour de midi.

Enfin, l'idée d'un développement d'accès alternatif à la crête est souvent acceptée par les acteurs, sans pour autant être préconisée ou ressentie comme nécessaire. Ainsi, un certain nombre d'acteurs répond simplement : « des téléportés ?? Pourquoi pas ... » Ils ne sont pas contre, mais pour eux, une chose doit être sûre : « la RdC, on n'y TOUCHE PAS ! ».

Certains pensent que des accès alternatifs pourraient être intéressants : « il faut réfléchir à des moyens alternatifs pour la désengorger, mais PAS L'INTERDIRE !! Il y a nuance et elle est de taille ». En fait, l'accessibilité aisée aux établissements, aux sommets, etc. permis par la voiture doit être conservée : « Les gens doivent rester libres de leur choix. Ainsi, si des moyens d'accès alternatifs aux crêtes étaient aménagés, la RdC devrait rester ouverte ».

On retrouve également ici l'argument principal des défenseurs de la libre circulation sur la RdC relatif à l'équité (cf 2.).

¹⁹ FOMBARON A., Etude sur *l'Approche historique de la fréquentation des Hautes-Vosges*

²⁰ http://www.hautes-alpes.net/web/espacepro/presse/dp/HAUTES-ALPES_VELO04.pdf

Les avantages mis en avant par les défenseurs d'une fermeture ponctuelle ou totale de la RdC

Fermer la RdC, ne serait-ce que ponctuellement, aurait de nombreux avantages selon les défenseurs de cette idée.

Tout d'abord, la mise en place de moyens alternatifs d'accès ou de déplacements sur la crête, pourrait développer une image de destination touristique plus durable, plus respectueuse de l'environnement. Le concept même de se déplacer sur les crêtes en moyens de transport doux pourrait être attractif.

Cela attirerait une autre clientèle, qui ne vient peut-être plus aujourd'hui. Cette clientèle correspond à celle intéressée par la redécouverte de la RdC : les marcheurs, les cyclistes, les touristes à la recherche de calme et de nature.

La RdC est une route de montagne située constamment entre 1000m et 1200 m d'altitude, ceci sur plus de 60 km. « C'est cette constante à une telle altitude qui en fait son énorme point fort pour le tourisme ». Cette constante n'étant pas valorisée par les déplacements automobiles, les modes de déplacements plus doux, quant à eux, en profiteraient pleinement. Ils desserviraient les divers acteurs économiques présents sur la RdC et créeraient également de l'activité (location, entretien...).

Le tourisme équestre et les activités du cheval auraient toute leur place sur la RdC, et leur développement le long de la crête créerait également une dynamique économique, comme l'explique M3.

De nombreux acteurs prennent l'exemple des aménagements d'alternatives à la voiture en montagne dans d'autres massifs (Foret-Noire, Pyrénées, Massif Central...). Ils affirment que des expériences concluantes pour l'environnement et pour les acteurs économiques existent. Selon eux, il y a tout lieu de mettre en place des systèmes semblables dans le Massif Vosgien.

La RdC, au cœur de débats relatifs à sa fermeture, ne doit en aucun cas être fermée.

Les acteurs craignent une fermeture de la RdC, qui, du fait de sa notoriété touristique et du passage qu'elle connaît, crée une véritable économie au sein du Massif et notamment à ses abords.

La dimension économique

Parmi ces acteurs, on retrouve par conséquent les professionnels de la restauration, de l'hôtellerie, installés aux bords de la RdC. R1 dit par exemple que la RdC lui « amène les clients ». Selon F5 : « La RdC permet de vivre à tout ceux qui sont installés là-haut ».

La plupart de ces professionnels vivent du passage sur la RdC. Ils ont de ce fait une activité très saisonnière économiquement. En hiver, certains peuvent travailler, aidés par la fréquentation des stations de ski présentes le long de la route (Lac Blanc, La Bresse, Markstein, Grand Ballon) ou grâce à l'usage de la RdC par les skieurs de fond (auberge du Gazon du Faing).

Cependant, même s'ils gardent leur établissement ouvert toute l'année, la fréquentation de la RdC et par conséquent leur activité, reste concentrée pendant les week-ends de beau temps de la période estivale : « en été, on engrange, en hiver, on mange ! »

Ceci s'explique pour les raisons suivantes :

- la RdC est fermée et non déneigée sur une période d'environ 5 mois, établie sur décision du Conseil Général (certains d'entre eux trouvent d'ailleurs cette période souvent trop longue)
- en dehors des jours de beau temps, les conditions météorologiques sur les crêtes ne sont pas du tout agréables : le vent est pratiquement continu, le brouillard apparaît à partir de 900 m lorsqu'il pleut ou fait gris en plaine. Ainsi, la fréquentation de la RdC dépend, même en été, énormément du temps.
- en dehors des périodes de vacances scolaires ou des week-ends, la circulation sur la RdC est peu importante.

D1 explique qu'ils ont une période potentielle d'activité très limitée « évaluée à environ 80 à 100 jours par an, ce qui n'est pas beaucoup ».

L'idée d'une limitation ponctuelle de la circulation n'est pas appréciée plus que celle d'une fermeture totale de la RdC. Ces acteurs ne veulent pas que la suppression de journées déjà très limitées en nombre d'un point de vue météorologique les prive d'une clientèle importante, même si la fréquentation est peut-être trop importante pour la RdC en elle-même. Comme l'explique R1, « les journées estivales « chargées », durant lesquelles il y a beaucoup de monde, ne lui posent pas de problème ». Au contraire, celui-ci explique que « on en a besoin » pour rattraper le peu de clientèle présente en hiver ». S1 ajoute également que la question que chacun se pose est « qui compenserait le manque à gagner ? »

L'activité des fermiers-aubergistes n'étant normalement pas prioritairement orientée sur la restauration, l'ouverture hivernale des fermes-auberges varie en fonction des exploitants et de l'accessibilité de leur site. Ils se prononcent tout de même comme opposés à une limitation de la circulation de la RdC, celle-ci étant pour eux une source directe de clientèles.

La dimension historique et culturelle

De nombreux acteurs riverains de la RdC sont installés sur les crêtes depuis toujours, et l'activité qu'ils ont peut remonter à plusieurs générations familiales. Ils racontent comment leur vie et celle de leurs parents n'était pas facile tous les jours, mais que sans eux, les crêtes ne seraient pas les mêmes aujourd'hui.

L'activité agricole des fermiers-aubergistes notamment a joué un rôle primordial dans l'entretien des chaumes et des paysages propres aux crêtes vosgiennes.

M. Bernez au sommet du Hohneck, ou M. Brille au Grand-Ballon, racontent comment leurs parents ont maintenu ou développé l'activité touristique sur ces sommets vosgiens grâce à l'affluence des gens, touristes ou locaux. Pour un grand nombre d'acteurs, il y a donc une dimension affective, identitaire dans leur vie, dans leur implantation à proximité de la RdC.

Et cette dimension importante pour certains acteurs renforce cette opposition à une idée de limitation de l'accessibilité automobile à la RdC: « ça a toujours très bien fonctionné comme ça... pourquoi le PNRBV veut-il fermer cette RdC ? »

Il n'y a pas que les professionnels qui sont opposés à l'idée de fermeture. En effet, des élus communaux expliquent leur volonté de défendre les activités économiques présentes sur les crêtes.

M2 mentionne une habitude vosgienne qui est d'accéder aux crêtes par voiture. D1 a également parlé de cette habitude. « On laisse le véhicule à un point donné le temps de faire une balade sur les crêtes ». Cet usage est très ancré dans les habitudes locales. « Toutes les personnes, surtout locales, montent une fois dans l'année au sommet (*du Hohneck*) ».

De peur de remettre en question cette habitude régionale, un élu communal dit « On a des comptes à rendre à notre population, et elle ne comprendrait pas qu'on ait plus le droit de monter sur les crêtes. Elle est chez elle, sur son territoire, et si elle a envie de se promener là-haut, il faut quand même qu'elle en ait les moyens, et qu'on ne lui interdise pas tout ».

De plus, ce même élu précise également que cela revient à une forme essentielle d'équité : « par rapport à toutes les personnes à mobilité réduite qui doivent pouvoir accéder aux sommets comme les valides » ; « garder cette accessibilité à tous est très importante ». Cet argument a été donné par un grand nombre d'acteurs défendant l'accès aux établissements en voiture. S1 explique qu'une grosse partie de la clientèle des fermiers-aubergistes correspond à des personnes âgées « qui sont venues pendant 30 ans à pied et qui maintenant ne peuvent plus ». « Ils sont toujours contents de pouvoir encore au moins accéder aux fermes-auberges où ils avaient l'habitude d'aller ». Il dit qu'il faut que les gens qui souhaitent une fermeture de la RdC gardent cette idée en tête, et qu'ils seront heureux, eux aussi, de pouvoir encore profiter des crêtes quand ils ne seront plus autant valides !

Enfin, A4 rappelle que la RdC a une dimension historique et symbolique importante, pour la population alsacienne et surtout pour la population âgée, qui a vécu la guerre. En effet, traverser la RdC revient un peu à « entrer en France » pour ces gens dont la culture et l'attache territoriale ont été tourmentées. Ainsi, pour cette dimension encore fortement ancrée chez certaines personnes, la RdC doit rester ce qu'elle est aujourd'hui, à savoir une route ouverte à la circulation de tous.

La fréquentation de la RdC

Durant les mois de juillet et août, la clientèle est très touristique. Autrement, le reste du temps, elle est principalement locale, à savoir haut-rhinoise au vosgienne, voire des autres départements

lorrains ou alsacien. Quoi qu'il en soit, les acteurs riverains de la RdC expliquent que la grande majorité de leur clientèle vient en voiture à leur établissement.

Excepté la Navette des crêtes qui circule les dimanches de la période estivale, il n'y a pas de transports en commun sur la RdC. Or, pour de nombreux acteurs, cette Navette ne semble pas amener un grand nombre de clients. Ce service semble être davantage utilisé par les randonneurs locaux qui ne consomment pas toujours. On lui reproche également de ne pas être adaptée à une clientèle touristique.

De plus, une circulation exclusive de la Navette sur la RdC, comme le préconisent certains acteurs favorables à une limitation de la fréquentation, n'est pas du tout souhaitée par les acteurs opposés. La Navette implique trop de contraintes horaires, et n'est déjà pas aujourd'hui, une source de clientèle plus importante. Peu d'acteurs ressentent un réel apport de clients par la Navette.

La fête des cols est une manifestation qui s'est organisée à deux reprises sur les cols de la Schlucht et du Calvaire. Lors d'une édition, la portion de la RdC reliant les deux cols avait été fermée. Aucun véhicule n'avait le droit de passer, pas même les Navette des crêtes. J5 dit que « l'évènement a été « un véritable tollé ! » En effet, il y eu un problème de communication. Le succès n'a pas été celui escompté et souvent, les gens qui se retrouvaient bloqués au col, ignorants que la RdC était fermée, n'acceptaient pas de devoir faire le tour ». Cette situation a été problématique pour de nombreux acteurs, et notamment celui situé seul sur cette portion. Celui-ci a expliqué que les randonneurs ou cyclistes qui passaient devant chez lui ce jour là, ne sont pas des bons consommateurs. Son chiffre d'affaires de cette journée fut véritablement mauvais. De nombreux professionnels ont aussi indiqué avoir effectué un mauvais chiffre d'affaires durant cette journée alors même qu'ils ne sont pas situés sur la portion bloquée. En effet, les clients étant de passage, s'arrêtent sur leur "parcours RdC" qu'ils font en entier. Ce parcours n'étant pas faisable ce jour-là, la circulation automobile sur les autres portions de la RdC s'est donc trouvée également diminuée.

Enfin, F5 dit aussi qu'il ressent une perte de vitesse au niveau de la fréquentation locale. Selon lui, cela est dû à des évolutions sociales en général, telle que l'augmentation du prix du pétrole, les occupations ou loisirs contemporains qui sont plus divers, etc.

Enfin, par rapport à une idée d'aménagement de nouveaux moyens d'accès à la RdC, M5 avoue ne pas être persuadée de la nécessité de tels équipements : « Cela demanderait beaucoup d'argent qui pourrait être investi dans des causes plus importantes, et en plus, ça ne garantirait pas un succès ou une rentabilité, de l'investissement et pour les acteurs professionnels ».

Pour résumer, on peut reprendre ce que M. Parmentier a dit par rapport aux professionnels de la RdC : « Les acteurs économiques ne peuvent pas supporter l'idée, même virtuelle, qu'ils aient un potentiel inférieur à ce qu'ils ont aujourd'hui pour rentabiliser leur tables, leur terrasse et leur établissement... »

La description de ces deux positionnements a présenté une multitude d'arguments favorables ou non à une évolution de la gestion de la RdC. Ils aspirent chacun à une gestion durable de la RdC, mais n'ont pas les mêmes priorités. Or les arguments développés sont souvent les mêmes, alors même qu'ils sont avancés par des acteurs se définissant comme antagonistes. Cela confirme, s'il en était besoin, la nécessité de ne jamais se fonder sur de pré-supposés regroupements mais bien de les démontrer à travers l'analyse des dires et des prises de position des acteurs.

Cette route touristique est clairement au cœur d'une controverse. Les sujets divers et multiples évoqués par les acteurs rendent le débat complexe en l'élargissant constamment. Pourtant, les sujets se rejoignent fréquemment et une certaine organisation des arguments apparaît peu à peu.

Les thèmes de la controverse

Après avoir exposé la plupart des arguments relatifs à la RdC, il est nécessaire de présenter le réseau existant entre les acteurs eux-mêmes et leurs arguments, tel qu'ils l'ont fait apparaître. La RdC est au cœur d'une controverse qu'il faut « mettre à plat ». Comme l'explique B. Latour : « en recourant à une métaphore cartographique, on pourrait dire que la sociologie de l'acteur-réseau s'efforce de rendre le monde social aussi plat que possible ».

Selon la définition du « social » par Latour, expliquer le social revient à montrer, dévoiler, les relations existant entre les différents acteurs ou actants. Et « expliquer » ces relations consiste pour lui, à suivre les acteurs, les controverses, dans lesquelles ils sont impliqués et les solutions qu'ils y apportent, en utilisant autant que possible leur propre vision et sentiment.

On sait que les fermiers-aubergistes n'organisent pas tous leur activité de la même manière. Certains professionnels travaillent toute l'année sur le même site, d'autres ne montent en montagne qu'en été, à une proximité plus ou moins grande d'une route, et de la RdC en particulier. Etre fermier-aubergiste n'induit donc pas forcément a priori une communauté de vue sans restriction avec les autres fermiers-aubergistes, et travailler au bord de la RdC n'induit pas plus une communauté de vue avec l'ensemble des professionnels installés au bord de la RdC. En effet, comme l'explique Latour, « appartenir à un groupe, c'est se trouver mobilisé par des liens incertains, fragiles, controversés et constamment fluctuant ». Le temps d'une société figée est maintenant révolu et il serait très risqué d'imaginer que les acteurs ne répondent qu'à des visions macro-sociales pré-déterminées.

Les parties qui vont suivre présenteront successivement des grands thèmes relatifs à la RdC. Chacun d'eux correspond à un sujet récurrent dans les entretiens et pour certain, également au cœur d'un débat secondaire. Les arguments des acteurs, conçus comme créant des liens sociaux, dessinent les liens tissés entre les acteurs, les problèmes, les lieux, les objets. Ils peuvent nous guider vers des lieux éloignés et des objets, au départ, insoupçonnés mais bien en lien avec le problème central. Pour déployer la controverse, nous suivrons donc la logique de ces acteurs en situation sans inférer a priori de ce qui relève ou non du problème de départ.

L'ensemble des thèmes décrits forme un réseau complexe et présente donc des liens et parfois des redondances au niveau des « connexions » qu'ils forment entre eux.

La fermeture hivernale de la RdC

La RdC sillonne le Massif Vosgien qui est un territoire de montagne particulier. S1 affirme que les conditions atmosphériques sur les crêtes vosgiennes situées à environ 1100-1200 m d'altitude sont comparables aux conditions rencontrées autour de 2200 m dans les Alpes.

Les conditions météorologiques de ce Massif des Vosges vont ainsi naturellement influencer les activités humaines qui y sont implantées.

La saison hivernale correspond pour la RdC à une période de fermeture à la circulation automobile.

Par décision des Conseils Généraux des Vosges et du Haut-Rhin, elle n'est déneigée que sur certaines portions :

- Col Amic – Grand-Ballon
- Chitelet – Col de la Schlucht
- Col du Calvaire – Col du Bonhomme

Ces trois portions sont déneigées pour permettre l'accès aux stations de ski, à savoir, respectivement celles du Grand-Ballon, de La Bresse et du Lac Blanc. Les gestionnaires de la station vosgienne de La Bresse demandent ce déneigement de la RdC qui donne accès en haut d'une piste. Cela facilite alors la venue des skieurs alsaciens, qui n'ont pas besoin de descendre forcément en bas de la station pour chausser. Inversement, l'aménagement de la station du Lac Blanc a été réfléchi de manière à permettre l'accès aux Lorrains par le Col du Bonhomme.

Sur le reste du parcours, la RdC est telle quelle, parfois damée pour la pratique du ski.

L'activité du ski dans le Massif est importante et développée. Elle tient une place économique non négligeable dans le territoire. Le Massif Vosgien correspond en fait au premier domaine skiable pour les bassins de population de la région parisienne et du Benelux.

Pourtant, cette activité revient de plus en plus cher car les saisons sont moins bonnes qu'auparavant. En effet, la neige a beaucoup manqué ces dernières années, et les stations ne disposant pas de canons à neige en ont souffert. F5 affirme même que « Dans les Vosges, la neige, ce n'est plus l'avenir ! » Les mauvaises saisons ont entraîné la nécessité de développer des installations pour la neige de culture. Ces aménagements consomment énormément d'eau, ce qui peut générer de nombreux impacts environnementaux potentiels.

L'hiver est devenu pour certains acteurs une saison durant laquelle il n'est pas raisonnable d'ouvrir. Pour F5, cette période hivernale a toujours été difficile à gérer d'un point de vue touristique. Jusqu'à sept années en arrière, il laissait son établissement ouvert durant la période hivernale. Il a abandonné ce type de fonctionnement, car le chiffre d'affaires d'hiver ne couvrait même pas les frais de personnels... « Sur 90 jours d'hiver, y en a 70 où on ne faisait aucun chiffre. Rien ! Zéro ! » Il a calculé une différence nette de 60% de chiffre d'affaires en moins lorsque la route allant au Markstein est fermée, c'est-à-dire lorsque l'accès à son établissement n'est possible que par un côté.

P2 raconte que les tentatives d'ouvertures hivernales de son père entraînaient des conditions de vie et de travail difficiles. C'est pourquoi, il n'a pas cherché à maintenir une activité durant la saison enneigée.

Les stations de ski de piste disposent également de réseau de pistes de ski de fond, qui les relient entre elles. Celles-ci peuvent être payantes ou gratuites. Elles permettent de canaliser les déplacements, ce qui, particulièrement dans la portion Schlucht – Calvaire, est important. En effet, cette portion traverse la Réserve Naturelle du Gazon du Faing qui connaît une présence du Tétrás, espèce protégée et sensible, particulièrement durant la saison hivernale. Les acteurs en relation avec ce territoire ont avoué que l'idée de transformer la RdC en piste de ski de fond a été difficile à faire accepter, principalement en raison des risques potentiels pour cet animal. Mais aujourd'hui, selon J1 les comptages montrent que sa population a légèrement augmenté. La principale raison de ce constat reviendrait au rôle canalisateur de la RdC dans les déplacements hivernaux.

Le traçage de piste de fond sur la RdC sur ce même tronçon, permet au seul aubergiste de mener une activité hivernale. En effet, il ouvre son établissement en hiver durant les périodes de vacances scolaires ainsi que les mercredis et week-ends. Sa position d'unique établissement sur ce parcours, de plus situé en son milieu, est un atout particulier qui lui permet d'assurer cette activité en hiver.

Le traçage de la RdC relie souvent les stations de ski de piste des Hautes-Vosges. On a en effet les liaisons Lac Blanc – Col de la Schlucht, Grand-Ballon – Markstein, Markstein – Schnepfenried par Breifirst et col du Platzerwasel.

Ces exemples démontrent comment la neige est en fait pour les acteurs des crêtes un véritable élément médiateur tout comme l'est le soleil en été. Cependant, elle n'a pas les mêmes incidences économiques pour les uns et les autres. Seuls ceux qui travaillent avec l'activité "ski" peuvent dégager des recettes durant la saison hivernale.

On en revient au fait que l'activité touristique, et particulièrement dans les territoires de montagne, reste fondamentalement dépendante des conditions météorologiques. Tous les acteurs de la RdC l'ont fortement souligné : en hiver, ils comptent sur la neige et en été sur le soleil.

Comme cela a déjà été signalé, les dates de fermeture de la RdC sont fixées par les Conseils Généraux des deux départements. Durant toute cette période, les services de voirie ne s'en occupent pas, excepté sur les portions précitées.

Le déneigement y est problématique pour certains acteurs car la RdC est à cheval sur deux départements. Cette charge de travail est aux frais du Conseil Général concerné, « qui tente donc de déneiger le moins possible », comme l'explique J6. L'auberge des Trois Fours, par exemple, est située sur le territoire haut-rhinois, mais n'est accessible que par la RdC qui est alors vosgienne. Cet accès, qui est censé être déneigé, reste souvent bloqué parce que les services ne se sont pas mis d'accord.

Des problèmes de déneigement existent donc durant la période hivernale officielle pour les services.

De plus, lorsqu'il y a une chute de neige hors de la période définie de fermeture de la RdC, les difficultés rencontrées pour faire venir ces services de déneigement sont également importantes, aux dires de F5. P2 raconte lui, qu'il n'a droit qu'à un seul déneigement initial de sa route d'accès au sommet du Hohneck. S'il neige après le passage des engins, il devra se débrouiller seul ou payer pour se faire déneiger à nouveau.

La fermeture de la RdC et l'interdiction de circuler peut générer des problèmes d'un nouveau genre. Tout d'abord, il y a les problèmes créés par l'usage du GPS. La RdC est, par exemple, l'itinéraire le plus direct pour relier Saint-Dié à Mulhouse. Or, la base de données des GPS n'indique pas qu'elle est fermée en hiver et de nombreux camions ou touristes se retrouvent souvent piégés ou surpris par l'interdiction en place en montant sur les crêtes.

M4 raconte également, qu'à la sortie de l'hiver, et surtout durant les mois d'avril-mai, alors que la route est encore fermée et qu'il fait déjà « beau et chaud », il rencontre parfois une cinquantaine de personnes par jour qui ne comprennent pas pourquoi ils ne peuvent pas emprunter la RdC. F5 lui, « ne comprend pas les difficultés administratives nécessaires à la réouverture de la route alors que la neige n'est plus à craindre ». Il dit lui aussi que des gens râlent parce que la RdC est fermée alors qu'il n'y a plus de neige nulle part.

La période de fermeture de la RdC semble donc, pour certains acteurs, être souvent trop longue. Elle devrait plutôt se fonder sur les conditions météorologiques qui, lorsqu'elles sont suffisamment printanières, permettraient une ouverture plus avancée.

D'autres acteurs souhaiteraient même une ouverture continue de la RdC. J9 par exemple, regrette sa fermeture hivernale qui freine l'activité et retarde la saison touristique. Il considère cette fermeture comme incompatible avec une volonté de développement touristique. M. Metz au Grand-Ballon, dit lui souffrir de la fermeture hivernale de la RdC car il perd deux vallées : celle de Munster et de Guebwiller.

La fermeture de la RdC durant cette période est perçue différemment par d'autres acteurs. En effet, ils considèrent la fermeture de la RdC comme nécessaire. S2 dit que, cette fermeture crée la saisonnalité qui rythme la montagne. Selon lui, la RdC doit rester fermée en hiver. J3 ajoute que la saison hivernale correspond à la période durant laquelle « la RdC retrouve sa sérénité ». En effet, les

restaurateurs ont pour la plupart leur établissement fermé, et aucun véhicule ne circule sur la majeure partie du parcours.

Pour eux, le respect des dates de non déneigement est important. S2 dénonce un « léger rognage, chaque année » de ces dates. J3 craint le « grignotage des principes existants » et celui du non déneigement de la RdC est justement un « principe » important. « Chaque année on doit se battre contre des tentatives permanentes, de prendre des petits bouts par-ci, par-là, d'espaces naturels préservés... ». Sur la portion Calvaire/Schlucht, la période de calme est importante car la réserve naturelle qui est traversée abrite une population de Tétras qui ne doit pas être perturbé pendant son hibernation, ce qui renvoie à l'initiative mise en place du traçage en piste de ski de fond de la route sur cette portion (cf. supra).

La période hivernale de la RdC a d'autres aspects encore ressentis par chaque acteur. M. Valentin, Accompagnateur en Moyenne Montagne (AMM), explique par exemple que la RdC est utilisée largement par les AMM, car elle permet de sécuriser en partie l'activité. Elle protège légèrement du vent lors de tempête de neige ou permet une accessibilité pour des secours.

Les conditions météorologiques sont souvent très rudes sur les crêtes, et particulièrement en hiver. M. Lang, gérant de l'auberge du Pied du Hohneck, considère qu'il assure une présence utile pour les personnes qui s'aventurent sur la RdC alors même qu'elle fermée. « C'est bien d'avoir des établissements d'ouverts parce que les gens ne savent pas où aller ». Il justifie d'ailleurs son ouverture hivernale pour « les gens » qui ont un « besoin de sortir ».

M. Metz, dit que le Grand Hôtel du Grand-Ballon est le « seul établissement de montagne ouvert tous les jours de l'année, matin, midi et soir ». « C'est la philosophie du Club Vosgien, propriétaire des lieux de pouvoir servir une soupe chaude à toute heure et en tout temps ».

On remarque ainsi que la période hivernale, malgré la fermeture de la RdC, garde une vie économique sur les crêtes. L'activité n'est peut-être pas aisée, mais elle est présente. Le ski et à la base, la neige, sont les éléments médiateurs.

Pour les professionnels qui n'ont pas d'activité hivernale liée à la neige, l'année est donc structurée par deux saisons très distinctes. En fait, tous les professionnels de la restauration de la RdC ont souligné ce fait.

La plupart disent qu'ils ont besoin de la saison estivale pour subvenir à la saison hivernale : « en été, on engrange, en hiver, on mange ! » C'est pour cette raison qu'ils défendent tous la circulation des véhicules sur la RdC en été. Cette circulation est pour eux synonyme de clientèle. Et comme l'explique S1, l'activité de fermier-aubergiste, de restaurateur ou d'hôtelier, sur la crête ou non, reste une activité saisonnière. S1 estime que cela justifie la nécessité pour chaque professionnel de chercher à faire du « chiffre » durant l'été pour pouvoir passer l'hiver ensuite.

Le succès économique d'une saison estivale reste fortement dépendant des conditions météorologiques. En effet, comme l'explique tout simplement T1, la fréquentation de la RdC et de sa ferme-auberge, dépend fortement du temps. Un dicton apocryphe des fermiers-aubergistes dirait : « tu peux avoir autant de syndicats d'initiative que tu veux... si tu n'as pas de soleil, les gens ne viennent pas là-haut sur les crêtes ».

F4 explique que les crêtes sont dans le brouillard à partir du moment où il ne fait pas beau en vallées, car il s'installe à partir de 900m.

F5 dit que financièrement, « ça devient de plus en plus difficile ». Les raisons sont principalement les conditions météo : les saisons hivernales ne sont plus celles d'il y a encore une vingtaine d'années ; les deux dernières saisons estivales ont été vraiment mauvaises. A cela, il ajoute des raisons sociales plus

générales telle que l'augmentation du prix du pétrole, les loisirs contemporains qui sont plus diverss et qui font que les gens ne sortent plus aussi facilement de chez eux et viennent sur les crêtes.

On comprend pourquoi les acteurs de la RdC, fortement dépendants de la clientèle, elle-même fortement dépendante des conditions météorologiques, ne souhaitent pas une limitation de la circulation sur la RdC. Ainsi, même si tout le monde s'accorde à dire que chaque été, il y a certains week-ends où la RdC est surchargée de véhicules, les professionnels des crêtes ne souhaitent pas de changement par rapport à cette situation.

La problématique du stationnement sur la RdC

La question du stationnement des véhicules est souvent centrale dans les discussions relatives à la RdC. Tout le monde s'accorde à dire que la RdC est une route étroite de montagne. De plus, elle offre des paysages particulièrement beaux, principale raison de sa popularité.

A6 explique par exemple que les usagers de la RdC sont des « contemplatifs » qui s'arrêtent régulièrement « à des endroits stratégiques pour admirer les points de vue ». Ces « endroits stratégiques » correspondent en fait soit à des ouvertures sauvages au bord de la chaussée permettant un arrêt du véhicule, soit à un emplacement réservé au stationnement.

Or les emplacements aménagés pour le stationnement ne sont pas nombreux sur le parcours de la RdC.

De plus, les usagers de la RdC qui stationnent leurs véhicules à ses abords ne le font pas uniquement pour admirer les paysages.

Les professionnels de la forêt (Office National des Forêts et Brigades Vertes) disent observer régulièrement des intrusions gênantes de véhicules dans les chemins forestiers, qui peuvent perturber la circulation des engins. Pour limiter ce type de dérangements, aussi bien pour les professionnels que pour la faune, ils souhaitent la mise en place d'un plan de circulation relatif à tous les itinéraires carrossables du Massif. Cette demande revient à celle formulée par le représentant du COLlectif Des loisirs VERTs (CODEVER). Les amateurs de loisirs verts motorisés désirent eux pratiquer librement et en toute légalité sur les chemins du massif dans le cadre d'un plan de circulation qu'ils souhaiteraient voir établir.

De nombreux professionnels ont également indiqué que la zone de parking située devant leur établissement, en quelque sorte réservée prioritairement à leur clientèle, était trop souvent remplie par les véhicules des randonneurs. Ceux-ci stationnent le matin et partent en excursion pédestre pour une plus ou moins longue durée dans la journée.

F2 explique par exemple que les gens utilisent le parking de son établissement pour ensuite utiliser la Navette des crêtes qui a un arrêt juste en face. Il dit alors que trop souvent, pendant les heures de repas, le parking est « blindé » et il n'y a presque personne dans l'auberge. En effet, les gens à la recherche d'un endroit pour manger n'essayent même pas de savoir s'il y a de la place dans la ferme-auberge. De plus, les personnes qui ont réservé n'ont pas de place pour stationner.

M1 dit pour sa part, qu'un arrêt existait devant son établissement et que cela ne le dérangeait pas du tout. Cependant, cet arrêt a un jour été déplacé, à la suite d'une décision prise sans concertation avec lui. Depuis, les jours de circulation de la Navette, il reçoit moins de clients l'ayant utilisée.

Dans ces cas précis, on remarque comment la Navette peut être discriminante pour certains acteurs, en fonction des emplacements de ses arrêts.

Les stationnements qui se font le long de la RdC posent également de nombreux problèmes. Cela représente une gêne réelle pour la circulation. V1 dit que le stationnement sauvage gêne la circulation de tous, aussi bien automobile, que piéton et surtout cycliste. En effet, rien n'est fait selon lui pour la sécurité des cyclistes. La mise en place d'une bande cyclable dans les deux sens sécuriserait et favoriserait la pratique cycliste. Les représentants de la FFC et FFCT en auraient déjà émis l'idée.

M. Boisselier, représentant des cyclotouristes dans les Vosges, dit pourtant que pour lui, « la RdC est simplement une route touristique, que les cyclotouristes locaux connaissent en tant que "itinéraire à éviter" ». Il ne voit aucun intérêt à y aller et à y organiser des circuits cyclotouristes (qui ne se font que les week-ends). Il se dit d'ailleurs « contre » l'organisation de manifestation sur celle-ci. En effet, la circulation des week-ends est difficilement conciliable avec la pratique cyclo-touristique. Les usages de chaque catégorie d'usagers (moto, auto, caravane...) sont trop dangereux pour les cyclistes sur une route de montagne, et de cette largeur. C'est pourquoi M. Boisselier ne cherche ni à y aller, ni à tenter une concertation avec des acteurs de la route, car il est convaincu qu'un aménagement de la route pour l'usage des cyclistes se ferait au détriment de certains acteurs, fermiers-aubergistes et hôteliers en premier.

F2 observe pourtant lui, de nombreux cyclotouristes. Devant chez lui est installé un panneau bleu indiquant que la RdC est un itinéraire cyclable.

On remarque ainsi que la RdC est au centre d'une controverse autour de son usage cyclotouriste entre des acteurs qui souhaiteraient une circulation facilitée pour les cyclo, et les cyclo eux-mêmes qui se sont faits à l'idée que la RdC n'est pas un itinéraire pour leur pratique, mais pour les touristes, les véhicules et les commerçants ! « Nous, ce qu'on recherche, ce sont les petites routes tranquilles, dans la nature, là où on respire le sapin ! » Et ils ne semblent pas se plaindre d'un manque de routes de montagne dans le Massif (selon J7 il y aurait même de trop de route dans le Massif !).

Le stationnement des véhicules le long de la RdC entraîne encore d'autres conséquences problématiques. G2 explique que cela gêne tout d'abord la circulation de la Navette des crêtes. Les bus, qui ont déjà une taille assez importante pour circuler sur l'étroite RdC, s'arrêtent en moyenne toutes les 3 minutes. La Navette ne favorise donc pas du tout la fluidité du trafic, vu qu'il est très difficile de la doubler. De plus, les arrêts qu'elle fait ne sont pas « légaux » selon lui, car situés à même la route, excepté celui du Gazon du Faing. La Navette des crêtes, qui est censée diminuer le trafic en circulant le dimanche, le rend au contraire beaucoup plus pénible et dangereux.

En effet, elle représente un véritable danger, en particulier pour les motards. G1 explique que les navettes sont des grands bus qui doivent couper les virages sur la route. La fréquence d'une navette chaque demi-heure rend leur nombre important dans les deux sens de circulation. Ceci est donc très dangereux pour les motards qui ne peuvent pas toujours anticiper. « Il y a déjà eu des morts à cause de ça ».

Les solutions proposées par les acteurs pour ces problèmes de stationnement sont diverses.

V1 suggère la construction de grands parkings afin d'inciter les gens à utiliser des moyens de transports à mobilité douce. Selon lui, empêcher les gens de stationner le long de la route, et aménager celle-ci pour un usage plus sécuritaire pour tous est nécessaire. Il n'existe rien aujourd'hui pour canaliser et contrôler le stationnement. Ainsi, les vols à la roulotte sont très fréquents le long de la route. D'autres acteurs ont fait également cette constatation.

Un aménagement serait à faire en collaboration avec les professionnels de la montagne (Accompagnateurs de moyenne montagne, centres équestres, loueurs de vélos...) ainsi qu'avec les

stations de sports d'hiver. En effet, l'idée de profiter des parkings de stations, vides en été, et d'utiliser les remontées mécaniques pour accéder aux sommets serait également envisageable.

A1 regrette qu'il n'y ait pas assez d'espace pour aménager des aires de parking suffisamment grandes et situées à proximité des sites intéressants.

F4 suggère quant à lui, la construction de parkings à mi-hauteur, entre la crête et les vallées. Ils viseraient prioritairement la population de randonneurs qui veulent effectuer une balade de 2 heures en moyenne. Ceux-ci n'auraient plus besoin de monter jusqu'au col ou sur la RdC pour débiter leur randonnée.

Enfin, G1 et P2 souhaiteraient, eux, davantage d'aires d'arrêts sur la RdC pour admirer les paysages. Il y aurait des endroits stratégiques de cette route qui seraient à aménager. A6 suggère d'utiliser des « points d'accroche de la RdC », où les gens s'arrêtent aujourd'hui de manière trop anarchique.

Les camping-cars représentent une catégorie de véhicules qui semble apprécier la RdC. Selon plusieurs acteurs, ils sont de plus en plus nombreux. Les camping-caristes sont autonomes et ne consomment ainsi pas spécialement sur les crêtes. Ils utilisent en revanche les parkings ce qui, associé souvent à un comportement critiquable de la part de certains (vidange sauvage, remplissage de poubelles...), fait qu'ils ne sont pas appréciés par de nombreux acteurs.

R3, aubergiste de la RdC, dit accepter volontiers que des camping-caristes passent leur nuit à proximité de son établissement. Il leur permet d'effectuer leur vidange et de recharger leurs batteries chez lui. Il dit que, de ce fait, cette population n'hésite pas à consommer ensuite chez lui.

Le stationnement des camping-cars reste tout de même un problème central : selon A6 entre autres. Installer des points bleus sur la RdC serait nécessaire.

La Navette des Crêtes

Tous les acteurs rencontrés sont d'accord sur le fait que la Navette des crêtes est une initiative positive mise en place sur la RdC.

Mais, presque tous la critiquent également que ce soit sur son coût, son utilisation, son efficacité...

Tout d'abord par rapport aux tarifs demandés.

De nombreux acteurs regrettent que la Navette soit si peu chère et qu'elle ait même été gratuite à son lancement. Les professionnels partagent ce point de vue. Ils le justifient en disant que le fait que les fonds publics financent ce moyen de transport ne leur convient pas. Selon eux, il n'est pas normal que des gens qui prennent le bus pour aller travailler, par exemple, payent autant, voire plus que pour aller se "balader" sur les crêtes. Pourtant, selon M. Girardin, les fonds publics engagés dans la Navette des crêtes ne représentent qu'un faible pourcentage de l'ensemble du budget départemental consacré au transport. Tout dépend donc du point de vue adopté, par comparaison trajet par trajet ou en relativisant les frais engagés à une échelle supérieure.

En effet, l'organisation de la Navette des crêtes impose ou implique une circulation de véhicules sur des trajets qui doublent d'autres bus réguliers ou sur des parcours dont le départ est loin du dépôt des véhicules. De ce fait, le nombre de kilomètres de circulation à vide, est assez important selon G2. Celui-ci dit avoir calculé que, finalement et tout bien compté, la consommation de carburant par personne est doublée quand quelqu'un choisit de prendre le bus chez lui et sur la RdC, plutôt que de monter en voiture (avec comme ratio moyen 3 personnes/voiture, valeur estimée par le PNR).

De plus, la Navette aborde cette année la 8^{ème} édition de sa phase expérimentale. Celle-ci devait durer à l'origine 3 ans et avait pour objectif 20.000 passagers par saison. G2, sur la base des rapports d'activité, souligne que la fréquentation a plafonné à 12.000 usagers (en 2003, année de la canicule).

Aussi, la Navette des Crêtes n'est-elle pas efficace, selon ces acteurs, en ce qui concerne la pollution atmosphérique.

D'autres acteurs estiment que les tarifs de la Navette doivent, bien au contraire, être incitatif pour son usage et donc d'un coût peu élevé. Cela doit faciliter l'appropriation de la Navette par la population locale. Comme les locaux représentent la majeure partie des usagers de la RdC, ils représentent de ce fait aussi la population prioritaire à sensibiliser par rapport à leur mode de transport pour y accéder et s'y déplacer.

L'appropriation semble s'être faite aujourd'hui, car selon le dernier rapport d'activité de la Navette, ce service est apprécié de la population locale et « il existe une demande locale pour développer le nombre de jours de circulation de la navette le samedi et/ou la semaine en période estivale ».

Ce même rapport d'activité indique que « les 591 usagers utilisant la navette chaque dimanche en moyenne, représentent 197 véhicules en moins sur la route des crêtes sur les 2.881 comptabilisés les dimanches. La réduction moyenne du nombre de véhicules qui circulent sur les crêtes les dimanches est ainsi de 6,8 % ».

Ces chiffres seraient tout autres si l'incitation à l'usage de la Navette était meilleure, voire si la circulation de celle-ci sur la RdC était exclusive.

Quoi qu'il en soit, cette réduction du nombre de véhicules est donc considérée comme une marque d'efficacité de la Navette en termes de pollution atmosphérique : « Notons que cette diminution du trafic VL sur la route des crêtes est probablement supérieure, compte tenu que la proportion d'usagers qui se sont rendus sur les crêtes avec leur véhicule et qui ont pris la navette ont réduit d'autant leurs déplacements motorisés sur les crêtes ».

La tarification de la Navette et son fonctionnement restent dépendants des pouvoirs publics (lien avec la réflexion autour de la politique de gestion de la RdC) et de leurs subventions. Les pouvoirs publics sont les financeurs de la mise en place de la Navette. Jusqu'à aujourd'hui, les collectivités territoriales des Vosges et du Haut-Rhin ont permis le fonctionnement de ce service à un tarif bas. Le prix demandé aux usagers de la Navette est fonction de l'importance des subventions allouées à ce service par les collectivités. Le PNRBV est le instigateur de la Navette et l'organise toujours aujourd'hui.

Or à ce jour, toutes les administrations ne sont plus prêtes à accorder une part de budget pour cette Navette, ce qui pour cette année, a influé sur les prix des pass-saisons (+ 2 €) et sur les dates de circulation (période réduite de 4 ou 5 week-ends).

De nombreux acteurs critiquent l'utilité de la Navette.

Les enquêtes montrent que « 61 % des usagers de la Navette sont issus des régions limitrophes (59 % en 2006), tandis que 26 % viennent des autres régions françaises (22,6 % en 2006). Les usagers régionaux restent majoritaires. Même si la communication a été bien développée ces dernières années, la navette est un " produit " adapté à la population locale ». Ainsi, même si les locaux représentent une majeure partie de la fréquentation du Massif Vosgien, la population touristique ne semble pas être concernée par l'organisation de la Navette.

G2 ou R1 disent d'ailleurs que la Navette n'est pas adaptée aux touristes...

De plus, 50 % des usagers de la Navette l'empruntent pour randonner sur les crêtes. Or les randonneurs ne sont pas de grands consommateurs dans les établissements de restauration. Ainsi, les gérants d'auberge ou de ferme-auberge ne considèrent pas que la Navette leur amène davantage de clients.

Pour ces acteurs, la Navette est donc un moyen alternatif d'accessibilité ou de circulation sur la crête, mais il ne doit pas être unique (*lien avec la réflexion sur les téléportés*).

L'accessibilité aux établissements en voiture doit être préservée, vu que la Navette n'est pas utilisée par les touristes, et vu qu'elle ne ramène pas un grand nombre de clients aujourd'hui. Egalement, (*en référence à la réflexion de S1, cf 5*), l'accessibilité doit être préservée car elle est vecteur d'un certain nombre de valeurs : les anciens ou la population locale vosgienne apprécient de pouvoir encore accéder aux sommets, il n'y a pas de discrimination envers les handicapés, etc.

Enfin, l'efficacité de la Navette est contestée surtout par rapport à deux aspects :

- La sécurité. Sa taille, sa vitesse de circulation est difficilement compatible avec la diversité de véhicules que l'on trouve sur la RdC. Les motards et les vélos sont les usagers de la RdC pour qui la Navette serait même dangereuse (G1, G2, A1...)
- Les arrêts qu'elle effectue. L'emplacement de certains peut être discriminant pour certains acteurs. En effet, la position des arrêts de la Navette se situent plus ou moins à proximité des établissements, ce qui peut favoriser ou non leur fréquentation. D'autres professionnels disent voir leur parking rempli par les usagers de la Navette qui stationnent sur les crêtes. La Navette est alors pour eux un facteur indirect de perte de clientèle, car celle-ci ne s'arrête pas, pensant que l'établissement est complet.

En plus de ces deux aspects, G2 explique que cela perturbe réellement la fluidité du trafic. En effet, la Navette s'arrête en moyenne toutes les trois minutes, et généralement, à des arrêts situés au bord même de la route.

Les téléportés

J7 reprend et développe la proposition de base de A5. Ce dernier, en tant que solution au problème des voitures sur la RdC, suggère d'utiliser les téléportés déjà existants des stations de ski pour accéder à la crête. Les véhicules ont de la place pour stationner sur les grands parkings des stations, et ne circulent ainsi pas sur la RdC. Cette idée semble être intéressante pour le PNRBV, et J7 est tout à fait prêt à mettre à disposition ses installations dans ce but.

Il explique que le câble a de nombreux avantages et que le Massif des Vosges aurait tout à gagner à le développer. Le câble permettrait de diminuer le nombre de véhicules sur la RdC et donc de limiter les nuisances sonores et atmosphériques... Par ailleurs, il permettrait de développer des activités nouvelles sur les crêtes comme la descente en VTT, la location de vélo, la randonnée accompagnée... Bien entendu tout cela demanderait une organisation des différents acteurs potentiellement concernés.

La mise en service de téléportés en été serait tout à fait envisageable à un prix raisonnable, dans la mesure où leur amortissement se ferait durant la période hivernale.

M. Rémy a annoncé en plus que sa station avait comme projet la révision totale de son aire de départ (démolition et reconstruction du bâtiment de restauration, vente de forfait, accueil...) ainsi que du réseau de téléportés. Dans un avenir proche, on accèdera alors, a priori, au sommet du Kastelberg sans changer de télésiège au départ de la station.

Un usage estival permettrait donc de relier la RdC (un peu en contre-haut) sans voiture au départ de la station de La Bresse.

La possibilité de construire de nouveaux accès téléportés au départ des vallées de Munster ou de Saint-Amarin a été évoquée par quelques acteurs. Ces aménagements ne seraient eux aussi, rentables que s'ils fonctionnaient l'hiver, et donc seulement s'ils accédaient à un domaine skiable.

A4 dit que l'idée d'un téléporté reliant la vallée de Munster aux crêtes existe depuis au moins une quinzaine d'années. Il pourrait avoir de nombreux atouts, le premier étant de faciliter l'accès à la station de La Bresse pour les skieurs alsaciens. Ceux-ci n'auraient ainsi plus besoin de prendre leur voiture et de passer le col pour chausser. Egalement, il serait envisageable d'imaginer le départ par câble à proximité d'une gare SNCF comme celle de Metzeral, afin d'inciter davantage les gens à ne pas utiliser leur voiture.

Le même projet serait réalisable dans la vallée de Saint-Amarin. Un téléporté, au départ de Kruth ou de Saint-Amarin qui est un pôle touristique de la vallée, à proximité d'une gare SNCF, relierait la station du Markstein. F4 défend cette idée, afin, selon lui, de relancer les échanges « haut-bas » entre crête et vallée.

Il pense également, tout comme J7, que la route partant de Wildenstein qui relie le Markstein n'est pas utile. Elle démarre d'un fond de vallée et cela crée un trajet de 25 km de Saint-Amarin à la station, ce qui est trop long pour une liaison vallée-station.

On remarque que la vision de ces deux hommes se rejoint sur l'idée de développer le câble pour l'accessibilité aux crêtes. Bien entendu, les enjeux de chacun dans cette idée ne sont pas les mêmes. M. Rémy, en tant que propriétaire de la station de La Bresse et « homme d'affaire », tout en proposant une solution qu'il juge intéressante, y voit certainement une occasion de développer son entreprise. Le projet de développer son réseau de téléportés étant réalisable, il ne perd pas non plus de vue l'idée d'étendre un jour en proportion son domaine skiable. En effet, il serait possible de relier au domaine de La Bresse la station du col de la Schlucht, actuellement isolée. Cela supposerait la création de remontées mécaniques et la percée de nouvelles pistes (cf les tracés en pointillés sur le plan de la station)²¹. Cependant ces projets se heurtent aussi à la Charte du PNRBV qui s'oppose à une extension des pistes de ski²².

Par cette idée, il rejoint cependant les acteurs économiques du Col de la Schlucht qui apprécieraient eux, une jonction à la station de ski de La Bresse. Comme l'explique P1, gérant d'un hôtel, une liaison des pistes de ski de la station de la Schlucht à celle de la Bresse serait très intéressante pour lui. Son activité hivernale serait sûrement plus importante. P1 se plaint en effet de ne pas recevoir beaucoup de clients depuis les trois saisons qu'il s'est installé au col de la Schlucht.

Par ailleurs, J7 et F4, n'ont pas le même avis sur la gestion estivale de la RdC.

J7, comme A4, est favorable à la mise en place de téléportés pour l'accès aux crêtes, mais il est opposé à l'usage unique de ce système. Il ne souhaite pas fermer la RdC aux véhicules. J7 dit que « on ne peut pas couper la RdC ; fermer la route est une utopie parce qu'il y aurait une révolution ». A4 dit,

²¹ Plan de la station de ski de la Bresse-Hohneck, Annexes 11

²² Voir Charte 1998-2008 du PNRBV, p. 52, axe 9 MODERNISATION DES STATIONS DE SKI ET DE LEUR DOMAINE SKIABLE ET AMÉNAGEMENT DES SITES DE SKI PEU ÉQUIPÉS

quant à lui, qu'il faut réfléchir à des moyens alternatifs pour la désengorger, mais « PAS L'INTERDIRE !! Il y a nuance et elle est de taille ».

F4 pense, comme A5, que la mise en place de téléportés ne peut se faire que si la RdC est fermée car sinon, il y a forcément conflit avec l'usage de la voiture. Les usagers continueront à pouvoir prendre leur voiture et les téléportés ne pourront pas être utilisés en été de manière optimale.

Par rapport à la RdC, la vision de F4 se résume en fait à une RdC fermée aux voitures sauf quand il ne fait pas beau. Par beau temps, un produit nature y serait vendu, avec des accès non motorisés... des transports propres permettraient les déplacements bas-hauts. Il explique qu'il faudrait « changer de regard » et chercher à ce que la Grande Crête apporte quelque chose aux vallées : « Comment la masse de prestataires des vallées peut-elle proposer des produits haut-bas qui soient intelligents ? »

Ce « regard » sur la situation économique de la RdC rejoint la vision de M3.

Celui-ci suggère que, dans la conjoncture socio-économique actuelle d'économie d'énergie et autres problèmes écologiques, le débat autour de la circulation automobile sur la RdC devrait être posé inversement : « quel est l'intérêt pour les véhicules de circuler sur la RdC ? » Dans cette idée, il souhaite que la RdC devienne un jour un outil « qui aille dans le sens de l'écotourisme », c'est-à-dire qui génère le moins de pollution possible et que les acteurs économiques prennent conscience que leur activité a un impact environnemental.

Le cheval, qui a de nombreuses incidences économiques et écologiques positives (des agriculteurs doivent fournir le foin et du grain (pas du maïs !), fait marcher le commerce du cuir pour le matériel (selle, sangles, etc.), contribue à l'ouverture des paysages par le pâturage des chevaux, contribue à la préservation de la diversité céréalière, etc., serait une activité touristique à développer sur la RdC. M3 souhaiterait en effet développer des circuits d'attelage sur la RdC. Selon lui, cela « s'intègre complètement dans le cadre du développement durable » car cela aurait « un impact écologique nul avec le déplacement des chevaux », cela offrirait le temps d'admirer le paysage aux touristes et de s'arrêter où ils veulent, ferait travailler les aubergistes et remplirait son gîte. Cela demande bien entendu « une autre vision de la RdC », des installations pour accueillir les chevaux et surtout des portions de la RdC fermées à la circulation.

Or, M3 regrette que les acteurs qui sont en charge du développement touristique du territoire, ne voient pas assez l'intérêt de développer le tourisme, et le tourisme équestre en particulier.

Cette observation rejoint en quelque sorte celle de J7 qui explique que le Massif Vosgien est mal mis en valeur. Il attribue ce problème au fait que la Lorraine ou l'Alsace « n'ont pas d'élus vaccinés au tourisme ! ». Il regrette à travers cela que les visions politiques dans le massif aient du mal à être réellement orientées vers le tourisme et explique ces difficultés par le passé très industriel des vallées vosgiennes dont la représentation locale reste vivace. Selon J7, le tourisme dans les Vosges passe après l'industrie. « Si on ferme une remontée mécanique, dans les Alpes, tout le monde crève... dans les Vosges, ça va être dur mais on ne va pas crever ! ».

Le repas marcaire et l'offre « qualité » des fermes-auberges

La RdC connaît certaines journées une fréquentation automobile trop importante. Cette constatation, sur laquelle presque tout le monde s'accorde, et qui est au centre de tous les débats, va être interprétée de manière différente en fonction de chacun.

Partons tout d'abord sur l'idée de l'image de la RdC. Une fréquentation trop importante va entraîner une offre touristique qui s'y adapte et qui devient ainsi plus proche d'un « tourisme de

masse ». Or, la RdC est connue et appréciée, touristiquement et localement, pour ses fermes-auberges et la richesse gastronomique qu'elles proposent.

Pour le PNRBV, les fermes-auberges sont en quelque sorte gages d'offres de qualité sur les crêtes. D'ailleurs, sur les plaquettes éditées par le PNRBV, présentant les horaires et les parcours de la Navette, les coordonnées des fermes-auberges présentes à proximité de la RdC sont données. Ce sont les seuls établissements dont le PNR fait la promotion.

Les fermiers-aubergistes rencontrés, situés plus ou moins au bord de la RdC, expliquent qu'ils cherchent chacun à proposer des plats composés le plus possible à partir de leur production, comme leur charte le demande. De ce fait, ils ne recherchent pas particulièrement une clientèle de masse. F2 dit qu'il refuse les bus. Il est situé au bord même de la RdC, et comme ses confrères MJ9 et S1, il explique que son activité de restauration n'est qu'un complément à son activité principale de fermier. Comme S1, qui pourtant n'est pas au bord même de la RdC, il dit ne pas avoir spécialement besoin de la clientèle de passage sur la route pour vivre.

Ce n'est pas le cas de T1, qui compte sur cette clientèle. Sa ferme-auberge est située légèrement en retrait de la route et n'est accessible que par celle-ci. Il explique qu'il a besoin du public pour compenser tous les investissements qu'on lui a imposés, à savoir, les mises aux normes sanitaires, environnementales, pour l'accueil du public... T1 dit que sans la voiture, « des gens ne viendraient plus car ils ont besoin de pouvoir rouler jusque devant la porte ! », qu'ils soient locaux ou touristes.

Quoi qu'il en soit, les fermiers-aubergistes rencontrés sont tous opposés à la fermeture de la RdC à la circulation, au moins par solidarité vis-à-vis de ceux qui, parmi les professionnels, sont dépendants de la clientèle de passage.

S1 dit que le repas marcaire, présenté comme le repas typique des fermiers-aubergistes d'antan, n'est qu'un pur produit touristique. En effet, il est composé de viande de porc et de pommes de terre, qui sont deux composants que les fermiers ne produisent pratiquement pas sur les crêtes ou uniquement en petite quantité (on engraisait quelques porcs avec le petit lait issu de la fabrication du fromage).

Il considère que ce repas marcaire, que l'on associe à la RdC, a été pendant des années « un produit phare ». Mais, aujourd'hui, il devient presque « un handicap » pour les fermes-auberges. Le problème est que certains établissements proposent presque uniquement ce repas et ne peuvent donc plus satisfaire aux exigences de la charte des fermiers-aubergistes.

S1 cherche à rester dans une filière courte pour ses commandes de produits frais. Ceci est difficile pour une activité saisonnière qui connaît une pointe entre le 14 juillet et le 15 août. La difficulté provient également de la volonté de garder « un prix raisonnable », qui pourrait augmenter si les commandes de produits « de qualité » étaient trop nombreuses et excédaient la production locale. Les fermiers-aubergistes haut-rhinois cherchent à préserver le rapport qualité / quantité / prix qui existe aujourd'hui et qui fait leur particularité par rapport aux autres fermiers-aubergistes en France. M. Sifferlen, président des fermiers-aubergistes du Haut-Rhin, explique que son association cherche à se détacher de la fédération française des fermiers aubergiste qui impose des règles incompatibles avec l'activité des acteurs du Massif Vosgien.

Pour répondre à leur vision de la qualité, S1 et F2 expliquent qu'ils sont en relation avec différents producteurs locaux du Haut-Rhin, répondant aux exigences de la charte en matière de traçabilité des produits agricoles.

S1 commande donc de la viande de porc et des pommes de terre (entre autres) pour continuer à proposer un repas marcaire. F2 limite, lui, ses commandes au minimum, à savoir des légumes ou fruits frais quand il en a la nécessité et du vin.

Les professionnels tels que les fermiers-aubergistes sont donc à l'origine de relations entre une activité de montagne et de vallée. Or, F4 regrette lui, que la RdC soit tellement autonome économiquement et que les échanges « haut-bas » n'existent plus. Il ignore ces relations qui existent pourtant. Selon lui, la

relation « village – haut » qui existait avant, lorsque les fermes-auberges ne proposaient aucun repas, a disparu petit à petit avec la création du repas marcaire.

En fait, F4 explique que c'est la chambre d'agriculture d'Alsace qui a inventé en 1968 ce « pur produit touristique qu'est le repas marcaire (qui n'a jamais existé !!) ». Il précise que sa création s'est faite « afin de sauver les fermes-auberges que l'on abandonnait (car le prix du lait chutait et la condition d'ouvrier-paysan devenait de plus en plus dure) ». Selon lui, cela aurait alors entraîné un produit touristique totalement nouveau : « le produit bus / voiture du dimanche + repas en ferme-auberge ». De ce fait, « les nouveaux usagers, à cette époque, de la RdC ne sont plus les habitants des villages ou les adhérents du Club Vosgien... mais des gens plus lointains qui n'ont pas de véritables relations avec la montagne ».

Il associe donc un produit touristique, gastronomique, à un usage de la voiture, qu'il ne perçoit pas positivement.

S1 explique la chose d'une manière différente et opposée. Il dit que ses clients sont principalement des locaux et parmi eux, les randonneurs représentent une part non négligeable. Toutefois, S1 dit que la route qui accède à son établissement est utilisée par une grande partie de sa clientèle. En effet, celle-ci est majoritairement d'un certain âge et constituée « d'habitues » (comme chez T1) appréciant la gastronomie et l'ambiance. Il explique que, n'étant pas situé au bord d'un axe routier, ses parents ont dû « chercher » leur clientèle lorsqu'ils ont démarré leur activité de fermier-aubergiste. Aujourd'hui, elle continue à venir et apprécie le fait de pouvoir y accéder en voiture. Il dit qu'une grosse partie de la clientèle des fermiers-aubergistes est constituée de personnes âgées « qui sont venues pendant 30 ans à pied et qui maintenant ne peuvent plus ».

L'association qu'il fait de son offre gastronomique à l'usage de la voiture n'est donc pas la même que celle de F4.

Par ailleurs, cette description d'une habitude locale d'accéder aux crêtes en voiture revient à ce qu'évoque M2 : « Toutes les personnes, surtout locales, montent une fois dans l'année au sommet (*du Hohneck*) ».

Les vecteurs d'une telle notoriété

La RdC est dotée d'une notoriété touristique importante. « En vacances dans le Massif, cette route est incontournable. C'est comme la Tour Eiffel à Paris... tous ceux qui visitent la région l'empruntent une fois » (M. Deybach JP).

Cette réflexion illustre la place importante de la RdC dans l'attractivité touristique du Massif. M4 ajoute que « le Massif ne serait pas une attraction touristique comme il peut l'être sans la RdC ». Le Massif entier trouve ainsi une certaine notoriété à travers celle que lui apporte la RdC. Pour cet acteur et plein d'autres, le Massif et la RdC sont complémentaires l'un de l'autre, d'un point de vue touristique : « la RdC fait partie intégrante d'un séjour dans les Vosges ou en Alsace... ».

Cette constatation faite par de nombreux acteurs est souvent associée à des critiques concernant l'organisation de la fréquentation sur la route. Trois principaux vecteurs de cette fréquentation sont identifiables.

La communication touristique du Massif Vosgien

Le département des Vosges a fait le pari de développer le tourisme pour y relancer l'activité économique. En effet, J7 explique que la vitalité économique est en réelle perte de vitesse en raison du déclin de l'industrie textile fortement implantée dans les vallées vosgiennes.

En Alsace, le tourisme représente une part importante des ressources régionales, mais il est essentiellement orienté vers les richesses patrimoniales de la plaine et du piémont alsacien (vignoble, villes importantes...). Dans les vallées et sur les crêtes, la part de l'activité touristique n'est pas aussi importante que celle du versant vosgien.

La RdC traverse le Massif Vosgien. La communication existant autour de cette route touristique a été un sujet récurrent abordé par les acteurs.

Elle peut tout d'abord passer à travers la communication globale du Massif Vosgien, la RdC étant une attraction touristique à part entière de ce Massif.

D1 dit que pour le CDT 88, la RdC est fondamentale, essentielle touristiquement. « On peut la considérer comme produit touristique, car elle traverse toute la zone sud du Massif Vosgien avec ses sommets les plus élevés ». Selon lui, elle est présentée dans tous les guides, et ce, depuis les années 1930 : le Guide Vert de Michelin lui donne 3 étoiles et lui accorde 4 pages ; le Guide Hachette des Loisirs verts lui accorde 10 pages. « C'est un enjeu touristique majeur ».

L'organisation de la communication concernant la RdC est particulière. Il n'existe pas de brochure touristique consacrée à la présentation de la RdC par exemple.

La RdC est présentée en tant qu'itinéraire à parcourir uniquement à travers les guides tels que ceux cités ci-dessus.

Sur Internet, la promotion de la RdC faite par les acteurs touristiques locaux reste limitée.

Sur le site²³ du comité de promotion touristique collective du Massif des Vosges, une page entière est consacrée à la présentation de la RdC. Ce comité regroupe les six comités départementaux du tourisme (du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône, des Vosges et de la Meurthe-et-Moselle) et coordonne depuis 1985 leurs actions collectives et concertées²⁴ de développement touristique de la montagne vosgienne.²⁵

Parmi les autres acteurs locaux du tourisme, seuls deux offices du tourisme sur les 9 chargés de la promotion des divers territoires entourant le parcours de la RdC en parlent dans leur site. Il s'agit des offices de Saint-Amarin et de Gérardmer. Le premier lui accorde une page complète avec un rapide descriptif des sites que parcourt la RdC²⁶. Le second en parle dans une page intitulée « idées balades et découvertes », parmi des itinéraires de randonnée pédestre. La RdC est alors présentée dans un paragraphe « Les sommets vosgiens », qui donne les « Quelques haltes indispensables ».²⁷ Aucune incitation n'est faite pour l'emprunter avec sa voiture. Les autres offices du tourisme (Cernay, Guebwiller, Munster, La Bresse, Fraize, Kaysersberg et Sainte-Marie-aux Mines) ne mentionnent pas la RdC dans leur site Internet.

A6 la considère avec la route des vins, comme « des incontournables du passage touristique dans le département ». La RdC reste tout de même, « une route touristique parmi d'autres » et n'est pas présentée dans un document spécifique. Dans le guide des loisirs édité par l'ADT 68, une partie est consacrée aux « routes et itinéraires touristiques », dans laquelle la RdC est mentionnée. Le site du

²³ http://www.massif-des-vosges.com/aff_article.php?ref_article=411&rubrique=120

²⁴ Article l'Ami du Peuple *Vosges haut-rhinoises : un vrai développement touristique*, annexe 10

²⁵ Depuis 2003, les comités régionaux du tourisme d'Alsace et de Franche-Comté, ainsi que les parcs naturels régionaux des Ballons des Vosges et des Vosges du Nord ont rejoint ce comité.

²⁶ <http://www.ot-saint-amarin.com/fr/decouverte/la-routes-des-cretes.html>

²⁷ http://www.gerardmer.net/fr/fiche_itineraire.php

Comité Départemental du Tourisme des Vosges (CDT 88) ne semble quant à lui, pas accorder une place spécifique à la RdC. Son directeur la considère pourtant comme « un enjeu touristique majeur ».

Inversement le Comité Régional du Tourisme (CRT) de Lorraine lui réserve une page entière²⁸ (avec renvoi au site de l'OT de Gérardmer et au site du comité de promotion du Massif des Vosges) alors que le CRT Alsace ne la cite même pas.

Ainsi, la promotion locale et régionale de la RdC varie en fonction des acteurs concernés. Il ne semble pas exister de présentation commune.

A6 a également insisté sur le positionnement de l'ADT qui considère la RdC dans sa totalité. Elle regrette que l'étude réalisée ne prenne pas la RdC en compte dans sa totalité. Elle explique que « il y a une logique RdC », qui correspond à une route partant du col des Bagenelles et allant jusqu'à Uffholtz. Il ne faut pas la rétrécir en négligeant les portions Col du Bonhomme – Bagenelles ou Grand-Ballon – Uffholtz, cette dernière partie comprenant le site historique du Hartmannswillerkopf, qui reste un site touristique majeur.

La RdC est une route touristique parmi d'autres. Bien qu'elle ne bénéficie pas d'une promotion particulière, elle connaît une fréquentation et une notoriété forte, les jours de beau temps surtout. Il semblerait que la RdC soit plus une destination proposée par des voyageurs qu'une promotion faite, d'un point de vue réceptif, par les territoires limitrophes.

Aussi, chaque acteur touristique fait (ou non) sa propre promotion de la RdC.

A6 précise que l'ADT 68 avait souhaité, il y a quelques années, élaborer une représentation touristique de la RdC sous forme de document spécifique, mais le CDT 88 n'a pas suivi. Cette demande n'a plus été formulée depuis.

Parmi les autres acteurs rencontrés, nombre d'entre eux ont critiqué la communication existant autour de la RdC.

A4 considère cette route comme un atout formidable pour les Vosges. Mais il se désole de voir qu'elle devient, du fait d'une fréquentation automobile trop importante, plus un handicap qu'un atout pour le tourisme et les activités de nature sur le Massif.

F5 estime que la promotion de la RdC et du Massif n'est pas suffisante. Il dit qu'on lui demande par exemple régulièrement quelles occupations peuvent accompagner la visite de la RdC ou tout simplement du Grand-Ballon. Il trouve étonnant que ce type d'informations soit demandé chez lui et que rien ni personne n'aient pu y répondre plus tôt (*rôle des OT, des brochures ?*). Toutes les brochures et dépliants qu'il propose dans son établissement partent très vite. Enfin, F5 ne comprend pas la communication qui existe, ou plutôt qui n'existe pas, autour du Grand-Ballon. « Le sommet du Massif des Vosges n'a aucune image. Trop souvent, les gens ne savent même pas que c'est le point culminant... au contraire, ils demandent où est le Ballon d'Alsace, plus connu... en croyant que c'est lui, le plus haut des Ballons. Alors je leur explique gentiment !! » F5 dit que rien ne met le Grand-Ballon en valeur dans la communication touristique du Massif. En comparaison, dans les Alpes, tout se rapporte à son sommet, le Mont-Blanc. « En Alsace, le Grand-Ballon est un site majestueux, et facile d'accès ; c'est une chance. Il serait judicieux de travailler dessus. Mais rien n'est fait. C'est dommage ! »

Certains regrettent que la RdC ne valorise pas suffisamment le Massif. S2 dit par exemple que « son usage touristique d'aujourd'hui déprécie pour tout le monde, tant pour les touristes que pour les riverains, l'environnement dans lequel elle est située ». Selon lui, la RdC ne donne pas une image correspondant à l'environnement qu'elle traverse.

²⁸ <http://www.tourisme-lorraine.fr/fr/pageTouristique.asp?IDPAGET=1585>

Selon l'enquête clientèle estivale réalisée en 2007²⁹, la vision du Massif des Vosges par les touristes est une destination verte, nature, calme, ressourçante... d'où les critiques vis-à-vis de la gestion actuelle de la RdC, en disant que cette vision existant chez les touristes ne correspond pas du tout à la réalité. J3 rappelle que la forte fréquentation automobile est problématique et qu'elle est tout simplement un grand paradoxe : elle crée des nuisances atmosphériques, sonores, paysagères (« un site envahi par les voitures n'est plus naturel mais artificiel ») alors que les gens disent monter sur les sommets pour le calme, le « bon air » et admirer les paysages et de ce fait, « La voiture est une gêne, pour la nature mais aussi pour l'homme ». A4 suggère que la RdC, fermée à la circulation et associée à une communication touristique adaptée et d'ampleur suffisante, pourrait avoir un succès véritable : « une route de montagne, plate, de 50 km et plus, au cœur d'une nature et de paysages magnifiques, réservée aux vélos, aux diligences... A Paris, ça peut avoir un succès fou ! »

Une autre réflexion de la part de E1, « En été, il n'y a rien pour retenir les gens sur le site une journée complète ! ». S2 ajoute que « les gens s'arrêtent au Grand-Ballon, puis au Markstein, puis à la Schlucht, etc., sans voir ou apprécier ce qu'il y a entre ». Il souhaiterait retenir les gens et faire rester les touristes sur les crêtes pour leur faire découvrir la richesse des sites. Selon lui, il faudrait travailler sur le problème que représente la clientèle uniquement de passage : « rien n'est véritablement développé pour mettre en valeur la richesse des sites ou des environnements traversés ». Pour J8, des panneaux pédagogiques ou routiers, des brochures/"flyers", tels qu'on peut en trouver pour la route des vins, seraient nécessaires.

L'organisation de manifestations sur la RdC : exemple de la Fête des cols

La Fête des cols, organisée à deux reprises au Col du Calvaire, est une manifestation régulièrement citée par les acteurs comme l'exemple d'un problème de communication sur la RdC. Cette manifestation, animant le col le temps d'un dimanche, nécessite d'interdire la circulation automobile sur la portion Schlucht-Calvaire. Lors de sa dernière organisation, même la Navette des crêtes s'est vu refuser l'accès à la route. Selon M5, « la communication envers les professionnels n'a pas été correctement faite (ils n'étaient pas au courant de l'arrêté préfectoral par exemple, et donc ne pensaient pas que cette manifestation allait réellement avoir lieu) et de nombreuses réservations n'ont pas pu être honorées car les établissements n'étaient, de ce fait, pas accessibles autrement qu'à pied ou à vélo. De plus, l'idée même de fermer la route pour la laisser aux vélos ou rollers n'a pas plu ».

M. Schaffauser, restaurateur du Gazon du Faing (situé sur la portion concernée par cette fermeture) raconte que lors de la dernière édition, il y avait entre 50 et 70 personnes qui avaient réservé pour midi. Il leur avait suggéré de venir à pied ou de prendre la Navette. La plupart n'avaient pas souhaité venir à pied. Mais la Navette des crêtes n'a pas pu circuler car la gendarmerie a décidé de ne pas laisser passer les bus considérés comme « trop dangereux » ! Le danger provenait, selon eux, de la cohabitation des bus avec les marcheurs, rollers, cyclistes sur la portion fermée, ainsi que des problèmes de « demi-tours au niveau des cols ». De ce fait, « sur tous les gens qui avaient réservé, y avait plus personne !! » J5 dit que chaque année, l'évènement La Fête des Cols a été un véritable « tollé » ! En effet, la communication et la publicité en amont était insuffisante. Le succès n'était alors pas celui escompté. Trop souvent, « les gens qui se retrouvaient bloqués au col, ignorant que la RdC était fermée, avaient du mal à accepter de devoir faire le tour » alors qu'une information correcte aurait pu éviter ou limiter ces situations dommageables.

²⁹ **Enquête clientèles Massif des Vosges, Été 2007** Réalisée par AGC Consultants

Cette manifestation de la Fête des cols est une illustration de la mauvaise organisation et de la communication insuffisante existant dans le Massif. En conséquence, l'idée de fermer la route pour la laisser aux vélos, rollers et autres marcheurs n'a pas pu plaire.

V1 accentue encore ce problème de communication en ce qui concerne le PNRBV. En tant que chargé de communication d'un Office du tourisme, il regrette le besoin récurrent de réclamer les informations au Parc. La communication dans les villes « portes » telles Gérardmer, Colmar, Saint-Dié est à améliorer, surtout compte tenu de l'importance des touristes de proximité (Nancy, Metz, Luxembourg...) qui viennent nombreux, même pendant les intersaisons.

La communication de la Navette des crêtes

La Navette des crêtes est également une initiative dont la promotion a été sujette à des critiques pour de nombreux acteurs. L'argument récurrent est que le « public n'est pas assez sensibilisé à la Navette » (V1), et qu'il y aurait lieu d'« améliorer la communication autour de la Navette pour inciter les locaux à ne pas prendre leur voiture » (B1). La Navette des crêtes, qui existe maintenant depuis 8 étés, joue un rôle certain dans l'activité de la RdC, dont elle fait partie intégrante (*lien avec réflexion sur la Navette*). Cependant, « elle circule à vide certains jours » (E1) et les beaux week-ends estivaux attirent toujours une fréquentation massive d'automobiles. C'est pourquoi, les acteurs évoquent souvent un problème de promotion de la Navette. Selon V1, « la base du problème est une communication insuffisante du PNRBV autour de celle-ci ».

La promotion de la Navette est faite de diverses manières.

- Les bus sont "décorés" sur leurs côtés, par un visuel « Navette des crêtes ».
- Un site lui est exclusivement consacré : www.navettedescrètes.com.
- Des "flyers" indiquant les différents arrêts ainsi que les horaires de passages sont distribués chez un maximum de prestataires touristiques du territoire desservi.

Les différents supports qui mentionnent ces arrêts ("flyers" et site) donnent également des informations sur les fermes-auberges proches de la RdC, en précisant que « elles répondent à des critères de qualité ». Cela correspond à un certain positionnement du PNRBV, organisateur de la Navette, par rapport aux diverses catégories de professionnels de la restauration présents sur les crêtes.

P3 explique qu'il ne cautionne pas la communication existant par rapport à la RdC et particulièrement à la Navette. Il dit qu'aucune plaquette touristique n'est éditée mentionnant tous les acteurs des crêtes. Seule une plaquette avec les fermes-auberges du Massif existe (*éditée par l'association des fermiers-aubergistes du Haut-Rhin, dont le PNRBV est partenaire*). Il refuse d'ailleurs de la proposer tout comme le "Flyer" de la Navette, car selon lui, c'est de la discrimination envers les autres acteurs. Il souhaiterait l'édition d'une plaquette présentant l'ensemble des acteurs de la RdC, sans aucune discrimination. Cette plaquette présenterait davantage la RdC comme un produit touristique dans le cadre duquel, de nombreux services sont offerts.

De nombreux acteurs disent que ce n'est pas le rôle du PNR d'organiser la Navette. Le problème subsiste car personne n'arrive à se décider sur un autre gestionnaire de ce service.

Enfin, certains professionnels de la RdC estiment que la publicité, la notoriété du Massif et de la RdC est suffisante. P3 dit par exemple par rapport à celle-ci qu'il n'est pas nécessaire de la faire

évoluer : « pas besoin, elle est assez énorme ». G2 dit, quant à lui, que la promotion du Massif est correcte et qu'il n'est pas nécessaire de l'améliorer.

Ces trois thèmes développés autour de la communication en relation à la RdC sont intimement liés. Ils mettent en avant le fait que la communication autour de celle-ci joue un rôle dans la gestion de sa fréquentation.

La communication touristique est censée faire venir du public dans le Massif, et donc sur la RdC. Les événements organisés sont autant de moyens attirant une population particulière sur les crêtes. Enfin, la communication autour de la Navette est censée inciter les gens à l'utiliser pour accéder à la Grande Crête ou y circuler.

Les trois thèmes tournent autour d'un objectif commun : attirer du public sur la RdC.

Ils tiennent ainsi une place importante dans la controverse, tout simplement parce que celle-ci est fondée sur la fréquentation de la RdC, qui se trouve au centre des conflits d'opinion.

Deux visions principales de la RdC

Les entretiens des acteurs de la RdC mettent en évidence deux visions distinctes concernant la gestion envisageable pour elle : l'une que l'on peut considérer plus « globale », et l'autre comme plus « locale ».

Les tenants d'une gestion globale considèrent la RdC comme un patrimoine exceptionnel du Massif, unique en France, et ils l'estiment mal gérée, mal organisée. Ils mettent en avant des valeurs environnementales au sujet de la RdC, comme l'émission de gaz à effet de serre par exemple, par les véhicules qui y circulent. Les Hautes-Vosges et la RdC qui les traverse sont d'une grande richesse, à la fois environnementale, historique (militaire) et culturelle (gastronomique). Ce territoire a ainsi un véritable intérêt économique et touristique, mais cet aspect doit être pris en compte, organisé et présenté en respectant la richesse et la fragilité environnementale.

La fréquentation motorisée importante est essentiellement touristique, car la RdC ne connaîtrait pas véritablement d'usages locaux, hors des déplacements de loisir. La fréquentation est alors perçue comme négative pour le Massif, et devrait être organisée autrement. La meilleure solution serait une circulation automobile uniquement réservée à une Navette sur la RdC, qui desservirait aussi bien tous les acteurs touristiques que les sites naturels (*lien vers réflexion de la Navette*). Cette solution pourrait alors permettre :

- une circulation motorisée mieux contrôlée sur la RdC qui correspondrait davantage aux attentes exprimées par les touristes dans le Massif Vosgien (calme, nature...)
- à la clientèle locale qui ne monte plus sur les crêtes du fait du bruit et de la circulation, de revenir
- la mise en place d'une communication touristique à plus ou moins grande échelle qui présenterait le Massif Vosgien comme une destination nouvelle, particulière, « nature »... cela créerait un nouveau produit touristique qui pourrait relancer une dynamique positive pour le Massif et inciter une nouvelle clientèle à y venir.

Les défenseurs d'une vision plus locale de la gestion de la RdC, se réfèrent quant à eux à leur connaissance du terrain. Ils ont vécu depuis toujours dans le Massif, et savent comment la nature, le tourisme, l'économie s'y organisent. Ils se basent sur des valeurs identitaires (« grâce à ma famille, c'est comme ça ») et économiques (« le massif sans le tourisme et la RdC ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui... »).

Pour eux, la RdC est, d'un point de vue touristique, un atout important au Massif qui lui apporte une certaine notoriété et de l'activité économique. Mais la RdC est également et surtout porteuse des valeurs : aller sur la RdC est une habitude locale populaire, c'est une route chargée d'histoire, qui peut rappeler à certains l'ancienne frontière franco-allemande (idée de « rentrer en France ») ... (*lien avec la réflexion sur les fermes-auberges*)

Aussi la fréquentation motorisée n'est-elle pas perçue comme un problème en soi. Les acteurs ne sont pas opposés à la mise en place de moyens alternatifs concernant l'accessibilité à la crête (téléportés, tramway, déplacements pendulaires...) mais ne souhaitent pas les transformer en un unique moyen d'accès (*lien avec réflexion autour des téléportés*). La RdC est aussi un axe nécessaire aux usages locaux. Il faut laisser à chacun le choix de sa modalité d'accès à ce bien commun, car la RdC est le vecteur de certaines valeurs chères à la population locale (*lien avec réflexion concernant les fermes-auberges*). Les acteurs pensent que la clientèle qui apprécie aujourd'hui la RdC, ne l'apprécierait plus de la même manière si celle-ci devait changer. La fréquentation est déjà fortement fonction des conditions météorologiques (*lien avec réflexion sur l'hiver*). Le fait d'ajouter des « contraintes » à l'accès aux crêtes rebuterait ceux qui ne souhaitent pas monter dans l'objectif de s'y balader ou d'y réaliser une randonnée.

Les premiers considèrent les seconds comme irresponsables par rapport à l'environnement, et n'ayant qu'une vision à court terme de la RdC : ils « vont finir par tuer la poule aux œufs d'or... ». Pour eux, la fréquentation du Massif risque de décliner et de disparaître si la gestion n'évolue pas, car d'autres destinations seront davantage attractives d'un point de vue touristique, et le « cachet » des Vosges sera perdu. Les valeurs symboliques du Massif ne peuvent être que le calme, la nature, la richesse des patrimoines environnementaux ou historiques, etc., et doivent être mis en avant. L'offre touristique devrait évoluer vers une offre dans laquelle la qualité des prestations et le respect de l'environnement seraient valorisés (comme peuvent l'être aujourd'hui les repas en ferme-auberge).

Inversement, la seconde catégorie pense que l'on cherche à détruire une activité qui fonctionne très bien comme ça et qui est surtout garante d'une vitalité économique dans une région (vallées vosgiennes) qui n'est pas « en forme » : « ce sont des écolos qui n'ont qu'une vision environnementale de la chose et qui veulent imposer cette vision (prise de pouvoir) ».

Pour eux, la fréquentation des établissements le long de la RdC ne sera plus la même si l'on ne peut plus y circuler librement. Une accessibilité à la crête par un moyen unique serait dissuasive pour les usagers et préjudiciable pour l'activité économique existante. Ils ne supportent pas l'idée de changer une organisation qui fonctionne correctement de la manière actuelle, mais qui reste fragile car très dépendante des conditions météorologiques (*lien avec la réflexion sur l'hiver*).

Entre ces deux visions relatives à la gestion de la RdC, c'est bien la clientèle (potentielle, réelle ?) qui se trouve au centre des débats.

La perception des motards par les divers acteurs en est un exemple illustratif.

Une vision globale de la RdC associe les motards à une source de nuisances sonores, de dangers sur la route, etc. Les motards sont des usagers qu'il faudrait cadrer davantage afin de limiter leurs

nuisances. Souvent d'ailleurs, la RdC est considérée tristement comme « une route à motards », du fait du grand nombre de deux-roues y circulant.

La vision locale considère les motards comme des usagers à part entière qui représentent de ce fait un réel poids économique sur la RdC. Ils sont des consommateurs appréciés car ayant un réel pouvoir d'achat. Il est par contre regrettable qu'un petit nombre d'entre eux soit à l'origine de comportements irresponsables et dangereux.

La Forêt-Noire est le massif parallèle à celui des Vosges. Les motards, qui sont en grande partie d'origine germanique, génèrent souvent les réflexions des acteurs sur la gestion des sites touristiques et des motards en Forêt-Noire.

Les acteurs ayant une vision globale de la RdC font souvent référence à ce massif. Selon eux, il faudrait prendre davantage exemple sur ce qui se fait dans les autres massifs, et particulièrement celui-ci, en termes d'aménagements et de développement touristique.

Les acteurs ayant une vision locale estiment que le Massif Vosgien et la Forêt-Noire ne peuvent pas être comparés.

- Le massif allemand est plus riche que le notre et beaucoup plus vaste ; la clientèle y est plus importante, et plus riche
- Les allemands ont mis en place une taxe de séjour qui permet aux touristes de ne pas utiliser leur voiture et de se déplacer en transports en communs qui desservent tout le massif. Une augmentation ou la mise en place d'une nouvelle taxe de séjour n'est pas envisageable en France, selon J7. De plus, la desserte des trains et des bus dans les Vosges est encore très mauvaise, malgré l'arrivée récente du TGV à Remiremont.
- Les versants alsacien et vosgien du Massif sont déjà différents. Les vallées vosgiennes ont plus de touristes que les vallées alsaciennes, car ces dernières sont plus abruptes, et aussi parce que les villes alsaciennes importantes sont trop proches des vallées. De ce fait, l'hébergement est resté dans les vallées vosgiennes, mais « fout le camp » des vallées alsaciennes. « Le gros de la clientèle couche à Colmar et fait des aller-retour dans la journée ». Ce type de comportement touristique est selon J7 véritablement problématique.
- Enfin, contrairement au massif allemand, le Massif Vosgien est historiquement très industriel et, selon J7, le tourisme dans les Vosges passe après l'industrie.

Toutes ces différences significatives entre Forêt-Noire et Massif Vosgien font que « les problématiques touristiques sont totalement différentes » et qu'on ne peut pas les comparer l'un à l'autre.

De plus, selon J5, il y aurait un problème lié à la « culture française ». E2 explique lui que « on ne peut pas obliger les français à prendre des navettes ou à se comporter d'une telle manière pour faire quelque chose. Cela peut se faire en Suisse ou en Allemagne, mais pas en France... ». Un Français n'accepte pas de se voir imposé de prendre tel ou tel moyen de transport.

On remarque donc que deux visions, dans le fond assez antagonistes, s'opposent au sujet de la gestion souhaitable de la RdC. Il est cependant très important de préciser que la RdC n'est pas au centre d'une vision purement duelle. En effet, un acteur ayant plutôt une vision globale du Massif, aura de toute façon une partie de sa vision d'échelle locale, et inversement. Cette vision duelle, « idéaltypique » doit donc, ici encore, être relativisée car il existe bien d'autres visions, très nuancées, de la RdC.

Dans cette longue partie ont pu être développées les principales ramifications de la controverse autour de la RdC. Il est apparu clairement que presque chaque acteur est connecté d'une manière ou d'une autre à ses différentes branches et aux divers actants qu'ils ont faits apparaître en lien avec la controverse. L'ensemble de ces actants, souvent très distincts, hétérogènes, crée un réseau complexe qui a été autant que possible déployé.

Analyse du réseau

Dans cette longue et complexe partie descriptive, la controverse autour de la RdC a donc pu être développée de manière assez exhaustive.

Il est important de répéter qu'il n'est ni raisonnable ni sérieux de prétendre développer l'ensemble des liens existant entre les actants humains ou non. En effet, cette controverse autour de la RdC recrute des acteurs qui peuvent être géographiquement assez éloignés d'elle. S1 (président de l'association des fermiers-aubergistes) par exemple, est situé géographiquement très en contrebas de la RdC. Il y a aussi M. Sidre (AMM et président de l'association Vosges en Marche) qui habite Thiéfosse, village qui n'est pas du tout riverain de la route.

D'autre part, la controverse déployée a montré qu'elle recrute aussi des actants non-humains qui, à première vue, peuvent n'avoir aucun rapport avec un élément touristique de moyenne montagne (la viande de porc, nécessaire dans le repas marcaire ou une ancienne frontière franco-allemande encore présente dans les souvenirs populaires).

A partir des différents thèmes développés et des aspects problématiques de la RdC, de nombreux enjeux ont été mise ne évidence. Ceux-ci représentent d'une certaine manière les points focaux sur lesquels il est important de travailler.

Le travail qui suit tente de présenter ces enjeux et d'analyser les associations structurant ce « collectif » émergeant autour de l'élément central qu'est la RdC. (LATOURE, 2006)

La place relative du PNRBV dans le « collectif » des acteurs de la RdC

La RdC est un site touristique à part entière : de nombreux professionnels y sont rattachés et réussissent à en vivre plus ou moins facilement. Pour certains, tout va peut être bien dans leur activité aujourd'hui. Mais il existe des mécontents vis-à-vis de la situation actuelle, ce qu'il ne faut pas négliger.

Chaque acteur a une vision personnelle de la RdC, du PNR, d'un problème particulier,...

Tous émettent à leur manière des critiques sur un point ou un autre. Or, la comparaison des arguments et réflexions exprimés par des acteurs pourtant antagonistes, montre qu'il existe un réel manque de communication entre les acteurs de la RdC.³⁰

La RdC est considérée par les acteurs interrogés comme un élément touristique structurant du Massif Vosgien. Le contexte géographique et environnemental de la RdC lui donne une place centrale dans les orientations politiques souhaitées par le PNR. Comme nous l'avons montré dans la synthèse bibliographique, un axe entier de la Charte (axe 10, Objectif 1) est consacré à « l'aménagement des sites d'accueil touristique et de la RdC » (PNRBV, 1998, 56-57)³¹. G2 déclare que la RdC est au centre des préoccupations du Parc depuis sa création. Le PNRBV est également cité comme un acteur primordial de la RdC dans pratiquement tous les entretiens, alors que la gestion d'un axe de circulation n'est nullement de sa compétence.

³⁰ Arguments du CODEVER, CDTE, et ONF, Annexe 5

³¹ Charte du PNRBV

La gestion de la RdC semble être attribuée à une mission du Parc, alors qu'elle devrait être du ressort des Conseils Généraux. Cette constatation situe donc le PNR comme un acteur cherchant à peser sur le contexte d'action.

D'ailleurs, des acteurs, opposés ou non au PNR, ont fait remarquer qu'ils entretenaient également de nombreuses connexions autour de la RdC, ce qui tend à relativiser la place du PNR dans ce contexte d'action.

Très souvent, les acteurs ne se connaissent pas ou n'ont pas de relations autres qu'amicales. Par exemple, M4 n'a : « pas de relations avec ceux situés sur la portion au nord, en direction du col du Bonhomme. » Il en a « davantage avec ceux situés entre la Schlucht et le Markstein. Certains sont de bons amis. » Cependant, il n'existe pas de cohésion entre eux car ils n'en ressentent pas la nécessité.

Un grand nombre d'acteurs disent qu'aller vers une cohésion entre professionnels ne leur semble pas utile. P1 affirme que, comme chacun vit du tourisme, il ne voit pas d'intérêt ni de sujets (excepté un commun accord sur les jours de fermeture) pour une éventuelle concertation entre les acteurs : « dans ce monde, chacun tire toujours la couverture à soi ». En fait, comme l'activité économique n'est pas facile sur la RdC, mais qu'elle se fait tout de même relativement correctement de la manière dont elle est organisée, personne ne ressent un besoin de travailler en cohésion. Les clients, accompagnés par des professionnels ou non, viennent suffisamment dans les établissements pour que ceux-ci n'aient pas besoin de les chercher. Il est donc inutile, pour le moment, d'essayer de monter des produits combinés (S1) car l'activité fonctionne bien et elle est rentable en elle-même.

Dans un souci de préservation des patrimoines, le PNR défend une vision de gestion de la RdC que l'on a pu qualifier précédemment de "globale". Le PNR, qui cherche à être aux avant-postes dans l'environnement de la RdC, n'est un référent que pour la partie des acteurs qui défendent cette même vision "globale". De nombreux acteurs de ce même "parti" disent avoir une attente vis-à-vis du Parc, qui lui, semble vouloir être à l'écoute des attentes de chaque acteur. Malgré les différences de vision pour cette même route, l'une préférant une évolution et l'autre non, il demeure chez chacun, un réel attachement commun à un même territoire et une volonté de le défendre de la meilleure des manières.

Le PNR ne jouit pas d'une très bonne image auprès de certains acteurs en ce qui concerne la RdC : ces derniers estiment que le Parc est une instance « écolo ». En fait, il s'agit surtout d'un manque réel de connaissances sur cette structure. Or l'image du PNR est primordiale, car elle conditionne en partie la considération et la confiance qu'ils peuvent lui porter.

Cette absence de confiance de certains acteurs pour le PNR, pourrait expliquer leur rassemblement dans l'association AEDMV. Les adhérents disent que cette association constitue une sorte de sécurité, de défense d'eux-mêmes et de leur activité, un « soutien potentiel » pour E2.

Les fermiers-aubergistes représentent aussi une forme de regroupement d'acteurs présents le long de la RdC. L'association des fermiers-aubergistes du Haut-Rhin n'a pas, en revanche, une image négative du Parc, qui cherche à la soutenir et à lui faire de la promotion. En effet, les fermes-auberges représentent une offre de qualité, que le Parc souhaiterait voir se développer davantage à l'échelle de son territoire.

Le "label" de fermiers-aubergistes demande une production répondant à un cahier des charges strict. Les fermes-auberges sont perçues comme le vecteur d'une certaine qualité, aussi bien au niveau de leur gestion agricole que de leur offre gastronomique. De ce fait, le PNR considère les fermiers-aubergistes comme les acteurs principaux d'une offre de qualité sur la RdC. L'ancienne Charte définit d'ailleurs l'espace des Hautes-Vosges comme « espace où quelques hommes entretiennent ce patrimoine par une agriculture adaptée et un accueil touristique de qualité et limité ».

Le PNR cherche donc à se rapprocher des fermiers-aubergistes en leur faisant, par exemple, une promotion particulière. La volonté de développer la « marque Parc », qui s'appuie sur la qualité des

prestations à la clientèle proposées par les fermes-auberges, correspond à une orientation stratégique très claire du Parc. De plus, dans cet objectif de développement d'une offre de qualité sur la RdC, limiter la circulation motorisée reste une volonté implicite du PNR dans ce rapprochement avec les fermiers-aubergistes qu'il semble considérer comme des alliés.

Les fermiers-aubergistes, eux, apprécient le Parc, mais ne souhaitent pas forcément à être labellisés par lui. M. Sifferlen, qui préside leur association, dit rechercher une certaine autonomie. En effet, l'association qui est gérée d'un point de vue administratif et promotionnel par l'ADT 68 cherche déjà à se désolidariser de la fédération nationale des fermiers-aubergistes. Ils veulent garder leur indépendance et défendre eux-mêmes les valeurs qui ont fait leur succès dans le Massif.

Par ailleurs, quelle que soit leur situation par rapport à la RdC, ils se sont prononcés contre sa fermeture, mais favorables à ce qu'on incite les usagers à accéder aux crêtes par des moyens alternatifs.

Le PNR défendant une offre gastronomique de qualité, qu'il ne conçoit pas avec une fréquentation massive, les autres professionnels, non fermiers-aubergistes, se sentent alors mis à part ou dévalorisés, d'autant plus que certains sont présents sur les crêtes depuis plusieurs générations. Il existe chez certains d'entre eux un sentiment d'identité familiale ancienne liée à ces lieux, identité qu'ils considèrent, d'une certaine façon, bafouée par le Parc, dont la création est, en comparaison, toute récente.

Le repas marcaire représente en quelque sorte l'offre gastronomique typique des crêtes. Elle est aujourd'hui un peu un « produit d'appel » sur les crêtes. De nombreux usagers empruntent la RdC dans le seul objectif d'aller le déguster. En effet, aller prendre un repas marcaire en montagne est apprécié par la population locale et c'est devenu une sortie gastronomique populaire. Cela favorise la dépendance des restaurateurs à la route, quels qu'ils soient, car une majorité de la clientèle accède en voiture.

L'importance des actants non humains

L'enquête AGC Consultants a montré que la montagne vosgienne est une destination surtout familiale, pour un public de proximité, d'excursionnistes. Elle a aussi présenté différentes catégories de « clientèles cibles qui méritent réflexion » dont certaines sont ressorties fréquemment dans les entretiens. Parmi ces clientèles, il y a particulièrement les étrangers, les motards et les camping-caristes. Chacune d'elles a un usage particulier de la RdC et jouit d'une considération différente de la part des acteurs.

Un grand nombre d'acteurs a une très mauvaise image des camping-caristes, pourtant ressentis comme de plus en plus nombreux. Le problème principal qui leur est associé concerne leur stationnement et leur manque d'autonomie (vidange des eaux usées, recharge en électricité...).

Lien avec le stationnement

La problématique du stationnement a été développée précédemment et le cas des camping-cars y a été largement traité. La question du stationnement sur la RdC est complexe mais représente un enjeu majeur, compte tenu des conséquences qu'il entraîne aujourd'hui : gêne pour les usagers de la route par rapport au stationnement sauvage ou aux arrêts de la Navette des crêtes, intrusion des véhicules dans les espaces naturels...

Les principales zones de stationnement se repèrent facilement et se résument à des endroits stratégiques :

- les zones de parkings censées être réservées à la clientèle des établissements,
- les endroits appréciés pour des « vues » sur le paysage,
- les croisements avec les chemins et sentiers de randonnées pouvant être un départ,
- au droit de certains arrêts de la Navette des crêtes, les dimanches.

Chacun de ces espaces recevant des usagers particuliers, il est plus ou moins facile de les cerner : les randonneurs s'arrêteront plutôt aux abords de départs de randonnée et les touristes contemplatifs, au plus près d'un paysage particulier.

La Navette

Comme cela a déjà été largement évoqué, la Navette tient une place importante dans cette problématique du stationnement. La situation de ses arrêts sur la RdC peut s'avérer stratégique pour les acteurs riverains. De plus, l'organisation de ses trajets dans les vallées doit se faire en fonction des autres transports en commun déjà existants.

L'acceptation de la Navette par les acteurs professionnels qui la critiquent ne pourra se faire que si celle-ci devient utile et bénéfique pour eux. Leurs critiques se fondent sur plusieurs raisons.

Il y a tout d'abord l'argument que ses usagers ne consomment pas spécialement sur les crêtes.

Des professionnels critiquent aussi son tarif trop attractif selon eux grâce aux subventions des collectivités. Ils estiment que « ce n'est pas au contribuable de payer pour ceux qui vont se balader » (M2). La Navette des crêtes traduit ainsi pour eux, un certain favoritisme de la société des loisirs par rapport à celle du travail et induit, de ce fait, un refus vis-à-vis de la Navette de la part de certains.

La voiture garde donc un réel intérêt économique pour les professionnels de la RdC. De plus, elle reste fortement ancrée dans le domaine des valeurs traditionnelles. En effet, les acteurs parlent d'une habitude locale de pouvoir monter sur les crêtes en voiture.

Une Navette des crêtes plus fréquentée deviendrait moins coûteuse et apporterait automatiquement davantage de retombées chez les professionnels. La Navette vise « moins de voitures dans la nature » et vante sa participation « à la réduction des pollutions sonores, visuelles et atmosphériques qui ternissent l'image et la quiétude des Hautes-Vosges ».³² Cette communication touche un public particulier et semble être satisfaisante pour ses promoteurs à travers les retours qu'ils perçoivent. Pourtant, des acteurs estiment que la Navette n'est pas adaptée à tous les publics (handicapés, personnes âgées, touristes...). Son organisation et sa communication ne seraient orientées que vers une partie du public de la RdC, ce qui limiterait donc le bien-fondé du service.

Les téléportés

Autres moyens d'accès aux crêtes, les téléportés ont été longuement discutés et sont une solution envisagée « d'accès alternatifs » à la crête. Dans l'objectif de diminuer le nombre de véhicules, ils fonctionneraient en association avec la Navette, qui circulerait principalement sur la RdC et ne serait plus chargée de desservir toutes les vallées.

³² Plaquette de présentation de la Navette des crêtes

Tous les acteurs semblent approuver un aménagement par des téléportés pour l'accès aux crêtes. Par contre, la dualité entre une vision globale ou locale de la gestion réapparaît par rapport à l'organisation de la complémentarité Navette-téléportés car la première souhaiterait une circulation unique de la Navette sur la RdC. La seconde veut garder une circulation libre pour tous les véhicules.

Toutefois, les projets de téléportés ne sont envisageables que s'ils desservent une station de ski pour pouvoir garantir un fonctionnement hivernal et estival.

Chaque défenseur de projet de téléporté a, bien entendu, parlé dans le sens de son intérêt particulier.

A la Bresse, le projet de câble reliant directement le bas de la station au sommet, entraîne une réflexion laissant espérer un développement des pistes de ski et une liaison des différentes parties de la station (la Bresse-Schlucht et La Bresse-Hohneck). Pour ce qui est de ce projet, le PNR se trouverait face à un dilemme. En effet, l'objectif recherché de développer les mobilités douces d'accessibilité à la crête est associé à un agrandissement du réseau de pistes de ski, qui est contraire à la Charte du PNR.

Dans la vallée de Saint-Amarin, on souhaite un accès plus direct pour rallier le Markstein qui est la station au-dessus de la vallée. Elle est très mal desservie, ce qui n'avantage pas les relations « haut-bas » comme l'a expliqué F4. Les élus seraient même prêts aujourd'hui à construire un téléphérique qui ferait la plus longue liaison téléportée au monde.³³

Dans la vallée de Munster, le projet de relier le Kastelberg (à savoir la station de la Bresse), en partant de Metzeral ou de Mittlach, existe. Il serait même ancien mais n'a jamais abouti. Les raisons de cette impasse n'ont pas été évoquées. Un tel aménagement signifierait un départ en fond de vallée, avec accès au sommet de la crête ou à une piste de ski en hiver (sommet du Kastelberg). Il supposerait donc un aménagement pour tout public permettant de rejoindre la RdC et la Navette en été. En hiver, il faudrait que l'enneigement soit suffisant sur cette piste pour accueillir le public d'origine alsacienne skis aux pieds. Or la question de l'enneigement ne peut plus être garantie aujourd'hui dans le Massif sans la neige de culture, qui n'est synonyme ni d'écologie ni d'économies.

La vallée de Munster dispose déjà de trois stations de ski de pistes : le Tanet, le Gaschney et le Schnepfenried. Cette dernière est d'ailleurs qualifiée d'intérêt général dans la politique régionale de réaménagement des sites de tourisme hivernal et fait partie de ses quatre sites prioritaires, avec le Markstein, le Lac Blanc et le Ballon d'Alsace.

Le projet de téléportés faciliterait l'accès à la station vosgienne de La Bresse pour les skieurs alsaciens qui n'auraient plus besoin de passer le col de la Schlucht. Il y aurait donc le risque de faire une concurrence directe à la station du Schnepfenried, située juste au-dessus de Metzeral. Celle-ci, plus petite et aux remontées mécaniques plus anciennes, risque de pâtir d'un manque de compétitivité face à la plus grande station de ski du Massif.

Hiver & météo

Dans l'objectif commun de mieux desservir les stations de ski en hiver et l'accès à la crête en été, l'idée de développer les téléportés peut paraître intéressante.

La période hivernale de fermeture de la RdC dure presque la moitié de l'année. L'organisation des activités durant cette période est donc un enjeu important. En fonction de leur situation géographique et de leur activité, les acteurs n'ont pas le même rapport à la neige, élément primordial pour les activités hivernales de moyenne montagne. Les établissements éloignées d'un passage de skieurs ne semblent pas rentables. Par contre, une activité ski correctement organisée alliée à des

³³ Article des DNA, annexe 9

conditions météorologiques favorables peut permettre l'ouverture des établissements proches du passage des skieurs (de fond ou de piste). Dans ce cas, les acteurs accordent donc naturellement une importance à la saison hivernale et non uniquement à l'estivale. L'image de la route n'est plus alors la même. Un acteur dira par exemple que la RdC est fermée en hiver parce que des pistes la traversent, et non pas parce que le déneigement n'y serait envisageable.

La neige tient donc, en fonction des acteurs, un rôle particulier : elle peut être nécessaire à l'activité de tous ceux qui sont en relation avec les pratiques de ski. Inversement, elle peut être un obstacle pour ceux qui ne sont pas situés près des pistes de ski.

En effet, l'activité sur la RdC n'est pas forcément en relation à la pratique du ski. Ainsi, de nombreux acteurs ne travaillent pas en hiver et ferment leur établissement. Ils n'ouvrent que lorsque la neige a libéré les crêtes et que la route est ouverte. La RdC est donc un élément structurant de leur activité à la fois aux plans spatial et temporel. En fait, certains acteurs n'organisent plus leur saisonnalité par rapport à la périodicité des saisons, la présence de la neige, etc., mais par rapport à la période d'ouverture de la RdC qui peut être postérieure à sa disparition de la neige.

D1 déclare que les acteurs touristiques de la RdC font un chiffre d'affaires sur une période potentielle d'activité très limitée. Cette période est évaluée à environ 80 à 100 jours par an, ce qui n'est pas beaucoup. La neige n'est pas, selon lui, leur souci principal ; c'est la météo estivale en général qui est le facteur dont ils sont totalement dépendants. Et comme le rappelle T1 : « tu peux avoir autant de syndicats d'initiative que tu veux... si tu n'as pas de soleil, les gens ne viennent pas là-haut sur les crêtes ».

La promotion

La communication a été l'un des thèmes de critiques vis-à-vis de la RdC et sa relation au PNRBV. Les acteurs rencontrés n'ont pas tous conscience de la publicité existante pour le territoire qu'ils animent à travers leur activité. Il apparaît que la communication autour de la RdC semble être fortement fonction de la politique de gestion qui la concerne. En effet, vu que la gestion de la RdC n'évolue pas car elle provoque à chaque fois des mécontentements percutants, les acteurs de la communication touristique paraissent prudents dans leur prise en considération et leur présentation de la RdC.

Du fait que la fréquentation de loisir des locaux est déjà importante, les départements limitrophes ne développent pas la promotion actuelle en se contentant de cet état, de peur d'aller contre des opinions diverses. Comme l'explique D1, le problème de base de la RdC et pour tous les acteurs est « un problème d'hommes qui n'ont pas le même point de vue ». Compte tenu de cette fréquentation controversée, les acteurs du tourisme hésitent à faire la promotion de la route, car cela pourrait être perçu, en quelque sorte, comme une prise de position dans ce débat.

Chaque acteur touristique présente ainsi à sa manière cette RdC qui est pourtant un élément touristique commun à tous. Cela conforte l'impression décrite dans la conclusion de la synthèse bibliographique faite précédemment : « On ressent donc une certaine imprécision de la part des pouvoirs publics en charge de la gestion de la RdC, vis-à-vis de l'intérêt, de la considération, et des mesures à accorder à cette route touristique et du fait de lui accorder un autre statut que celui qui est le sien. ».

Travailler vers une perception commune pour tous les acteurs de la promotion et de la gestion touristique, à la fois de la RdC et du Massif des Vosges, semble être un enjeu important. Le comité de promotion du Massif des Vosges pourrait être un acteur principal potentiel dans cet objectif mais il n'apparaît jamais dans les entretiens. Serait-il lui aussi insuffisamment connu des acteurs ?

Éléments de préconisation

L'objectif de cette analyse est de substituer à la coopération conflictuelle observée qui génère des jeux à somme nulle, où ce que gagne l'un est perdu par l'autre, des jeux à somme positive où un compromis permet à chacun d'obtenir un gain acceptable au regard de la concession accordée. La démarche relève alors du cadre de l'acteur-réseau où une traduction des intérêts de chacun, initiée par une problématisation adéquate, permet d'enrôler chaque acteur dans un réseau coopératif.

Dans un objectif de gestion de la RdC en concertation avec les acteurs, la mise en réseau des acteurs semble être un enjeu majeur et prioritaire. Il est donc essentiel de leur démontrer que, travailler ensemble serait intelligent et ferait évoluer positivement des relations qui n'existent pas ou qui sont uniquement amicales.

Comme cela est apparu clairement dans le développement des arguments de l'Office Naturel des Forêts (ONF), du CODEVER et du Comité Départemental du Tourisme Equestre 68³⁴, des acteurs a priori antagonistes peuvent avoir des objectifs communs. Une mise en réseau permettrait de mettre plus aisément en évidence ces convergences. Dans le cas présent, une avancée dans la constitution d'un plan de circulation dans le Massif irait dans le sens voulu par chacun de ces acteurs et permettrait une clarification des droits de circulation pour tous les types d'usages, qu'ils soient estivaux comme hivernaux.

Au préalable, il semble donc prioritaire pour le Parc de renouer le contact avec l'ensemble des acteurs, de mieux se faire connaître et de valoriser son image sur le sujet des crêtes. Un travail en concertation permettrait tout à chacun de mieux se connaître et faciliterait une réflexion commune de tous les acteurs sur les différents enjeux relatifs à la RdC.

Cette réflexion s'avérerait judicieuse en particulier par rapport à l'organisation de l'accueil des différentes catégories d'usagers de la RdC (motos, camping-cars, vélos, touristes...). De plus, quels que soient les aménagements, ils ne doivent pas ignorer les habitudes locales et éviter toute éventuelle discrimination.

Les animations et leur organisation doivent être améliorées pour éviter des désagréments comme ceux qui ont été rapportés par des professionnels à la suite de la Fête des cols. Ce point avait déjà été préconisé dans l'enquête estivale :

« Les visiteurs utilisent peu les transports en commun (TGV, train, bus, navette des crêtes) : 85% se déplacent en voiture personnelle. La raison est principalement un manque d'information concernant l'offre de transports en communs (le manque d'information est une insatisfaction récurrente), et de s'assurer que celle-ci est en adéquation avec leurs attentes. »

La Navette doit donner envie à tous de monter sur les crêtes, pour y voir ou faire quelque chose de particulier, nouveau, typique, « nature »... La communication devrait être repensée et mise à jour, en cherchant à toucher un public le plus large possible. En amont, l'organisation du service doit également être revue. L'objectif serait une appropriation de la Navette par les acteurs professionnels qui pourront voir en elle un apport régulier de clientèle. La Navette cherchera à transporter des usagers plus divers et deviendra un service utile autant pour les acteurs des crêtes que pour ceux qui veulent y circuler.

Pour cela, le PNRBV a un rôle fondamental à jouer, qui est d'accompagner cette appropriation.

Le contexte actuel de l'évolution du prix des carburants est bien entendu un argument à utiliser avantageusement. Attention tout de même aux arguments de la consommation de carburant et de l'émission de gaz des bus que certains acteurs n'hésiteront pas à mettre en avant pour montrer une incohérence de l'organisation de la Navette.

³⁴ Annexe 5

Il ne faut pas oublier de prendre en compte les perspectives d'évolution démographique des divers foyers de population entourant le Massif, de l'évolution des habitudes de transports et de loisirs. Les prévisions des évolutions climatologiques en moyenne montagne sont également des informations majeures à prendre en compte dans des investissements et aménagements de long terme.

Quoi qu'il en soit, la résolution d'une controverse ne peut se faire sans une évolution conduite en commun par tous les acteurs concernés. De plus, il est clair que ces évolutions seront pour tous assez novatrices, exploratrices dans un premier temps.

La préconisation que je ferai

L'idée que tous les acteurs craignent est celle de perdre du chiffre d'affaires. Leur chiffre d'affaires semble difficile à construire compte tenu des conditions météorologiques et des nombreuses contraintes de fréquentation du public. Ils ne voient généralement pas la nécessité d'organiser différemment la gestion de la RdC car ils estiment qu'elle est correcte.

Le PNR, quant à lui, dans une volonté de préservation de l'environnement et de mise en valeur des patrimoines et richesses de la RdC, souhaite une meilleure organisation de la fréquentation, principalement automobile.

Le Parc est le principal moteur de cette volonté et celle-ci ne pourra se faire accepter si ses relations avec les acteurs ne sont pas bonnes et basées sur une connaissance et une confiance mutuelle. De plus, afin d'assurer cette confiance, l'objectif serait de garantir le chiffre d'affaires des professionnels de la RdC, quelle que soit la fréquentation.

Cela implique donc de nombreuses conditions en amont :

- 2) une mise en réseau des acteurs, avec en son cœur, cette confiance et connaissance mutuelle indispensable
 - A. l'organisation par les acteurs d'une offre qu'ils proposent ensemble autour d'un produit touristique précis, particulier, unique : la RdC.
 - 1) une communication précise pour un produit précis (pas chacun la sienne)
 - A. une prise en compte de tous les usages, de toutes les attentes, de tous les publics de la RdC,
 - 1) une organisation réfléchie du stationnement autour de la RdC

Une fois ce réseau d'acteurs constitué, la gestion de la RdC cherchera à répondre aux attentes de chacun, à savoir de tous les acteurs et de tous les publics.

Ainsi, d'un point de vue gestion générale du « produit RdC », les objectifs viseront :

- Une limitation de la vitesse de circulation sur l'ensemble de la RdC, avec davantage de contrôle, pour dissuader les conducteurs d'engins appréciant la vitesse sur route de montagne.
 - 1) Le développement des moyens de transports doux. Les projets d'aménagement de téléportés au départ des vallées reliant les stations étant très intéressants pour l'activité sur la crête, ils devront être défendus par les acteurs.
 - 1) Une meilleure sensibilisation à l'environnement des usagers (quels qu'ils soient) . Cette sensibilisation passera par des panneaux routiers intégrés au paysage encourageant le conducteur à la « visite » de la RdC sans son véhicule, et par un balisage plus discret dans la

nature. Ce dernier, qui sera homogène sur tous les environs de la RdC, pourrait être développé à l'échelle du Parc ou du Massif. De plus, il sera relayé par les différents professionnels.

- C. Une étude attentive sur le phénomène « d'arrêt sauvage » pour la contemplation sera effectuée dans le but de dégager ces zones stratégiques de la RdC, et réfléchir à la pertinence d'aménagement de zones d'arrêts rapides (durant les journées de forte fréquentation, ces zones seront de toute évidence trop petites). Etude fréquentation ?
 - 3) Des zones de stationnement autour des départs de randonnées. Les véhicules ne gênent rien ni personne. Des panneaux de sensibilisation donnent des informations plus précises concernant l'environnement, le patrimoine, l'histoire... et avertissent des risques de vols à la roulotte.
 - A. Une offre gastronomique de qualité, favorisant une production locale et typique.
 - A. Une redynamisation des liens vallées/crêtes par l'organisation de manifestations en association avec les communes ou collectivités.
 - A. Une incitation à l'usage de la Navette des crêtes durant ses jours de circulation. Celle-ci devra être appuyée par les professionnels du tourisme, sur les crêtes et dans les vallées. Des forfaits du type Navette + repas pourraient être envisageables.
 - A. Une réflexion par rapport à l'aménagement de points bleus pour un meilleur accueil des camping-cars.
 - 4) L'interdiction du passage des camions de transit. La RdC est une route touristique et permet de rallier différentes vallées plus rapidement, mais n'est pas une route adaptée aux véhicules lourds.

Durant les jours ouvrés, la RdC sera ouverte à la circulation, excepté pendant la période définie par les CG de fermeture hivernale.

Pendant les week-ends de la période mai à octobre, la RdC connaîtra deux organisations possibles.

- 4) la RdC est ouverte à la circulation automobile, de la même manière qu'en semaine.

Ajouté à cela, il y a une circulation de la Navette des crêtes et une mise en service des différents téléportés accédant à la crête (dans l'idée de l'aboutissement des différents projets de téléportés existants).

- 5) La RdC est fermée à la circulation automobile

En compensation à la fermeture, il y a la circulation régulière de la Navette des crêtes, et la mise en service des téléportés. Des activités attractives et tout public sont proposées (balade sensorielles, en calèche, en vélo...)

Les personnes à mobilité réduite, professionnels ou bus, considérés comme ayant droit, peuvent accéder en véhicules à la RdC.

Une organisation de la sorte cherche à être adaptée à tous les publics, à tous les goûts et à répondre à toutes les attentes :

- A. Ceux qui veulent circuler sur la RdC en véhicules le pourront.
- B. Ceux qui veulent circuler sur la RdC en vélos, ou sans être « dérangés » par la circulation automobile le pourront, certains week-ends.
- C. Ceux qui veulent admirer le pourront plus facilement avec des emplacements aménagés et munis de panneaux informatifs.

- D. Les activités sportives de nature seront mises en avant (vélo, VTT, randonnée, parapente ...)
- E. Les aires d'arrivées des téléportés seront aménagées de manière à rallier à pied sans difficulté un arrêt de la Navette des crêtes.
- F. Lorsque la Navette circule, le stationnement des véhicules individuels est interdit sur les parkings s'il n'est pas pour l'accès à l'établissement. Il sera par contre favorisé au départ des téléportés et en vallées, l'objectif étant de dissuader les conducteurs de monter jusqu'aux cols.
- G. Le public local comme touristique pourra découvrir la RdC sous ses différents aspects

La fermeture de la RdC serait organisée un week-end sur trois ou quatre.

Les organisateurs veilleront à toucher un maximum de publics. Pour cela, informer les camping-caristes et les motards par une communication adaptée (forum Internet, clubs et fédérations...).

Conclusion

La RdC sillonne un massif riche en paysages et en milieux naturels à préserver et chargé d'histoire. Mais la RdC est également elle-même chargée d'histoires ! Histoires anciennes ou actuelles, la RdC pour un grand nombre d'acteurs au centre de nombreuses préoccupations et discussions.

Ce travail a tenté de présenter le réseau de la RdC de la manière la plus complète possible. Il ne s'agit pas du réseau routier ou ferré de la RdC, mais des connexions mettant en liens des acteurs et des actants divers autour de la RdC.

Dans une première partie, l'étude a placé la RdC dans son contexte géographique et bibliographique. L'organisation de l'étude est expliquée dans la deuxième partie, et est suivie par la présentation dans la troisième partie des arguments de la controverse exprimés par les acteurs.

La quatrième partie est consacrée aux grands thèmes de la controverse, comme la saisonnalité de la RdC, la problématique du stationnement ou encore la Navette des Crêtes. Chaque acteur parle d'une même chose avec une vision souvent très différente. Le même problème peut être vu sous différentes facettes et de différentes manières.

Dans une cinquième partie, les connexions précédemment dévoilées, existantes dans le réseau autour de la RdC, sont analysées. Il apparaît alors par exemple comment les acteurs ont une capacité insoupçonnée à déplacer les choses : exemple le CODEVER qui ne va pas parler de la RdC mais d'un plan de circulation.

Enfin, dans une dernière partie, je donne des préconisations envisageables, à partir des constatations et éléments ressortant de l'analyse.

Etudier une controverse est tout sauf simple. Cela demande tout d'abord du temps et de la volonté, une ouverture d'esprit, de la connaissance minimale dans les différents milieux professionnels rencontrés, une capacité d'écoute et de compréhension, le tout dans une recherche d'objectivité permanente. Ensuite, une bonne aptitude à l'analyse et à la rédaction écrite sont nécessaires.

Mais en dehors de cette complexité réelle, étudier et déployer une controverse, est un travail prenant et fascinant. Il fait ressortir toutes les facettes possibles et inimaginables d'un même sujet, qui acquiert alors une dimension extraordinaire pour l'enquêteur.

Originaire d'un petit village alsacien en contrebas de la RdC, ce stage m'a d'autant plus passionné que mon objet d'étude est véritablement un sujet de débats omniprésent dans la population locale. C'est un monsieur que je ne connais pas qui m'a un jour dépanné alors que je faisais du stop, qui m'a dit la phrase qui résume selon moi le mieux la RdC :

« La RdC est quelque chose sur lequel on n'a pas fini de parler, ni de travailler » !

J'espère que ce travail permettra au Parc comme à tous les acteurs, d'avancer de la meilleure des manières et ensemble, vers une entente mutuelle et une vie « calme et authentique » sur les crêtes !