

**Parc naturel régional des Ballons des Vosges**

# **La Navette des Crêtes**



## **BILAN D'ACTIVITE 2008**

Vendredi 21 novembre 2008



## Table des matières

<b>UN CONTEXTE GEOGRAPHIQUE PARTICULIER .....</b>	<b>4</b>
<b>LES OBJECTIFS DE LA NAVETTE DES CRETES : .....</b>	<b>5</b>
<b>DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA NAVETTE DES CRETES (ELEMENTS DU CAHIER DES CHARGES) .....</b>	<b>6</b>
A.    PRESENTATION DU CIRCUIT DE LA NAVETTE 2008 .....	6
<i>Les circuits des navettes entre les vallées et la route des crêtes .....</i>	<i>7</i>
<i>Le circuit de la navette sur la route des crêtes .....</i>	<i>7</i>
B.    LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE .....	8
<i>Les correspondances des navettes entre elles. ....</i>	<i>8</i>
<i>Suivi du bon fonctionnement de la navette .....</i>	<i>8</i>
<b>ADEQUATION DU SERVICE A LA SPECIFICITE DU TERRITOIRE.....</b>	<b>8</b>
A.    UN SERVICE DE PROXIMITE .....	8
<i>Des arrêts de la navette proches des habitants .....</i>	<i>8</i>
<i>Le choix des arrêts sur la route des crêtes .....</i>	<i>9</i>
<i>L'aménagement des arrêts de la navette des crêtes .....</i>	<i>9</i>
B.    UNE OFFRE ADAPTEE A LA FREQUENTATION DES HAUTES VOSGES .....	10
<i>Le choix des jours de fonctionnement de la navette .....</i>	<i>10</i>
<i>Le choix des horaires de circulation .....</i>	<i>10</i>
C.    UNE TARIFICATION INCITATIVE .....	11
<i>Les anciennes tarifications .....</i>	<i>11</i>
<i>La tarification 2008 .....</i>	<i>13</i>
D.    UNE COMMUNICATION DE PROXIMITE, MAIS PAS SEULEMENT .....	13
<i>Les plaquettes de présentation de la navette et des horaires .....</i>	<i>13</i>
<i>Le site Internet de la Navette des Crêtes .....</i>	<i>14</i>
<i>Le marquage des cars .....</i>	<i>14</i>
<i>Les balises d'arrêt de la navette .....</i>	<i>14</i>
<i>Les autres vecteurs de communication .....</i>	<i>15</i>
<b>LES USAGERS DE LA NAVETTE.....</b>	<b>15</b>
LE PROFIL DES USAGERS .....	15
<i>L'âge et la profession des usagers : .....</i>	<i>15</i>
<i>La fréquence des excursions des usagers sur les crêtes .....</i>	<i>16</i>
<i>Que font les usagers de la navette sur les crêtes.....</i>	<i>16</i>
<b>LA FREQUENTATION DE LA NAVETTE DES CRETES.....</b>	<b>18</b>
A.    LE NOMBRE DE PASS DISTRIBUES .....	18
B.    LE NOMBRE DE VOYAGES REALISES .....	21
<b>L'IMPACT DE LA NAVETTE SUR LA CIRCULATION SUR LA ROUTE DES CRETES .....</b>	<b>21</b>
A.    LE NOMBRE DE VEHICULES CIRCULANT SUR LA ROUTE DES CRETES LES JOURS DE FONCTIONNEMENT DE LA NAVETTE .....	21
B.    LE NOMBRE DE PERSONNES PAR VEHICULE CIRCULANT SUR LA ROUTE DES CRETES LES JOURS DE FONCTIONNEMENT DE LA NAVETTE.....	23

<b>LE FINANCEMENT DE LA NAVETTE DES CRETES .....</b>	<b>24</b>
A. LES DEPENSES .....	24
B. LES RECETTES .....	24
C. TABLEAU RECAPITULATIF DES FINANCEMENTS.....	25
 <b>QUEL AVENIR POUR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS SUR LES HAUTES VOSGES .....</b>	<b>26</b>
A. LA PERENNISATION DE LA NAVETTE DES CRETES.....	26
B. LE DEVELOPPEMENT DU SERVICE DE LA NAVETTE.....	26
 <b>ANNEXES .....</b>	<b>27</b>
A. TABLEAU RECAPITULATIF DES ELEMENTS CHIFFRES DE LA NAVETTE DES CRETES.....	27
B. QUESTIONNAIRE DE SATISFACTION DES USAGERS DE LA NAVETTE .....	29
C. TABLEAU RECAPITULATIF DES BILLETS DISTRIBUES PAR LIAISONS 2000 /2008 .....	33
D. TABLEAU DES COMPTAGES DES PASS DISTRIBUES SUR LES LIAISONS VALLEES CRETES EN 2008 .....	34
E. CAHIER DES CHARGES « ETUDE-ACTION TRANSPORT EN COMMUN A VOCATION TOURISTIQUE » .....	37

## **UN CONTEXTE GEOGRAPHIQUE PARTICULIER**

Le massif des Vosges est le plus petit massif de France, le plus densément peuplé et le plus accessible.

Les Hautes Vosges, espace de nature considéré comme le joyau du Parc naturel régional des Ballons des Vosges, concentrent une succession de milieux naturels peu communs ou rares et des vues remarquables depuis les sommets. Ce secteur comprend d'ailleurs la quasi-totalité du réseau d'espaces naturels protégés du Parc.

Les crêtes vosgiennes sont un lieu irremplaçable de loisirs, de détente et de découverte pour 14 bassins de vie qui représentent environ trois millions de personnes qui peuvent rejoindre les sommets en moins d'une heure de voiture et une bonne partie des populations de l'est de la France et de l'axe rhénan.

L'amélioration des moyens de communication, la bi-motorisation des ménages, l'augmentation du temps libre (RTT) sont autant de facteurs favorisant la venue des publics sur les Hautes Vosges.

Cette place de l'automobile n'est pas sans conséquence : lors des belles journées, les flux de voitures et de motos sont ininterrompus, comme est ininterrompu le fonds sonore qui les accompagne, ainsi que les bouchons aux débouchés des vallées. La voiture participe fortement à la vocation sociale de la grande crête, mais altère également la sérénité des lieux à cause des nuisances qu'elle occasionne.

La charte du Parc naturel régional des Ballons des Vosges stipule que “ L'enjeu principal de ce secteur est de trouver un juste équilibre entre la protection des milieux et des paysages, et leur usage touristique, dans le respect de l'intérêt écologique à long terme, mais aussi en prenant en compte une demande sociale très présente ”. Dans son objectif 1 “ Protéger et mettre en valeur les Hautes Vosges et leurs versants boisés ”, axe 4 “ circulation et fréquentation ” la charte donne au Parc pour mission d'initier, en concertation avec les communes et les partenaires concernés, des actions expérimentales en matière de transports collectifs sur les Hautes Vosges et entre les vallées.

## **LES OBJECTIFS DE LA NAVETTE DES CRETES :**

La navette a pour objet de mettre en valeur les Hautes Vosges en réduisant les pollutions visuelles, sonores et atmosphériques liées à la surfréquentation occasionnelle des véhicules légers.

Les trois objectifs majeurs de la navette des crêtes sont :

**Réduire les nuisances causées par les flux de véhicules légers tout en préservant l'activité économique,**

**Compléter et harmoniser l'offre de transport en commun proposée par les départements et les régions pour accéder et desservir les sites touristiques de la grande crête,**

**Valoriser la découverte piétonne et linéaire de la grande crête à travers le Sentier des Crêtes (GR 5).**

La navette des crêtes est un moyen d'accéder et de circuler sur les Hautes Vosges à des fins de loisirs.

Le syndicat mixte du Parc naturel régional des Ballons des Vosges bénéficie d'une délégation de compétences des départements du Haut-Rhin et des Vosges pour organiser ce mode de transport en commun à vocation touristique.

La navette concourt à l'amélioration de la qualité de vie des habitants des vallées adjacentes de la grande crête et à la préservation des richesses du milieu montagnard, grâce à la diminution des nuisances liées à la circulation des véhicules légers. C'est également un service nécessaire pour les personnes les plus âgées et les moins autonomes.

Enfin, la navette démontre, par sa fréquentation, qu'il est tout à fait possible de proposer des alternatives de déplacement au tout automobile sans pénaliser l'activité des entreprises de la crête.

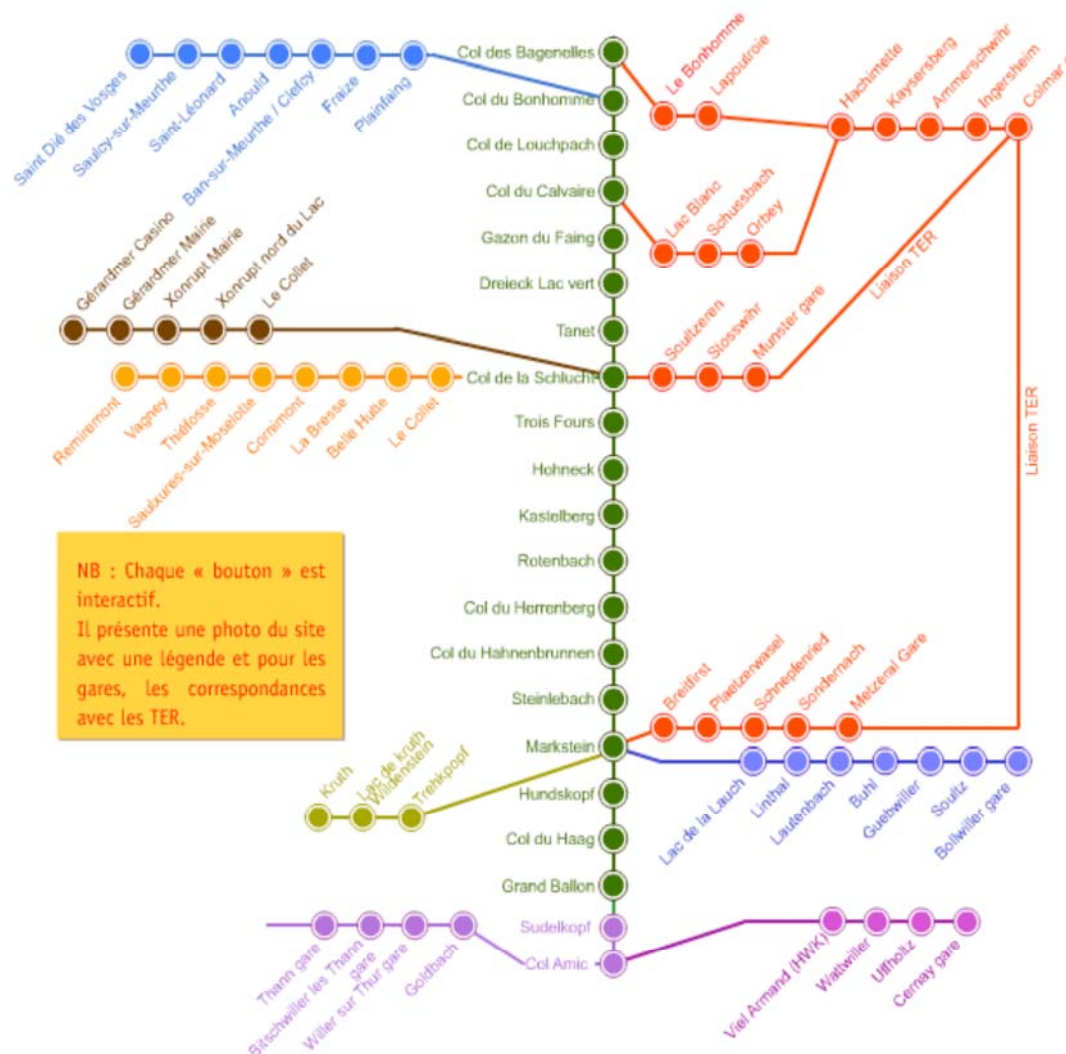
## DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA NAVETTE DES CRETES (ELEMENTS DU CAHIER DES CHARGES)

La Navette des crêtes circule les dimanches et les jours fériés de juin à septembre. La durée du marché actuel est de trois ans (2006-2008). Cette année, la navette a circulé 17 jours. 12 cars sont mobilisés chaque jour de fonctionnement pour assurer le service.

27 cars ont du être ajoutés pour assurer le bon fonctionnement du service (cars de renforts). Des chauffeurs peuvent être mobilisés au dernier moment pour donner la possibilité à toutes les personnes qui le souhaitent de prendre la navette. Le nombre de personnes transportées par jour est compris entre 178 et 972.

### A. Présentation du circuit de la navette 2008

Schéma du circuit de la navette des crêtes 2008



## Les circuits des navettes entre les vallées et la route des crêtes

L'accès à la grande crête est assuré par 11 lignes, depuis les vallées adjacentes. Les horaires des lignes entre les gares SNCF et la route des crêtes, sont définis afin d'assurer des correspondances avec les trains TER, matin et soir et des correspondances avec les navettes desservant les sites de la route des crêtes.

Les gares en correspondance avec les navettes sont : Colmar, Munster, Metzeral, Thann, Cernay, Bollwiller, Saint Dié, Bitschwiller, Remiremont et Kruth. Les horaires devront être en correspondance avec les trains TER, afin de tenir compte des éventuelles modifications des grilles horaires de la SNCF chaque année.

## Description générale des liaisons vallées - crêtes :

Colmar – Ingersheim – Ammerschwihr - Kaysersberg – Hachimette - Orbey - Pairis – lac Blanc - col du Calvaire (1 le matin, 1 le soir)

Colmar – Ingersheim – Ammerschwihr - Kaysersberg – Hachimette - Lapoutroie – Le bonhomme - col des Bagenelles (1 le matin, 1 le soir)

Colmar gare – Ingersheim – Turckheim – Zimmerbach – Walbach – Wihr au Val – Gunsbach (1 le matin, 1 le soir) prolongé par l'itinéraire suivant.

Munster – Stosswihr– Soultzeren - col de la Schlucht (1 le matin, 1 en mi-journée, 1 le soir)

Metzeral – Sondernach - Schnepfenried - Plaetzerwaesel– Breitfirst – Markstein (2 le matin, 1 le soir)

Thann - Bitschwiller les Thann – Willer Sur Thur – Goldbach – Col Amic - Sudelkopf - Grand Ballon (1 le matin, 1 le soir)

Saint Dié – Saulcy sur Meurthe - Saint Léonard – Anould – Ban sur Meurthe -Fraize – Plainfaing – Col du Bonhomme – Col des Bagenelles (1 le matin, 1 le soir)

Bollwiller – Soultz - Guebwiller– Buhl - Lauthenbach – Linthal - lac de la Lauch – Markstein (2 le matin, 1 le soir)

Cernay – Uffholtz – Wattwiller - Viel Armand - Col Amic - Sudelkopf - Grand Ballon (1 le matin, 1 le soir)

Remiremont - Vagney, Thiefosse – Saulxures sur Moselotte – Cornimont – La Bresse – Belle Hutte – Le collet – col de la Schlucht (1 le matin, 1 le soir)

Kruth – Lac de Kruth-Wildenstein – Treh – Markstein (1 le matin, 1 le soir)

Gérardmer – Xonrupt – Collet – Col de la Schlucht (1 le matin, 1 le soir)

## Le circuit de la navette sur la route des crêtes

La navette circule sur la route des crêtes, dans les deux sens, entre le Col des Bagenelles et le Grand Ballon, ce qui correspond à un linéaire d'environ 65 kilomètres.

Les 19 sites touristiques desservis, du nord au sud, sont :

Col des Bagenelles - Col du Bonhomme - Col de Louchpach - Col du Calvaire - Gazon du Faing - Dreieck Lac Vert - Tanet - Col de La Schlucht - Trois Fours-Jardin d'Altitude - Pied du Hohneck - Kastelberg - Rothenbachkopf - Col du Herrenberg - Col du Hahnenbrunnen - Steinlebach - Markstein – Hundskopf - Col du Haag - Grand Ballon.

## **B. La mise en œuvre du service**

Les navettes mises en place respectent :

- Les correspondances avec les TER, matin et soir ;
- Les correspondances avec les navettes circulant sur la route des crêtes, dans les deux sens ;
- Un cadencement à la demi-heure sur l'ensemble des sites desservis de la grande crête.

Les correspondances des navettes entre elles.

La navette des crêtes doit assurer un passage toutes les trente minutes au maximum à chacun des 19 sites définis sur la route des crêtes, dans les deux sens, sauf entre midi et deux heures, ou une desserte maximale d'une heure est tolérée.

La correspondance des navettes circulant sur la route des crêtes avec celles assurant les liaisons vallées/crêtes doit être assurée. Le délai de chaque correspondance ne doit pas excéder 15 minutes.

Les correspondances entre les cars de liaisons vallées – Crêtes et les bus assurant la desserte de la Route des Crêtes ne doivent pas dépasser un temps d'attente supérieur à 15 minutes que ce soit pour aller dans la direction du Grand-Ballon ou du col des Bagenelles.

Suivi du bon fonctionnement de la navette

La société de transport fait preuve de réactivité et d'adaptation afin de répondre à la demande des usagers. Elle est amenée à faire circuler des bus supplémentaires. Les chauffeurs de la navette restent en contact les uns avec les autres. Une permanence est assurée par la société de transport. Elle assure le lien entre les usagers et les chauffeurs.

## **ADEQUATION DU SERVICE A LA SPECIFICITE DU TERRITOIRE**

Compte tenu de l'attachement des publics à utiliser leur véhicule individuel - mode de circulation le plus pratique - la mise en œuvre d'un système d'accès et de circulation sur les sommets est une tâche ambitieuse qui ne peut se faire que progressivement et doit être la moins contraignante possible.

C'est la condition, pour que le rééquilibrage des modes d'accès puisse s'opérer.

### **A. Un service de proximité**

Des arrêts de la navette proches des habitants

Compte tenu que 70 % de la fréquentation des Hautes Vosges est constituée des populations résidant à moins d'une heure de temps de la grande crête, le service proposé a été développé en grande partie pour répondre à cette demande locale.

Etre à l'écoute des usagers de la navette (Cf. enquêtes de satisfaction) permet de réduire les aspects contraignants des transports en commun. Les navettes doivent assurer une desserte de proximité, passer à des horaires adaptés, être simples d'utilisation, accéder relativement rapidement aux sommets, être confortables, pas trop chères, etc.

Il est important de relever que les usagers sont très sensibles à la qualité du service mis en place, de la qualité des cars, à l'accueil des clients par les chauffeurs. La qualité globale de la journée dépend donc du moyen de transport, d'autant plus que le temps passé dans les transports est important sur la journée.

Aussi, au fur et à mesure de l'amélioration qualitative des liaisons, leur fréquentation n'a pas cessé de croître entre 2001 et 2008. **En 2008, 74 % des usagers utilisent la navette pour se rendre des vallées sur la crête (73% en 2007).**

Le choix des arrêts sur la route des crêtes

La grande crête des Vosges est considérée comme une unité touristique. Les nombreux sites touristiques sont à proximité de la route des crêtes.

La disposition des arrêts de la navette sur la route des crêtes a été étudiée pour que la grande majorité des publics puisse profiter de cet espace de nature et se composer des promenades sur le chemin de grande randonnée (GR 5).

La distance entre les différents arrêts est d'environ trois kilomètres, ce qui correspond à moins d'une heure de marche. Chaque "segment" a son caractère propre. L'ensemble révèle un enchaînement de séquences paysagères originales.

L'aménagement des arrêts de la navette des crêtes

Les arrêts de la navette des crêtes n'offrent pas tous des conditions de sécurité et de confort aux usagers. Si dans les communes, la navette s'arrête principalement aux arrêts de bus existants, ce qui, en plus de la sécurité et du confort apporte plus de lisibilité au système, il n'en est pas de même hors agglomération.

En effet, du fait de la forte circulation et de l'anarchie du stationnement des véhicules sur la route des crêtes, la navette est souvent obligée de s'arrêter sur la route pour assurer son service, ce qui contribue parfois à altérer la fluidité du trafic les jours de forte fréquentation. Il n'existe aujourd'hui qu'un seul parking aménagé spécifiquement pour la navette sur la route des crêtes (Dreick – Lac Vert).

L'amélioration du dispositif sur les crêtes réside dans l'aménagement ou le marquage au sol des zones de desserte pour des raisons de sécurité et de confort des usagers.

## **B. Une offre adaptée à la fréquentation des Hautes Vosges**

Le choix des jours de fonctionnement de la navette

Le service correspond aux jours où il a été observé les plus fortes fréquentations des véhicules sur la grande crête, c'est-à-dire les dimanches et les jours fériés en période estivale.

**Cette année, la navette des crêtes a circulé les dimanches et les jours fériés, du 22 juin au 28 septembre, soit 17 jours d'exploitation.**

Le choix des horaires de circulation

Le choix des horaires de circulation dépend à la fois de la desserte des sites touristiques de la grande crête et de la nécessaire organisation des correspondances avec les TER.

72% usagers enquêtés en 2008 sont satisfaits des horaires de la navette des crêtes.

Les correspondances mises en place avec les TER répondent à la demande d'un public de plus en plus nombreux. **Cette année, 23% des personnes interrogées combinent le train et la navette pour se rendre sur les Hautes Vosges.**

La navette des crêtes a été en outre intégrée au réseau de l'Eurodistrict, qui rend possible les excursions en train et en autocars entre les Vosges et la Forêt Noire.

La définition des horaires sur la crête :

Pour être efficace et exercer une attractivité maximale, la navette des crêtes assure un passage toutes les trente minutes en moyenne, soit un temps d'attente moyen de quinze minutes.

Les demandes de "retours plus tard le soir" et les "départs plus tôt le matin" baissent (8 et 9% d'insatisfaction). Les nouveaux horaires semblent satisfaire les clients.

La demande "en milieu de matinée", "entre midi et deux" et "en milieu d'après-midi" est faible (entre 2 et 3%).

### **Un choix de cars les moins polluants possible**

La possibilité d'utiliser des transports alternatifs à propulsion (gaz, électricité, hydrogène) a été étudiée. Leur mise en œuvre n'est pour l'instant pas envisageable pour les raisons suivantes :

- Des motorisations pas assez puissantes (milieu montagneux) ;
- des autonomies insuffisantes (pas de possibilité de se réapprovisionner en carburant) ;
- des surcoûts importants ;
- pas de société de transport locale en mesure de fournir le nombre de cars nécessaires pour assurer le service.

Au regard de ces problématiques, les cars répondant à la norme Euro 4 et 5 sont aujourd'hui les plus performants en termes d'émissions de gaz polluants et de micro-poussières.

Les normes "Euro" définissent les émissions maximales autorisées de polluants lors de l'homologation des véhicules neufs.

Tableau présentant les émissions en mg/km selon le niveau de la norme Euro (véhicules diesels)

Norme	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
Oxydes d'azote (NOx)	-	700	500	250	200
Monoxyde de carbone (CO)	2720	1000	640	500	500
Hydrocarbures (HC) + Nox	970	900	560	300	170
Particules (PM)	140	100	50	25	5

Source : ADEME

En 2007, la société KUNEGEL a acheté cinq cars à la norme Euro cinq affectés à la navette des crêtes devant ainsi de deux ans l'application de cette norme.

Des chauffeurs formés spécifiquement à l'exploitation du service

Une information sur le Parc naturel régional des Ballons des Vosges est donnée aux chauffeurs, afin qu'ils puissent répondre aux éventuelles questions des usagers de la Navette des Crêtes (territoire, population, curiosités à voir, sites touristiques et fermes-auberges desservis, accès au sentier des Crêtes, temps de parcours pour aller d'un site à un autre à pied, etc...). Les techniciens du Parc interviennent une ½ journée.

La société de transport a la charge de mobiliser ses conducteurs, dont les qualifications et l'expérience soient de nature à garantir la bonne exécution du service (respect des règles de prudence inhérentes à la circulation d'autocars sur une route touristique de montagne).

La société de transport veille à la bonne présentation de ses conducteurs, appelés à réaliser le service proposé. Ces derniers s'attachent à respecter la qualité de l'accueil dans l'autocar dont ils ont la responsabilité.

### **C. Une tarification incitative**

Dans le cadre du développement de ce transport en commun, qui repose sur le comportement citoyen des usagers à ne pas se servir de son véhicule personnel, le choix de la tarification est très important. Elle doit être incitative et simple.

Les titres de transports est valable pour toute la journée. L'utilisateur ne paie qu'une seule fois. Cela réduit le temps consacré à la vente des billets et l'utilisateur ne sort qu'une seule fois son porte-monnaie, alors qu'il réalise deux à trois voyages par jour.

Les anciennes tarifications

Après avoir été gratuite les deux premières années, la navette est devenue payante. Le coût du titre de transport durant les années 2002 et 2003 était de 1 euro. En 2004, plus l'utilisateur prenait la navette, moins le service était cher, 1 euro pour les usagers prenant la navette depuis une des vallées et 2 euros pour les usagers prenant la navette sur la route des crêtes. En 2007, le pass journée était vendu 3 euros et le pass saison 8 euros. La gratuité a été préservée pour les mineurs qui utilisent très peu la navette.

Les détenteurs d'autres titres de transport en commun en cours de validité pouvaient accéder à la navette gratuitement. L'objectif était d'inclure le coût de la navette dans les autres titres de transport de la région ou du département. Faire une billetterie unique. Ce qui n'a pas pu être réalisé.

La tarification 2008

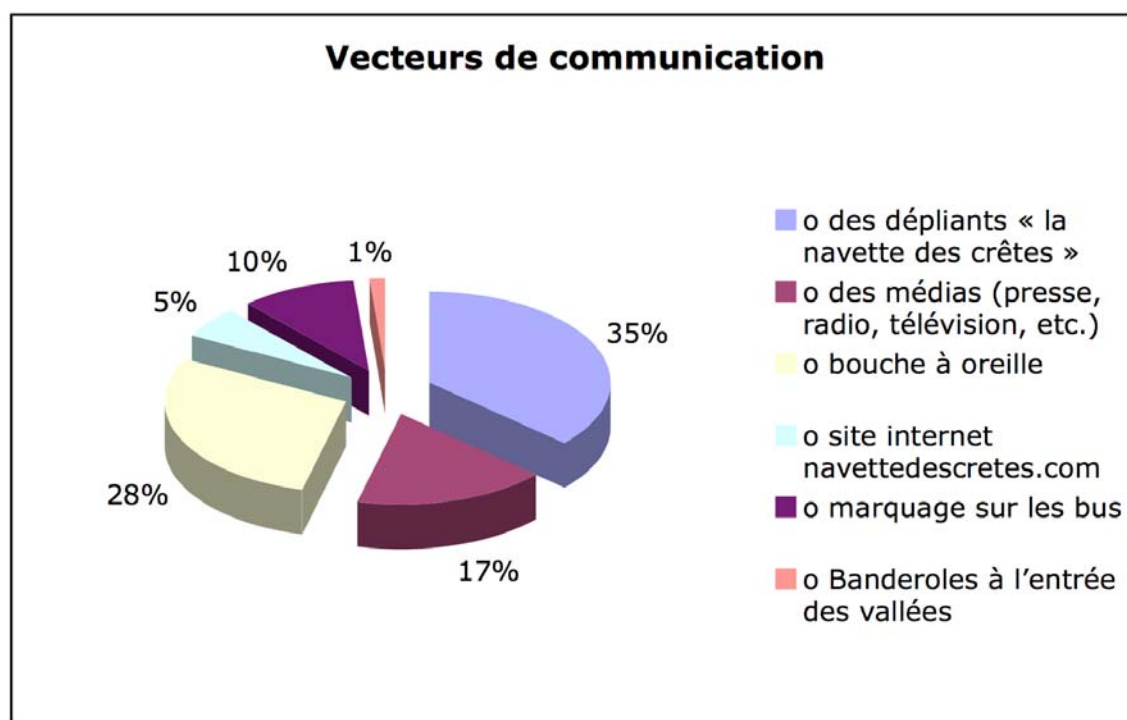
**Le coût du Pass journée est de trois euros. Le coût du Pass saison est de dix euros - valable toute la journée pour l'ensemble de la saison (8 euros en 2007). La gratuité pour les mineurs est reconduite.**

Les résultats des enquêtes de satisfaction réalisées auprès des usagers indiquent que la tarification appliquée est toujours incitative et le Pass saison pousse les usagers à utiliser la navette plusieurs fois durant la saison. **Toutefois, certains usagers s'inquiètent de l'augmentation du prix du pass saison.**

#### **D. Une communication de proximité, mais pas seulement**

La part des médias est passée de 29% en 2007 à 17% en 2008. A l'inverse, celle du marquage des bus est passé de 5% à 10% dans la même période. Le site Internet progresse légèrement : + 2% en 2008.

Le bouche à oreille représente 28 % des vecteurs de communication ce qui souligne la forte utilisation de la navette par les populations locales.



Source : KUNEGEL/PNRBV 2008

La réduction importante du budget de communication pourrait expliquer, en partie, le déséquilibre constaté entre le nombre d'usagers qui résident dans le Parc et ses environs et les touristes. La quasi totalité des actions de communication s'est faite au travers de médias locaux.

Les plaquettes de présentation de la navette et des horaires  
Éditée à 100 000 exemplaires en français, la plaquette présente :

- un plan global de la grande crête,
- les horaires de la navette des crêtes et des liaisons,
- des informations sur le PNRBV,
- les sites touristiques à visiter (Point d'accueil du Grand Ballon, la maison du Parc, ...),
- un texte explicatif sur son fonctionnement,
- la tarification,
- les organismes qui proposent des randonnées (Association " Libre ", Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement...),
- les coordonnées des fermes-auberges situées dans un périmètre de 3 km de part et d'autre de la route des crêtes.

Un plan de diffusion détaille les lieux de diffusion de ces plaquettes.

Le site Internet de la Navette des Crêtes

Le site Internet [www.navettedescretes.com](http://www.navettedescretes.com) n'est pas beaucoup cité par les usagers comme moyen de découverte de la navette. Ceci s'explique très certainement par la moyenne d'âge élevée des usagers qui sont peu familiarisés avec l'outil informatique. Toutefois, c'est un moyen de télécharger les horaires de circulation et d'avoir une information globale ou complémentaire sur la navette.

Le site Internet reprend les informations contenues dans le dépliant et apporte des informations complémentaires à travers :

- Un schéma de la Navette des Crêtes avec des photos associées aux sites à découvrir ;
- Un guide de sensibilisation du bon usage du Parc des Ballons des Vosges ;
- Des liens vers les organisateurs de randonnées et de sensibilisation à l'environnement ;
- Des liens vers les financeurs ;
- Des photos présentes de manière globale les Hautes Vosges ;
- Les horaires à télécharger en format PDF.

Le marquage des cars

Le marquage des cars est pérenne sur l'ensemble des trois années du marché contracté avec le transporteur. 12 autocars sont flockés tout au long de l'année et circulent tous les jours sur la région Alsace. Depuis 2007, 5 d'entre eux portent la marque Euro 5 ainsi que le nouveau logo de la société Kunegel.

Cela permet de renforcer la campagne de communication à destination du grand public, qui ne l'identifie pas cependant comme un vecteur important de communication,

Les balises d'arrêt de la navette

Les arrêts de la navette sont matérialisés par l'implantation temporaire (durant la période de fonctionnement du dispositif) de balises d'arrêt de bus de couleur jaune, comprenant des informations pratiques (nom de l'arrêt, horaires, période de fonctionnement, desserte et tarification).

Elles sont très visibles, facilement identifiables et concourent à la promotion du système. 72 balises ponctuent l'itinéraire de la navette cette année.

Les autres vecteurs de communication

D'autres vecteurs de communication sont activés chaque année : les articles de presse, les encarts dans les bulletins municipaux et intercommunaux, les émissions de radio, les liens Internet.

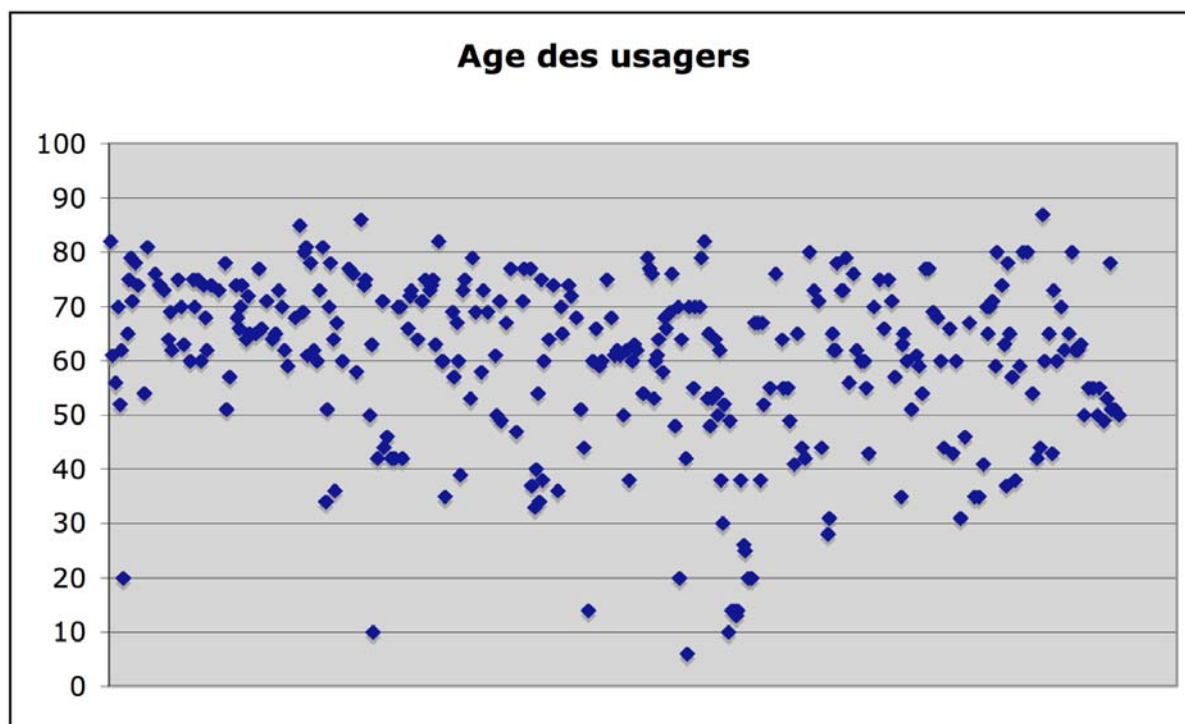
## LES USAGERS DE LA NAVETTE

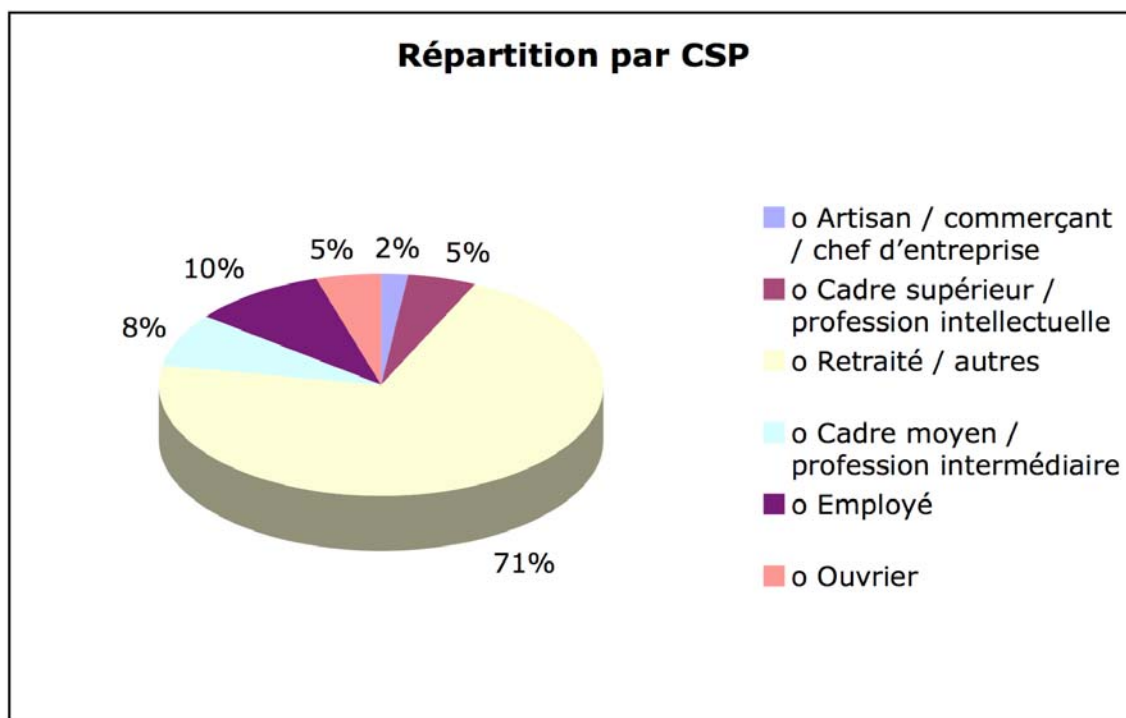
La réalisation d'enquêtes de satisfaction auprès des usagers permet d'année en année de répondre au mieux à leurs attentes. 323 sondages ont pu être traités cette année (35,9% de réponses). Le panel des personnes interrogées est constitué de 56% de femmes et 44% d'hommes.

### Le profil des usagers

L'âge et la profession des usagers

L'âge des usagers est compris entre 6 ans et 87 ans. L'âge moyen est de 60 ans. Les enfants, qui répondent peu à l'enquête, sont sous représentés.





Source : KUNEGEL/PNRBV 2008

#### La fréquence des excursions des usagers sur les crêtes

73 % (51,2 % en 2006) des personnes interrogées affirment se rendre régulièrement sur les crêtes.

78% des détenteurs d'un Pass Saison ont emprunté la navette plus de trois fois dans la saison. La navette s'adresse donc à un public captif qui se rend fréquemment sur les Hautes Vosges.

#### Un public majoritairement familial :

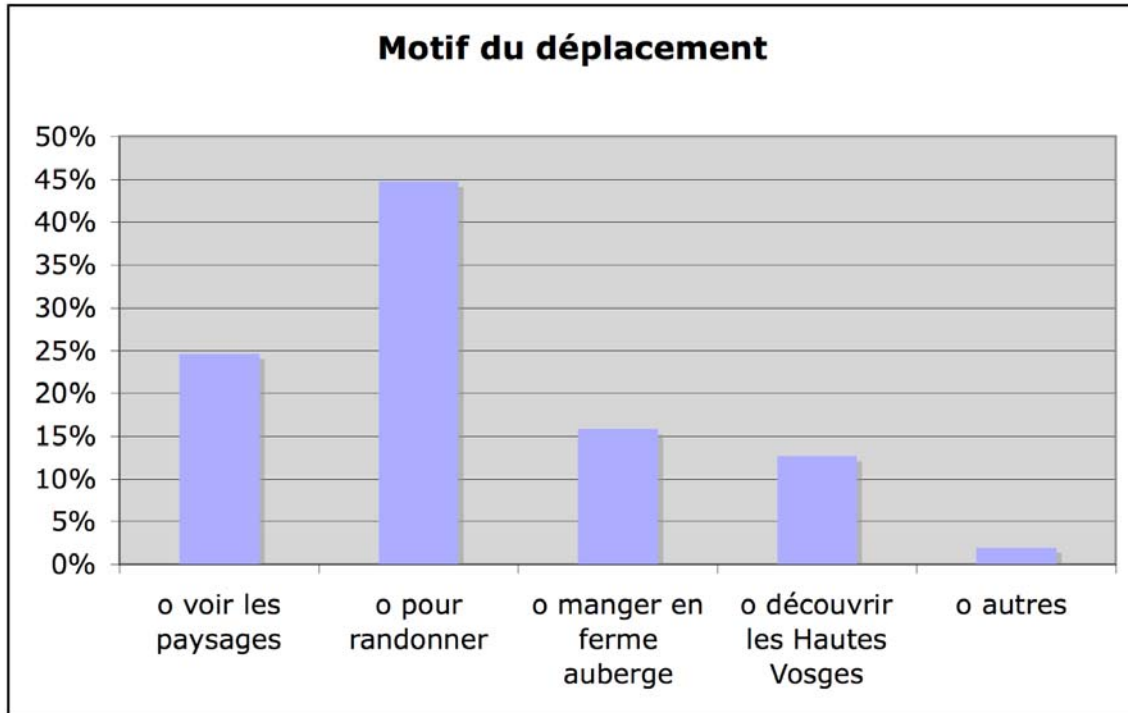
En 2008, les usagers de la navette sont venus pour 44 % en famille (46 % en 2007), 33% en groupe (32 % en 2007) et 23 % seul (22 % en 2007).

#### Un public local :

85% des usagers sont issus des environs du Parc (communes du Parc et agglomérations des villes portes), tandis que 11,5% viennent d'origines plus éloignées (la ville de Strasbourg est fréquemment citée). 3,5% sont des étrangers (en particulier des Belges).

## Que font les usagers de la navette sur les crêtes

Randonner reste la principale motivation des usagers de la navette des crêtes depuis sa mise en place. Les autres activités complètent souvent cette pratique. Toutefois, on constate qu'une part significative de la clientèle, plus contemplative, vient sur la crête pour admirer les paysages. **Par ailleurs, le nombre de personnes qui fréquente les fermes-auberges ou les auberges a augmenté de 6% par rapport à 2007.**



*Source : KUNEGEL/PNRBV 2008*

## L'indice de satisfaction des personnes interrogées atteint 99% cette année.

Les jours de beau temps, la fréquentation est telle, que les cars ne sont plus en capacité d'accueillir tous les usagers. Ces derniers ont dû parfois attendre l'arrivée de cars de renfort, voire dans certains cas, voyager debout.

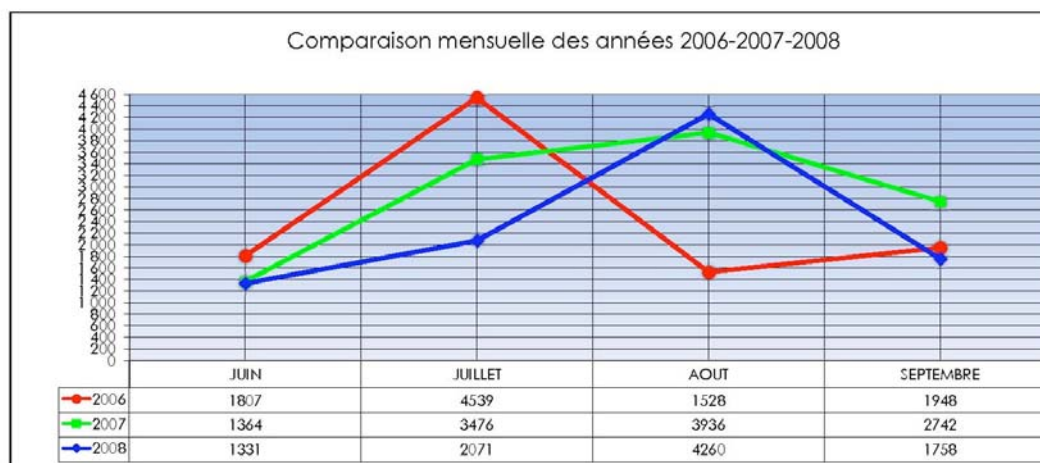
La présence de groupes est théoriquement gérée par le transporteur pour ne pas poser de problème de remplissage des cars. Des difficultés apparaissent lorsque ces derniers ne se signalent pas à l'avance. Les chauffeurs ont la tâche d'orienter les groupes sur des liaisons moins fréquentées et le cas échéant, mettre à disposition des bus de renfort (clause spécifiée dans le cahier des charges).

## LA FREQUENTATION DE LA NAVETTE DES CRETES

Les chiffres de fréquentation de la navette traduisent le réel succès de la navette des crêtes. En moyenne, 564 billets par jour ont été distribués pour 12 cars de 50 places assises. Cela représente un taux de remplissage cumulé moyen par jour proche de 100 %.

### A. Le nombre de Pass distribués

Le nombre de billets distribués en 2008	
Vente Pass journée	5793
Vente Pass saison	585
Billets gratuits	537



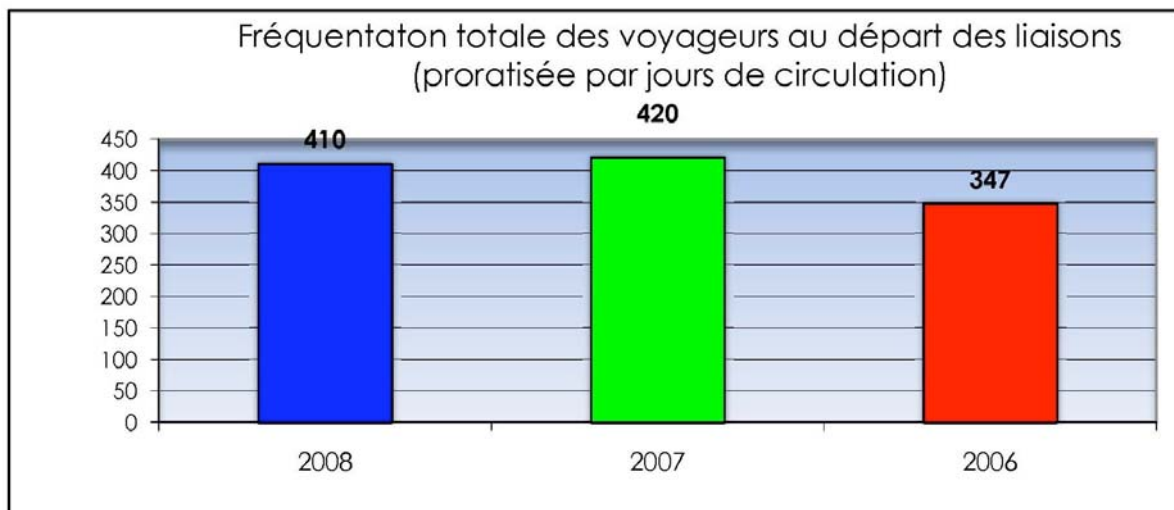
Sources : KUNEGEL 2008

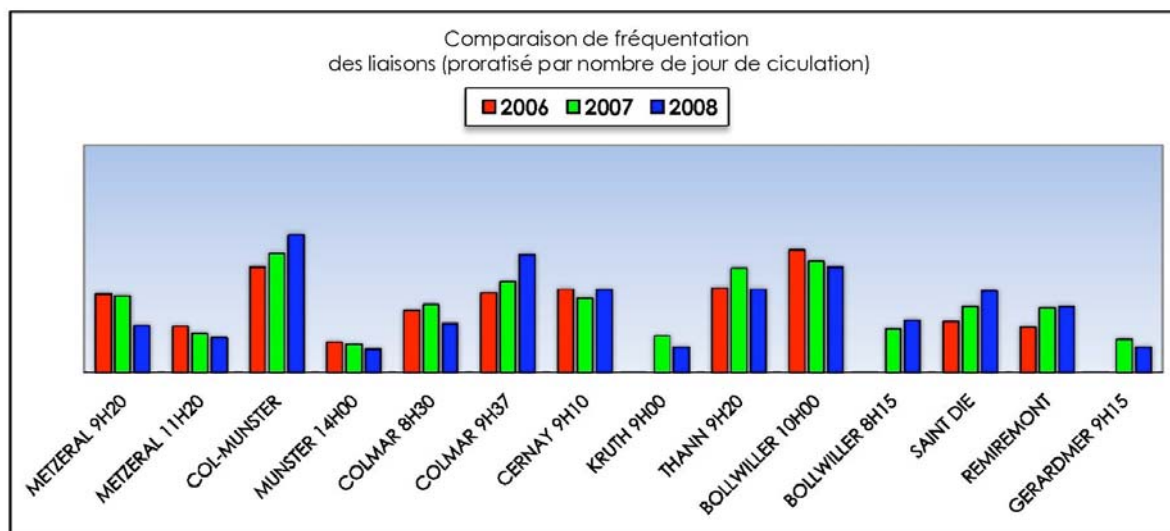
Le nombre de personnes au départ des vallées augmente depuis 2004, tandis que le nombre de personnes prenant la navette sur la crête diminue sensiblement (la situation sur la crête est moins bien connue à cause du système de comptage qui est moins précis). Cette tendance se confirme pour l'exercice 2006 et 2007. Au regard des résultats mesurés depuis la mise en service de la navette en 2000, 2008 semblerait marqué un début de stabilisation autour de 6950 usagers au départ des vallées.

Il est probable que ces résultats correspondent à une fidélisation de la clientèle au départ des vallées. Dans ce cas, la navette des crêtes jouerait le rôle d'un transport public de liaison entre les vallées et la crête. D'après le transporteur, nous assisterions à une évolution progressive de la clientèle de la navette accompagnée d'une modification de son comportement. Les commentaires consignés dans les questionnaires semblent corroborer cette hypothèse.

La navette des crêtes semble évoluer progressivement d'un dispositif touristique vers un service public de transport d'usagers à faible autonomie. Elle comblerait partiellement un déficit d'offre de services dans le secteur des transports en commun. Par ailleurs, elle devient un vecteur de lien social important pour la population le plus âgée.

**La suppression de la navette des crêtes aurait pour effet de pénaliser les personnes socialement les plus vulnérables et d'inciter les excursionnistes les plus mobiles à recourir encore davantage à la voiture particulière.**





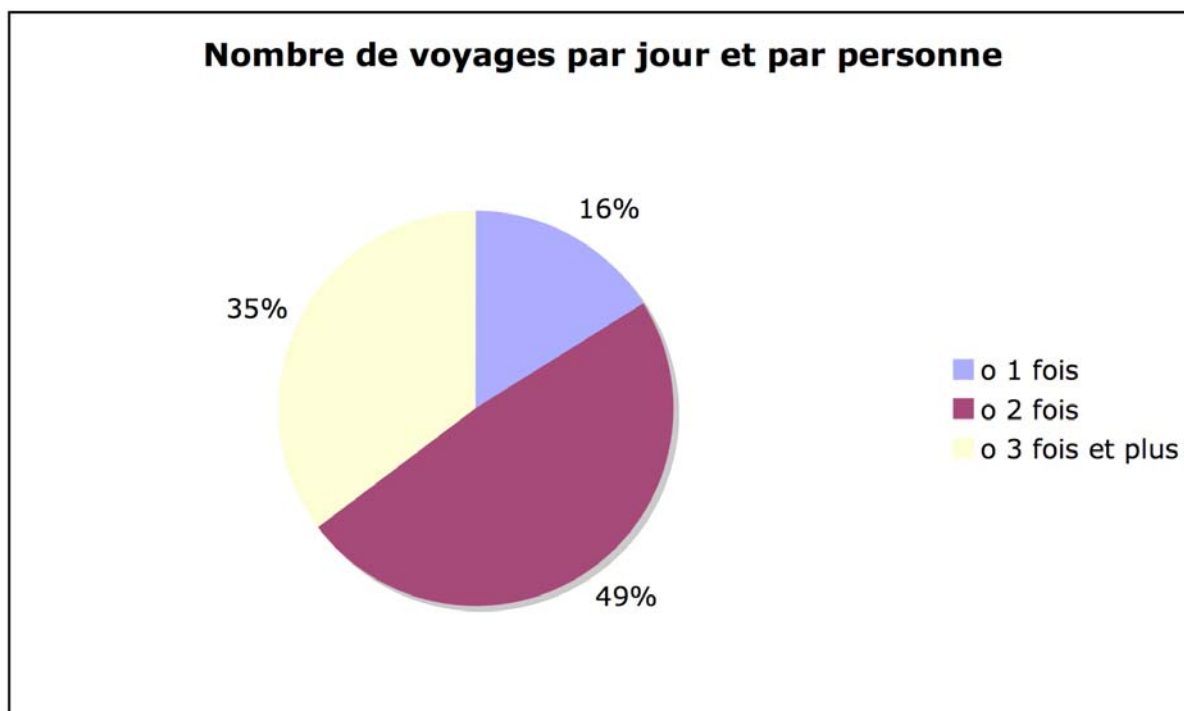
Source : KUNEGEL 2008

Les graphiques ci-dessus présentent le nombre d'usagers qui ont pris la navette en fonction des liaisons et des jours de fonctionnement :

On observe une forte baisse de la fréquentation en juillet et début septembre en grande partie causée par le mauvais temps. Ce déficit est compensé partiellement par une bonne fréquentation en août (record le 10 août) ainsi que par un bon début et une bonne fin de saison (à noter un déficit d'usagers les jours fériés y compris les jours de temps correct).

On constate que les liaisons en provenance de Colmar sont les plus fréquentées. La liaison de Saint Dié des Vosges est en forte augmentation.

Inversement, les liaisons au départ de Metzeral et de Gérardmer sont moins fréquentées. Les autres restent stables avec toutefois des reports probables de fréquentation entre les différents horaires. Par exemple, entre le Bollwiller de 10h et celui de 8h15 et entre la Colmar de 8h30 et celui de 9h37.

**B. Le nombre de voyages réalisés**

*Source : KUNEGEL/PNRBV 2008*

En 2008, les enquêtes réalisées auprès des utilisateurs et des chauffeurs révèlent que 49 % des personnes interrogées montent trois fois et plus dans la navette au cours d'une même journée, 35% y montent deux fois et 16 % une seule fois.

**L'IMPACT DE LA NAVETTE SUR LA CIRCULATION SUR LA ROUTE DES CRETES**

Avertissement : Les comptages routiers ayant été confiés aux départements récemment, les protocoles diffèrent sensiblement d'un département à l'autre. La mise à jour du nombre de véhicules circulant sur la route des crêtes nécessite, de ce fait une harmonisation des systèmes de comptage. Pour cette raison, nous retenons la moyenne 2001-2004 pour le calcul suivant.

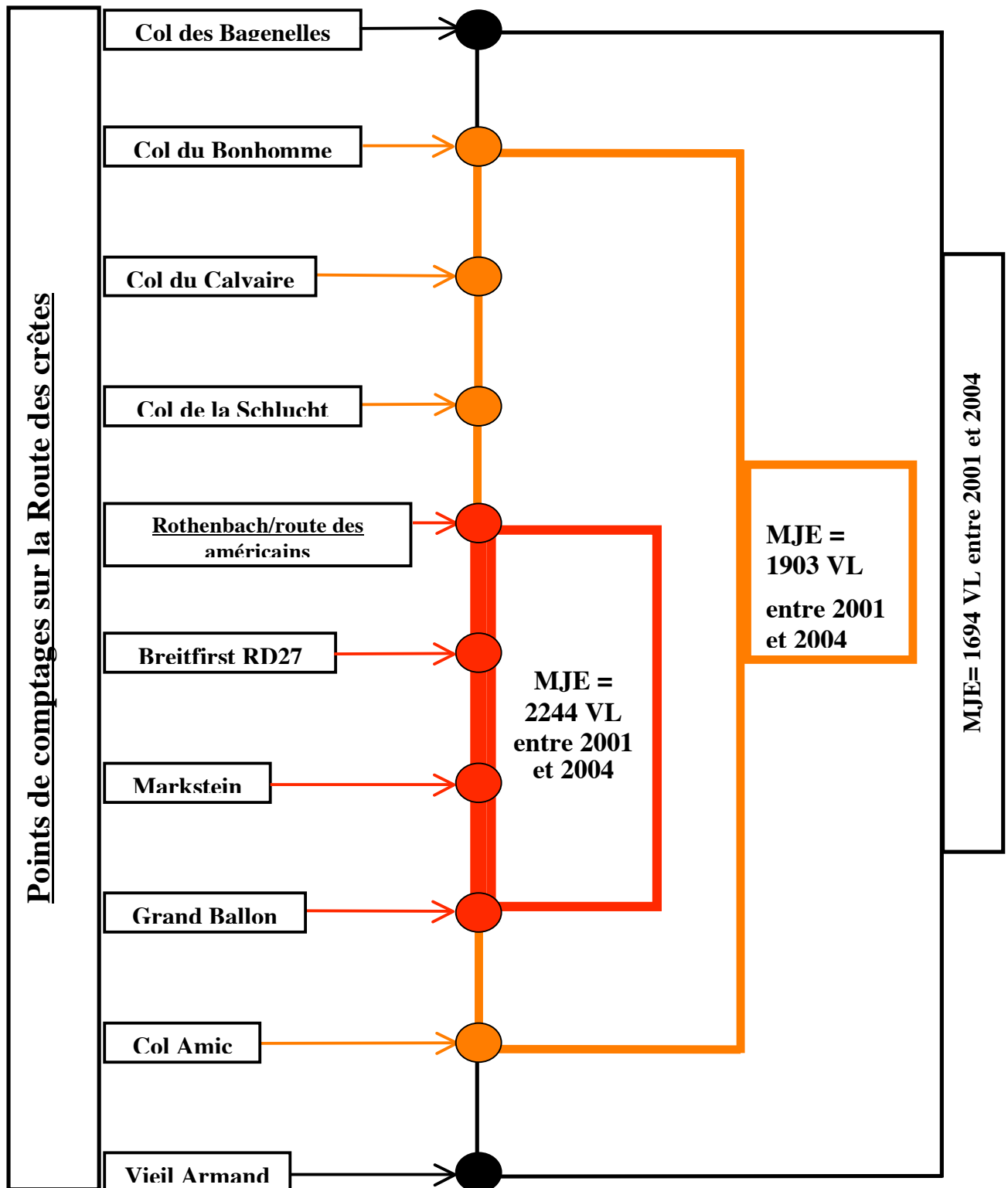
L'impact de la navette sur la réduction de la circulation sur la route des crêtes est le rapport entre le nombre moyen/jour d'usagers locaux ayant pris la navette et le nombre moyen de véhicules circulant sur cette route les dimanches et jours fériés en période estivale.

**A. Le nombre de véhicules circulant sur la route des crêtes les jours de fonctionnement de la navette**

La portion de route des crêtes concernée se situe entre le col des Bagenelles au nord et le Grand Ballon au sud. Ses accès principaux sont les cols de la Schlucht, du Calvaire, du Bonhomme, le Markstein et le Grand Ballon. Les comptages sur la route des crêtes, en moyenne journalière estivale (MJE), sont calculés sur la période juillet-août à partir des données CDES.

La circulation sur la route des crêtes n'est pas uniforme sur l'ensemble du tracé défini ci-dessus. Il y a des tronçons qui supportent un trafic plus important.

Le graphique ci-dessous présente les moyennes journalières estivales sur une période comprise entre 2001 et 2004.



La moyenne journalière estivale du trafic entre 2001 et 2004 sur la route des crêtes, du col des Bagenelles au Grand Ballon (Vieil Armand) est de 1694 véhicules par jour (données CDES 68 et 88). Cette moyenne journalière estivale donne une approximation du trafic qui traduit une baisse du trafic de 2001 à 2004 de 4,8 %.

La circulation sur la route des crêtes est plus dense les dimanches en période estivale. 2881 est le nombre moyen de véhicules comptabilisés les dimanches entre 2001 et 2005.

Il est important de bien distinguer les véhicules circulant sur la route des crêtes et ceux franchissant les cols. Ces derniers étant deux fois plus importants (Cf. tableau ci-dessous).

<b>Comptage VL sur la route des crêtes (point comptage Grand Ballon)</b>					
	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Maximum observé sur la période (véhicule/jour)	4320	3761	3502	3777	3593
Minimum observé	684	1044	1347	1612	987
Nombre de jours > à la MJE ( <b>1694 véhicules/jour</b> )	8 jours	6 jours	8 jours	8 jours	7 jours
Nombre de jours (maximum inclus) >3000	3 jours	3 jours	7 jours	5 jours	5 jours
<b>Comptage VL traversée de cols (point de comptage Col de la Schlucht)</b>					
	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Maximum observé sur la période (véhicule/jour)	Pas de comptage	9125	10179	9312	8248
Minimum observé	Pas de comptage	5148	5801	5488	4346
Nombre de jours > à la MJA ( <b>4203 véhicules/jour</b> )	Pas de comptage	8 jours	9 jours	9 jours	9 jours
Nombre de jours (maximum inclus) >9000	Pas de comptage	2 jours	6 jours	1 jour	0 jour
Nombre de jours >8000 et <9000	Pas de comptage	1 jour	0 jour	3 jours	1 jour

Sources : CDES 68 et 88

### **B. Le nombre de personnes par véhicule circulant sur la route des crêtes les jours de fonctionnement de la navette**

Si le taux de remplissage moyen d'un véhicule léger défini par l'ADEME au niveau national est de 1,3 en zone rural (1,1 en zone urbain), le taux de remplissage moyen observé sur la route des crêtes les dimanches est de 3 personnes par véhicule.

Aussi, les 564 usagers utilisant la navette chaque dimanche en moyenne, représentent 188 véhicules en moins sur la route des crêtes sur les 2881 comptabilisés les dimanches.

**La réduction moyenne du nombre de véhicules qui circulent sur les crêtes les dimanches est de 6,5 %.**

Ce chiffre est à nuancer dans la mesure où une partie significative des usagers de la navette des crêtes semble ne pas disposer d'une autonomie de déplacement. Ces usagers constituent un apport supplémentaire de visiteurs non motorisés sur la crête.

**LE FINANCEMENT DE LA NAVETTE DES CRETES****A. Les dépenses (exécution au 21 novembre 2008) :**

<b>Dépenses 2008</b>	<b>Montant en euros (TTC)</b>
Réactualisation des supports de com	5 453,76
Mise à jour Internet	412,62
Transporteur	133 821,79
Entretien des balises	586,04
Pose / dépose des balises (manne emploi)	767,85
Adhésifs balises	586,04
<b>Total</b>	<b>141 628,10</b>

*Source : PNRBV 2008***B. Les recettes (exécution au 21 novembre 2008)**

<b>Financeurs 2008</b>	<b>Montant en euros (TTC)</b>
Europe (FEDER)	32 500
Etat (FNADT intereg)	17 500
Région Alsace	30 000
Département 68	17 000
Communauté d'Agglomération de Colmar	6 000
VP St Dié des Vosges	2 000
Com com St Amarin	2 000
Com com Cernay	2 000
Com com Guebwiller	2 000
Com com Porte des HV	2 000
Com com Kaysersberg	2 000
Com Com Hautes Rupts	2 000
Com com Haute Moselotte	2 000
Com com Haute Meurthe	2 000
Com com Munster	1 500
Com com Val de Meurthe	2 000
Com com Vallées du Bouchot et du Rupt	500
Recette vente billets	23 229
<b>Total</b>	<b>148 229</b>

*Source : PNRBV 2008*

Le bénéfice d'exploitation de la navette des crêtes est de 6 600,90 euros à la date du rapport.

Celui-ci devrait permettre de compenser en partie des déficits liés à des subventions non obtenues les années précédentes.

**C. Tableau récapitulatif des financements**

<b>FINANCEURS</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Europe</b>	/	/	70000	70500	43800	/	/	50000	32500
<b>Etat (FNADT)</b>	15151	68182	10000	42300	63500	54000	50000	17500	17500
<b>Région Alsace</b>	7576	15151	15250	14100	16500	16500	16500	20000	30000
<b>Région Lorraine</b>	7576	15151	15250	14100	16500	16500	16500	20000	/
<b>CG 68</b>	15151	15151	15250	/	/	/	16500	16500	17000
<b>CG 88</b>	/	15151	15250	/	/	/	/	/	/
<b>CDC + ADEME</b>	14848	/	/	/	/	/	6000	/	/
<b>Communautés de Communes</b>		/	/	/	/	8100	16500	20000	20000
<b>Villes portes</b>							4000	6000	8000
<b>Sponsors</b>	/	/	/	/	/	5000	/	/	
<b>Recette vente de billets</b>	/	/	10838	14012	16742	13767	17130	27423	23229
<b>Total</b>	<b>60302</b>	<b>128786</b>	<b>151838</b>	<b>155012</b>	<b>157042</b>	<b>130367</b>	<b>143130</b>	<b>177 423</b>	<b>148229</b>

A noter que le désengagement de la Région Lorraine et que la baisse sensible de la participation de l'Europe, ont été partiellement compensés par :

- l'effort significatif de la Région Alsace (pour la seconde année consécutive),
- le Conseil Général du Haut-Rhin qui augmente légèrement sa contribution,
- la ville de St Dié des Vosges qui rejoint les financeurs.

La participation de la Communauté d'Agglomération de Colmar et des Communautés de communes est stable.

On notera une stabilisation de l'autofinancement lié à la vente des billets qui est passée de 15,6% en 2007 à 15,8% en 2008.

## **QUEL AVENIR POUR LES TRANSPORTS ALTERNATIFS SUR LES HAUTES VOSGES ?**

La navette des crêtes est une opération définie et développée par le Parc dans le cadre d'une expérimentation financée sur le budget d'investissement qui ne devait durer que trois ans. La complexité de sa mise en œuvre et de son développement, mais surtout l'intérêt porté par les élus du syndicat mixte du Parc ont incité le Parc à poursuivre cette opération.

La navette est une opération réussie qui mérite d'être pérennisée. Le taux de remplissage moyen des navettes est près de cinq fois supérieur au taux de remplissage des cars interurbains.

### **A. La pérennisation de la navette des crêtes**

Le Parc reste l'autorité organisatrice déléguée de la navette des crêtes.

Compte tenu de son rôle spécifique sur les Hautes Vosges, le Parc souhaite pérenniser la navette des crêtes et continuer à organiser sa mise en œuvre jusqu'à la fin de sa charte, sous réserve que les autorités organisatrices continuent à déléguer leur compétence en la matière.

Toutefois, cette action grève considérablement le budget du Parc et par conséquent, ses capacités à expérimenter de nouvelles opérations. Aussi serait-il souhaitable de financer la navette en dehors du programme d'action du Parc et de continuer à diversifier l'origine des financements, grâce notamment à l'intervention des conseils généraux en matière d'offre touristique complémentaire.

### **B. Le développement du service de la navette**

L'avenir et le développement de la navette des crêtes nécessitent de :

- Coordonner les transports en commun à l'échelle inter-régionale par la création d'une autorité régulatrice (création de parcours, tarifs et produits touristiques),
- Conforter et assurer le bon fonctionnement du dispositif actuel (des cars supplémentaires, la mise en sécurité des arrêts des cars, etc.),
- Assurer la desserte de l'ensemble des vallées adjacentes de la grande crête des Vosges,
- Développer le nombre de jours de mise en circulation.

**Conscient de la nécessité d'étudier un système plus efficace et répondant davantage à la demande actuelle de transport en commun à l'échelle des Vosges du Sud, le Parc a proposé à ces partenaires d'étudier la faisabilité d'une étude juridique, financière et fiscale pour un système de transports en commun à vocation touristique dans les Vosges du Sud (Cf. cahier des charges en annexe E). Ce travail de fond devrait intervenir en 2009 sous l'égide du Commissariat à l'Aménagement du Massif des Vosges dans le cadre de la politique inter régional en faveur du développement des transports en commun à vocation touristique.**

## ANNEXES

A. Tableau récapitulatif des éléments chiffrés de la navette des crêtes

	2000	2001	2002	2003	2004	05	2006	2007	2008
Période de fonctionnement	28 mai au 24 sept	20 mai au 14 octobre	19 mai au 13 octobre	18 mai au 12 octobre	9 mai au 10 octobre 2004	5 juin au 25 septembre	4 juin au 24 septembre	3 juin au 30 septembre	22 juin au 28 septembre
Jours de fonctionnement	22	26	24	26	26 (25 route enneigée)	18	20	20	17
Billets distribués	10 300 (estimés)	12 279	11701 (payant et gratuit)	15174 (dont 1172 gratuits)	11324 (1287 TER/SNC F, 3990 à 1 euros, 5166 à 2 euros, 881 mineurs)	10459 (dont 2260 gratuits ; 3875 sur la crête; 6584 sur les liaisons)	10817 (6250 Pass journée, 926 Pass Saison achetés et 599 gratuits)	11518 (7189 Pass journée, 732 Pass Saison et 766 gratuits) (Pass présentés 2831 fois)	9420 (5793 pass journée, 585 pass saison et 537 gratuits) (Pass présenté 2507 fois)
Nombre moyen billets / jour	468	472	488	584	453	581	541	591	564
Nombre d'usagers ayant utilisé les liaisons	/	3436	3761	5153	6125	6584	6944	8417	6978
Jours de météo défavorables	/	/	11/24	5/26	15/25	6/18	10/20	7/20	7/17
Nombre de cars mobilisés	6 (4 sur la crête)	8	10	10 (+ 7 cars de renfort)	10 (+ 16 cars de renfort)	10 (+ 14 cars de renforts)	10 (+ 24 cars de renforts)	12 (+27 cars de renforts)	12 (+27 cars de renforts)
Coût de l'opération	500 000 francs	900 000 francs	141 000 euros	141 000 euros	165 000 euros	129 980 euros	143 130 euros	163 661 euros	148 229 euros
Coût titre de transport	Gratuit	Gratuit	Forfait journée 1 euro (gratuit – 12 an)	Forfait journée 1 euro (gratuit – 12 an)	Forfait journée 1 euro liaison, 2 euros crête, gratuit mineurs	Forfait journée 1 euro liaison, 2 euros crête, gratuit mineurs et ticket train valable	Forfait journée 2 euros, gratuit mineurs, saison 5 euros	Forfait journée 3 euros, gratuit mineurs, saison 8 euros	Forfait journée 3 euros, gratuit mineurs, saison 10 euros
Nombre de sites desservis sur la crête	15	15	15	15	17	19	19	19	19
Nombre de liaisons	3	5	7	7	8	9	9	11	11
Nombre cumulé liaisons aller / retour / jour	10	12	18	20	24	26	22	26	26

## Navette des Crêtes – BA 2008

Nombre de liaisons en mi journée	/	/	/	1	3	3	1	1	1
Nombre d'arrêts desservis lors des liaisons vallées à la crête	5	6	15	26	36	55	59	72	72
Nombre de gares desservies	4	4	6 (correspondances trains suisses et allemands)	6 (correspondances trains suisses et allemands)	8 (correspondances trains suisses et allemands)	7 (correspondances trains suisses et allemands)	7 (correspondances trains suisses et allemands)	7 (Idem)	7 (Idem)

Source : PNRBV 2008

**B. Questionnaire de satisfaction des usagers de la navette****PARC NATUREL REGIONAL DES BALLONS DES VOSGES****VOTRE AVIS SUR LA NAVETTE DES CRETES****NOUS INTERESSE**

Enquête usagers 2007

*Le Parc naturel régional des Ballons des Vosges souhaite recueillir votre opinion sur la “ navette des crêtes ”, afin d’améliorer ce système de transport en commun original, dans les meilleures conditions.*

**Après avoir rempli ce questionnaire,**  
**veuillez s’il vous plait, le remettre au chauffeur. Merci.**

<b>Sexe :</b> <input type="radio"/> M <input type="radio"/> F	<b>Age :</b> .....ans
<b>Commune / Pays :</b> .....	
<b>Profession :</b>	
<input type="radio"/> Agriculteur	<input type="radio"/> Cadre moyen / profession intermédiaire
<input type="radio"/> Artisan / commerçant / chef d’entreprise	<input type="radio"/> Employé
<input type="radio"/> Cadre supérieur / profession intellectuelle	<input type="radio"/> Ouvrier
<input type="radio"/> Retraité / autres	<input type="radio"/> Etudiant

**1. Vous êtes monté dans la navette à quel endroit ?**

.....

**2. Vous êtes venus**

- seul  
 en famille                      nombre d’enfants .....  
 en couple  
 en groupe

**3. Vous prenez la navette :**

- pour la première fois  
 vous l’avez déjà emprunté (cette année où les années précédentes)

**4. Si vous avez pris le Pass Saison, combien de fois avez-vous emprunté la navette cette année ?**

- 1 fois  
 2 fois  
 3 fois et plus

**5. Combien de fois allez-vous emprunter la navette aujourd’hui ?**

- 1 fois  
 2 fois  
 3 fois et plus

**6. Vous vous rendez sur les crêtes pour?**

- voir les paysages                       manger en ferme auberge  
 pour randonner                       découvrir les Hautes Vosges  
 autres : .....

**7. Utilisez-vous les trains en correspondance avec la navette des crêtes ?**

- oui                       non

**8. Etes-vous satisfait de ce dispositif de transport en commun**

- oui  non

**9. Avez-vous des suggestions pour améliorer le dispositif ?**

.....  
.....  
.....

**10. Vous avez pris connaissance de la navette des crêtes par le biais :**

- des dépliants “ la navette des crêtes ”  
 des médias (presse, radio, télévision, etc.)  
 bouche à oreille  
 site internet navettedescretes.com  
 marquage sur les bus  
 Banderoles à l’entrée des vallées  
 autres .....

**11. Vous venez sur les crêtes ?**

- régulièrement  
 occasionnellement  
 c’est la première fois

**12. Les horaires des liaisons vallées crêtes vous conviennent elles ?**

- oui
- Si non :**  plus tôt le matin, quelle heure : .....
- en milieu de matinée  
 entre midi et deux  
 en milieu d’après - midi  
 plus tard le soir, quelle heure : .....
- autres .....

***Le Parc naturel régional des Ballons des Vosges vous remercie de votre contribution à l’amélioration de “ la navette des crêtes ” et vous souhaite une agréable journée.***

**Pour toute information sur la navette ou documentation sur le Parc naturel régional des Ballons des Vosges vous pouvez contacter l’accueil de la Maison du Parc à Munster :**

1, cour de l’Abbaye  
68140 Munster  
Tél :03 89 77 90 34

E-mail : [info@parc-ballons-vosges.fr](mailto:info@parc-ballons-vosges.fr)

Site Internet : [www.navettedescretes.com](http://www.navettedescretes.com)

**Pour toutes précisions sur le service de transport :**

Transport KUNEGEL  
Tél : 03 89 24 65 65

## Votre avis sur la navette des crêtes nous intéresse

### Enquêtes usagers 2008

Compilation des réponses à la question n°9 - Avez vous des suggestions pour améliorer le dispositif ?

- Horaires difficilement lisibles étant imprimés trop fin.
  - Il serait souhaitable que la navette marque une pause aux différents arrêts.
  - Les groupes devraient s'annoncer avant le départ pour le nombre de place. Le dispositif est très apprécié par ceux qui n'ont pas de moyens de locomotion.
  - Mieux régler le chauffage. Ne pas s'arrêter à tous les arrêts si le bus est déjà complet.
  - Une belle réalisation qui permet à beaucoup de monde de randonner « en ligne » (et non pas en boucle). Le samedi ce serait bien utile.
  - Nous souhaitons un arrêt au refuge du Rainkopf comme à celui du Hannenbrunen. Outre le plaisir d'y faire halte et d'y dormir, c'est un départ de ballades vers l'Altenweiher et Blanchemer.
- Puisque le bus de 8h de Bollwiller descend à Gérardmer, pourquoi descend-il à vide depuis la Schlucht. Nous souhaitons descendre à Retournemer pour rejoindre la crête par Sotré. Il y a des amateurs.
- NB : La sécurité n'est pas assurée à Breitzhouse. Le fermier stationne sa remorque à foin sur le bas-côté de la route. La clôture électrique qui longe la route est sous tension mais sans mise en garde – danger pour les enfants.
- Ce que nous souhaitons surtout c'est des journées supplémentaires de circulation par exemple le mercredi et vendredi et une liaison depuis Sélestat-Chatenois pour rejoindre la navette aux Bagenelles avec arrêts dans la vallée de Ste Marie.
  - Faire plus de départs dans le Bas-Rhin. Revoir les arrêts à Orbey. Mieux former les chauffeurs débutants sur cette ligne qui ne connaissent pas très bien le circuit et les arrêts.
- Dans l'ensemble, j'ai été très satisfaite de la navette, surtout compte tenu du rapport qualité/prix. Je n'ai qu'une crainte, c'est qu'elle cesse l'année prochaine car j'ai entendu dire que le Conseil Général ne subventionnerait plus. Dommage ! Elle a beaucoup de succès, permet de baisser le nombre de voitures polluant les crêtes, permet aux personnes âgées de s'y rendre en toute indépendance et aux plus jeunes de se reposer des trajets en voiture la semaine. Elle permet à tout le monde d'admirer de beaux paysages et de faire connaissance d'autres amoureux des crêtes.
- Un bus plus tôt le matin en direction du col du Bonhomme.
  - Devrait fonctionner le samedi l'été.
  - Annonce des arrêts par les chauffeurs. Retour à 17h Markstein pour Bollwiller.
  - Remorque pour les vélos. Départ depuis Thann à 8h du matin comme pour Bollwiller (pour randonneurs)
  - Serait-il pensable d'en mettre en semaine ? Je rêve ! Que cela se poursuive sur les années à venir.
  - Renforcer les fréquences le matin en début de service et le soir en fin de service (1 car toutes les 15 mn pendant la première et la dernière heure) pour ne pas laisser de nombreuses personnes en plan les jours de forte affluence.
  - Quelques abris aux arrêts par mauvais temps + bancs.
  - Est il possible de prolonger le service toute l'année ? Circulation certains samedis ?
  - Saison trop courte. Dispositif le week-end pendant les vacances.
  - Une seconde navette milieu de semaine en juillet et en août.
  - Elargissement de la période de fonctionnement.

- La grande majorité des passagers du car venant de St Dié prennent au col du Bonhomme le car Colmar-Bagenelles souvent avec beaucoup de monde et parfois complet en juillet-août. Il serait souhaitable que le car de St Dié se dirige vers le Grand Ballon. Les groupes nombreux devraient prévenir au moins la veille.
- Amélioration à la station d'attente à la Schlucht (circulation intense)
- Navette le samedi et dimanche avec le pass évacion SNCF.
- Meilleure coordination train-navette.
- Que les trains soient à l'heure. C'est-à-dire meilleures liaisons avec les navettes.
- Bravo, excellente prestation. Félicitation au chauffeur de Saint Dié pour sa patience.
- Très contents – très satisfaits – le chauffeur du car n°5 très compétent, sympa, bien, très courtois.
- Commencer dès le printemps à offrir ce service de transport.
- Commencer début mai. Ne plus augmenter les tarifs. Ne pas oublier que pour que les gens prennent la navette, il faut qu'elle soit aussi rapide, plus pratique et surtout moins cher que la voiture.
- Pour les handicapés c'est très bien, ça change un peu.
- Que cela continue dans les années à venir.
- Horaires du soir plus tard.
- Je suis une « fan » incontestable des navettes ! Ceci est vraiment un excellent service rendu aux gens qui ne possèdent pas de voitures.
- Un bar dans le bus.
- Fermer la route aux motards (crêtes) car en coupant les virages, c'est dangereux pour les bus.
- Navette à 1 euro.
- Dispositif déjà bien amélioré depuis sa création.
- De Guebwiller au Markstein avec 5 minutes de retard. La correspondance pour la Schlucht est partie, alors il faut attendre une demi-heure.
- Meilleure lisibilité sur Internet.
- Bravo, très bien organisé.
- Que la navette continue de circuler l'année prochaine. Il y a de l'argent pour le superflu, pourquoi pas pour des choses sérieuses.
- Un merci aux chauffeurs pour leur amabilité.
- Dommage qu'il n'y ait pas encore de navette pour le Ballon d'Alsace !
- Mettre plusieurs cars dans les villes où il y a beaucoup de monde.
- Fonctionnement des navettes des crêtes sur une plus longue période ; entre la fermeture et l'ouverture des stations de sport d'hiver.
- Adapter la liaison St Dié-Bohomme avec les horaires du TER.

**C. Tableau récapitulatif des billets distribués par liaisons 2000 /2008**

	<b>Metzeral 9h20</b>	<b>Metzeral 11h20</b>	<b>Colmar Munster 8h20</b>	<b>Munster 14h00</b>	<b>Colmar Bagenelles 8h30</b>	<b>Colmar Calvaire 9h37</b>	<b>Kruth 9h00</b>	<b>Gérardmer 9h15</b>	<b>Saint Dié 9h41</b>	<b>Cernay 9h10</b>	<b>Remiremont 9h10</b>	<b>Thann 9h20</b>	<b>Bollwiller 10h00</b>	<b>Bollwiller 8h15</b>
<b>2008</b>	353	260	1032	175	365	883	189	190	610	620	495	624	791	391
<b>2007</b>	676	341	1046	249	598	799	320	292	584	657	572	919	979	385
<b>2006</b>	691	407	929	266	546	701	/	/	447	734	401	742	1080	0
<b>2005</b>	542	367	975	270	622	560	312	437	/	335	/	896	909	134
<b>2004</b>	719		947	193	507	523	363	322	/	/	/	749	1005	240
<b>2003</b>	553	359		219	570	264	508	291	/	/	/	/	741	/
<b>2002</b>	711	569		/	241	/	397	250	/	/	/	/	344	/
<b>2001</b>	1248	371		/	/	/	316	234	/	/	/	/	371	/
<b>2000</b>	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/

**D. Tableau des comptages des Pass distribués sur les liaisons vallées crêtes en 2008**

DATES	Total comptage journalier	€	Total billets distribués				METZERAL 9 H 15				METZERAL 11 H 15				COLMAR MUNSTER 08 H 20				MUNSTER 14 H 00			
			3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.
		€																				
22-juin	694	3733	391	256	0	47	0	5	0	0	7	13	0	3	82	15	0	10	9	5	0	1
29-juin	637	2363	311	143	149	34	5	3	2	3	5	6	10	5	35	8	8	4	2	0	4	0
6-juil	449	1324	248	58	116	27	6	1	5	0	36	0	10	2	37	8	6	6	0	0	0	0
13-juil	178	504	118	15	38	7	4	0	1	0	3	0	2	3	19	1	0	0	0	0	0	0
14-juil	314	819	193	24	84	13	4	1	2	0	7	0	2	0	17	6	8	2	2	0	5	0
20-juil	574	1407	349	36	166	23	23	1	3	7	3	0	6	0	31	0	14	7	0	0	0	0
27-juil	556	1285	355	22	156	23	14	0	5	7	4	0	2	0	68	5	21	9	8	2	6	5
3-aoû	555	1221	357	15	155	28	8	7	3	0	7	0	9	6	53	0	21	4	0	0	0	0
10-aoû	972	2035	645	10	259	58	64	1	18	18	0	0	0	0	52	0	23	14	21	0	4	2
15-aoû	207	291	97	0	90	20	6	0	0	0	0	0	6	4	5	0	10	0	12	0	11	0
17-aoû	800	1703	551	5	174	70	4	0	3	0	6	2	4	3	44	0	21	6	15	0	9	3
24-aoû	778	1629	543	0	203	32	9	0	5	0	10	0	4	5	92	0	19	5	10	0	2	2
31-aoû	948	1936	642	1	228	77	33	0	8	6	6	0	5	0	69	0	22	5	5	0	6	0
7-sep	307	393	131	0	152	24	14	0	4	4	12	0	2	1	7	0	6	0	1	0	2	0
14-sep	316	552	184	0	104	28	1	0	3	0	4	0	2	0	46	0	13	7	2	0	3	0
21-sep	437	702	234	0	195	8	11	0	4	0	0	0	8	0	9	0	16	2	2	0	0	0
28-sep	698	1338	446	0	238	14	8	0	9	0	14	0	10	1	11	0	22	1	2	0	12	0
DATES	Sociétés	€	Total billets distribués				METZERAL 9 H 15				METZERAL 11 H 15				COLMAR MUNSTER 08 H 20				MUNSTER 14 H 00			
Totaux généraux en nombre			9 420				353				260				1 032				175			

COLMAR 08 H 37 VLK				COLMAR 09 H 40				SAINT DIE 9h00				CERNAY 9 H 20 CHOPIN				REMIREMONT 8 H 40 CHOPIN				THANN 9 H 25 CHOPIN				KRUTH 09 H 00 CHOPIN				
3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	
25	12	0	18	22	15	0	4	13	21	0	2	15	17	0	2	13	11	0	4	13	23	0	0	7	5	0	0	
22	3	3	5	37	3	9	2	26	19	17	2	12	16	21	4	16	8	3	2	19	12	42	1	2	3	2	1	
3	3	9	0	16	6	4	0	3	9	14	1	20	5	21	2	8	3	6	2	5	3	14	5	6	0	1	0	
2	0	2	0	20	3	12	5	3	0	7	0	0	2	0	0	8	2	3	2	2	1	2	0	4	0	6	1	
1	2	2	0	10	2	8	5	0	0	11	0	13	0	3	2	9	1	4	1	35	1	13	3	4	2	0	0	
4	0	4	2	33	10	12	5	18	1	24	2	4	1	29	1	6	0	4	0	22	4	12	0	7	2	4	0	
1	1	3	0	17	0	10	4	24	3	19	0	11	0	28	2	18	3	9	2	1	0	14	0	2	2	2	0	
15	1	12	3	35	2	15	6	16	0	15	3	24	0	20	4	8	0	0	0	19	2	19	0	22	0	12	0	
15	1	18	1	38	1	40	10	36	1	27	5	15	0	15	4	38	0	17	0	8	3	28	0	17	0	2	0	
12	0	3	2	3	0	20	9	5	0	7	1	4	0	0	2	0	0	0	0	11	0	12	0	0	0	8	0	
25	0	12	4	16	0	20	9	35	0	17	2	28	1	15	9	42	0	16	18	40	1	15	5	11	0	0	0	
12	0	19	4	28	0	23	0	23	0	22	1	16	0	33	4	23	0	7	5	16	0	16	4	6	0	0	0	
30	0	8	0	37	0	38	0	19	0	23	6	24	0	31	15	32	0	17	8	16	0	0	29	6	0	7	0	
2	0	2	0	16	0	35	13	4	0	14	0	4	0	12	0	3	0	3	0	2	0	30	5	2	0	10	0	
0	0	4	0	10	0	10	16	13	0	13	0	1	0	3	0	11	0	9	3	9	0	18	1	10	0	3	1	
5	0	6	0	22	0	25	0	5	0	12	1	12	0	40	0	13	0	13	2	13	0	25	0	2	0	1	1	
4	0	18	0	82	0	29	1	23	0	22	0	19	0	29	5	37	0	19	3	10	0	20	0	2	0	3	0	
COLMAR 08 H 37 VLK				COLMAR 09 H 40				SAINT DIE 9h00				CERNAY 9 H 20 CHOPIN				REMIREMONT 8 H 40 CHOPIN				THANN 9 H 25 CHOPIN				KRUTH 09 H 00 CHOPIN				
<b>365</b>				<b>883</b>				<b>610</b>				<b>620</b>				<b>495</b>				<b>624</b>				<b>189</b>				

BOLLWILLER 10 H 00 SODAG				BOLLWILLER 08 H 15 SODAG				GERARDMER 10 H 00 SODAG			
3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.	3 €	10 €	ABT	Enf.
24	23	0	11	16	24	0	1	9	2	0	1
20	12	27	3	2	11	5	2	1	4	5	3
8	6	16	2	4	0	6	0	11	0	2	0
0	0	8	0	0	0	1	0	1	0	0	0
14	4	18	0	1	2	8	0	2	0	0	0
13	3	27	0	27	8	16	3	3	1	1	0
13	1	14	1	18	0	24	0	2	0	5	0
37	3	4	4	19	0	18	2	13	0	8	0
39	1	35	4	10	1	26	0	17	0	6	0
0	0	5	2	5	0	7	0	0	0	1	0
34	0	23	11	5	0	13	2	8	0	6	1
23	0	31	6	8	0	21	0	24	0	5	0
47	0	40	8	7	0	20	0	13	0	3	0
11	0	18	1	3	0	11	0	0	0	3	0
13	0	20	0	0	0	5	0	0	0	1	0
12	0	30	2	1	0	11	0	10	0	4	0
26	0	32	1	6	0	9	2	10	0	4	0
BOLLWILLER 10 H 00 SODAG				BOLLWILLER 08 H 15 SODAG				GERARDMER 10 H 00 SODAG			
<b>791</b>				<b>391</b>				<b>190</b>			

## E. Cahier des charges

### Etude-action « faisabilité d'une étude juridique, financière et fiscale pour un système de transports en commun à vocation touristique dans les Vosges du Sud »

#### Contexte

Depuis neuf ans, le PNR des Ballons des Vosges assure la maîtrise d'ouvrage de la navette des crêtes en partenariat avec de nombreux financeurs. Conçue comme un dispositif expérimental dans le cadre de l'application du Schéma d'Accueil de la Grande Crête des Vosges validé en 1998 par le comité syndical du Parc et circulant initialement sur la seule route des crêtes, elle a peu à peu évolué en intégrant des liaisons avec les vallées. Les objectifs de ce dispositif estival d'animation et de découverte des Hautes Vosges étaient les suivants :

- Contribuer à réduire l'impact et les nuisances des véhicules motorisés en offrant une alternative aux déplacements en voitures particulières,
- Valoriser la découverte piétonne et linéaire de la grande crête à travers le sentier des crêtes (GR5).

Aujourd'hui, l'ensemble des partenaires du projet reconnaît que le Parc a atteint ces objectifs techniques initiaux. Par ailleurs, la progression régulière de la fréquentation des lignes, l'extension du réseau et la contribution financière récente des communautés de communes et villes-portes montrent incontestablement le fort enracinement de la navette des crêtes dans le tissu social local.

Toutefois, on constate actuellement une saturation du dispositif qui a atteint ses limites de fonctionnement ainsi qu'un désengagement de certaines collectivités financeurs qui souhaitent que des solutions soient trouvées pour pérenniser le système.

Enfin, de plus en plus de collectivités territoriales et d'usagers expriment de nouvelles demandes :

- extension du réseau (par exemple, il existe une demande non satisfaite au départ de Sélestat et de Belfort),
- augmentation de la durée de circulation (toute la semaine en été/hiver),
- développement de l'attractivité touristique des transports en commun tout en garantissant l'accès aux populations locales,
- pérennisation juridique et financière du système à long terme.

Cette évolution de la demande combinée aux difficultés rencontrées par le maître d'ouvrage pour financer la navette des crêtes implique inévitablement de repenser le dispositif globalement et à une échelle élargie. Par ailleurs, il s'avère nécessaire de renforcer le réseau de lignes structurantes dans le massif en abordant la question du transport des personnes globalement (ne pas dissocier tourisme, service à la population et déplacements domicile-travail).

Cette reconfiguration d'un système de transport à vocation touristique dans les Vosges du Sud devrait être inscrite dans la prochaine charte du Parc comme objectif prioritaire. Le système KONUS Allemande constitue une référence possible dans ce domaine.

L'intermodalité des transports comme cadre général de ce projet

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers...

Actuellement cette pratique reste marginale (quelques exemples en milieux urbains ou périurbains). Toutefois, l'incitation au rabattement sur les transports publics est un des principaux moyens d'adapter les déplacements aux nouvelles formes d'urbanisation (qui entraîne un recours croissant à la voiture particulière) et de limiter la place de la voiture en agglomération. Par ailleurs, l'intermodalité peut permettre d'optimiser l'usage des transports publics et donc d'augmenter leur autofinancement et d'améliorer leur efficacité sociale et leur rentabilité économique.

Pour ces raisons, la modélisation des déplacements dans les politiques publiques ne peut pas ignorer les déplacements intermodaux.

Le développement de l'intermodalité suppose d'optimiser au préalable l'offre de transport alternative à la voiture particulière. Son efficacité est conditionnée par l'implication de quatre niveaux d'acteurs : les usagers, les transporteurs, les collectivités et les acteurs économiques.

Le déplacement intermodal se traduit à travers quatre éléments généraux :

- la chaîne de transport (somme des différents modes de déplacement utilisés – variables déterminantes = vitesse, capacité et confort)
- l'offre et son environnement (localisation (où ?) et temps (quand ?) – variables déterminantes = nombre de stationnement, itinéraires, horaires, correspondances et durée du trajet)
- l'interface (aménagement, information locale et infrastructures annexes – variables déterminantes = interconnexion des réseaux de transports en commun, stationnement des vélos, accessibilité marche à pied et activités commerciales/loisirs)
- le marketing (information générale, politique tarifaire, promotion et vente – variables déterminantes = plan du réseau, horaires, billetterie, points de ventes)

L'intermodalité est contraignante pour l'utilisateur. Cet inconvénient doit être compensé par une valeur ajoutée sur la performance de l'offre de transport et sur les mesures tarifaires.

Le succès des déplacements intermodaux de personnes repose sur :

- la mise en place de pôles d'échanges compacts, non saturés, bon marchés et situé proche du domicile,
- une liaison longue distance entre un lieu de domicile périphérique et un centre « d'hyperactivité »,
- un accès à la voiture.

Les arbitrages politiques permettent de :

- Choisir une stratégie pour optimiser le transport,
- Rendre l'offre lisible pour que l'utilisateur sache utiliser l'intermodalité,
- Optimiser l'interface pour diminuer au maximum les inconvénients,
- Faciliter l'utilisation des pôles d'échanges.

L'étude-action**Contexte**

En référence au cadre de l'intermodalité ci-dessus, l'étude-action a pour objectif de construire un début d'ossature locale pour la mise en place progressive de transports intermodaux dans le Sud du massif des Vosges. Cette stratégie à long terme passe par l'appropriation politique de l'étude-action pour faire émerger des territoires d'expérimentation.

La démarche s'inscrit dans la recherche d'un partenariat public/privé qui portera notamment sur la prise en charge des usagers dans les centres « d'hyperactivité », l'organisation des déplacements sur la route des crêtes et l'accompagnement des clientèles entre les sites.

**Etendue de la mission**

L'étude-action porte sur l'ossature primaire d'un réseau de transports intermodaux et doit déboucher sur une ou plusieurs expérimentations. Tout au long de la démarche, le cabinet retenue, devra créer les conditions favorables pour faire émerger des projets dans des territoires d'expérimentation potentielle où les partenariats sont simples à mettre en place et où les conditions techniques sont réunis. Dans le cas où aucun projet expérimental ne serait identifié au terme de la phase pré-opérationnelle (faute de maître d'ouvrage identifié), l'expérimentation ne pourra pas avoir lieu.

**Méthodologie**

Le candidat doit proposer une méthodologie générale détaillée pour la réalisation de cette étude-action comprenant au minimum :

- une description précise des modalités de recueil des données techniques, juridiques et financières,
- la ou les méthodes d'enquêtes auprès des partenaires du Parc,
- une méthode pour la mise en œuvre d'une stratégie d'échange entre les partenaires du projet et d'aide à la décision auprès des maîtres d'ouvrage potentiels pour créer une « émulation » autour de ce projet,
- identifier les message et proposer au Parc une stratégie de communication institutionnelle,
- les modalités d'animation d'un comité de pilotage et d'évaluation en continue de toutes les phases de cette étude.

Par ailleurs, dans le cas où un supplément d'étude serait nécessaire pour atteindre l'objectif fixé, le candidat pourra proposer une option supplémentaire en expliquant les raisons de sa proposition.

**Périmètre d'étude**

Sud du massif des Vosges. Périmètre du Parc élargi aux agglomérations proches (Belfort, Mulhouse, Colmar, Sélestat, Saint Dié des Vosges, Epinal, Remiremont).

Raisonnement en liaison structurante longue distance entre les agglomérations via les cols des Vosges.

AGGLOMERATION ⇔ CENTRE « d'hyperactivité » en vallée ⇔ CENTRE  
« d'hyperactivité » en crête ⇔ CENTRE « d'hyperactivité » en vallée ⇔  
AGGLOMERATION

**Travail à réaliser**

Cette étude-action comporte trois phases :

- A. La faisabilité générale du projet
- B. L'étude approfondie sur des cas particuliers (phase pré-opérationnelle)
- C. L'expérimentation sur un ou des territoires volontaires (phase opérationnelle si le système est pérennisable)

## Phase A. La faisabilité générale du projet

Objectifs : Etablir plusieurs scénarios juridiques financiers et fiscaux pour un transport intermodal à vocation touristique. Identifier des territoires expérimentaux potentiels fondés sur les dynamiques locales (publiques, privés, associatives etc.).

## 1- Une étude de clientèle

- Caractériser les usagers par type d'usage (tourisme, loisirs, service à la population)
- Etablir la complémentarité entre un système de transport à vocation touristique et un transport domicile travail.
- Evaluer de la fréquentation potentielle des transports en commun et caractériser les clientèles sur l'ensemble du parcours (y compris dans les centres « d'hyperactivité »).

## 2- L'étude d'un dispositif technique combinant différents moyens de transport

- Remettre à jour le diagnostic du Pôle d'Excellence Rural des Hautes Vosges (transports publics dans le massif – train et car départementaux et régionaux).
- Le compléter en faisant l'inventaire des projets publics et privés portant sur l'amélioration des services de transport (TAD par exemple) ou bien sur des formes nouvelles de mobilité/déplacement (projets alternatifs par exemple)
- Evaluer l'offre et la chaîne de transports. Identifier les points à améliorer pour une véritable intermodalité et faire des propositions d'amélioration.
- Evaluer la volonté locale de s'impliquer dans le projet (acteurs publics et privés). Quelle complémentarité entre le public et le privé ? Sur quel secteur géographique expérimental?

## 3- L'organisation de l'offre touristique et de loisirs afférente

- Structurer l'offre d'activités et de loisirs dans les centres « d'hyperactivité » en vallée et en crête.
- Définir un seuil « d'hyperactivité » qui conditionne l'attractivité du dispositif.
- Evaluer le niveau d'implication possible des socio-professionnels locaux et des collectivités locales (prestations et services).
- Proposer une offre structurée, lisible et simple en été et en hiver au service du développement économique de la montagne et respectueuse de ses patrimoines.
- Elaborer la stratégie marketing.
- Concevoir et organiser la promotion des produits,

## 4- L'étude de la structuration juridique de l'exploitation et de son financement sur des bases fiscales à l'échelle locale (territoire d'expérimentation) et globale (Vosges du Sud).

- Evaluer les possibilités financières et fiscales pour la pérennisation du système à long terme
  - hyp 1 : Création d'un dispositif financier et/ou fiscal mettant à contribution les professionnels bénéficiant du réseau de transport en commun (du type taxe touristique allemande par exemple)
  - hyp 2 : Adaptation d'un dispositif financier et/ou fiscal existant par l'élargissement de son assiette et de son affectation (du type taxe de séjour mais pas uniquement)
- Proposer différents scénarii possibles.
  
- A l'échelle locale, évaluer les formes juridiques les mieux appropriées pour la maîtrise d'ouvrage du projet (conditions d'exploitation au regard de la compétence transport des collectivités locales - autorités organisatrices de transport de premier rang et de second rang)
  
- A l'échelle globale, proposer des éléments de prospective pour généraliser les moyens fiscaux et financier à l'échelle des Vosges du Sud.
  
- Identifier les maîtres d'ouvrages possibles aux deux échelles (en vue de l'expérimentation et d'un élargissement progressif de l'ossature initiale)

#### Phase B. L'étude approfondie sur des cas particuliers (phase pré-opérationnelle)

Le choix des territoires à étudier sera fait par le comité de pilotage de l'étude-action.

Objectif : Evaluer les niveaux de faisabilité pour chacun des territoires identifiés dans la phase préalable.

##### A l'échelle locale :

- Identifier les territoires remplissant les conditions nécessaires pour faire l'objet d'une expérimentation (par exemple, unité géographique et administrative du territoire pour faciliter les partenariats publics/privé, un maître d'ouvrage volontaire dans un contexte politique simple...),
- Proposer différents montages techniques, juridiques, financiers et fiscaux possibles par territoire.
- Programmer techniquement et financièrement la mise en œuvre de l'expérimentation.

##### A l'échelle globale :

- Evaluer les conditions de transfert et de généralisation à partir des territoires expérimentaux.
- Identifier une autorité supérieure interdépartementale ou interrégionale existante ou à créer pour assurer la coordination des transports intermodaux dans les Vosges du Sud et collecter/redistribuer les recettes auprès des acteurs publics et privés.
- Estimer le niveau d'affectation de crédits de fonctionnement et d'investissement d'origine publique dans la phase de lancement pour assurer le financement de cette autorité.

Pour cette phase, le candidat proposera un prix forfaitaire par projet.

Phase C. L'expérimentation sur un ou des territoires volontaires (phase opérationnelle)

Le choix des territoires à étudier sera fait par le comité de pilotage de l'étude-action. Cette phase est conditionnée à l'existence d'un maître d'ouvrage candidat à l'expérimentation.

Objectif : Préparer les conditions de l'expérimentation

- Elaborer les outils d'aide à la décision pour le Maître d'ouvrage candidat à l'expérimentation
- Etablir la programmation technique et financière définitive (différencier la phase de lancement (portage public) de la phase d'autonomie du système)

Pour cette phase, le candidat proposera un prix forfaitaire par projet.

### **Phasage de l'étude-action**

Phase A : 6 mois

Phase B : 4 mois

Phase C : 2 mois



Conseil Général



Haut-Rhin



Communauté de Communes  
de Cernay et Environs



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA  
REGION DE GUEBWILLER

