



Complexe! Il fallait pourtant

Sur soixante-cinq kilomètres, la navette des crêtes...

● ● ● suite de la page 11

vue sur un site comme «élargi» du fait du recul de sa «porte d'entrée».

La perception de la voiture est sans doute en train de changer dans l'opinion. Non pas que les valeurs de confort et d'autonomie qui y sont attachées soient remises en cause, mais les aspects négatifs (pollution, nuisance, accident) sont plus présents dans les esprits. Un sondage TNS Sofres de 2003 montre que l'utilisation de la voiture est essentiellement un usage contraint, car si 85% des Français sont utilisateurs de la voiture, ils ne sont que 45% à la citer comme mode de transport préféré.

Et si proposer d'abandonner nos «vaches sacrées» aux abords des sites naturels n'était plus vécu comme une contrainte insupportable? Et si accéder à des sites naturels débarrassés des voitures était effectivement ressenti par un public de plus en plus large (au-delà des convaincus d'avance) comme un «plus» en termes d'environnement, de qualité de visite et de balade? À condition que le changement ne soit pas mis en place comme une punition, mais présenté positivement par le gestionnaire et accompagné d'un véritable message sur le sens de la mesure et d'informations pratiques associées facilitant la vie du visiteur (temps, difficultés, services sur le site, horaires de navettes lorsqu'elles existent...).

Les plus récalcitrants sont souvent ceux qui ont des habitudes ancrées au site: au-delà des professionnels locaux (éleveurs, agriculteurs, forestiers...) pour lesquels des mesures dérogatoires sont faciles à mettre en place et à justifier, il est plus difficile de convaincre les régionaux habitués des lieux, ou de gérer les contraintes particulières de ceux qui partent au petit matin pour les courses en montagne par exemple. Le pragmatisme doit prévaloir, mais, là aussi, attention à l'information de ceux qui ont fait l'effort de laisser leur voiture à la porte... et découvrent des poches de parkings combles en pleine nature! ■

ANNE VOURC'H
DIRECTRICE DU RÉSEAU DES GRANDS SITES DE FRANCE

>>> Mél:
annevourch@grandsitedefrance.com



Trois millions de personnes, habitant quatorze bassins de vie, peuvent rejoindre les sommets de la grande crête des Vosges en moins de

deux heures. Il n'existe aucune

sorte de limitation ou interdiction d'accès pour les véhicules. Le Parc naturel régional des ballons des Vosges s'est donc lancé un défi: convaincre le public de ne pas se déplacer en voiture mais d'utiliser les transports en commun. Une navette a été mise en place. Dix cars sont mis à la disposition du public. La tarification se veut incitative et son fonctionnement a été étudié au plus proche de l'attente des usagers¹.

Afin de trouver un juste équilibre entre la protection des milieux et des paysages, l'intérêt écologique à long terme et l'usage touristique, plusieurs enquêtes de satisfaction ont permis d'affiner le système. Ainsi, concernant la tarification, le public dispose de deux formules: un Pass journée à deux euros ou un Pass saison à cinq euros. Les mineurs, quant à eux, bénéficient de la gratuité du service.

La navette circule les jours où la grande crête connaît les plus fortes fréquentations, à savoir les dimanches et jours fériés en période estivale. Elle dessert dix-neuf sites touristiques tout au long de soixante-cinq kilomètres. Les arrêts sont assurés toutes les demi-heures, temps au-delà duquel l'attente n'est plus «spontanément supportable par les publics». Chacun des arrêts est matérialisé par une balise comprenant des informations pratiques (nom de l'arrêt, horaires, itinéraire et tarification). Plusieurs vallées permettant d'accéder à la crête, neuf liaisons ont alors été mises en place. Près d'une trentaine de communes sont ainsi desservies ce qui représente près de cinquante-cinq arrêts sur les liaisons crêtes-vallées.

Afin d'élargir le nombre d'usagers potentiels, la question de la multimodalité des transports en commun s'est, elle aussi, posée. Des partenariats avec la SNCF, les Régions et les Départements ont alors été développés et les navettes sont en correspondance avec les trains TER dans chacune des vallées concernées.

Le Parc voulait que des véhicules à propulsion alternatifs (gaz, électricité, hydrogène) soient utilisés. Après étude, il s'est avéré que

les surcoûts entraînés par ce type d'énergie étaient trop conséquents pour être supportables. Par ailleurs, leur manque de puissance en milieu montagneux et leur autonomie insuffisante n'eussent pas permis leur utilisation. Le choix s'est donc porté sur les cars les moins polluants possible. Ceux-ci respectent les normes européennes anti-pollutions les plus strictes (Euro 3 et, dès 2007, Euro 4).

© Welcome Byzance pour le PNR ballons des Vosges



- Arrêt
- Sommet
- Parking
- Route des crêtes
- Sentier
- Ligne SNCF
- Gare SNCF

PAS PLUS D'UNE DEMI-HEURE... AU-DELÀ, LE PUBLIC N'ACCEPTE PLUS D'ATTENDRE LA NAVETTE. SEULES LES VACHES...



faire simple

Par ailleurs, et afin d'assurer un service qualitatif, les chauffeurs ont suivi une formation leur permettant de répondre aux éventuelles questions des usagers sur le Parc naturel régional des ballons des Vosges.

Le volet communication est d'ailleurs une des clés essentielles du développement de l'opération. Marquage des bus, pose de kakémonos, site Internet (21 837 connexions pour les six mois de mise en ligne du site en 2005), plaquettes de présentation de la navette avec les horaires (135 000 exemplaires en français et 15 000 exemplaires en allemand), affiches, conférences de presse (et donc articles de presse), émissions de radio locales, encarts dans les bulletins des différentes collectivités locales... autant d'outils mis en œuvre auxquels on ajoutera encore les clubs de marche.

Le Parc a-t-il rempli sa mission? Pour évaluer l'impact de la navette, on peut retenir que la moyenne journalière de 3 000 véhicules légers les dimanches a connu une diminution de 7%. Ce n'est pas rien... ■

STEPHAN ZIMMERMANN

PARC NATUREL RÉGIONAL DES BALLONS DES VOSGES

>>> Mél:

s.zimmermann@parc-ballons-vosges.fr

1. L'opération navette est financée par les Conseils régionaux d'Alsace et de Lorraine, l'État, les Communautés de communes, le Conseil général, les villes aux portes du Parc et la recette de la vente des billets.

Des raisons précises permettent de fermer une voie publique à la circulation

Les navettes, les voies, le droit



Peut-on s'appuyer sur le droit pour réguler la circulation? Le principe de la loi est simple: pas de hors-piste. Un véhicule à moteur ne peut rouler que sur des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation des véhicules à moteur. À condition cependant que ce véhicule ait des caractéristiques conformes au code de la route et qu'il soit reçu comme tel par le service des Mines (Driré).

Quelles sont ces voies ?

Tout est indiqué dans la loi, celle du 3 janvier 1991¹. Il s'agit des routes nationales, départementales et communales, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation des véhicules à moteur.

- Les trois premières font partie du domaine public de l'État, du département ou de la commune, leur statut d'ouverture au public est inaliénable. Seules des questions de sécurité ou d'ordre public peuvent justifier leur fermeture.

- Les chemins ruraux font partie du domaine privé de la commune mais, par destination, ils sont ouverts au public. Seul un arrêté du maire (article L 2213-4 du code général des collectivités territoriales - CGCT) ou du préfet (article L 2215-3 du CGCT) peut, pour des raisons d'environnement, interdire totalement ou partiellement la circulation de véhicules sur ce type de voies. Dans ce cas, un panneau doit être apposé aux abords du chemin fermé à la circulation des véhicules.

- Les voies privées appartiennent soit à des particuliers, soit à des collectivités (cas fréquent en forêt). Ces voies ne sont pas, par destination, ouvertes au public. Elles peuvent cependant être ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur, soit selon un usage local (accord tacite du propriétaire), soit suivant une convention (accord explicite du propriétaire). La décision de fermeture de ce type de voie relève de la décision du propriétaire, qui n'est pas obligé d'en faire mention, même si le signalage par panneau de la fermeture de la voie se révèle plus commode pour un conducteur « étranger » à la région.

Qui a le droit de fermer ces voies et pourquoi ?

Sur le territoire de sa commune, le maire a une compétence de police générale (il doit assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques) et une compétence de police de la circulation et du stationnement. À ce titre, le maire a la possibilité de fermer des voies ou des chemins pour assurer la tranquillité publique, préserver la qualité de l'air, protéger les espèces, les espaces naturels, les paysages et les sites ou permettre leur mise en valeur. L'arrêté doit être motivé, mais la liste des motifs est large et peut s'appliquer à toutes les communes.

Sur tout le département, le préfet a une compétence de police générale ainsi que de police de la circulation et du stationnement. Il peut se substituer au maire, en cas de défaillance avérée de ce dernier, pour fermer une ou plusieurs voies à la circulation de véhicules pour des motifs d'environnement.

Navettes gratuites, navettes payantes

Les navettes routières ou ferroviaires peuvent venir compenser la fermeture temporaire d'une voie et réguler ainsi la fréquentation des espaces naturels. Les navettes routières ne peuvent qu'emprunter des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur. S'il y a paiement, on ne paye pas l'accès, mais le service rendu.

CLAUDINE ZYSBERG - MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

>>> Mél: claudine.zysberg@ecologie.gouv.fr

1. Codifiée aux articles L 362-1 et suivants du code de l'Environnement.

