



## Communauté de Communes de Haute Maurienne-Vanoise



## RAPPORT FINAL



Rhône-Alpes <sup>Région</sup>

Novembre 2006

## SOMMAIRE

<b>Déroulement de la mission.....</b>	<b>3</b>
<b>La mobilité sur le territoire : synthèse du diagnostic .....</b>	<b>5</b>
<b>Les préconisations.....</b>	<b>7</b>
Adapter l'offre Ski Bus.....	7
Inciter les acteurs privés à organiser du transport .....	9
Mettre des véhicules à disposition .....	10
Mise en place d'un ticket taxi .....	10
Mise en place d'une offre de Transport à la Demande .....	11
<b>Conclusion.....</b>	<b>13</b>

# Déroulement de la mission

---

L'étude de mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise, débutée en avril 2005, s'est terminée 1 an et demi plus tard en septembre 2006 à la passation des marchés avec les transporteurs sur 5 ans pour les prestations transport sur les saisons de 2006 – 2007 à 2010 - 2011. La mission était structurée en deux parties :

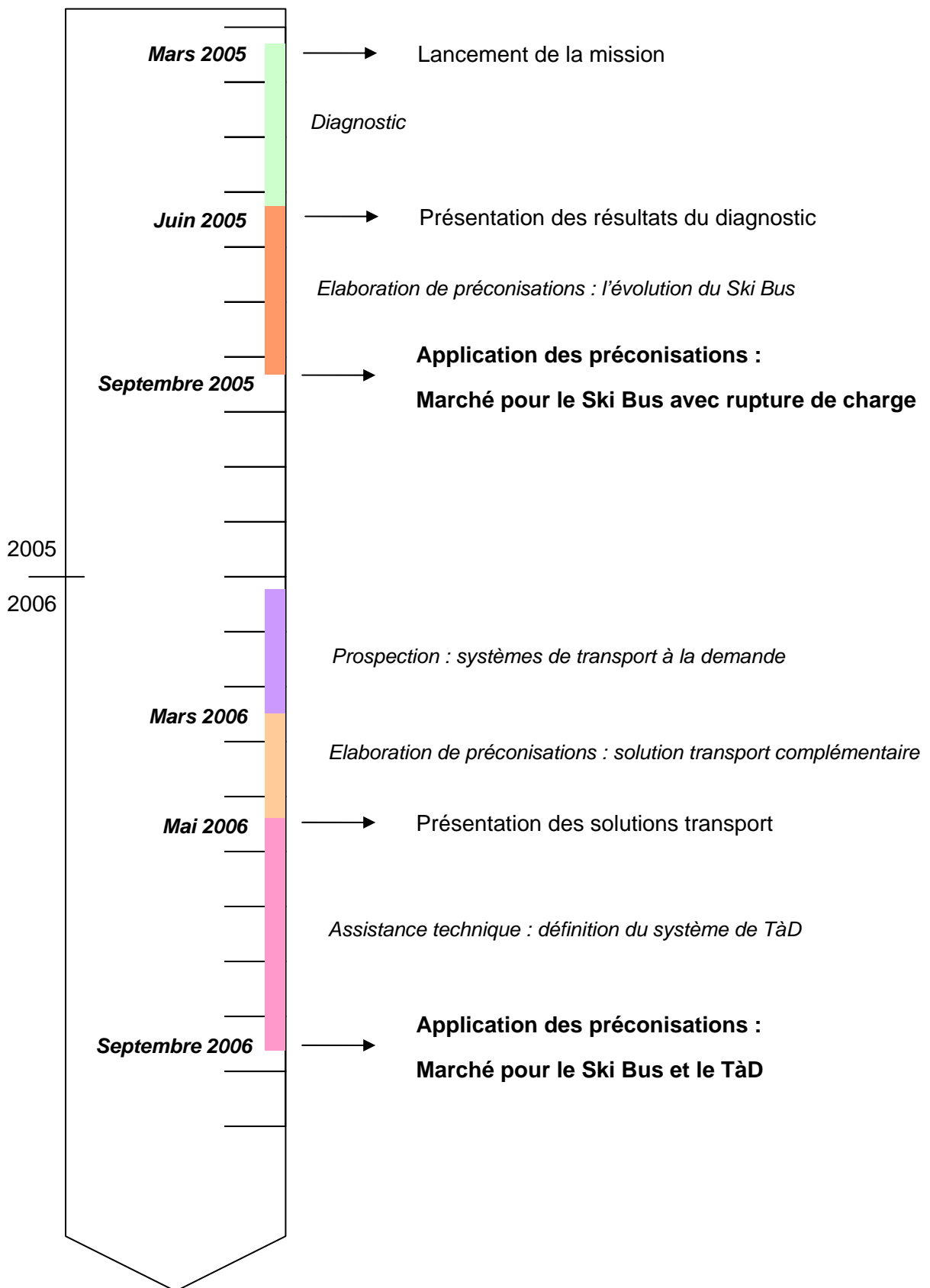
- un diagnostic des mobilités et de l'offre de transport mise à disposition des populations (ligne Ski Bus) ;
- des préconisations sur la forme à donner à l'offre de transport pour répondre aux problématiques identifiées dans le diagnostic.

La durée de la mission a été allongée par rapport au calendrier initial : la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise et Interface Transport ont élaboré en cours d'étude un **nouveau calendrier** dans lequel la mission a été interrompue en septembre 2005, pour reprendre en janvier 2006 et se prolonger jusqu'à l'été 2006. Cela a permis d'élaborer les **préconisations sur deux échéances** : la saison 2005 – 2006, pour laquelle les préconisations portant sur le Ski Bus ont été mises en place (rupture de charge notamment), puis la saison 2006 – 2007, avec la définition d'une offre de Transport à la Demande en complément<sup>1</sup>.

Ce déroulement est synthétisé par le schéma ci-après :

---

<sup>1</sup> Cela a permis d'exploiter les données sur la fréquentation du Ski Bus pendant la saison 2005 - 2006



# La mobilité sur le territoire : synthèse du diagnostic

---

Le travail de diagnostic réalisé en début de mission a fait ressortir un certain nombre d'atouts et de contraintes liés au territoire et à l'offre Ski Bus.

A l'issue du diagnostic, il ressort que, du point de vue des usagers, le Ski Bus présente un certain nombre d'inconvénients :

- n'offrant **pas de liaison porte à porte**, le Ski Bus est assez contraignant pour certains usagers (notamment ceux dont l'hébergement était excentré) ;
- les **fréquences sont parfois trop faibles**, ce qui entraîne des attentes assez longues, et d'autant plus frustrantes et pénibles que d'autres lignes de transport collectif (ligne régulière sous autorité du Conseil Général par exemple) peuvent être amenées à respecter les mêmes arrêts pendant cette attente, mais sans prendre les passagers ;
- le fonctionnement du Ski Bus, pensé pour les skieurs, **s'adapte mal à une utilisation par les populations locales** (pas assez de navettes le samedi pour les jeunes du pays par exemple). En effet, les besoins de ces deux populations sont très différents ;
- une offre pouvant être mieux mise en valeur : les différents véhicules roulant sur le territoire sont mal identifiés, de même que les arrêts, ce qui entraîne des confusions.

Néanmoins, parmi les forces du Ski Bus, **l'image globalement bonne** qu'en ont les usagers est à retenir. Ce crédit en termes d'image découle de deux autres caractéristiques particulièrement positives :

- une grille horaire fabriquée en concertation avec les différentes communes et les Offices de Tourisme, permettant une **desserte pertinente des stations** (la majorité des cours de ski sont ainsi assurés par une arrivée de Ski Bus) ;
- une **tarification particulièrement attractive** pour les porteurs de la carte d'hôte (à partir d'un euro pour un trajet).

Aussi est-il permis de dire que **du point de vue des usagers, le Ski Bus constitue une offre relativement satisfaisante.**

A cette caractérisation globalement bonne s'oppose un certain nombre de points négatifs, pesant non pas sur les usagers, mais plutôt sur la collectivité organisatrice :

- le coût de la prestation transport, élevé ;
- **l'utilisation inégale de l'offre, qui laisse envisager la possibilité de réaliser des économies** (en adaptant l'offre de manière fine). Ainsi, certains bus roulent à vide ou très peu remplis : certains véhicules lorsqu'ils circulent sur le plateau du bas, ou encore les navettes roulant en basse saison.

A l'issue de ce diagnostic, et suite aux discussions avec le Comité de Pilotage de l'étude, le travail sur l'offre de transport a été orienté comme suit :

- le travail sur l'offre transport visera en premier lieu à satisfaire les besoins des skieurs ;
- les relations Ski Bus doivent être maintenues sur le plateau intermédiaire et le plateau du haut, où elles bénéficient d'un fort taux de remplissage
- les fréquentations sur le plateau du bas ne justifient pas la circulation du Ski Bus tel quel. Il convient donc de repenser cette offre, en mettant en place éventuellement une offre complémentaire "de proximité" ;
- les périodes de basse saison peuvent être allégées, ainsi que les samedis.

# Les préconisations

---

Au cours de la mission, un certain nombre de préconisations ont été élaborées, sur l'évolution de l'offre existante ou sur la création de nouvelles offres. Ces préconisations sont regroupées ici, avec leur descriptif sommaire, et les raisons qui ont conduit à les mettre ou non en application.

## Adapter l'offre Ski Bus

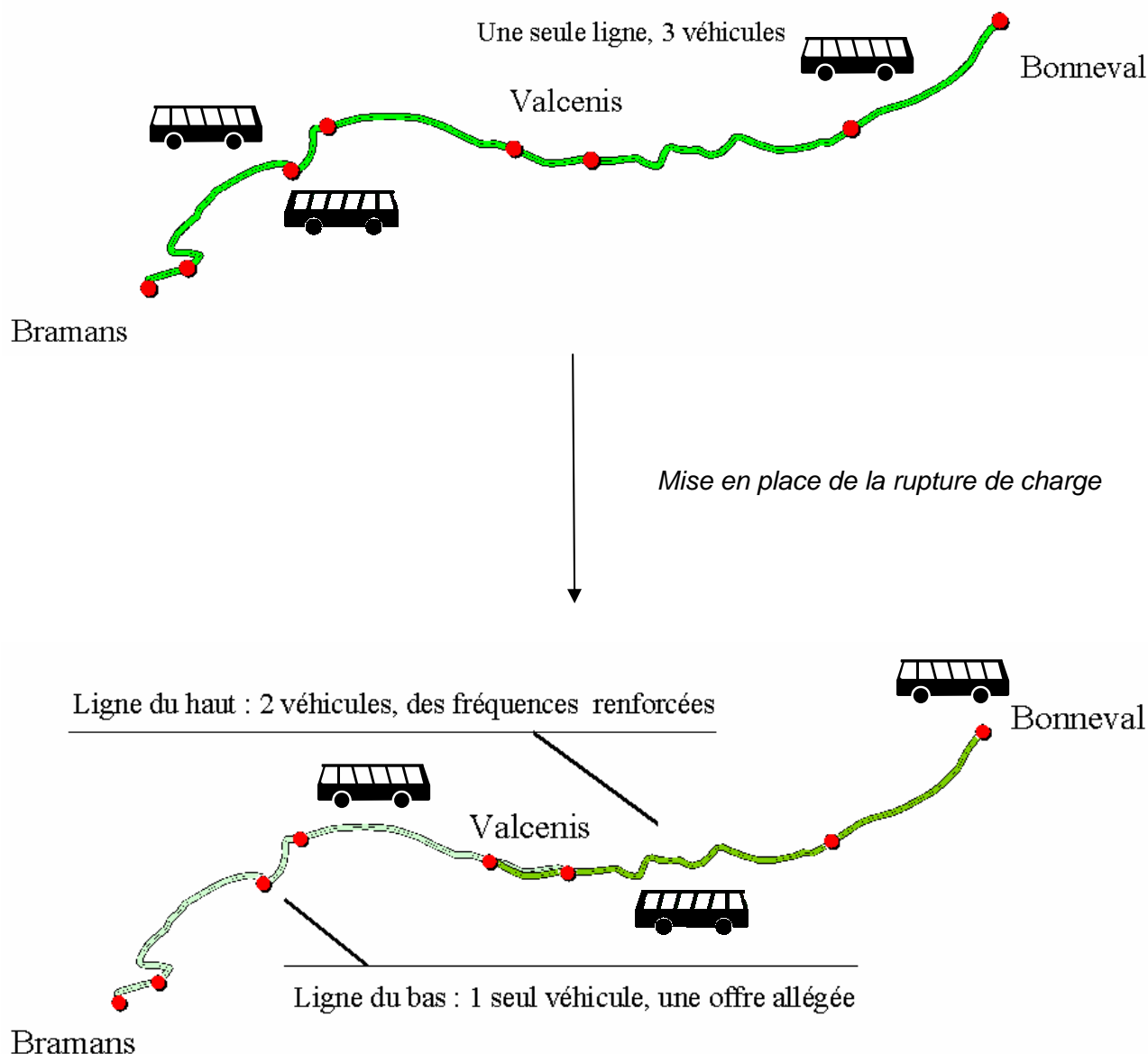
### Mesure retenue et mise en place en septembre 2005

Le principe fondamental de cette préconisation consiste à introduire une **rupture de charge** dans le tracé de la ligne : au lieu d'un unique trajet allant de Bramans à Bonneval, il y aura désormais deux lignes distinctes, la première allant de Bramans à Lanslevillard, et la seconde de Lanslebourg à Bonneval. Les deux lignes se croisent et permettent les correspondances pour les usagers souhaitant se rendre du plateau du bas au plateau du haut.



Source : Interface Transport, 2005

Le principe est résumé par les schémas ci-après :



Cette rupture de charge modifiant profondément le fonctionnement de la ligne, **l'ensemble des grilles horaires ont été repensées**. Cela a permis de mieux répartir les moyens alloués à la ligne (deux véhicules sur les trois ont été affectés à la ligne du haut, connaissant les plus fortes fréquentations. En revanche, l'offre a été allégée sur le plateau du bas, où moins de voyages étaient observés), mais cela a également été l'occasion d'alléger les périodes creuses :

- les courses du samedi ont été réduites ;
- une nouvelle période a été créée en fin de saison, avec des horaires très allégés.

L'ensemble de ces modifications équivaut à une réduction de l'offre d'environ 20%, avec une réduction de la fréquentation un peu moins forte (15% environ)<sup>2</sup>.

Mis en place pour la saison 2005 – 2006, ce fonctionnement a été analysé, et a donné lieu pour la passation du marché à partir de la saison 2006 – 2007 à certaines modifications. La principale d'entre elles consiste à instaurer un point unique de rupture de charge, fixé à Val Cenis, afin d'économiser un certain nombre de kilomètres en doublon (réalisés à la fois par la ligne du haut et par la ligne du bas). Par ailleurs, plusieurs courses ont été supprimées, pour être remplacées par du Transport à la Demande (voir plus loin à ce sujet).

## **Inciter les acteurs privés à organiser du transport**

### **Mesure non retenue**

Dans cette préconisation, il était suggéré à la collectivité de s'appuyer sur les acteurs privés présents sur le territoire pour étoffer l'offre transport. Ainsi, certains hébergeurs louent déjà des véhicules pour transporter leurs clients, que ce soit sur le territoire de la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise, ou dans d'autres stations (plusieurs expériences intéressantes ont été identifiées aux Deux Alpes par exemple).

Le principe de la mesure est de sensibiliser les acteurs potentiellement organisateurs à l'intérêt pour eux d'organiser un tel transport : cette prestation, intégrée à l'offre de logement, constitue un avantage concurrentiel non négligeable. Il est possible éventuellement pour la collectivité de soutenir de telles actions :

- en finançant l'achat d'un véhicule ;
- en mettant en relation des hébergeurs volontaires avec d'autres structures ayant déjà organisé de tels services, pour qu'ils les informent sur la démarche ;
- en assurant la communication autour de ces opérations (édition d'un prospectus mettant en valeur les hébergeurs du territoire proposant du transport).

---

<sup>2</sup> Ces chiffres ne peuvent être donnés avec davantage de précision, car certaines données ne sont pas disponibles sur la consistance des services d'une part (places.km commerciaux offerts), et sur leur utilisation d'autre part.

**Point fort du système** : le transport est organisé avec un apport minime, voire nul, de la collectivité, à qui cette offre complémentaire ne coûte rien.

**Point faible** : la collectivité ne peut avoir de contrôle sur l'offre mise en place, et les besoins ne sont éventuellement pas couverts de manière équitable.

## Mettre des véhicules à disposition

### Mesure non retenue

Cette mesure consiste à proposer à la collectivité d'acheter des véhicules de type minibus, et de les proposer en location aux usagers. Hébergeurs, associations, groupes de particuliers, peuvent alors, moyennant réservation au préalable, bénéficier d'un véhicule de capacité importante (8 passagers) pour organiser des déplacements sur un voire plusieurs jours. C'est un système que la station de Morzine a mis en place.

Pour organiser un tel système, il faut dans un premier temps investir dans les véhicules, et mettre en place le protocole de réservation permettant aux usagers d'en bénéficier.

**Point fort du système** : l'action est simple à mettre en œuvre et à faire fonctionner, le protocole pouvant être repris sur l'exemple de Morzine.

**Point faible** : le plus gros inconvénient de la mesure est le manque de souplesse pour l'utilisateur d'une telle location, surtout pour des skieurs : ils sont contraints de réserver longtemps à l'avance, et de trouver un moyen de locomotion pour récupérer le minibus.

## Mettre en place d'un ticket taxi

### Mesure non retenue

La proposition consiste à s'appuyer sur les taxis du territoire pour augmenter la mobilité des populations. L'offre, supposée trop onéreuse pour les vacanciers, pourrait être davantage utilisée. Le principe est alors de financer une partie du transport, afin d'abaisser le prix de la course à un tarif proche de l'utilisation d'un bus, en y associant la souplesse d'un taxi.

Pour organiser en pratique un tel système, il est suggéré de mettre en place un titre transport spécifique, et de se concerter avec les artisans taxis pour qu'ils acceptent ce titre de transport en paiement. Il faut alors définir avec eux les conditions du reversement par la collectivité du prix de la course.

**Point fort du système** : s'appuyant sur les artisans taxis déjà présents sur le territoire, il ne nécessite pas de mise en place d'un nouveau système de transport, si ce n'est les tickets de paiement

**Point faible** : de tels systèmes n'existent pas encore, aussi peu d'éléments peuvent en confirmer la viabilité. Par ailleurs, cette organisation est, pour la même raison, juridiquement fragile.

## Mettre en place d'une offre de Transport à la Demande

### Mesure retenue et mise en œuvre en septembre 2006

Le principe de la mesure est de supprimer une partie des courses du Ski Bus pour les remplacer par une offre à la demande. Cela permet de maintenir une grille horaire dense, puisque les courses ne sont pas supprimées mais passées en TàD, tout en réalisant des économies sur le fonctionnement. Il est même envisageable, en réutilisant les économies réalisées, d'étoffer la grille horaire en ajoutant des courses TàD, à moyens constants.

En analysant les fréquentations du Ski Bus sur la saison 2005 - 2006, et en échangeant avec les acteurs susceptibles d'assurer la prestation de TàD (Transavoie d'une part, et taxis d'autre part), un certain nombre de points sont ressortis sur les possibilités ou non de mettre en place ce système :

- étant donné l'activité du samedi (arrivées et départs massifs de vacanciers mobilisant tous les moyens), il n'est pas possible d'organiser du TàD ce jour-là ;
- la ligne du Planay, sur laquelle les données de fréquentation laissent apparaître des pics d'utilisation incompatibles avec du TàD, est maintenue dans son fonctionnement actuel ;
- la ligne Aussois-Termignon connaît une faible fréquentation, ce qui peut se prêter à un fonctionnement à la demande sur certaines périodes (cela a été mis en place à titre expérimental sur les deux semaines précédant les vacances d'hiver) ;
- la période d'avril, plus creuse, peut être passée en TàD ;

- la possibilité de supprimer intégralement les courses régulières le dimanche au profit de TàD a été abandonnée.

En fonction de ces éléments, un système de TàD a été défini (grilles horaires, rémunération), et va être lancé pour la saison d'hiver 2006 – 2007.

# Conclusion

---

A l'issue de cette mission, l'offre de transport sur le territoire de la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise a profondément évolué : la ligne Ski Bus a été structurellement repensée, et une offre complémentaire a été définie.

Dans un contexte de coût de la prestation transport élevé, l'ensemble de la réflexion a consisté à optimiser l'ensemble de l'offre transport, pour en maîtriser le coût, tout en adaptant les moyens de façon fine à la demande. C'est ainsi que sur le plateau du bas, où les fréquentations étaient plus faibles, le nombre de courses a été réduit, mais celles-ci sont mieux adaptées aux usages des skieurs.

L'offre de transport à la demande, relativement innovante au sens où elle se destine à une population de skieurs (ce qui est inédit), devra être évaluée afin d'en adapter le fonctionnement. Il est ainsi suggéré, à l'issue de chaque saison, de déterminer les indicateurs suivants sur l'offre de TàD d'une part, et sur l'offre de Ski Bus régulière d'autre part :

- nombre de voyages effectués dans l'année (c'est-à-dire le nombre de passagers transportés) ;
- nombre de courses effectuées ;
- nombre de kilomètres réalisés en commercial (pour le TàD, il s'agit des kilomètres effectués avec au moins un passager à bord, pour le Ski Bus, il s'agit des kilomètres correspondant aux horaires de la grille) ;
- nombre de places \* km offerts en commercial (le principe de calcul est le même que ci-dessus, en pondérant chaque kilomètre offert par le nombre de places dans le véhicule) ;
- coût de la prestation à l'année ;
- l'indice de satisfaction des usagers, sur plusieurs aspects :
  - o global ;
  - o sur le système de réservation ;
  - o sur la convivialité du système.

Ces quelques indicateurs simples (mais éventuellement difficiles à obtenir pour le transporteur, comme l'a illustré le travail d'analyse de la saison 2005 – 2006) permettront de comparer le coût des prestations, et de prendre la mesure des économies réalisées grâce au TàD.

Par ailleurs, un suivi précis des fréquentations doit permettre à l'avenir, si le fonctionnement du TàD fait ses preuves, de continuer à transformer un certain nombre de courses du Ski Bus en TàD, ou d'ajouter aux grilles existantes des courses supplémentaires sur des créneaux de demande identifiés.