

**Étude de définition d'un schéma
d'écomobilité touristique transfrontalier
dans le Parc naturel régional du Haut-Jura :**
Orientations stratégiques et déclinaisons opérationnelles

**Cahier des charges technique de consultation des
prestataires**

Marché à procédure adaptée – Art 28 du code des marchés publics

20 juillet 2010

LE CONTEXTE

La charte du Parc naturel régional du Haut-Jura confirme l'importance accordée par les responsables du Parc à la prise en compte des logiques de développement touristique durable et de la problématique de la réduction des gaz à effet de serre dans les transports sur ce territoire où l'hébergement et l'offre touristique sont très diffus.

Les Parcs naturels régionaux ne sont dotés par la loi d'aucune compétence particulière directe en matière de transport, domaine qui revient aux Régions, Départements, ainsi qu'aux collectivités locales et à leurs groupements.

Néanmoins, le décret du 1^{er} septembre 1994 confie aux Parcs naturels régionaux, entre autre, plusieurs fonctions qui justifient pleinement un engagement et une **contribution** du Parc à la résolution des problématiques de transport sur son territoire. Ainsi en est-il de la contribution à l'aménagement du territoire, au développement économique, social et culturel et à la qualité de la vie, de l'accueil, l'éducation et l'information du public, de la réalisation d'actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus.

Dans ces conditions, le rôle du Parc en la matière doit être conçu, avant tout, comme celui d'un animateur/initiateur de réseaux, contribuant à une approche partenariale à l'échelon du massif, en veillant à la cohérence des différentes politiques et initiatives dans le sens d'une démarche territorialisée de développement durable. Il est aussi de procéder à des expérimentations que les partenaires locaux pourront ensuite s'approprier (en particulier les organisations intercommunales).

Le Parc souhaite mutualiser les moyens dédiés aux questions de transport en traitant avec un seul cabinet d'études.

* * *

L'action proposée fait partie des orientations développées dans la nouvelle charte du Parc « Horizon 2010-2022 » et notamment :

Vocation 3 : un territoire qui donne de la valeur à son économie

Axe 3.4 : Distinguer le territoire par la qualité de son économie

Mesure 3.4.2 : Développer l'offre d'un tourisme de mobilité douce

À travers le choix de la mobilité douce, il s'agit de promouvoir un mode de développement touristique qui participe directement à des objectifs de cohérence territoriale d'une part, en s'appuyant sur les réseaux de transports en commun de façon à les conforter et d'autre part en répartissant les flux sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, la politique mise en oeuvre consiste à :

- _favoriser l'accès au territoire par le réseau de transports collectifs pour diminuer l'empreinte écologique des déplacements et réduire la place de la voiture (réaliser les aménagements et les équipements nécessaires afin de faciliter l'utilisation des transports en commun, améliorer l'accueil du public dans les gares ferroviaires et aux arrêts de bus, développer les interconnexions entre réseaux de randonnées et de transports, coordonner les horaires...);
- _connecter les points d'entrée sur le territoire avec les hébergements et les sites d'activité touristique ;

- _augmenter l'usage des modes de déplacement doux pendant le séjour sur le territoire avec le développement de la pratique du vélo (signalétique, panneaux d'information, équipements vélos...) et inciter à la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle en accompagnant des modes de déplacement doux (ex. vélo électrique, traction animale...);
- _asseoir et conforter l'offre de produits touristiques existante organisée autour de l'itinérance (Ligne des Hirondelles et des Grandes Traversées du Jura) en développant les services associés (transport de bagages, équipements spécifiques, établissement des connexions entre réseaux);
- _enfin, le Haut-Jura en s'ouvrant à la coopération franco-suisse sur le massif jurassien et en développant des partenariats et des échanges inter-Parcs (Grande Traversée du Vercors, Grande Traversée des Alpes...) entend devenir un territoire exemplaire en matière de tourisme de mobilité douce de façon à associer à terme cette forme de développement à son image comme peut l'être aujourd'hui celle de la pratique du ski nordique;

* * *

Le Parc, mène depuis quelques années des actions de développement touristique autour d'itinéraires linéaires (Grandes Traversées du Jura, Ligne des Hirondelles) et autour de son réseau d'itinéraires de randonnées. Il souhaite à travers l'étude projetée donner une cohérence d'ensemble à l'écomobilité touristique sur le territoire en s'appuyant sur les problématiques précises déjà identifiées et les nombreuses données disponibles.

L'étude devra intégrer un diagnostic rapide de synthèse avec la mise en évidence des dysfonctionnements et la définition opérationnelle des actions envisageables sur le territoire.

La concordance sera recherchée avec les produits développés depuis plusieurs années et les nouvelles actions à engager.

Pour information, les tracés des itinéraires des Grandes Traversées du Jura dépassent les limites du Parc (de Montbéliard à Culoz dans sa version la plus longue, soit 400kms) tout comme celui de la Ligne des Hirondelles de Dole à Saint-Claude dans sa version habituelle (3 trains/semaine jusqu'à Oyonnax depuis Saint-Claude). La mission s'adresse aux portions de ces itinéraires situés dans le territoire du Parc.

Ainsi, une attention toute particulière et poussée jusqu'à la faisabilité des opérations, à des degrés divers (cf cahier technique) sera accordée aux points suivants :

1- l'accès au territoire et les connexions entre réseaux français et suisse le cas échéant:

- Acheminement des randonneurs sur les Grandes Traversées du Jura à partir du réseau des transports en commun,
- Acheminement de la clientèle des villages et centres de vacances à partir du réseau des transports en commun,
- Connexions de la Ligne des Hirondelles avec l'offre touristique (itinéraires, sites d'activités) pour valoriser l'attractivité touristique de la ligne.
- Connexions avec le bassin genevois

2 –des déplacements dans le territoire :

- Conditions et plan de développement de la pratique du vélo de loisirs,
- Solutions alternatives de déplacement des touristes en séjour en hiver depuis les lieux d'hébergement.

3 – de l'amélioration des produits touristiques liés à l'itinérance (Grande Traversée du Jura, Ligne des Hironnelles, cyclotourisme, toutes pratiques de randonnée) par les aménagements, équipements et services associés. L'expérience Suisse mobile sera intégrée dans la réflexion

CONDITIONS D'ENCADREMENT DE LA MISSION D'ETUDE

Cette mission d'étude sera encadrée et suivie, pendant toute la durée de sa réalisation, par un **comité de pilotage** constitué à cette occasion et rassemblant l'ensemble des partenaires institutionnels et techniques concernés.

OBJET DE LA CONSULTATION

Le présent cahier des charges concerne :

- une analyse des enjeux, en regard de l'offre touristique, à la fois à l'échelon global de l'ensemble du territoire du Parc côté français et côté suisse, mais aussi à l'échelon de chacun des territoires des intercommunalités du Haut-Jura et des spécificités de son offre touristique d'hébergement et d'activités.
- la formulation d'un positionnement stratégique pour l'action du Parc naturel régional du Haut-Jura et de ses partenaires adapté aux différentes facettes du territoire (offre intégrée des deux stations, offre diffuse hiver, offre diffuse été).
- la formulation d'un programme d'actions opérationnelles à mener par le Parc naturel régional du Haut-Jura ou dans le cadre d'une animation de réseaux de partenaires ou dans le cadre de partenariats avec les collectivités territoriales.

Le cabinet d'études retenu aura à sa disposition tous les éléments permettant de faire un diagnostic rapide et synthétique de l'ensemble de la problématique et des questions listées dans le cahier technique. Les éléments fournis sont listés dans ce même cahier.

Le cabinet d'études rapportera quelques expériences conduites en matière de déplacements touristiques sur des territoires ruraux et de montagne avec une offre diffuse, expériences sélectionnées comme étant particulièrement adaptées aux problématiques de transport sur le Haut-Jura. Le cabinet d'études veillera toutefois à ce que ce volet d'investigation n'absorbe qu'une faible part des moyens mis en œuvre pour couvrir l'ensemble de la mission.

Le bureau d'études sera ainsi chargé de formuler des propositions d'actions opérationnelles, en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires du Parc.

Le cahier des charges technique de l'étude est précisé en annexe (cf Annexe 1).

DUREE DE LA MISSION

La mission débutera à la signature de la commande soit au plus tard le 5 septembre 2010.

La mission devra être achevée au plus tard le 28 février 2011. Le délai de la phase diagnostic global ne devra pas être supérieur à un mois.

La priorité devra être donnée dans le déroulement de l'étude à la problématique des Grandes Traversées du Jura (cahier technique) pour des raisons administratives. Le rendu de cette partie de l'étude et sa facturation devra être faite fin octobre au plus tard.

EVALUATION DE LA MISSION

Le bureau d'étude rendra compte aussi régulièrement que nécessaire de l'avancement de l'étude, selon les demandes du Parc et des partenaires, dans le cadre de réunions de concertation.

Il devra en particulier prévoir :

- une réunion initiale de présentation et de validation de la méthode,
- trois réunions intermédiaires de présentation de chaque étape : analyse-diagnostic, enjeux et objectifs, scénarios et actions,
- une réunion finale de rendu .

Le bureau d'étude prend à sa charge la rédaction des comptes-rendus, soumis au Parc avant diffusion.

La méthode de conduite de l'étude devra faire une large place à la concertation avec les partenaires du Parc, en particulier à travers le comité de pilotage.

RENDU DE LA MISSION

Le prestataire remettra par écrit au maître d'ouvrage, préalablement à chaque réunion et dans un délai minimal d'une semaine avant celle-ci, les éléments qu'il souhaite présenter.

Il intégrera les réactions et attentes du maître d'ouvrage.

Le rendu final (texte + figures) sera effectué comme suit :

- sous forme numérique d'un CD ROM : en 2 exemplaires. Le format informatique de restitution du rapport final (texte et figures) devra impérativement être compatible avec le matériel du Parc (voir en annexe ci-joint le cahier des charges de restitution de données).
- sous format papier : en 2 exemplaires couleur, plus un exemplaire sous format papier non relié.

Il est demandé également au bureau d'études de rédiger, en fin de mission, une synthèse des conclusions, telles qu'elles auront été validées par le Comité de pilotage.

CARACTERISTIQUES DE L'ETUDE ET DE LA SOUMISSION

Le bureau d'études indiquera, lors de la soumission initiale pour sélection (10 pages dactylographiées maximum), :

- une reformulation de la mission demandée

- la méthode qu'il prévoit d'utiliser pour la conduite de l'étude,
- les moyens affectés,
- la répartition des tâches entre le bureau d'études et les autres intervenants,
- le curriculum vitae du/des chargé(s) de mission qui sera(ont) en charge effective de l'étude et le nom de son responsable d'équipe désigné comme correspondant du maître d'ouvrage,
- le coût journalier d'intervention (par types de compétences),
- les durées d'intervention prévisionnelles (en jours) consacrées à chaque poste de la mission, décomposées selon le cahier des charges,
- les délais de réalisation
- le coût de l'étude ,
- les références avec contacts téléphoniques des études les plus représentatives justifiant de l'expérience du bureau d'études,
- l'apport initial propre à chaque bureau d'études sera déterminant dans la sélection du bureau d'études.

COMPETENCES ATTENDUES DU PRESTATAIRE :

Outre l'ensemble des compétences de base nécessaires à l'accomplissement de cette mission, le prestataire devra également faire état de compétences en matière de :

- cadre juridique et légal de la gestion des infrastructures,
- management de la mobilité (dont mobilité alternative...)

ANALYSE DES OFFRES

Le présent cahier des charges précise les critères qui permettront de juger des différentes offres, et en particulier :

- compétences, références et moyens, capacités à appréhender le territoire et les spécificités locales : 50%
- prix des prestations : 50%

DELAI DE VALIDITE DES OFFRES

Les offres devront être parvenues à l'adresse suivante :

Maison du Parc du Haut-Jura
29, rue Le Village
39310 LAJOUX

A l'attention de Monsieur le Président du Parc naturel régional du Haut-Jura, Jean-Gabriel Nast

avec la mention "Schéma d'écomobilité touristique dans le Parc du Haut-Jura"

pour le vendredi 27 août 2010 à 12H00 au plus tard

Le Parc du Haut-Jura sera propriétaire de tous les résultats du travail mené dans le cadre de la présente consultation.

COÛT DE LA PRESTATION

Le bureau d'études établira un devis détaillé de sa prestation. Le montant sera ferme et définitif, et inclura l'ensemble de la prestation (y compris les frais de déplacement) telle que définie dans le présent cahier des charges.

A titre indicatif, le budget de cette mission a été estimé comme devant être inférieur à 40 000 € TTC.

DECOUPAGE DE LA MISSION

La mission se décompose comme suit

Une phase prioritaire Étude de faisabilité d'une navette sur les Grandes Traversées du Jura

Une phase consacrée à l'ensemble des autres aspects du cahier des charges

Spécifications techniques

Remarque préalable : Le prestataire d'étude aura préalablement pris connaissance exhaustive de la charte du Parc naturel régional du Haut-Jura (téléchargeable sur le site internet du Parc : www.parc-haut-jura.fr).

1. QUATRE GRANDS NIVEAUX D'INTERVENTION DEMANDES

Sur la base des finalités que le Parc du Haut-Jura poursuit dans cette démarche (voir supra), la présente mission d'étude se déroulera en quatre phases :

- Une phase de **diagnostic** (état des lieux –diagnostic des problématiques actuelles de transport/mobilité touristique sur le territoire du Parc, et retours d'expériences issus d'autres démarches territoriales comparables (notamment approches de ces questions par d'autres Parcs naturels régionaux));
- Une phase de **mise en évidence des enjeux** ;
- Une phase de formulation de **propositions d'actions**
- Une phase détaillée de **faisabilité d'opérations identifiées**

Le cabinet retenu aura à sa disposition les éléments suivants :

- Charte et plan du Parc naturel régional du Haut-Jura avec la cartographie de réseaux existants et des enjeux en matière de transport.
- Différentes études ponctuelles ayant trait aux questions de transport sur le territoire (station des Rousses...)
- Documentation sur l'offre touristique du Parc, plan des pistes de ski nordique, carte touristique, statistiques (capacités d'hébergement par communauté de communes, offre touristique hiver et été...)
- Recensement et inventaire des villages et centres de vacances du Parc avec leur capacité d'accueil, données statistiques sur les clientèles groupe...
- Pour les Grandes Traversées du Jura : inventaire des réseaux de transport publics, maillage du territoire des Montagnes du Jura, cadencements, ruptures de charges, la liste des points stratégiques en matière de randonnée (points de départ ou d'arrivée, espaces les plus fréquentés), besoins des randonneurs en matière de transport.
- Pour la Ligne des Hirondelles : étude stratégique de développement de la ligne des Hirondelles (A Dessenin, Kanopée ; 2009,) horaires de train sur la ligne des Hirondelles, statistiques de fréquentation des circuits accompagnés et estimation de la fréquentation touristique ou de loisir "libre" de la ligne.

Le cabinet devra compléter lui-même la recherche des données fournies pour le territoire Suisse.

1. Etat des lieux :

Pour l'élaboration de son diagnostic, le bureau d'études consultera le Parc, ses partenaires et les autres porteurs périphériques compétents en matière d'organisation des transports pour réunir les informations nécessaires.

Le bureau d'études est libre de formuler, dans sa candidature, des propositions pour compléter de façon pertinente le présent cahier des charges. Les réponses intégreront au minimum toutes les demandes du cahier des charges.

- Établir un état des lieux quantitatif et qualitatif synthétique des conditions de mobilité et d'accessibilité et de transport vers et sur le territoire du Parc du Haut-Jura et de ses villes-portes en regard des offres d'hébergements, des sites de pratique d'activités et de visite ;
- Identifier :
 - les acteurs du management de la mobilité et de l'ensemble des transports sur le territoire du Parc et les territoires qui y sont liés,
 - le positionnement de ces acteurs,
 - les études ou documents de planification existants que ces acteurs ont pu produire et la place réservée au tourisme dans ces documents
- Dresser un rapide inventaire sur d'autres territoires engagés dans cette démarche et les solutions lourdes ou organisationnelles innovantes qui ont pu voir le jour avec succès (méthodes et outils et non pas seulement des outils)

Cette première phase pourra éventuellement conduire à compléter la composition du comité de pilotage. Elle doit être rapide.

Le bureau d'études s'inspirera des travaux précédents et réflexions engagées par ailleurs en France et en Europe, notamment au sein des Parcs naturels et zones rurales ayant une offre touristique diffuse, en matière de déplacements et transports touristiques, et il complètera par ses connaissances spécifiques. Le bureau d'études devra impérativement intégrer les réflexions engagées par ailleurs en périphérie en France et en Suisse, lien avec les documents ou études des SCOT, des CDDRA et des différents PDU et documents de planification locaux français et suisses en matière de déplacements

Cf liste des éléments mis à disposition pour l'étude dans chaque thématique du cahier technique.

2. Enjeux et objectifs

Le programme d'actions du Parc ayant pour objectif la diminution du trafic touristique routier, la promotion des modes alternatifs et l'établissement de connexions avec la Suisse, le bureau d'études fournira les éléments techniques qui permettront d'y répondre. En particulier, l'analyse cherchera à mettre en évidence :

- la hiérarchie des enjeux selon les thèmes de positionnement du Parc du Haut-Jura et les priorités identifiées à partir des champs d'intervention possible.
- les principaux sites touristiques dans leur environnement global et la pression anthropique qui s'y exerce, notamment en matière de fréquentation et de stationnement en cherchant à mettre en perspective les besoins / capacités d'accueil (en intégrant les freins physiques potentiels aux déplacements doux) ;

- les principales voies d'accès existantes au Parc du Haut-Jura ainsi que les entrées potentielles (et les points de stationnement qui s'y attachent), par mode (voiture particulière, transports collectifs, modes doux, piétons...), par type d'usage (utilitaire, loisirs, mobilité quotidienne, séjours, de WE ...) et par saison ainsi que les verrous à faire sauter pour que tous les modes de transport et les types de desserte soient accessibles aux touristes ;
- l'inventaire des différents types d'aménagements cyclables et de transports en commun existant, projetés et à mettre en oeuvre sur la zone concernée,
- la connaissance des conditions de la diffusion de l'information sur les transports en commun (horaires, lignes, ...) et sur les déplacements alternatifs.

Il est attendu du prestataire d'étude qu'il formule une synthèse des enjeux en matière de déplacements et de transport sur le territoire du Parc (les identifier, les localiser, évaluer leur impact en matière de pollution...), afin de donner les clefs du positionnement des actions à développer sur l'éco-mobilité touristique par le Parc et ses partenaires en regard de l'offre d'hébergement et d'activités.

Le bureau d'études formulera les grands objectifs d'amélioration possible qui devront être discutés et validés par le comité de pilotage.

Le bureau d'études identifiera, en accord avec le PNR et le Comité de pilotage, des grands enjeux dégagés par l'analyse en regard des objectifs de la Charte du Parc, et dressera un inventaire hiérarchisé des actions à mener pour y répondre.

Ces enjeux porteront sur:

DES TERRITOIRES

- les déplacements internes au Parc
- les déplacements entre le Parc et les territoires voisins y compris la Suisse
- des sites très attractifs ou à enjeux spécifiques

DES TYPES DE DEPLACEMENTS

- Accès au territoire, aux hébergements, aux sites d'activités
- mobilités touristiques du quotidien (accès aux commerces et services)
- mobilités touristiques des pratiques de loisirs ou de découverte ...

•

C'est la phase qui doit être la plus pertinente et la plus partagée.

3. Propositions de scénarii de plans d'actions

- Identifier des actions prioritaires à mener sur les enjeux énoncés et formuler ces actions prioritaires sous forme de fiches (par exemple), en concertation avec les maîtres d'ouvrage compétents ;
- Le bureau d'études veillera à scinder ses résultats et propositions selon des échéances réalistes de court, moyen et long terme.

Le maître d’ouvrage de l’étude est soucieux d’intégrer des objectifs et des modalités d’action s’appuyant sur une réelle gouvernance locale. Il est demandé au prestataire d’étude de prendre en compte cette préoccupation dans les différentes phases de sa mission.

S’il le juge opportun ou nécessaire, le bureau d’études sera libre de proposer éventuellement plusieurs scénarii d’actions "concurrents alternatifs" pour tout ou partie du programme d’actions.

Ces scénarii ou le choix des actions à mener seront définis en fonction de critères d’efficacité environnementale, sociale et économique et seront débattus en comité de pilotage et avec les élus du Parc. Le prestataire d’étude portera à connaissance les véritables coûts au kilomètre de chaque mode de transport, en incorporant les données environnementales, économiques et sociales.

Les actions devront :

- répondre aux objectifs arrêtés,
- être cohérentes entre elles ainsi qu’avec la Charte du Parc et celles des organismes partenaires,
- être programmées dans le temps,
- disposer de budgets prévisionnels et de seuils de rentabilité pour les opérateurs privés
- Identifier les maîtres d’ouvrage potentiels, et les maîtres d’oeuvre éventuellement,
- Etre évaluables à une échéance donnée (avec mention des modalités d’évaluation et en particulier des indicateurs proposés.

Le bureau d’études proposera les méthodes qui lui apparaîtront les mieux appropriées à la mise en œuvre, par le territoire, des conclusions de l’étude.

Remarque : le prestataire d’étude est invité à produire une ou plusieurs cartes géographiques présentant les problématiques de transport/déplacement à l’échelon des sites concentrant l’offre touristique sportive, culturelle et de loisirs (dans le territoire du Parc et à sa périphérie plus ou moins proche).

Ces cartes devront être livrées sous format numérique compatible avec le système d’information géographique des services du PNR Haut-Jura.

4. Focus sur les thèmes désignés

Déterminer le cadre juridique et administratif, la faisabilité économique, l’estimation financière, seuil de rentabilité des actions sur lesquelles le Parc souhaite un focus précis (attentes détaillées en annexe) :

- Établissement d’une navette de transport des randonneurs sur les itinéraires des Grandes Traversées du Jura (opportunité, organisation, cadre juridique, aspects financiers et partenariats).
- Solutions coordonnées et rationnelles d’acheminement des clientèles des centres et villages de vacances depuis les réseaux de transport en commun (faisabilité, coût, seuil de rentabilité d’une prestation de transport des groupes sur les sites d’hébergement pour un collectif).
- Solutions de valorisation de l’offre touristique du Parc à travers la Ligne des Hirondelles (produits possibles, connexions avec les sites à visiter, les sites d’activités et le réseau d’itinéraires de randonnées, choix des sites à privilégier).
- Conditions et plan de développement de la pratique du vélo de loisirs sur route et chemins (cyclo et vélo tous chemins).

- Solutions alternatives pour les déplacements des touristes en hiver (accès aux sites de pratiques d'activités neige, déplacements sur sites et abords).
- Programme d'amélioration qualitative des produits touristiques liés à l'itinérance par aménagements, équipements et services associés (Grandes Traversées du Jura, Ligne des Hirondelles, cyclotourisme, toutes pratiques de randonnée).

* * *

2. PERIMETRE D'ETUDE :

Le territoire du Parc et de ses villes-portes en priorité, mais **en prenant en compte les interdépendances du massif avec les réseaux d'infrastructures périphériques** français et suisses (conditions de rabattement ou de liaisons interpôles, gares TER, ...).

3. CONTENU :

Le programme sera élaboré selon les quatre grandes étapes présentées au paragraphe 1. ci-dessus :

- étape 1 : analyse-diagnostic
- étape 2 : enjeux et objectifs,
- étape 3 : scénarii et propositions d'actions
- étape 4 : développement des actions désignées

La présente consultation concerne ces quatre phases. **Le bureau d'études donnera ses prix par phase.**

4. MODALITES CONCRETES D'ENCADREMENT DE L'ETUDE :

Un comité de pilotage sera constitué. Le Parc, maître d'ouvrage de l'étude, assurera l'animation du comité.

Le bureau d'études aura à sa disposition la Charte du Parc et les principales études nécessaires à la connaissance du territoire, prévoir également des entretiens avec les différents partenaires Autorités Organisatrices de transport pour la partie inventaire des études déjà réalisées et positionnement de chacun.

Le Président
Jean-Gabriel NAST



I Grandes Traversées du Jura :**Faisabilité pour la mise en place d'un service de transport de randonneurs itinérants
le long des itinéraires des Grandes Traversées du Jura**Contexte :

Depuis 2003, un partenariat entre le Parc naturel régional du Haut-Jura et l'association des Grandes Traversées du Jura (qui coordonne et assure la promotion des cinq itinéraires pédestre, VTT, vélo, ski et raquette sur les 400 km de massif) permet le développement de la randonnée itinérante dans le cadre d'un programme d'actions portant notamment sur les services de transports aux randonneurs (personnes et bagages).

Si certaines infrastructures (lignes TER, lignes de bus) existent en permettent en théorie l'application du concept d'écomobilité le long des GTJ, il s'avère que dans les faits, les touristes itinérants compte tenu de leurs besoins spécifiques (points de départ/arrivée des itinéraires, transport de vélo, de bagages) peinent à trouver des solutions pour circuler sur le massif par le biais des transports publics. Une communication accrue basée sur l'offre d'infrastructures existantes (idées randonnées de gare à gare, description de possibilité d'accès aux itinéraires par les transports en commun dans les topo-guides, guide consacrée exclusivement à la randonnée et à l'écomobilité en cours de réalisation) ne répond que partiellement à la problématique. Sur le plan logistique, on observe de nombreuses difficultés : ruptures de charge à des points stratégiques, problème du dernier kilomètre, cadencements insuffisants, horaires de lignes ne tenant pas compte des besoins des touristes etc... Ces difficultés sont accentuées par le manque de partenariat avec et entre les autorités compétentes en matière de transport (absence de véritable stratégie de développement de l'écomobilité touristique).

En 2009, un groupe de travail a conclu que la mise en place d'un service spécifique de type « navette », ayant pour vocation le transport de randonneurs itinérants (accès aux sites de départ de randonnées ou aux hébergements, rapatriement en gare, rapatriement au lieu de dépôt de leur véhicule personnel, etc.) pouvait être une réponse adaptée. Nous souhaiterions cependant vérifier la faisabilité du projet.

Périmètre d'étude

En croisant certains critères de dynamisme en termes d'équipements touristiques (densité d'hébergements, maillage d'itinéraires) et de fréquentation selon les saisons, les portions d'itinéraires définis sont :

- de Chapelle des Bois à Giron en hiver
- de Pontarlier à Bellegarde-sur-Valserine en été

La mission

Elle consiste à déterminer le ou les types de projets adéquats (si plusieurs scénarii sont possibles) au regard de leur faisabilité :

1. Sur le plan logistique

- Fonctionnement du service, organisation, partenaires et maîtres d'ouvrages les plus adaptés.
- Type de prestation (parcours fixe/transport à la demande, cadencement...)
- la mise en service (mise en place d'une ligne téléphonique dédiée, système de réservation...)

2. Sur le plan juridique :

Le cabinet vérifiera que le projet est réalisable au regard de la réglementation :

- droit du transport
- concurrence vis à vis des professionnels (taxis, sociétés de transport)
- conditions de fonctionnement

3. Sur le plan financier :

- coût de revient du service, budget prévisionnel
- politique tarifaire pour l'utilisateur
- conditions de pérennisation du service

Apport du Parc et de GTJ: Un état des lieux précis sera fourni au cabinet retenu : recensement des réseaux de transport publics, maillage du territoire des Montagnes du Jura, cadencements, ruptures de charges, points stratégiques en matière de randonnée (points de départ ou d'arrivée, espaces les plus fréquentés) et besoins des randonneurs en matière de transport.

II Connecter la ligne des Hirondelles avec l'offre touristique Développer l'attractivité touristique autour d'une découverte en liberté

Contexte :

La Ligne des Hirondelles, ligne ferroviaire régulière entre Dole et Saint-Claude, traverse le Jura du nord au sud. Ponctuée de nombreux ouvrages d'art (tunnels, viaducs, gares...) et franchissant des paysages variés, elle constitue un élément fort du patrimoine et de l'histoire des jurassiens.

Menacée à plusieurs reprises de fermeture, la Ligne des Hirondelles bénéficie depuis 2003 d'un programme de valorisation touristique mis en oeuvre par le Parc naturel régional du Haut-Jura, en partenariat avec la SNCF, les offices de tourisme, les prestataires touristiques, le CRT de Franche-Comté, le CDT du Jura, Montagnes du Jura et financé par la Région Franche-Comté, le Conseil général du Jura et l'Etat (Commissariat à l'Aménagement du Massif du Jura).

Le programme de valorisation touristique consiste à :

- Réaliser des travaux de dégagements paysagers le long de la voie ferrée (chaque année)
- Editer des ouvrages consacrés à la ligne (« Sur la Ligne des Hirondelles », 2007 ; brochure dans la collection « Parcours du Patrimoine », 2008)
- Réaliser une exposition itinérante (2007)
- Mettre en place une signalétique de randonnée au départ des gares (2004)
- Assurer la promotion de l'offre touristique liée à la ligne : formules de découverte accompagnées de la ligne, notamment en période estivale, et sites de visite dans chaque gare... (éditions touristiques, relations presse, événementiel...)

La mission

Déterminer, au-delà des produits touristiques mis en place jusqu'à présent, par quels moyens il est possible de valoriser la ligne des Hirondelles et ses gares comme points d'accès à l'offre touristique du territoire autour de la partie de la ligne située dans le territoire du Parc, de Champagnole à Oyonnax par Saint-Claude.

L'objectif est d'améliorer l'attractivité de la ligne et donc sa fréquentation, en tant que moyen d'accès facile à l'offre touristique du territoire.

1. Sur le plan logistique

- Identifier à partir des services de transport collectifs les connexions possibles entre les gares, les principaux sites touristiques, les sentiers de randonnée. Pour l'accès à certains sites, il pourra être préconisé de développer l'usage du vélo (par exemple à partir de Saint-Laurent-en-Grandvaux).

- Identifier les gares les plus adaptées pour une combinaison trajet-activité-ou visite dans un rayon raisonnable (aller-retour possible dans la journée).
- Vérifier les compatibilités d'ouverture et d'horaires des arrivées en gare, des délais d'acheminement et des ouvertures des sites le cas échéant ou de la durée des randonnées accessibles dans une journée.
- Préconiser des équipements, aménagements, services à mettre en place dans les principales gares de la ligne des Hirondelles, gardées ou non gardées (Champagnole, Saint-Laurent-en-Grandvaux, Morez, Saint-Claude), à destination de la clientèle touristique.

III Acheminement de la clientèle des villages et centre de vacances: Conditions de mise en place pérenne et rentable d'un ou plusieurs circuit(s) de desserte à partir des gares

Contexte :

Les 56 structures (villages, centre de vacances, gîtes, auberges de jeunesse du Parc naturel régional) pratiquant l'accueil de groupes représentent 6200 lits touristiques et 850 000 nuitées par an. La clientèle groupe (67% dont 48% de groupes d'enfants et jeunes) bénéficie de tarifs préférentiels auprès de la SNCF et utilise facilement le train pour se rendre sur les lieux de séjour.

La mission

Elle consiste à déterminer l'opportunité de mettre en place un circuit et un mode de transport collectif d'acheminement des clientèles et de déterminer le mode de gestion dans un cadre privé.

1. Sur le plan logistique

- Niveau de fonctionnement, organisation, maîtres d'ouvrages éventuels avec quelles contraintes.
- Contraintes de gestion opérationnelle pour un collectif

2. Sur le plan juridique :

Le cabinet vérifiera que le projet est réalisable au regard de la réglementation :

- droit du transport
- concurrence vis à vis des professionnels (taxis, sociétés de transport) et conventionnement possibles
- conditions de fonctionnement

3. Sur le plan financier :

- seuil de rentabilité en nombre de personnes en fonction du circuit, cadences, budget prévisionnel
- conditions tarifaires
- conditions de pérennisation du service

IV Développement de la pratique du vélo loisir

Opportunité et conditions de mise en place d'aménagements et d'équipements dédiés

Contexte :

Le Haut-Jura est à ce jour un territoire très prisé par les cyclo-sportifs et les cyclo-touristes adeptes du vélo de route. Outre des montées réputées comme le Col de la Faucille, ils trouvent de nombreuses routes adaptées en termes de pentes, de paysage et de tranquillité routière. Si les pratiquants sont en grande partie des locaux, la part touristique n'est pas négligeable. Si notre objectif est d'accroître l'attractivité cyclo-touristique des routes du Haut-Jura, le Parc attend particulièrement de l'étude que celle-ci intègre la place du vélo dans le schéma d'écomobilité franco-Suisse et pose les bases du développement du vélo loisirs pour les familles.

Mission

- Déterminer la place et la pertinence d'une politique de déplacement à vélo sur le territoire en lien avec le schéma d'écomobilité touristique au regard des réseaux de transport collectif, de l'offre d'hébergement et des sites d'activités,
- Proposer un plan de développement du « vélo loisirs pour familles », au regard des contraintes géographiques, en vérifiant notamment que les plateaux à l'ouest de la Bienne sont bien appropriés à cette activité de pleine nature,
- Proposer un programme d'actions pour accroître l'attractivité de la pratique cyclo-sportive, naturellement développée sur le Haut-Jura (aménagement, communication).

Pour chacune des trois formes d'utilisation du vélo décrites ci-dessus, l'étude devra préciser les conditions de réussite et proposer les actions à mener (hiérarchie, montant d'investissement...).

Le cabinet d'étude devra notamment prendre en compte la Grande Traversée des Montagnes du Jura à vélo, les Schémas Directeurs Véloroutes Voies vertes départementaux et régionaux et la Suisse à vélo.

1. Sur le plan logistique

Niveau de fonctionnement, organisation, maîtres d'ouvrages éventuels avec quelles contraintes.
Hiérarchie des interventions

2. Sur le plan juridique :

Le cabinet déterminera le cadre juridique du projet. Partenaires à impliquer.

3. Sur le plan financier :

Hiérarchie des actions et coûts prévisionnels.

V Solutions pour une éco-mobilité hivernale :

Contexte :

Le Parc naturel régional comprend les stations de sports d'hiver des Rousses, des Monts Jura et une partie de la station de Métabief et l'ensemble de la partie du Parc située entre 900m et 1700 m) est une zone de pratique d'activités de sports et de loisirs hivernaux accueillant de nombreux hébergements. C'est en hiver que la pression touristique est la plus forte. Si la circulation des véhicules à moteur est difficile, la pratique des modes alternatifs tels que le vélo est impossible et les déplacements à pied sur les bords des routes très dangereux. Les distances ne sont pas forcément très longues, de quelques centaines de mètres à quelques kilomètres. Nous souhaitons voir aborder cette question dans le cadre de cette étude pour identifier les pistes d'action possible.

Périmètre d'étude

Le territoire du Parc au delà de 900 m d'altitude. L'analyse prendra ainsi en compte différents critères :

- les entrées sur les sites de pratiques de sports et de loisirs hivernaux
- les zones de concentration d'hébergement dans et hors station
- les liaisons existantes et à faire

La mission

Elle consiste à déterminer le ou les types de projets adéquats (si plusieurs scénarii sont possibles) sur la base d'expériences réussies sur d'autres territoires ou sur des propositions de systèmes ou de mode de déplacement à expérimenter sur un mode individuel ou sur un mode collectif :

1. Sur le plan logistique

- Identification pour chaque mode de déplacement des équipements, services et modes de gestion à mettre en place.

2. Sur le plan juridique :

Le cabinet vérifiera que le projet est réalisable au regard de la réglementation :

- droit du transport pour les propositions de transport collectif
- cadre réglementaire et légal des différentes expérimentations

3. Sur le plan financier :

-Estimatif adapté des différentes solutions proposées

Apport du Parc : Les éléments sur les sites de pratique et les hébergements seront fournis sous forme de liste et de cartographie.

VI Amélioration qualitative des produits liés à l'itinérance :

Contexte :

Le Parc naturel régional comprend une offre touristique conséquente construite sur la mobilité et l'itinérance. La ligne des Hirondelles, un réseau d'itinéraires de randonnée de toutes pratiques. Des produits touristiques se sont développés autour de cette offre.

Pour autant il semble que des améliorations peuvent être apportées dans la construction et la combinaison de l'offre contenue dans ces produits en matière de services apportés à la clientèle. Des perspectives restent certainement ouvertes en matière de mise en marché et de conquête de nouvelles clientèles. Le Parc souhaite voir analyser l'offre des produits existants pour y pointer les axes qualitatifs d'amélioration et mettre en œuvre une stratégie de développement touristique. Il souhaite pouvoir proposer de découvrir son territoire à un autre rythme, dans une perspective de véritable imprégnation autour de moyens de transport variés et adaptés à la contemplation et ouvrant sur d'autres ressentis. Le Parc souhaite organiser son offre pour promouvoir le « slow tourism » sur son territoire.

Offre concernée

- la ligne des Hirondelles dans sa portion située sur le territoire du Parc
- les réseaux des itinéraires de randonnée de toutes pratique (pédestre, équestre, vélo) du territoire
- les itinéraires des Grandes traversées du Jura dans leurs portions situées sur le territoire du Parc (avec les villes-portes)
- les combinaisons de transport collectifs en provenance de France et de Suisse avec ceux du territoire et avec les modes individuels doux

La mission

Elle consiste à déterminer le ou les types de projets adéquats pour la valorisation touristique de l'offre d'itinérance et développer la combinaison de l'itinérance avec l'offre des sites naturels et culturels du Parc sur la base des attentes des clientèles (durée, type et nombre éléments combinables). Il faut également identifier les manques à combler, les services à développer et les équipements à mettre en place.

1. Sur le plan logistique

- Identification pour chaque mode de déplacement des lieux où des équipements et des services sont à mettre en place.

3. Sur le plan financier :

-Estimatif adapté des différentes solutions proposées

Apport du Parc : les éléments sur les produits touristiques existants seront fournis.