



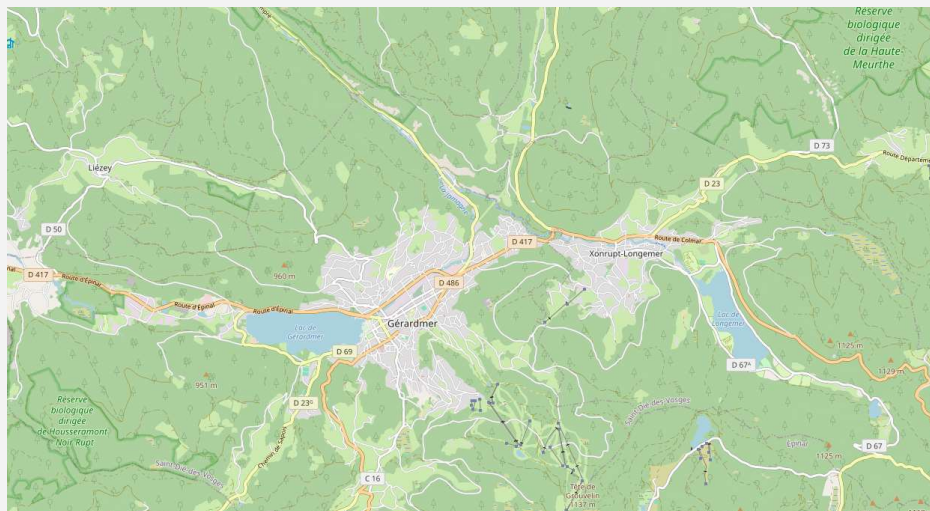
Etat des lieux & potentiel de développement de l'offre de transport en commun géromoise

Comment optimiser un réseau et créer
un choc d'offre commerciale.



Sommaire

- Territoire concerné :
 - Gérardmer / Xonrupt-Longemer
 - 9322 habitants à l'année
 - Forte capacité touristique : 737 chambres d'hôtels / 1360 emplacements de campings / 717 lits d'hébergements collectifs / 40,4% de résidences secondaires soit 3607 logements secondaires
 - Taux de chômage plutôt bas : 11,7% (moyenne nationale à 12,7%)
 - Taux de motorisation plutôt haut : 95,4% à Xonrupt-Longemer, 82,3% à Gérardmer (moyenne nationale à 81,1%).
- Etat des lieux de l'offre de transport en commun sur le territoire
- Retour sur l'enquête en ligne
- Diagnostic de l'offre actuelle
- Potentiel de développement
 - Scénario de déploiement d'une offre rationalisée sur les lignes régionales



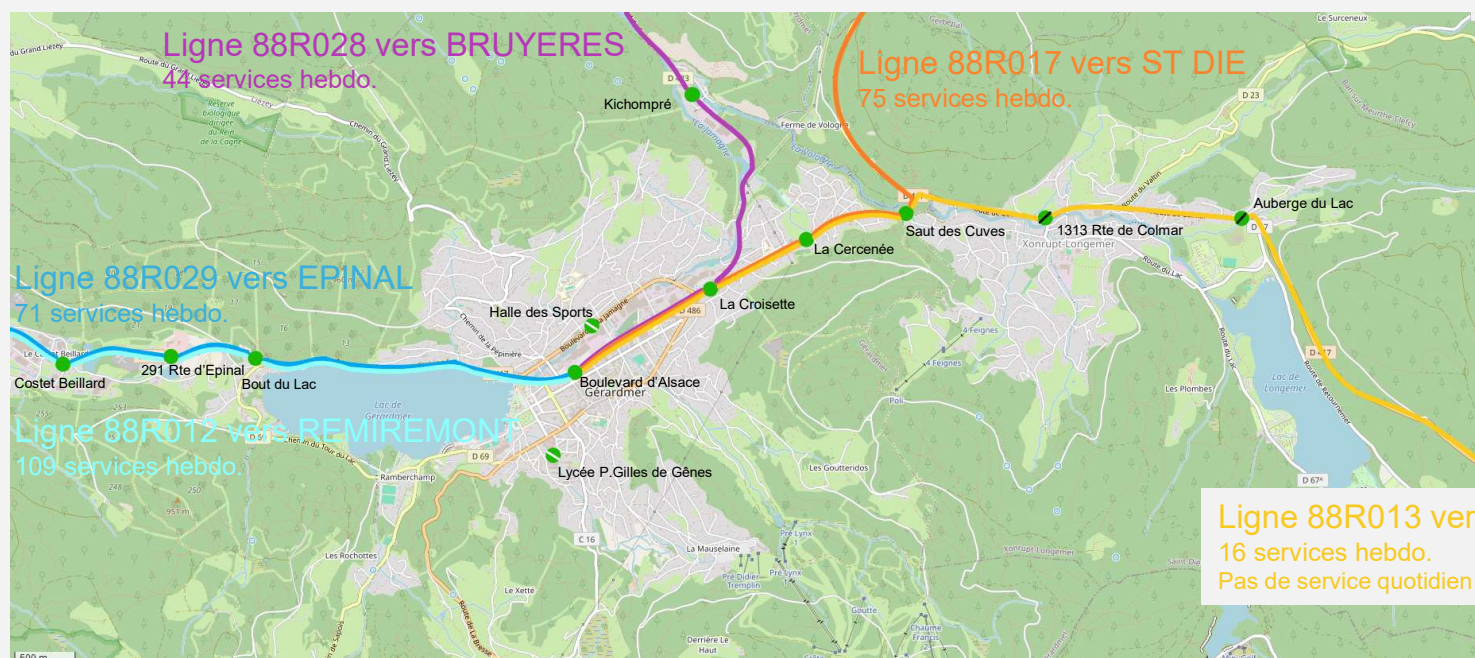
The background of the slide is light gray. In each of the four corners, there are decorative elements consisting of three parallel diagonal lines in green, dark blue, and light blue, and a small cluster of light blue dots.

Etat des lieux de l'offre de transport en commun sur le territoire

Etat des lieux de l'offre de transport en commun

- Offre régionale

L'offre régionale FLUO Grand Est propose 5 lignes régulières en direction des principales communes, avec un niveau d'offre variable. Les arrêts de ces lignes sont correctement spatialisés sur l'ensemble du territoire. Certaines de ces lignes sont accessibles en vélo (porte-vélos). Elles sont exploitées en autocars standards diesel par un marché public.



Etat des lieux de l'offre de transport en commun

- Offre régionale

L'offre régionale FLUO Grand Est propose 11 lignes scolaires en complément de l'offre régulière. Ces lignes sont ouvertes à tous passagers à travers une offre billettique distincte (trajet à l'unité uniquement). Elles sont exploitées en autocars diesel standards, via un marché public.

GER05	Ban-sur-Meurthe / Fraize / Plainfaing / Le Valtin / Xonrupt-Longemer	
GER06	St Dié des Vosges / Sainte Marguerite / Saulcy sur Meurthe / Anould	« Doublage » de la ligne 88R017 avec des arrêts en plus sur les communes à proximité.
GER07	St Léonard / Anould / Corcieux / Gerbépal	
GER08	Barbey-Seroux / Granges-Aumontzey	« Doublage » de la ligne 88R028 avec des arrêts en plus sur les communes à proximité.
GER09	Granges-Aumontzey	
GER10	Xonrupt-Longemer / Gérardmer (Saut des Cuves)	
GER11	Gérardmer (Bergon)	
GER12	La Bresse / Gérardmer (Bas Rupts)	
GER13	Le Tholy / Liezey	« Doublage » de la ligne 88R012 avec des arrêts en plus sur les communes à proximité.
GER14	Tendon / Laveline du Houx / Réhaupal / Le Tholy	
GER15	Saulxures-sur-Mauselotte / Thiéfosse / Vagney / Rochesson	

Etat des lieux de l'offre de transport en commun

- Offre locale

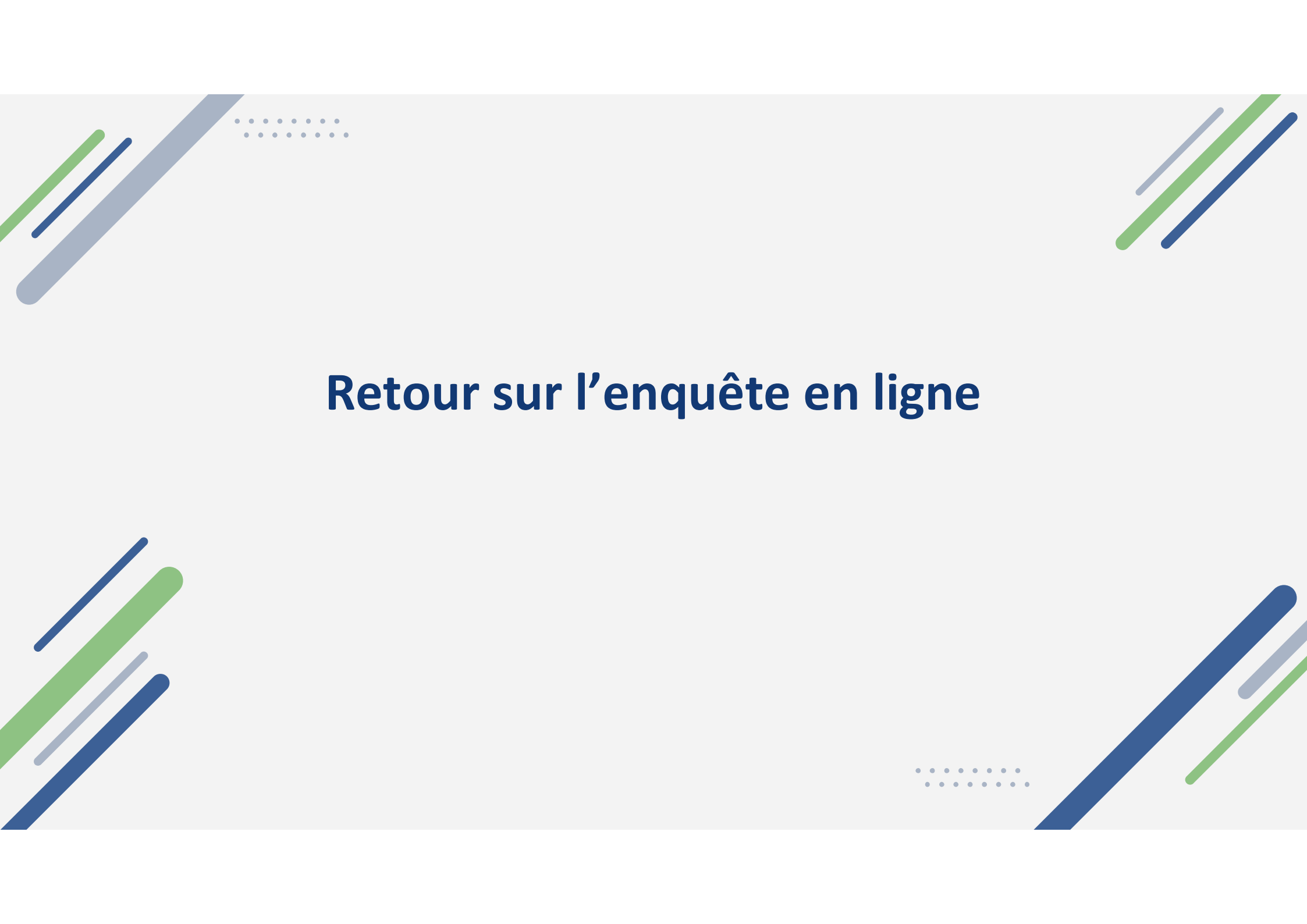
La commune de Gérardmer propose un service de bus urbain, limité sur le quartier central de la commune, exploité en régie à l'aide d'un véhicule de type minibus diesel. Le service est gratuit.

Les Horaires de la Ligne A

Départ		Mardi / Mercredi / Jeudi Vendredi / Samedi			Mercredi / Jeudi	
	Bergon	8h15	9h55	11h35	14h40	16h20
1	Croisette	8h17	9h57	11h37	14h42	16h22
2	Les Hagis	8h19	9h59	11h39	14h44	16h24
3	Griselle - Trinité	8h21	10h01	11h41	14h46	16h26
4	Halle des Sports	8h23	10h03	11h43	14h48	16h28
5	Place des Déportés	8h25	10h05	11h45	14h50	16h30
6	Place Leclerc	8h27	10h07	11h47	14h52	16h32
7	Casino - Lac	8h29	10h09	11h49	14h54	16h34
8	Quartier Kléber	8h32	10h12	11h52	14h57	16h37
9	Place du Tilleul	8h34	10h14	11h54	14h59	16h39
10	Parc Garnier	8h36	10h16	11h56	15h01	16h41
11	Hôpital	8h38	10h18	11h58	15h03	16h43
12	Gymnase PP. Didier	8h40	10h20	12h00	15h05	16h45
13	Eglise	8h42	10h22	12h02	15h07	16h47
14	Hôtel de Ville	8h44	10h24	12h04	15h08	16h49
15	Quartier Kléber	8h46	10h26	12h06	15h10	16h51
16	Casino - Lac	8h48	10h28	12h08	15h12	16h53
17	Place Leclerc	8h50	10h30	12h10	15h14	16h55
18	Place des Déportés	8h52	10h32	12h12	15h16	16h57
19	Halle des Sports	8h54	10h33	12h13	15h18	16h59
20	Griselle - Trinité	-	10h35	12h15	-	17h00
21	Les Hagis	-	10h36	12h17	-	17h01
22	Croisette	8h56	10h38	12h18	15h21	17h03
Arrivée	Bergon	8h58	10h40	12h20	15h23	17h05

Les Horaires de la Ligne B

Départ		Mardi / Mercredi / Jeudi Vendredi / Samedi		Mercredi / Jeudi	
	Bergon	9h00	10h40	13h45	15h25
1	Cercenée - Larron	9h02	10h42	13h47	15h27
2	Vieil Etang	9h04	10h44	13h49	15h29
3	Vologne	9h06	10h46	13h51	15h31
4	Bld de Colmar	9h08	10h48	13h53	15h33
5	Croisette	9h10	10h50	13h55	15h35
6	Griselle - Trinité	9h12	10h52	13h57	15h37
7	Les Hagis	9h14	10h54	13h59	15h39
8	Cimetière	9h17	10h57	14h02	15h42
9	Hôpital	9h19	10h59	14h04	15h44
10	Parc Garnier	9h21	11h01	14h05	15h45
11	Hôtel de Ville	9h23	11h03	14h07	15h47
12	Gymnase PP. Didier	9h25	11h05	14h09	15h49
13	Hôtel de Ville	9h27	11h07	14h12	15h52
14	Parc Garnier	9h29	11h09	14h14	15h54
15	Hôpital	9h31	11h11	14h16	15h56
16	Cimetière	9h33	11h13	14h18	15h58
17	Les Hagis	-	11h15	14h20	16h00
18	Griselle - Trinité	-	11h17	14h22	16h02
19	Croisette	9h36	11h20	14h25	16h05
20	Bld de Colmar	9h38	11h22	14h27	16h07
21	Vologne	9h41	11h24	14h29	16h09
22	Vieil Etang	9h44	11h27	14h31	16h11
23	Cercenée - Larron	9h46	11h29	14h33	16h13
Arrivée	Bergon	9h48	11h31	14h35	16h15

The slide features a light gray background with decorative elements in the corners. These include several parallel diagonal lines in shades of green, blue, and gray, and small clusters of gray dots. The central text is in a bold, dark blue font.

Retour sur l'enquête en ligne

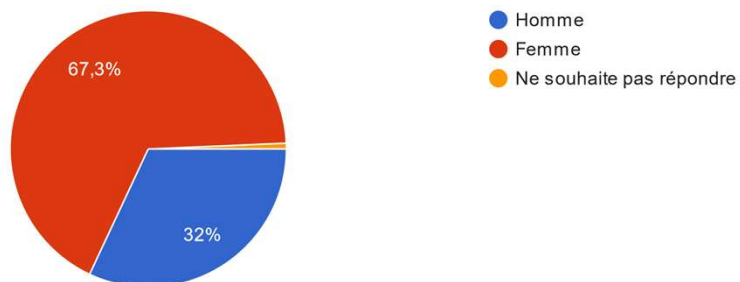
Retour sur l'enquête en ligne

- Enquête en ligne du 16 au 20 mai 2024

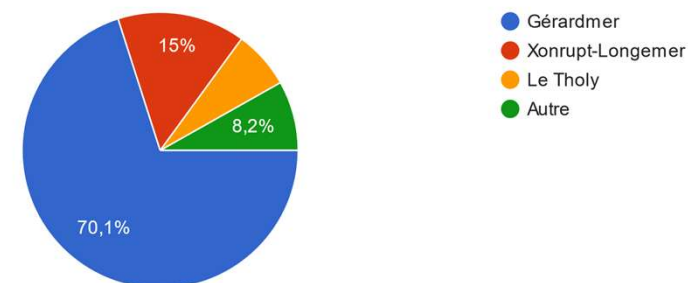
Le questionnaire a été administré via divers réseaux sociaux dédiés aux habitants de Gérardmer et des environs immédiats.

Il a été enregistré 147 réponses dont 135 des 3 communes proches (Gérardmer, le Tholy et Xonrupt-Longemer). Le panel représenté est majoritairement féminin et de la tranche d'âge des actifs.

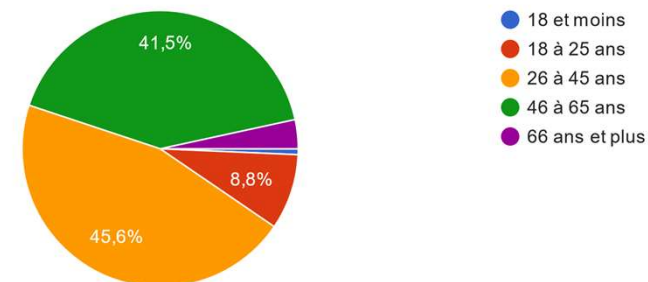
Vous êtes :
147 réponses



Votre commune de résidence
147 réponses



Votre âge
147 réponses



Retour sur l'enquête en ligne

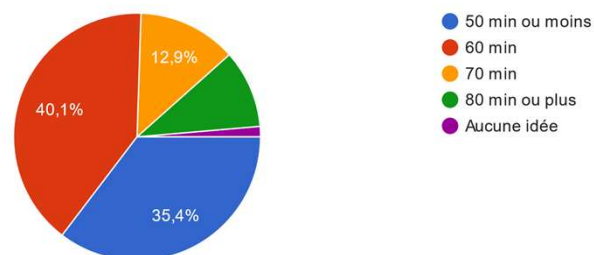
- Enseignement principal : le manque de connaissance de l'offre transport

L'offre du réseau régional Fluo Grand Est est méconnue. En matière de temps de transport, les deux tiers des interrogés surestiment le temps nécessaire à l'autocar pour relier Gérardmer à Epinal.

Plus impressionnant encore, **97% des interrogés sous-estiment le nombre d'allers-retours de la ligne Fluo entre Gérardmer et Remiremont**. Alors que cette ligne propose 7 à 9 allers-retours du lundi au samedi, 44% des sondés pense qu'elle ne comporte qu'un seul aller-retour par jour !

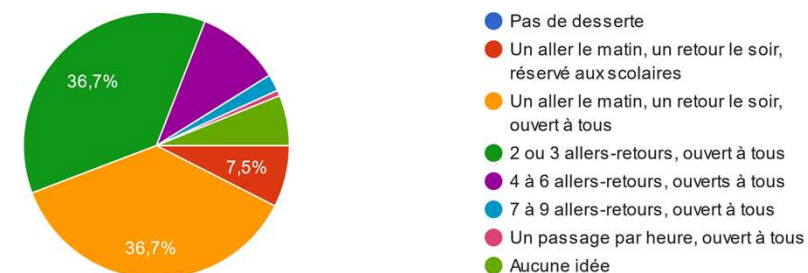
Par exemple, sur la liaison Epinal - Gérardmer, pensez-vous qu'un autocar met, pour rejoindre les deux villes :

147 réponses



Par exemple, sur la liaison Gérardmer - Remiremont, vous pensez, qu'il y a, chaque jour en semaine :

147 réponses



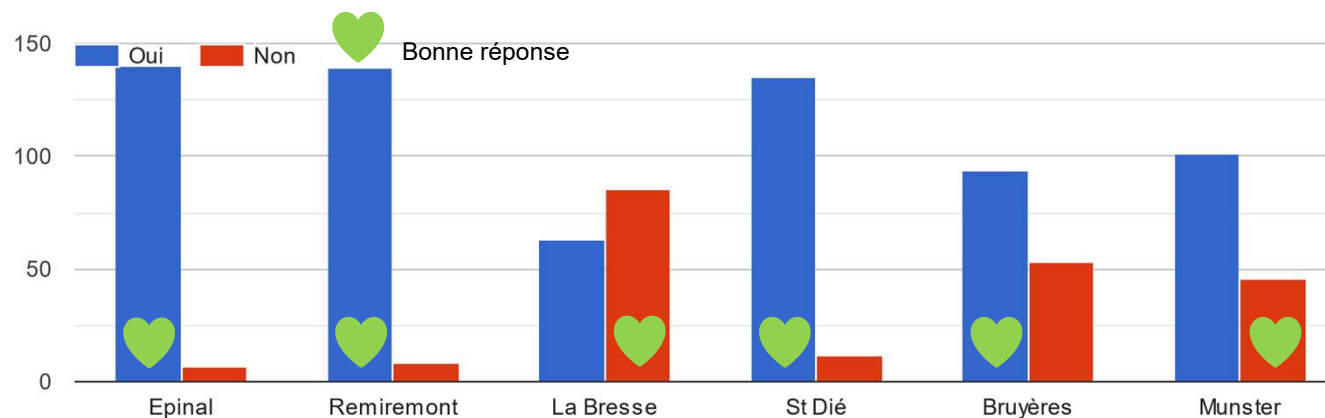
Retour sur l'enquête en ligne

- Enseignement principal : le manque de connaissance de l'offre transport

Les destinations, elles, sont mieux appréhendées par les usagers, notamment sur les destinations en direction des villes majeures, comme Epinal, Remiremont ou St-Dié-des-Vosges.

Les répondants sont plus hésitants sur les destinations secondaires, et une majorité se trompe pour la destination Munster.

A votre avis, existe t-il des autocars quotidiens et ouverts à tous, pour atteindre, depuis Gérardmer :



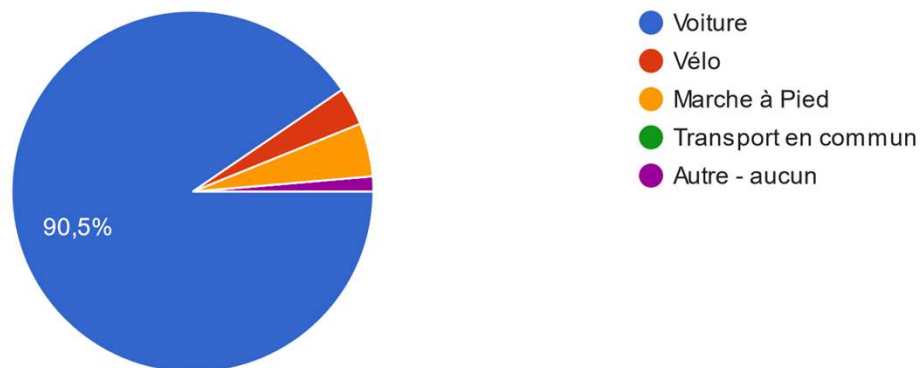
Retour sur l'enquête en ligne

- La prédominance de la voiture dans les déplacements quotidiens

Autre enseignement, moins surprenant celui-ci, est la prédominance de la voiture dans les déplacements quotidiens. Alors que 55% des sondés se déplacent en proximité quotidiennement (sur Gérardmer), le mode de transport ultradominant est la voiture : seul 14 interrogés sur 147 ont un autre mode de déplacement quotidien, avec la marche et le vélo (transport en commun : aucun).

Votre moyen de locomotion principal au quotidien (utilisé majoritairement)

147 réponses



Retour sur l'enquête en ligne

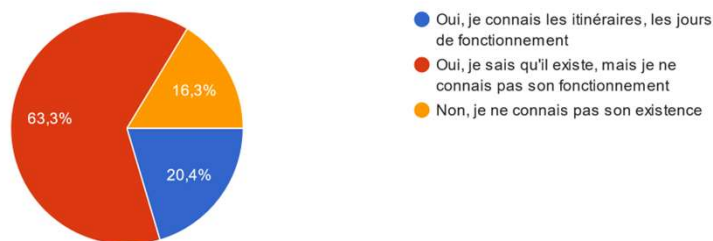
- L'offre locale peu utilisée

Sur l'offre locale géromoise, la majorité des répondants connaissent son existence, mais ne connaissent pas précisément son itinéraire ou ses périodes de circulation. Seul 20% des répondants connaissent l'offre et le fonctionnement du bus.

Cette méconnaissance se retrouve donc logiquement dans son utilisation, très faible dans ce panel, avec seulement 1,4% des sondés l'utilisant « souvent », et 89% « jamais ».

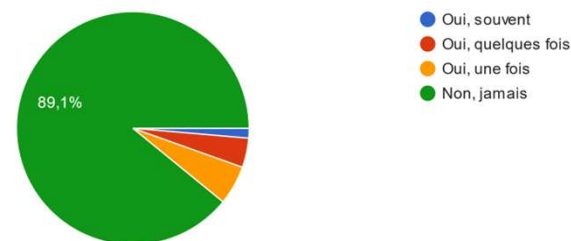
Connaissez-vous l'existence et le fonctionnement du bus urbain à Gérardmer ?

147 réponses



Avez-vous déjà emprunté le bus urbain de Gérardmer ?

147 réponses



The background is a light gray color. In each of the four corners, there are decorative elements consisting of three parallel diagonal lines in shades of green, blue, and gray, and a small cluster of dots in the top-left and bottom-right corners.

Diagnostic de l'offre de transport en commun

Diagnostic de l'offre de transport en commun

- Offre régionale

L'offre régionale FLUO Grand Est est cohérente dans l'ensemble et permet de rejoindre rapidement et quotidiennement les plus grandes communes à proximité, comme Remiremont, St Dié, Epinal ou Bruyères. Il n'y a pas contre, aucune liaison régulière directe vers La Bresse, et celle en direction de l'Alsace (Munster) est limitée au caractère touristique et ne circule quasiment que les week-ends et vacances.

Les moyens sont donc présents, même si des optimisations, notamment avec l'offre scolaire, peuvent être menées pour augmenter l'offre.

- Offre locale

L'offre locale permet une réponse à des problématiques de mobilité à destination des usagers « captifs » et peu mobile. C'est donc un transport à destination d'un public précis, mais n'est pas adapté pour devenir une solution de report de la voiture vers le bus.

Un travail d'optimisation peut être mené en ce sens pour rationaliser les itinéraires et arrêts, tout en développant de nouveaux services de mobilité pour les coteaux et écarts.

Diagnostic de l'offre de transport en commun

- Offre régionale

Le principal sujet reste la visibilité de cette offre, qui est quasiment inconnue des habitants. Les véhicules sont en majorité de couleur blanche, la livrée régionale FLUO n'étant pas déployée. Les arrêts sont, pour la majorité, peu identifiables, voir pour certains sans aucun aménagement (voir à côté).

L'offre théorique des lignes régulières est visualisable sur le site data.gouv.fr et donc repris dans de nombreux calculateurs d'itinéraires comme Google Maps. Les lignes scolaires, elles, ne sont pas visibles.

Il n'y a pas de plan de réseau global des lignes régulières disponible sur le site FLUO.

Visibilité de la marque « Fluo » :

Exemple d'une recherche sur Google, en tapant : « bus Epinal Gérardmer », le moteur de recherche nous amène une réponse correcte à travers les données open-data. Mais le site officiel, Fluo, n'apparaît pas dans la première page de recherche !



Arrêt « Bout du Lac » à Gérardmer, desservi quotidiennement par 33 services réguliers, au bord d'une départementale fréquentée par 8700 véhicules/jour.



Arrêt « Les Trexons » à Gerbépal, au bord d'une départementale fréquentée par 6600 véhicules/jour

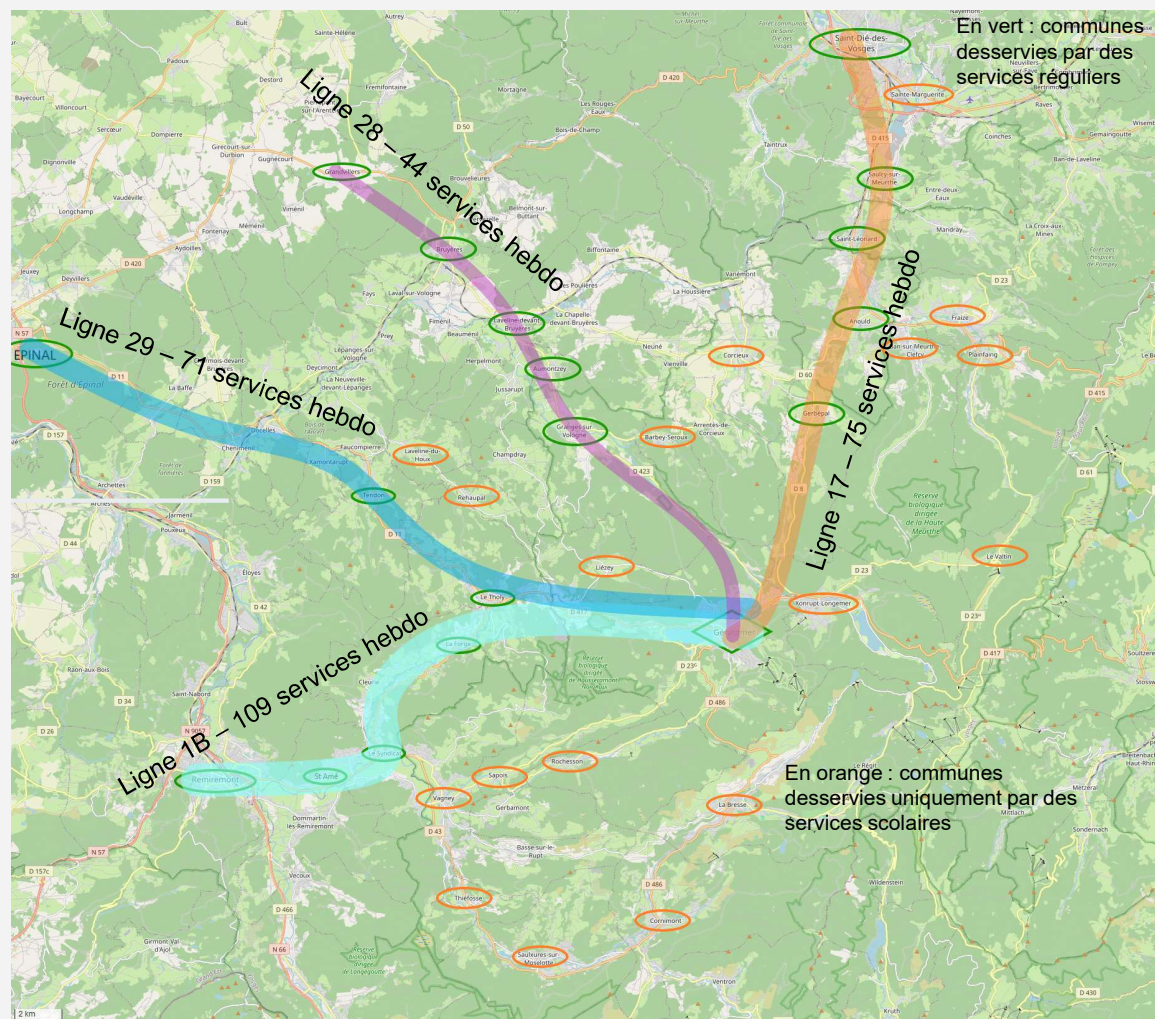
Diagnostic de l'offre de transport en commun

- Offre régionale

On distingue sur cette cartographie les communes desservies par une offre régulière (en vert) et celles desservies par une offre scolaire (en orange).

La commune de Xonrupt Longemer est en orange car la ligne régulière vers Munster ne circule pas quotidiennement. Cette rupture entre les deux communes, en urbanisation continue, est une rupture administrative qui ne correspond pas au bassin de vie.

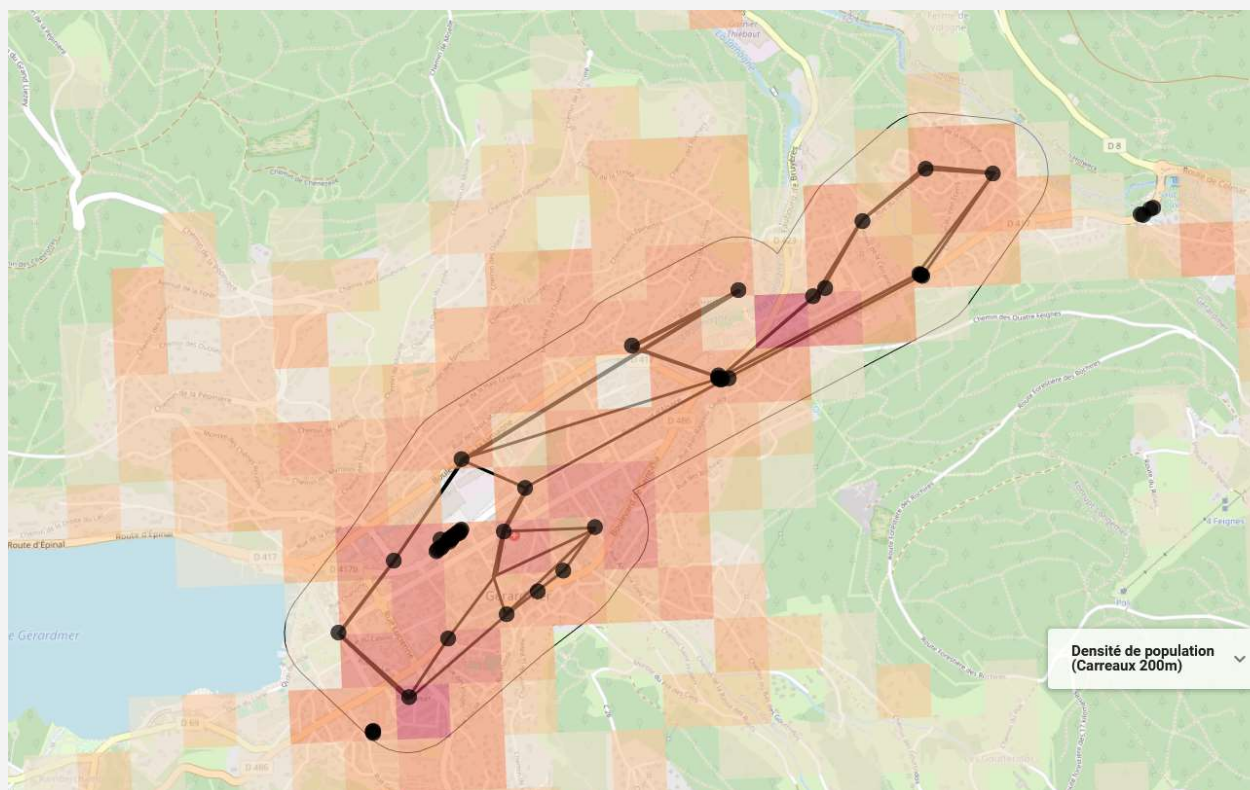
De plus, on note très clairement l'isolement des communes au sud et au sud-est de Gérardmer, qui ont pourtant des flux quotidiens en provenance ou en direction de Gérardmer.



Etat des lieux de l'offre de transport en commun

- Offre locale

Le service de la commune permet de desservir la partie centrale de la commune (4741 habitants desservis à moins de 300m d'un arrêt soit 57% de la population communale).



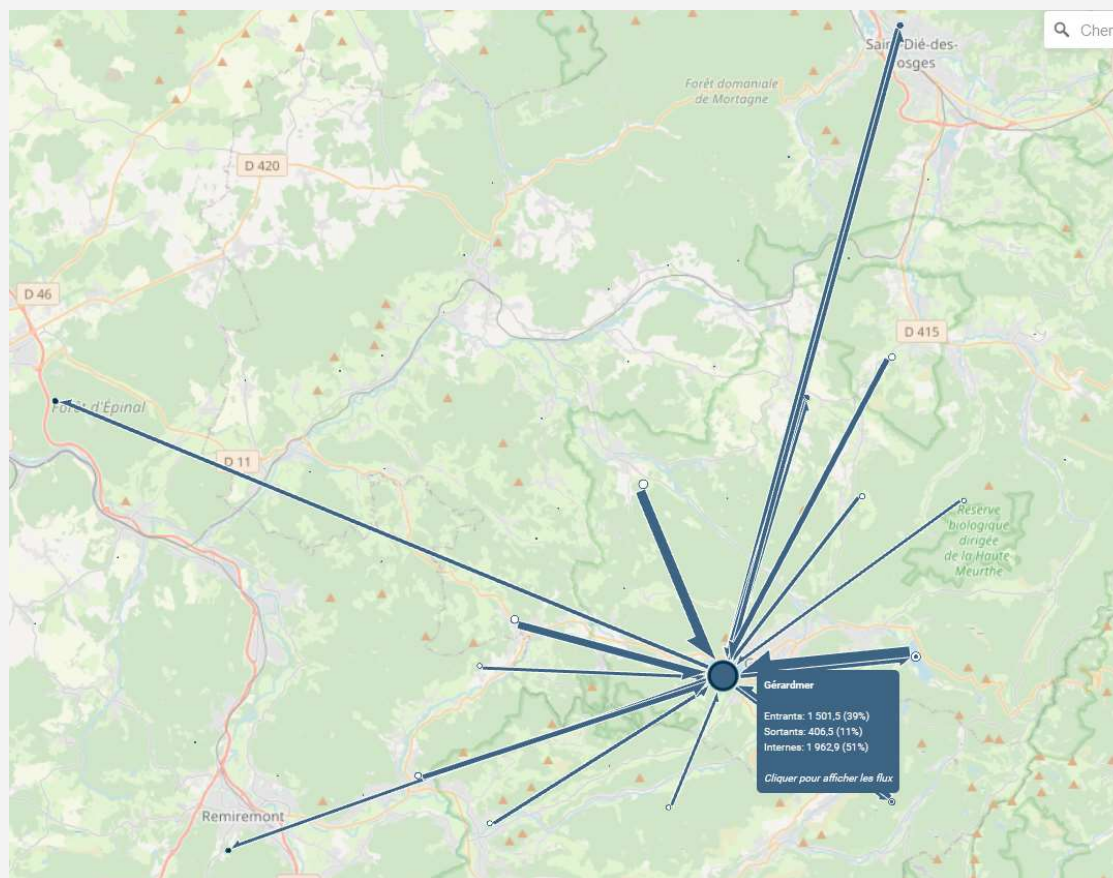
The slide features a light gray background with decorative elements in the corners. These include several parallel diagonal lines in shades of green, blue, and gray, and small clusters of light gray dots. The central text is in a bold, dark blue font.

Potentiel de développement

Diagnostic de l'offre de transport en commun

- Flux domicile-travail

On distingue sur cette cartographie les flux domicile – travail supérieur à 50, sur les communes de Xonrupt-Longemer et Gérardmer.



Potentiel de développement

- Repenser l'organisation des transports

Avec la séparation actuelle entre lignes scolaires et lignes régulières, l'offre de transport en commun paraît peu lisible. D'autant plus que la tarification appliquée diffère. Avec le même nombre de véhicule, il apparaît possible de faire circuler davantage le parc pour proposer un maximum de possibilité de voyage, notamment sur le fait de transformer certains trajets effectués à vide en trajets commerciaux.

Il semble effectivement nécessaire de combler certains vides de liaisons entre les villes, notamment en direction de La Bresse ou de Vagney, en réutilisant l'offre scolaire actuelle.

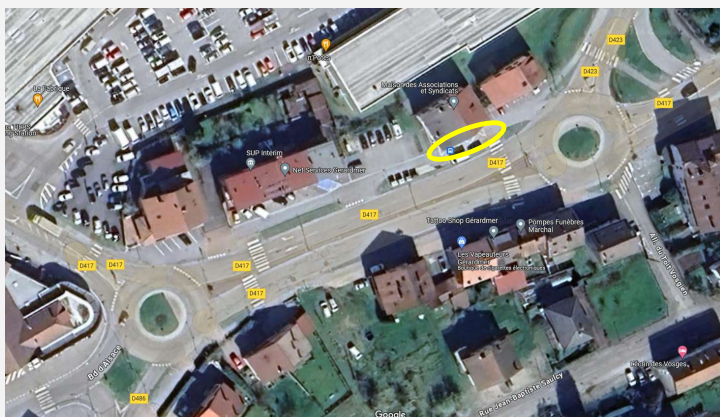
Les sites touristiques doivent être aussi mieux pris en compte, avec une offre davantage permanente, comme les stations de ski de Gérardmer et La Bresse, ou le parc d'attractions de Fraispertuis.

Potentiel de développement

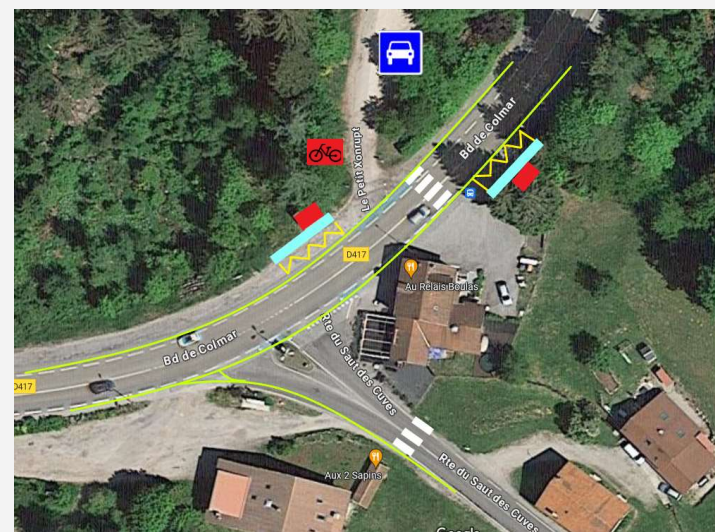
- Repenser les points d'arrêts

Il apparaît absolument nécessaire de mieux les équiper pour favoriser leur visibilité et leur confort d'attente. Un groupe de travail conjoint entre la commune, le département et la région doit permettre d'avancer rapidement sur le sujet. De plus, l'infrastructure doit permettre une exploitation aisée. Lorsque ce n'est pas le cas, il faut y remédier (exemple de l'arrêt « La Croisette ci-dessous »).

Ce travail doit permettre de créer une intermodalité : c'est-à-dire de penser le stationnement des voitures, des vélos (de manière sécurisée), mais également de créer/améliorer les cheminements vélos / piétons depuis les pôles générateurs et résidentiels (exemple de l'arrêt « Saut des Cuves » ci-contre).



L'aménagement de l'arrêt « La Croisette », pourtant récent, est en point unique pour les deux sens de circulation. Cela pose des problèmes d'exploitation, aussi bien pour l'identification du bon autocar par les usagers, que pour l'obligation d'effectuer pour les conducteurs trois passages de giratoire pour circuler du sens ouest vers est. De plus, l'arrêt est dans une contre-allée avec des conflits d'usages (stationnement, point de tris des déchets).



L'aménagement sécuritaire des points d'arrêts « saut des cuves » nécessite la création de deux traversées piétonnes, la création de deux quais bus avec marquage au sol, l'équipement de deux abribus avec bancs pratiques à l'exploitation et d'un abri-vélo, utile à la population de Xonrupt-Longemer souhaitant aller en direction de St Dié des Vosges, notamment.

Les cheminements piétons/vélo, symbolisés en vert sont déjà réalisés. Le parking voiture est également existant. L'ensemble de cet aménagement doit permettre d'identifier d'un seul coup d'œil la présence de transport en commun, et de donner les informations nécessaire au transport.



Scénario de développement

Scénario de développement

- Sur les axes importants : création de lignes régulières

Sur quelques axes aujourd'hui non couverts par l'offre régulière, notamment en direction de La Bresse et de Vagney, et qui demeurent des axes importants en termes de trafic routier (+ 1000 véh/jour), il est nécessaire de remettre de l'offre, en basculant et en étoffant l'offre scolaire.

- Sur les axes secondaires : acceptation de la billettique Fluo sur l'offre scolaire

A partir du 1^{er} septembre 2024, les usagers commerciaux « M. et Mme tout le monde » peuvent emprunter les cars scolaires (hors desserte des écoles maternelles et primaires). Pratique, mais les abonnements ne sont pas acceptés à bord ! Il faudra donner 2€ par trajet au conducteur (en espèce uniquement). Domage, si j'ai la chance que mes horaires de déplacement soient compatibles, un aller-retour quotidien me reviendra alors à 84€ mensuellement, contre 50€ sur les lignes régulières ... en ayant moins d'offre. De plus, ces 84€ ne seront pas remboursables à 50% ou 75% par mon employeur.

Majoritairement, ces lignes ne desservent pas les centre-ville et les zones d'activités : il est donc parfois nécessaire d'intégrer un arrêt supplémentaire pour desservir autre chose que le collège/le lycée quand il est à l'écart du centre-ville notamment, ou d'une zone d'activités.

Scénario de développement

- Sur les lignes régulières actuelles : renforcement de l'offre

Sur les lignes régulières actuelles, il est possible d'intégrer des kilomètres effectués actuellement à vide en kilomètres commerciaux, même si il s'agit d'horaires en contre-pointe. Quelques usagers transportés valent mieux qu'un car vide. De plus, en gardant le même parc véhicule de manière à garder un équilibre budgétaire, il est possible de renforcer les liaisons et d'adopter des cadencements permettant une exploitation efficiente de la ligne.

- Sur l'offre locale :

Si l'offre régionale est renforcée sur les axes structurants (concrètement les routes départementales), l'offre locale a donc vocation à devenir complémentaire.

En premier lieu, une analyse de la densité permettra de connaître les zones habitées et éloignées de l'offre régionale afin d'y apporter cette offre locale.

Cette offre locale devra permettre à un public le plus large possible de l'emprunter (jeunes, actifs, retraités, captifs ...) à travers une amplitude la plus large possible.

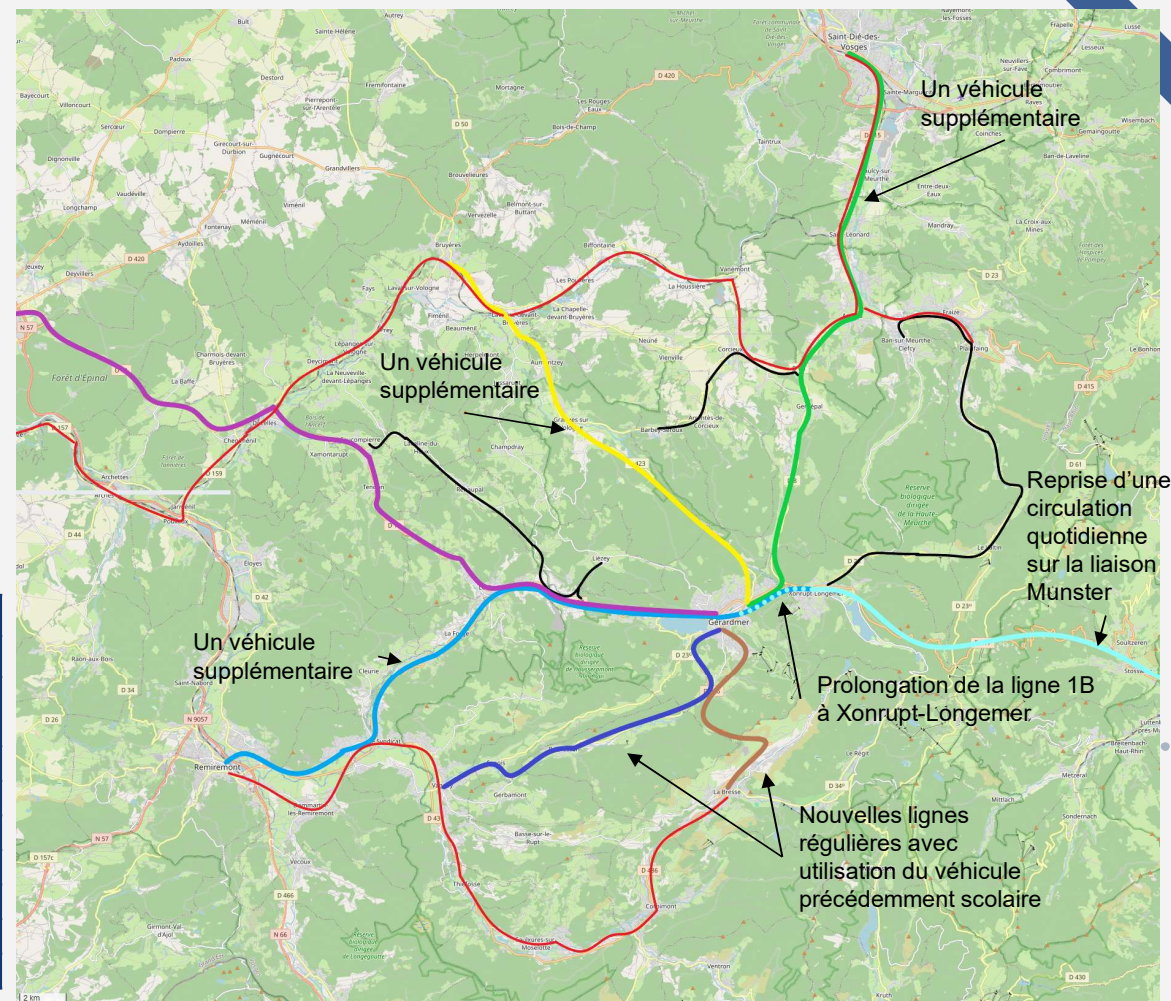
Scénario de développement

- Restructuration de l'offre régionale

Concernant les lignes scolaires en direction de Gérardmer, il n'est gardé que le strict minimum (les liaisons en noir sur la carte), c'est-à-dire 4 circuits scolaires, ouvert à tous.

Les autres véhicules scolaires sont soit intégrés aux lignes régulières de leur secteur, soit leur ligne est transformée en ligne régulière.

GER05	Ban-sur-Meurthe / Fraize / Plainfaing / Le Valtin / Xonrupt-Longemer	
GER06	St Dié des Vosges / Sainte Marguerite / Saulcy sur Meurthe / Anould	Intégration sur ligne régulière 17
GER07	St Léonard / Anould / Corcieux / Gerbéal	Fusion des deux circuits scolaires : Barbey-Seroux / Corcieux / Gerbéal
GER08	Barbey-Seroux / Granges-Aumontzey	
GER09	Granges-Aumontzey	Intégration sur ligne régulière 28
GER10	Xonrupt-Longemer / Gérardmer (Saut des Cuves)	Intégration sur ligne régulière 12/13
GER11	Gérardmer (Bergon)	
GER12	La Bresse / Gérardmer (Bas Rupts)	Devient nouvelle ligne régulière
GER13	Le Tholy / Liezey	Intégration sur ligne régulière 12
GER14	Tendon / Laveline du Houx / Réhaupal / Le Tholy	Ajout de l'arrêt Liezey
GER15	Saulxures-sur-Mauselotte / Thiéfosse / Vagney / Rochesson	Devient nouvelle ligne régulière



Scénario de développement

- Restructuration de l'offre régionale

Tableau des moyens

Concrètement, avec cette nouvelle structuration de l'offre, le nombre d'autocars en circulation est en baisse : de 21 autocars à 19. Cela est du à la fusion de la majorité des circuits sur les lignes régulières et scolaires, permettant une optimisation.

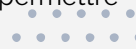
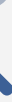
Les kilomètres commerciaux, eux, font un bond de 32,6%, tandis que l'offre financière est valorisée à +7%.

Le nombre de courses sur les lignes commerciales double presque, passant de 58 à 110 courses quotidiennes.

Ligne	OD	Actuellement				Projet			
		nb véhicule	Nb de courses	lâv scolaire	Nb de courses lâv vac + sam + dim	nb véhicule	Nb de courses	lâv scolaire	Nb de courses lâv vac + sam + dim
12	Remiremont - Gérardmer	2	17	14	27,3	3	26	16	27,3
13	Munster - Gérardmer	1	0,8	6	32,7	1	4	6	32,7
17	St Dié - Gérardmer	2	17	6,2	28	3	24	10	28
28	Bruyères - Gérardmer	2	8	4	21,8	3	14	6	21,8
29	Epinal - Gérardmer	3	16	8	41,1	3	22	10	41,1
14	Vagney - Gérardmer					1	10	6	18
15	La Bresse - Gérardmer					1	10	6	13,9
GER05	Ban-sur-Meurthe / Fraize /	1	3	0	28,4	1	3	0	28,4
GER06	St Dié des Vosges / Sainte	1	3	0	29,9				
GER07	St Léonard / Anould / Corc	1	3	0	27,8				
GER08	Barbey-Seroux / Granges-	1	3	0	16,1	1	3	0	16,1
GER09	Granges-Aumontzey	1	3	0	15,2				
GER10	Xonrupt-Longemer / Gérar	1	3	0	9,6				
GER11	Gérardmer (Bergon)	1	3	0	4	1	3	0	4
GER12	La Bresse / Gérardmer (Bas	1	3	0	24,7				
GER13	Le Tholy / Liezey	1	3	0	20,9				
GER14	Tendon / Laveline du Houx	1	3	0	22,8	1	3	0	22,8
GER15	Saulxures-sur-Mauselotte	1	3	0	28,6				
		21			658991	19			873884
					1 705 032,06 €				1 834 142,14 €

A decorative graphic consisting of two rows of small, light blue dots. The top row has six dots and the bottom row has seven dots, arranged in a staggered pattern.

-



Si un cadencement est en place sur l'axe principal des lignes régulières (arrêts en vert), il semble correct de repositionner la ligne locale sur les autres espaces non desservis, si possible dans un cadencement compatible avec ces lignes régulières pour permettre un rabattement.

Scénario de développement

- Restructuration de la navette locale

Plusieurs propositions peuvent être étudiées :

- La desserte de Gérardmer et de Xonrupt-Longemer, en complément de l'offre régionale restructurée.

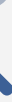
L'offre régionale étant restructurée, et la ligne depuis Remiremont prolongée à Xonrupt-Longemer, il y a deux lignes qui effectuent la liaison entre les communes, avec un total de 30 courses quotidiennes en semaine, on peut donc s'attendre à un trajet par heure environ de 6h à 20h. Il s'agit d'un véritable choc d'offre car aujourd'hui il n'y a que l'offre scolaire, en semaine.

- *Une offre locale supplémentaire, à une autre tarification, ne semble donc pas efficiente dans l'attente de l'installation de cette nouvelle offre.*
- La desserte de Gérardmer uniquement, sur les quartiers les plus denses, en offre régulière.
- La desserte de Gérardmer uniquement, avec une offre régulière et à la demande.

Ces deux solutions se tiennent et mériteraient d'être étudiées plus profondément pour déterminer l'efficacité du système en transport à la demande,

A decorative graphic consisting of two rows of small, light blue dots. The top row has six dots and the bottom row has seven dots, arranged in a staggered pattern.

-



Scénario de développement

- Restructuration de la navette locale

Avant : 26500 kms commerciaux annuels estimés

Futur : 55400 kms pour une circulation lundi à samedi à hauteur de 6 allers-retours quotidiens (2 le matin, 2 le midi, 2 le soir).

nb. véh.			Kms	nb. véh.			Kms
1			26500	1			55400
65 120,00 €				116 368,00 €			

Soit une augmentation d'offre commerciale de 109% pour un coût estimé en hausse de près de 80% (circulation du lundi au samedi avec 6 allers-retours).

- *D'autres scénarios peuvent être valorisé pour permettre une hausse plus modérée du budget transport pour la commune.*



Conclusion



Limites de la présente étude

- Le manque de données

S'agissant d'une étude non commandée, stræto ne dispose d'aucune données de fréquentation des lignes régionales ou locales. Il aurait été tout à fait intéressant de les connaître pour analyser leur utilisation et déterminer une potentielle hausse des recettes qu'entraînerait ce choc d'offre.

De même, les données financières sont des estimations basées sur les prix du marché (fourchette haute) et ne tiennent pas compte des véritables données financières.

- Rapidité de la construction de l'offre

Il s'agit d'une perspective de restructuration. Dans une véritable étude, stræto vous proposerait d'aller jusqu'au détail de la construction de l'offre, en identifiant les impondérables (desserte d'établissement scolaire, correspondances notamment ferroviaires) et en construisant les grilles horaires en conséquence.

Un graphicaage peut être effectué en incluant des différences de temps de parcours en fonction des heures, étudiées au préalable avec les données de circulation.

Conclusion

- Le choc d'offre n'est pas couteux

Sur l'offre régionale, la hausse de l'offre commercial à plus de 32% ne coûte « que » 7% de budget en plus, grâce à une meilleure efficience et une plus grand réutilisation du matériel roulant.

Si l'on ajoute la hausse des recettes commerciales qu'induirait cette hausse de l'offre, cette hausse de budget sera relativement négligeable.

- Rendre l'offre la plus visible possible

Terrible constat concernant l'offre actuelle : elle n'est pas connue et ne peut donc être envisagée comme une solution dans la mobilité quotidienne des habitants.

Un important travail est à mener concernant la communication et le renforcement de la visibilité des arrêts, notamment régionaux .

- Le nombre à retenir : 14 613

C'est le nombre de kilomètres commerciaux supplémentaires parcourus par chaque autocar régional avec ce scénario d'offre restructurée.

Le nombre de kilomètre commercial par autocar est en hausse de 46,5% passant de 31 380 kms à 45 994 kms.

Et maintenant ?

- Vous avez envie d'avoir un regard neuf sur votre réseau ...
 - Vous avez envie d'améliorer l'efficacité de votre réseau ...
 - Vous avez envie de restructurer votre offre pour la rendre plus utile
- **N'hésitez pas à contacter stræto, expert indépendant en transport routier de voyageurs !**



Paul Bruey

paul@straeto.fr
www.straeto.fr

07 69 71 79 08

stræto – M. Paul BRUEY EI