AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Interreg
ALCOTRA
Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale

PLAN DE MOBILITÉ DU BRIANÇONNAIS

DIAGNOSTIC

Plan de mobilité simplifié, approuvé en
Conseil Communautaire le 15 février 2022

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

PLAN DE MOBILITÉ DU BRIANÇONNAIS

Le Plan de Mobilité du Briançonnais a été élaboré sous maîtrise d'ouvrage, de la CCB avec l'assistance du bureau Inddigo, dans le cadre du programme Alcotra aux termes du PC INTERREG V France/Italie projet «Cœur en Mouvement» N°4079.

LÉGENDE

Transports en commun été

Transports en commun hiver

Transports en commun à l'année

Covoiturage

Itinéraires vélo

Services vélo

Accès aux sites à haute valeur environnementale

Information Communication

Accessibilité personnes à mobilité réduite

Itinéraires Piétons

Intermodalité (rabattement parc-relais)

RÉDACTEURS : JÉRÔME PETIT & GÉRÉON ROTTMANN

SOMMAIRE

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

1 CONTEXTE TERRITORIAL ET OBJECTIFS DE LA MISSION 4
1.1. CONTEXTE TERRITORIAL 4
1.2. Objectifs du schéma de mobilité 9
1.2.1. Cadre règlementaire et opérationnel 9
1.2.2. Objectifs du schéma de mobilité 14
1.2.3. Moyens mis en œuvre 15

2 TERRITOIRE ET BESOINS DE MOBILITÉ 17
2.1.POPULATIONS ET PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS 17
2.1.1. Populations permanentes 17
2.1.2. Hébergement touristique 21
2.1.3. Pôles générateurs de déplacements 25
2.2. DÉPLACEMENTS PENDULAIRES 32
2.2.1. Déplacements domicile travail 32
2.2.2. Déplacements domicile études 41
2.3. LOGISTIQUE 48
2.4. SYNTHÈSE CONCERNANT LES BESOINS DE MOBILITÉ 49

3 LES RESSOURCES MOBILITÉ ET LEUR ADAPTATION AUX BESOINS 54
3.1. LES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS 54
3.2.LES CONDITIONS DE PRATIQUE DU VÉLO 66
3.2.1. Le vélo loisir 66
3.2.2. Le vélo utilitaire 68
3.2.2.1.Rouler en sécurité 69
3.2.2.2.Trouver son chemin et être informé 80
3.2.2.3.Réparer et entretenir son vélo 80
3.2.2.4.Stationner son vélo 81
3.2.2.5.Se procurer un vélo 82
3.2.2.6.Savoir faire du vélo 82
3.3. VOIRIE ET MODES ACTIFS 83
3.4. LE RÉSEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ 86
3.4.1. Structure du réseau 86
3.4.2. Usages de la voirie 90
3.4.3. Le stationnement 95
3.4.3.1. Le centre-ville de Briançon 95
3.4.3.2. Les accès aux domaines skiables de la Guisane 97
3.4.3.3. Les accès au domaine skiable de Montgenèvre 97
3.4.3.4. Les accès au domaine skiable de La Grave 97
3.4.3.5. Les accès à la Clarée 97
3.4.4. La pratique du covoiturage 97
3.4.5. La pratique de l'autopartage 101
3.5. LES TRANSPORTS EN COMMUN 103
3.5.1. Les accès au Briançonnais 103
3.5.2. Les services de transport internes au Briançonnais 106
3.5.2.1. Transports à l'année 106
3.5.2.2. Transports en saison touristique d'été 108
3.5.2.3. Transports en saison touristique d'hiver 110

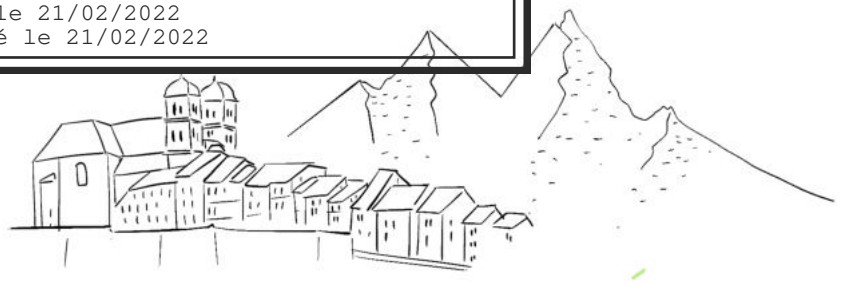
4. LE COÛT, LE FINANCEMENT ET LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS PUBLICS 132
4.1. GOUVERNANCE ACTUELLE DES TRANSPORTS 132
4.2. COÛTS ET FINANCEMENT 134

5. SYNTHÈSE ET ORIENTATIONS 137

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

1

CONTEXTE TERRITORIAL ET OBJECTIFS DE LA MISSION



1.1 CONTEXTE TERRITORIAL

La communauté de communes du Briançonnais (CCB) regroupe 13 communes pour 21.017 habitants (Insee 2015, données les plus récentes au moment de l'établissement du diagnostic) : Briançon, Cervières, La Grave, La Salle-les-Alpes, Le Monêtier-les-Bains, Montgenèvre, Névache, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Saint-Chaffrey, Val-des-Prés, Villar-d'Arêne, Villar-Saint-Pancrace.

Briançon regroupe près de 60% de la population permanente, au sein d'un territoire fortement structuré par l'activité touristique :

- Le Briançonnais offre environ 75.000 lits touristiques, composés à plus de 50% de résidences secondaires.

- Plus de 40.000 visiteurs peuvent être présents sur le Briançonnais en haute saison d'hiver, avec des pointes à plus de 60.000 personnes (Agence de développement économique et touristique des Hautes-Alpes, saison 2017-2018). La population de la vallée peut donc être multipliée par plus de 3 voire 4 en saison touristique.

Le relief constitue un élément marquant du territoire, structuré par quatre vallées principales :

- La Guisane, regroupant Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes, Le Monêtier-les-Bains, et qui se prolonge par la Haute-Romanche au-delà du Col du Lautaret avec Villar-d'Arêne et La Grave.

- La Clarée, avec Val-des-Prés et Névache.

- Montgenèvre occupe une position originale sur cet axe, en haut de versant sur le col frontière.

- Au-delà du Col de l'Echelle, la Vallée Etroite est rattachée à la commune de Névache, bien que géographiquement tournée sur Bardonècchia.

- La Cerveyrette, menant à Cervières et au Col de l'Izoard.

- La Durance, qui borde Villar-Saint-Pancrace, ainsi que Puy-Saint-André et Puy-Saint-Pierre davantage en position de versant.

Le relief, atout majeur du territoire, détermine la localisation de l'habitat, des équipements, des services, et oriente les différents axes de transport du territoire. Son caractère accidenté expose cependant les infrastructures à des aléas importants : enneigement, avalanches, glissements de terrain, chutes de blocs, ravinement, inondations.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le Briançonnais est situé en périphérie de plusieurs grands bassins (distances indicatives depuis Briançon), sans qu'on puisse réellement parler d'une situation d'isolement :

- La vallée de la Durance en constitue la principale voie d'accès côté français, avec un axe routier vers Embrun, Gap et la métropole d'Aix-Marseille-Provence, et un axe ferroviaire en direction d'Embrun, Gap, menant ensuite vers Marseille ou Valence.
- Au delà du col du Lautaret, la RD1091mène à l'Oisans puis à la métropole Grenobloise, alors que le Col du Galibier permet de rejoindre la Maurienne de juin à octobre.

- Le col de Montgenèvre permet d'accéder à la région italienne du Piémont, dont la capitale, Turin, est la métropole la plus proche pour la plupart des communes du territoire.
- Il s'agit également de l'accès le plus rapide au réseau autoroutier : Oulx (et Bardonècchia par le col de l'Echelle en dehors de la saison d'hiver) se situent à 30 km de Briançon et ouvrent via le tunnel du Fréjus sur le réseau autoroutier français.
-De plus, la gare d'Oulx est la gare TGV la plus proche, sur la ligne reliant Paris, Lyon, Modane, Turin et Milan.
-Enfin, l'aéroport de Turin est le plus proche du territoire.

VILLE	Distance avec Briançon par la route	Etapes
Grenoble	117 km	Col du Lautaret
Chambéry	159 km	Col de Montgenèvre, tunnel du Fréjus, vallée de la Maurienne
Turin	111 km	Col de Montgenèvre
Gap	86 km	Vallée de la Durance
Aix-en-Provence	232 km	Vallée de la Durance
Lyon	227 km	Col du Lautaret

Sur le plan administratif, le briançonnais se situe dans le Département des Hautes-Alpes, en région Sud.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_26-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

• Le Département est compétent en matière de gestion de la voirie départementale (la RN94 restant gérée par les services de l'Etat).

• La Région est compétente en matière de transports et de mobilité, en dehors du ressort territorial de la commune de Briançon. Elle a adopté son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires le 15 octobre 2019, avec les objectifs suivants concernant la mobilité, assortis de règles avec lesquelles les Plans de Mobilité se doivent d'être en compatibilité :

> Objectif 22 Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités.
> Objectif 23 Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables.
> Objectif 34 Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels et l'accès au services dans les centres locaux et de proximité.
> Objectif 35 Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme transport.
> Objectif 38 Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale.
> Objectif 39 Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux.
> Objectif 41 Déployer des offres de transport en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine.
> Objectif 42 Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires.

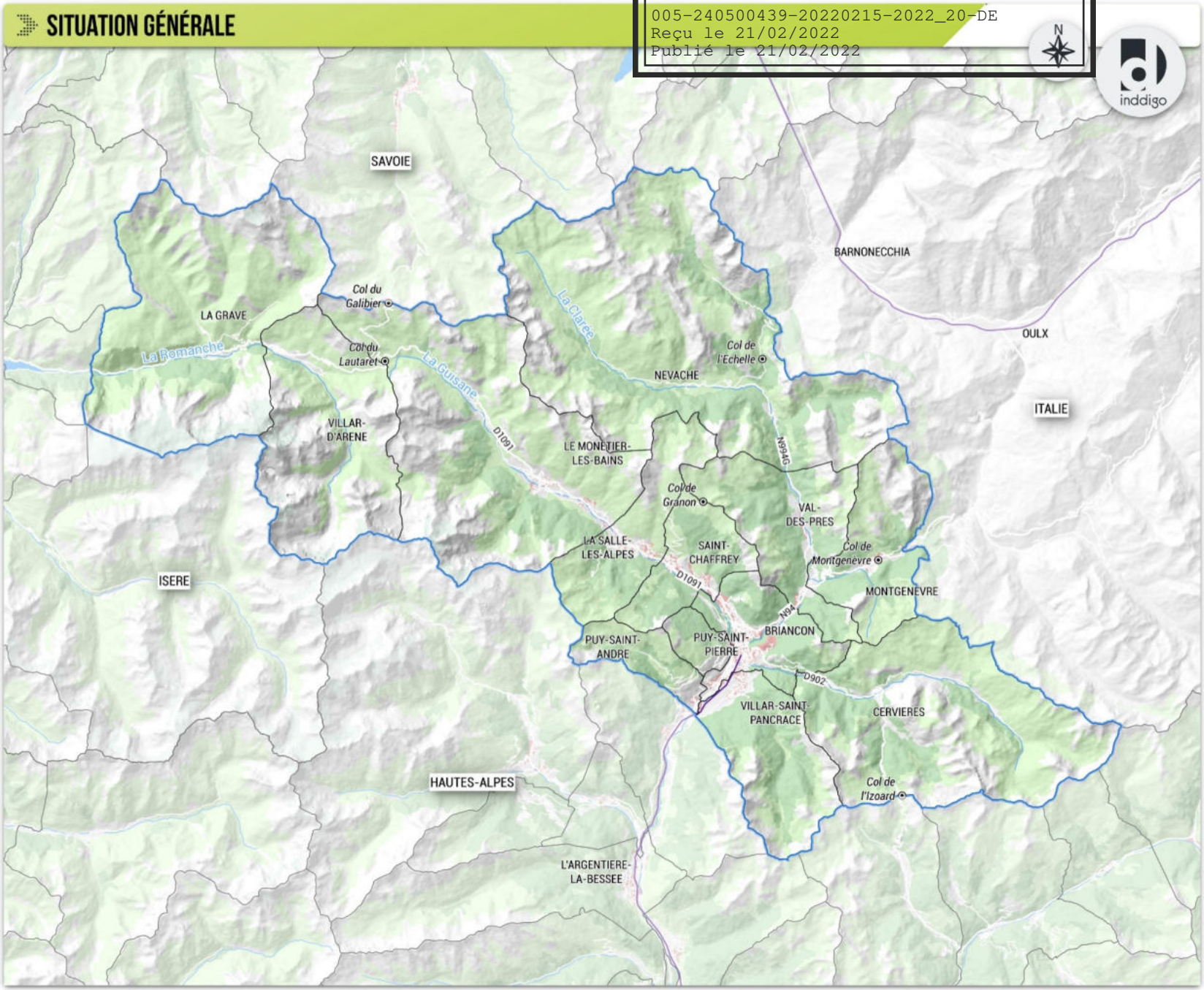
• La CCB, la communauté de communes du Guillestrois Queyras et la communauté de communes du Pays des Ecrins sont regroupées au sein du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Briançonnais, des Ecrins et du Guillestrois, qui anime le programme européen LEADER, la gestion intégrée des risques naturels, le TEPCV (territoire à Energie positive pour la croissance verte) et une charte forestière de territoire. Il accompagne les porteurs de projets privés et publics dans leur démarche et recherche de financement.

Source Scot du Briançonnais

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

SITUATION GÉNÉRALE



Limites administratives
- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

Occupation du sol
- Tissu urbain
- Forêts
- Autres zones naturelles
- Hydrographie
- Réseau ferré

Réseau routier
- Routes primaires
- Routes secondaires
- Routes tertiaires

- Cols

0 5000 m

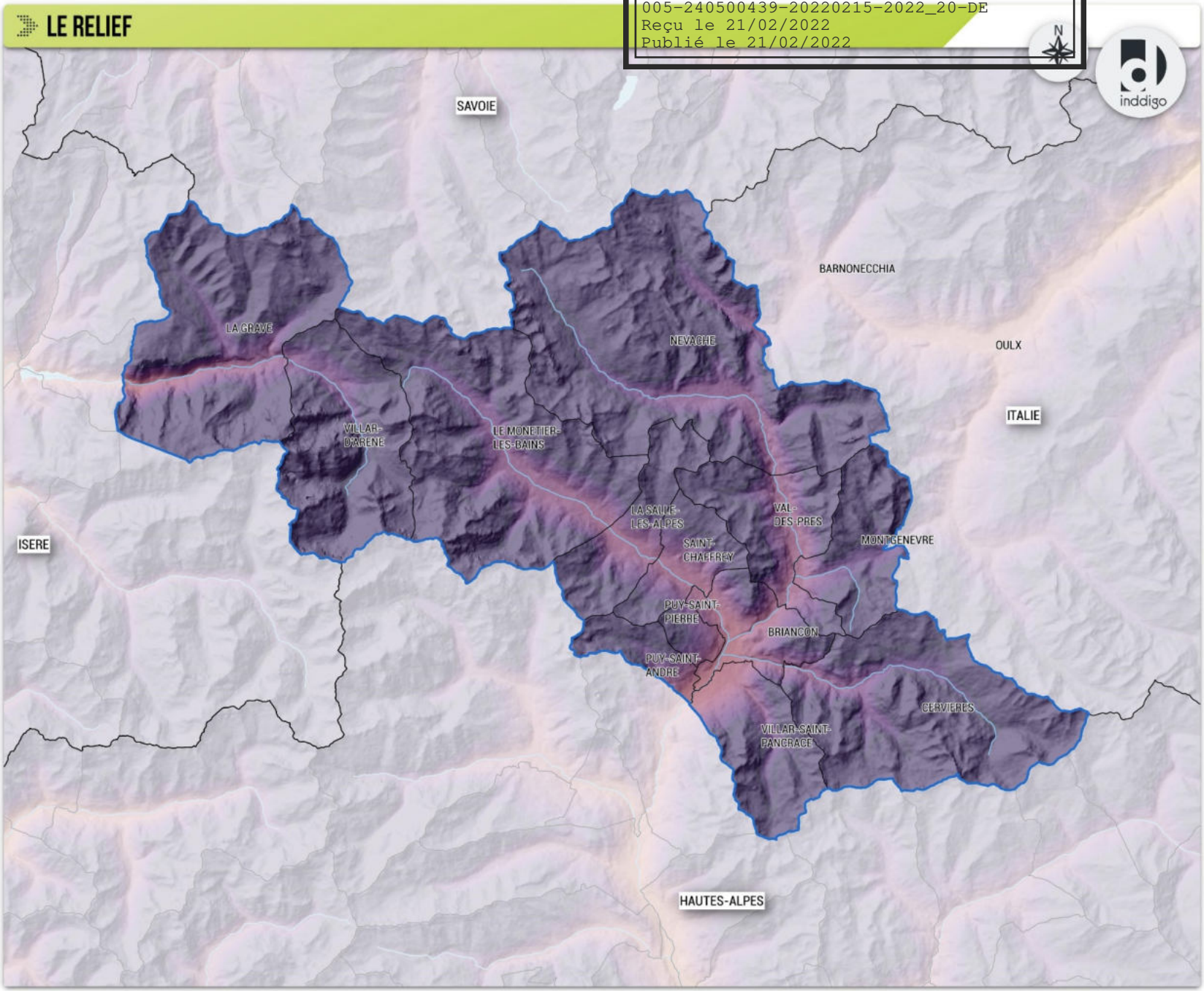
Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Juillet 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

LE RELIEF



Altitude en mètres

- 300
- 500
- 750
- 1000
- 1250
- 1500
- 1800
- 2000
- 2331

Limites administratives

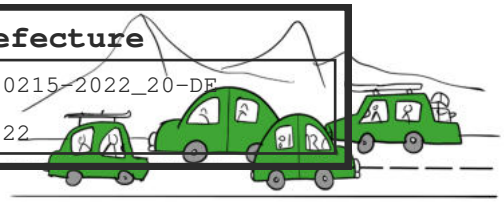
- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 — 6000 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM,
BD TOPO IGN

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



1.2 OBJECTIFS DU SCHÉMA DE MOBILITÉ

1.2.1 — CADRE OPÉRATIONNEL

Le plan de mobilité simplifié du Briançonnais constitue le cadre opérationnel de mise en oeuvre du Schéma de Cohérence Territorial (Scot) adopté le 3 juillet 2018.

ATOUTS	FAIBLESSES
Facilités d'accès à la région urbaine Turinoise et développement d'une offre de transport public transfrontalière.	Enclavement routier ressenti à l'année, avec des saturations marquées lors des pics de saisonnalité.
Desserte ferroviaire organisée, plus fragile sur les trains nationaux, mais inscrite comme une ligne d'aménagement du territoire.	Un réseau de transport urbain limité à la seule ville de Briançon, qui couvre mal les sites d'emploi et de tourisme.
Pôle multimodal opérationnel sur la gare de Briançon qui articule bien les différents modes de transport en présence.	Peu de cohérence entre le développement urbain inscrit aux PLU et offre de transport.
En saison, facilité d'usage du ski-bus qui lui confère un grand succès.	Faiblesse de l'offre de transport public hors Briançon hors saison pour les populations captives.
Engagement d'une voie verte d'agglomération (Briançon - Monêtier).	Sites alpins à la base de l'économie de l'attractivité dénaturés par une fréquentation automobile élevée, encombrante et malaisée.
	Sites urbains (centres villages, fronts de neige) peu pacifiés par rapport à la circulation automobile.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

MENACES	OPPORTUNITÉS
Perte d'accessibilité au TGV Paris - Milan avec l'absence d'une gare TAV dans le Val de Suse.	Structurer le réseau de transport du Briançonnais en fonction des centralités existantes et à réaliser.
Perte de rationalité économique du seul réseau de transport urbain existant.	Intégrer la demande de déplacement touristique à l'offre de transport régulière.
Dans les vallées, isolement fort des ménages les plus fragiles qui n'ont pas accès à l'automobile.	Abaisser la priorité de l'automobile dans les sites urbains.
Dans les vallées, isolement fort des ménages les plus fragiles qui n'ont pas accès à l'automobile.	Poursuivre l'effacement de l'automobile comme mode d'accès aux grands sites naturels.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Scot définit trois principes concernant l'organisation des mobilités :

1. Une offre de transport étoffée étendue, avec un réseau de transport en commun unifié et adapté fonctionnant sur l'ensemble de son territoire, établissant des liens entre Briançon et toutes les communes.

2. Un développement de tous les modes de transport alternatifs au tout automobile intégrant une gestion du stationnement incitant à l'usage d'autres modes de déplacements, la création d'espaces partagés et l'aménagement de voies réservées aux mobilités douces.

3. Une offre de transport de qualité, avec une synchronisation des différents services et un développement des liaisons avec les territoires voisins.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Source : BD Carto 2005, Euroglobal Map 2010 Conception : Citadia

Figure 4 - le développement urbain du Briançonnais

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

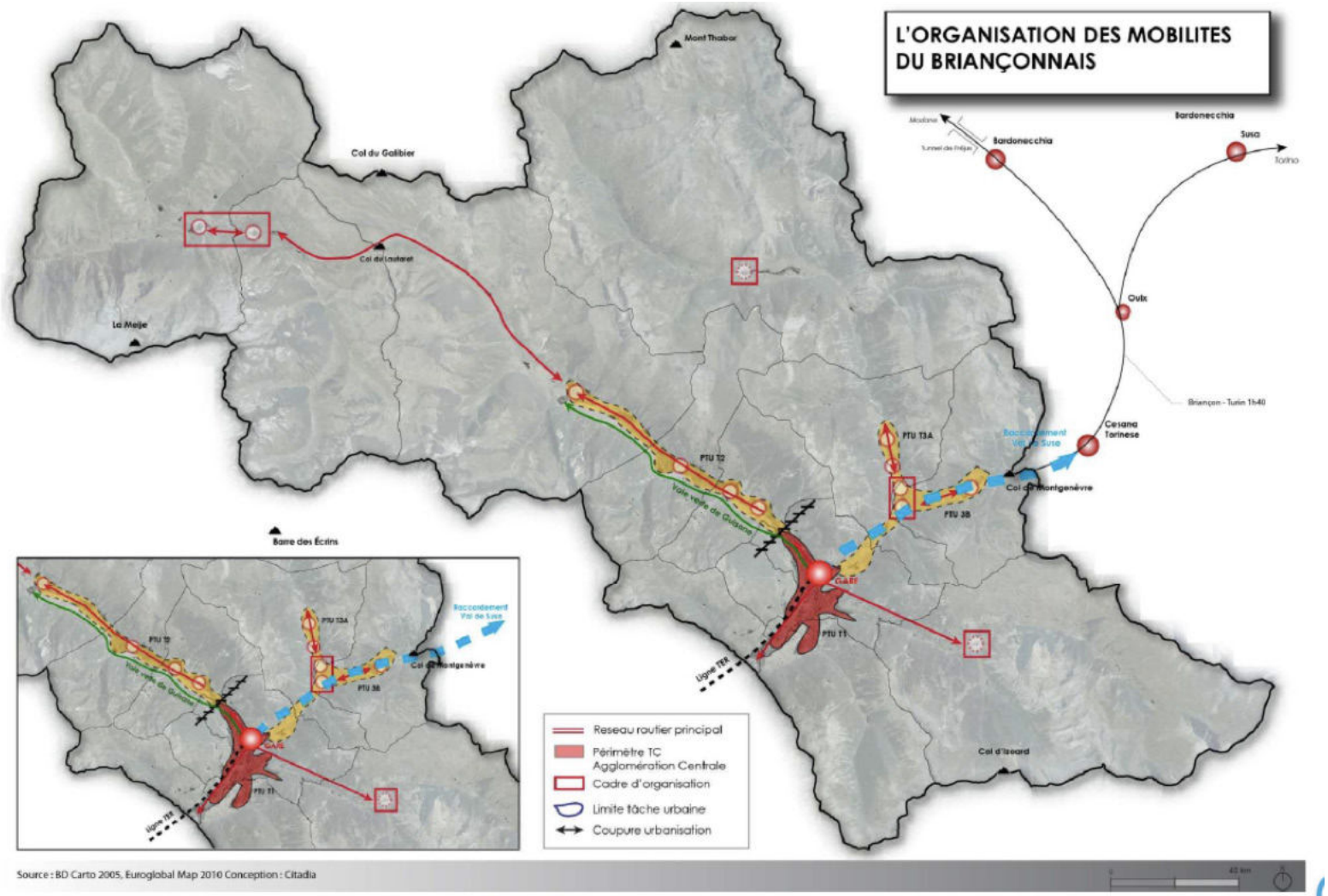


Figure 5 - les mobilités du Briançonnais

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Par ailleurs, le PADD affirme l'objectif de limiter les déplacements motorisés vers la ville centre, en prévoyant la création d'itinéraires mode doux à vocation utilitaire au sein des communes, et en couplant les ouvertures à l'urbanisation à une desserte en transport en commun.

Enfin, le PADD fixe une orientation en matière de gouvernance, celle de doter le Briançonnais d'une autorité organisatrice de la mobilité permettant d'harmoniser l'offre, coordonnée avec l'autorité équivalente de la région transfrontalière opérant sur la liaison Suse-Oulx-Briançon.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du Scot traduit les objectifs du PADD en prescriptions Réglementaires. Il se place dans une perspective à horizon 2030 de :

+ 2.400 habitants (+ 11%), à 65% sur l'agglomération de Briançon.
+ 1.600 logements et +500 résidences secondaires
+15.000 lits touristiques (+ 20%)

Il fixe un objectif ambitieux en matière de pratiques modales : passer la part des transports en commun dans les déplacements quotidiens du Briançonnais de 2% actuellement à 10% en 2025, et 15% en 2030.

IL FORMALISE 4 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES :

1

CONSTRUIRE UN PÉRIMÈTRE DE TRANSPORT UNIQUE, POUR UNE MEILLEURE GESTION ET UNE MEILLEURE SYNCHRONISATION DES SERVICES.

- Développer une offre de mobilités 4 saisons.
- Aller vers une tarification et une billettique commune.
- Développer l'offre selon plusieurs axes :
- Axe 1 structurant reliant Pré Long la Salle, Villeneuve, Chantemerle, Saint Chaffrey, Gare de Briançon, Villard-St-Pancrace, ZA de la Tour, avec l'objectif de capter 20% de la demande de déplacement sur son itinéraire.
- Axe 2 reliant Briançon et Monêtier-les-Bains.
- Axe 3 reliant Briançon à la Clarée et à Montgenèvre.
- Aménager des espaces favorisant la pratique des modes actifs favorisant l'intermodalité, dont l'axe de la Guisane.

2

FAIRE DE LA GARE DE BRIANÇON UN PÔLE MULTIMODAL.

- Point central de la desserte bus, des aménagements cyclables, stationnement automobile, vélo, point de recharge, densification de l'urbanisation, liaison aux gares de Modane et de Suse.

3

CONDITIONNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN À L'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRANSPORT, AVEC UNE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU.

4

MAÎTRISER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE, AVEC LA POSSIBILITÉ D'INTRODUIRE UNE NORME PLAFOND DE STATIONNEMENT AUTOUR DE L'AXE 1 STRUCTURANT DE TRANSPORT, LA POSSIBILITÉ DE MUTUALISATION, ET LE DÉVELOPPEMENT DE PARCS-RELAIS.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

1.2.2 — OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Pour constituer le cadre opérationnel des orientations du Scot en matière de mobilité, il est nécessaire :

• D'affiner le diagnostic, en y intégrant les données existantes et les réflexions antérieures, en identifiant et en partageant son contenu avec l'ensemble des parties prenantes : communes, PETR, Département, Région, services de l'Etat, socio-professionnels du tourisme.

• De construire une stratégie de développement des offres de mobilité coordonnée à l'échelle du territoire, intégrant des mesures d'organisation des activités et d'urbanisme. L'enjeu est de construire une dynamique collective tirant parti d'expériences et d'initiatives locales souvent réussies, mais aujourd'hui fragmentées.

• De planifier les interventions nécessaires, en adéquation avec les ressources du territoire, en précisant le cadre partenarial et les évolutions de gouvernance nécessaires ou souhaitables. La planification comprendra :

- Des interventions de court terme, réalisables en 1 à 3 ans sans évolution consistante du cadre institutionnel et mobilisant essentiellement des ressources courantes.

- Des interventions de moyen terme, pour lesquels la mobilisation des moyens financiers, techniques, organisationnels peut demander un délai de réalisation de l'ordre de 5 ans.

- Des interventions correspondant à une vision 2030 cohérente avec l'horizon du Scot.

L'élaboration du plan de mobilité simplifié est soutenue et financée par l'Union Européenne. Le Programme PITER « Hautes Vallées Coeur des Alpes » participe au financement de cette étude et ambitionne d'améliorer la mobilité entre les territoires participant au programme (Maurienne, Le Briançonnais, Pays des Ecrins, Val de Suze) et de favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

L'agglomération de Briançon depuis l'église de Puy-Saint-Pierre, août 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

1.2.3 — MOYENS MIS EN ŒUVRE

LE DIAGNOSTIC DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ EST BASÉ SUR :

• DES DONNÉES EXISTANTES

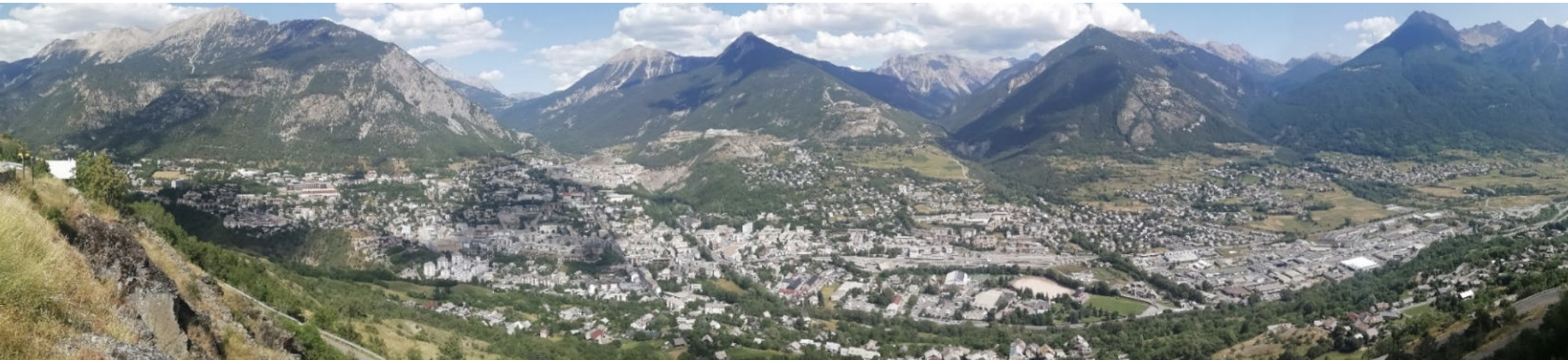
- Données topographiques IGN (BD Alti, BD Topo).
- Tracé des canaux relevé par la CCB.
- Données Insee population, emploi, déplacements domicile travail (2016).
- Observatoires touristiques des stations par G2A et par l'Agence de développement économique et touristique des Hautes-Alpes, saison 2017-2018, issues de l'outil Flux Vision Tourisme.
- Mesures de trafic routier issues des points de comptage du Département et de la DIR-Med (2018).
- Rapport d'activité du réseau TUB (2018).
- Fréquentation de la gare de Briançon (Opendata SNCF 2018).
- Baromètre vélo Fub (2018).

• DES ÉTUDES RÉCENTES SUR LE THÈME DES MOBILITÉS

- Diagnostic du Scot (2015).
- Etude franco-italienne sur le transport (2013).
- Diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Briançonnais, des Ecrins et du Guillestrois (2015).
- Etude Pôle d'Echange Multimodal de Briançon (2016).
- Etude stationnement cœur de ville (2016).
- Expertise trafic ZAC centre (2017).
- Dossier de concertation d'aménagement de la grande boucle (2017).
- Etude de mobilité touristique durable, cohérente et connectée Serre Chevalier Vallée Briançon (2019).
- Projet Via Guisane (2019).
- Diagnostic vélo de l'atelier cyclonique (2019).

• DES ENTRETIENS MENÉS AVEC

- Chacune des communes de la CCB.
- Chacun des partenaires institutionnels de la CCB (Région, Département, Dir-Med, PETR).
- Des transporteurs présents sur le territoire (Transdev, Resalp).
- Les offices du tourismes locaux.
- Des visites de terrain réalisées en juin et août 2019.



AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le Briançonnais représente un territoire original, avec une situation périphérique et de fortes contraintes liées à l'environnement montagnard, même si de nombreuses ressources viennent le désenclaver. Sa caractéristique essentielle est la forte part de l'activité touristique, avec une population pouvant tripler ou davantage en saison.

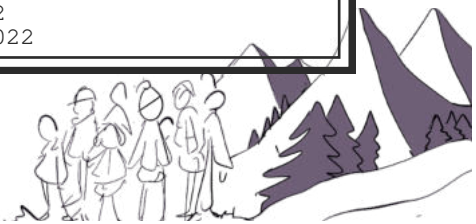
Le Scot fixe des objectifs ambitieux en matière de développement touristique, avec une perspective d'accueil de 15.000 lits supplémentaires à horizon 2030, correspondant à une augmentation d'au moins 20% des capacités d'hébergement. Il fixe dans le même temps un objectif de multiplier par 7,5 la part des transports collectifs au sein du territoire.

Le plan de mobilité simplifié constitue le cadre opérationnel correspondant à cette ambition.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2

TERRITOIRE ET BESOINS DE MOBILITÉ



2.1 POPULATIONS ET PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

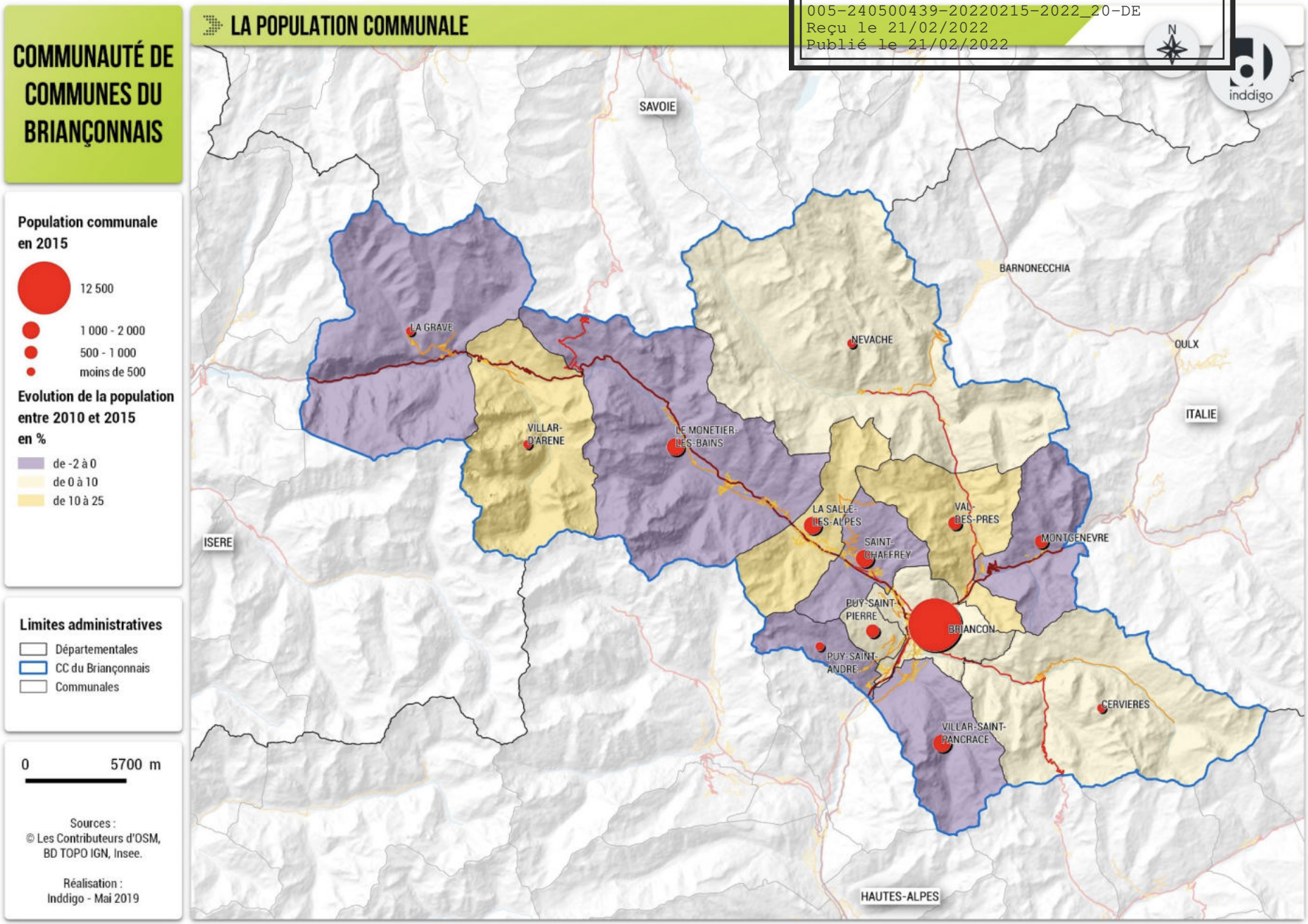
La démographie du Briançonnais est relativement active au regard de territoires comparables des Alpes françaises, alimentée principalement par le solde naturel. Les différences entre communes sont principalement liées aux soldes migratoires, qui sont négatifs sur les communes de Briançon (-0,2% par an) et sur Saint-Chaffrey (-0,8% par an). Les soldes migratoires sont a contrario élevés sur des communes comme La Salle-les-Alpes (+2,3%) ou Val-des-Prés (+3,3%).

Briançon regroupe près de 59% des habitants du Briançonnais. L'ensemble urbain composé des communes de Briançon, Saint-Chaffrey, La Salle-les-Alpes et Le Monêtier-les-Bains regroupe 76% de la population, et 83% en intégrant Villar-Saint-Pancrace à ce continuum urbain.

Commune	Population en 2015	Population en 2010	Evolution 2010-2015
Briançon	12 370	11 627	6%
Cervières	183	174	5%
La Grave	487	488	0%
La Salle-les-Alpes	1 003	906	11%
Le Monêtier-les-Bains	1 024	1 035	-1%
Montgenèvre	510	511	0%
Névache	359	348	3%
Puy-Saint-André	466	468	0%
Puy-Saint-Pierre	529	507	4%
Saint-Chaffrey	1 643	1 668	-1%
Val-des-Prés	656	541	21%
Villar-d'Arêne	330	287	15%
Villar-Saint-Pancrace	1 457	1 457	0%
TOTAL	21 017	20 017	5%

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

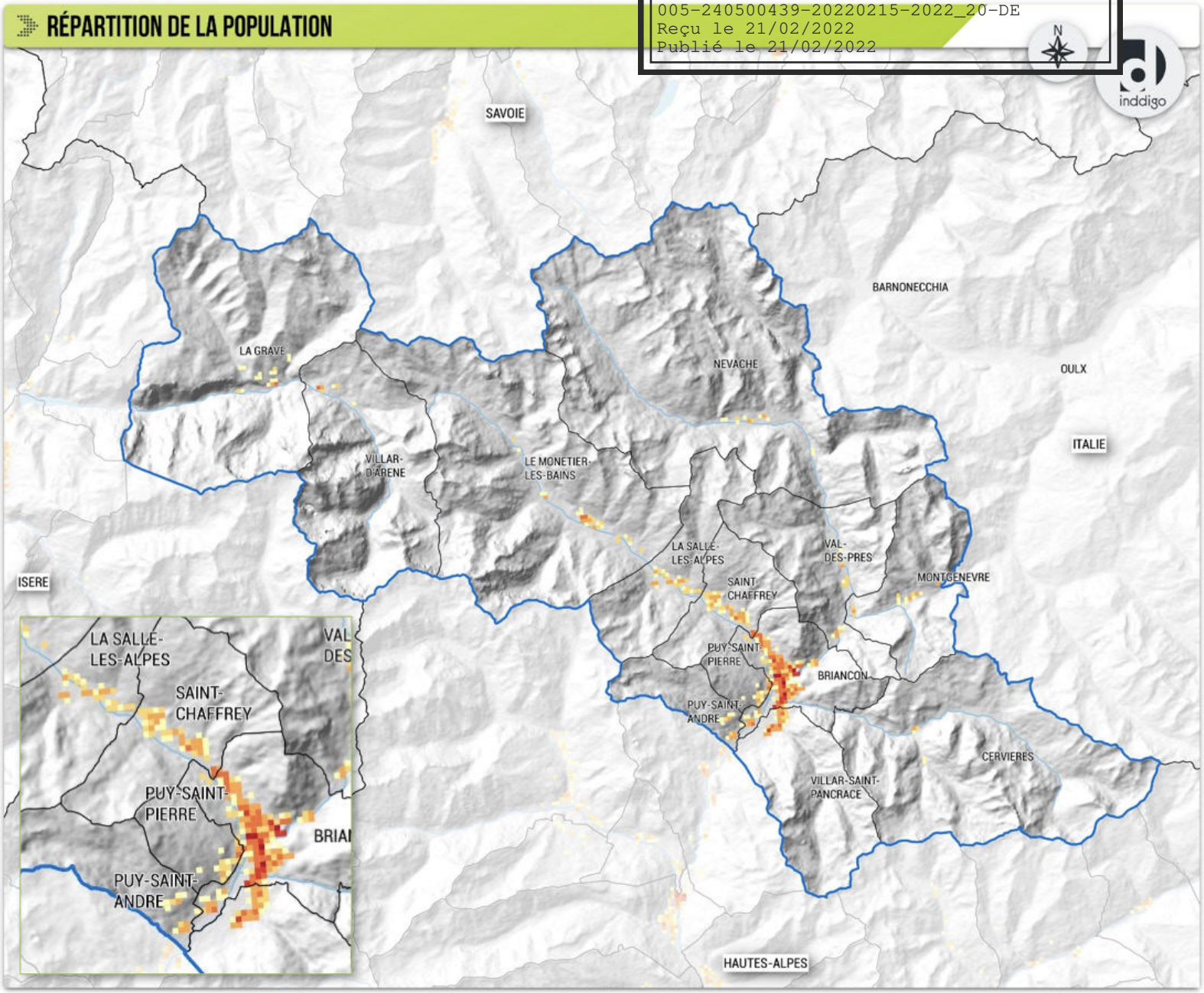
LA POPULATION COMMUNALE



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

RÉPARTITION DE LA POPULATION



Nombre d'habitants par carreau de 200 m

- moins de 10
- 20 - 40
- 40 - 80
- 80 - 160
- 160 - 320
- 320 - 10000

Limites administratives

- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 5700 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

La carte de répartition locale des populations (ci-dessus) permet de lire une première structure des lignes de désir de la mobilité sur le Briançonnais, en ce qui concerne les besoins des résidents :

- De Villar-Saint-Pancrace à Saint-Chaffrey, en passant par le bas de la commune de Briançon, se dessine un axe quasi continu de densités locales supérieures à 2.000 habitants/km². Cette classe de densité permet d'envisager des dessertes résidentielles avec des services réguliers de transport relativement consistants (20 courses par jour au davantage). Cet axe se prolonge jusqu'à la ville haute de Briançon.

- De Saint-Chaffrey à Monêtier-les-Bains, un axe quasi-continu de densités locales supérieures à 1.000 habitants/km² existe. Cette classe de densité est en général associée des dessertes régulières plus limitées (de l'ordre de 8 courses par jour) ou à des services à la demande, sauf si des générateurs particuliers sont présents (commerces, activités, équipements).

- Au delà, le profil du territoire se prête peu à des dessertes régulières en dehors des services de transport scolaire.

Les évolutions démographiques correspondant aux objectifs du Scot tendent à recentrer l'accueil de population sur Briançon et ses communes limitrophes, puisque l'accroissement de population prévu (2.275 habitants) se distribue selon :

- +1.450 habitants sur Briançon, Villar-Saint-Pancrace, Puy-Saint-André et Puy-Saint-Pierre.

- +370 habitants sur la Guisane.

- +325 habitants sur Clarée -Montgenèvre.

- +70 habitants en Haute-Romanche.

- +60 habitants sur Cervières.

Les volumes en jeu étant relativement faibles, l'horizon 2030 de répartition des populations est cependant relativement proche de la situation actuelle.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2.1.2 — HÉBERGEMENT TOURISTIQUE

La prise en compte de l'offre d'hébergement touristique permet de dessiner une carte des besoins de mobilité sensiblement différente. Le tableau-ci-dessous dresse la répartition de l'hébergement touristique par commune, selon les dernières données INSEE disponibles (capacité des communes en hébergement touristique 2019).

Cette évaluation diffère de celle de 75.000 lits figurant au diagnostic du Scot (source observatoire départemental du tourisme), en raison de méthodologies d'observation différentes, mais elle permet cependant de disposer d'une vision de la population de visiteurs à la maille communale en pointe, en considérant un remplissage moyen de 2 lits par résidence secondaire, et une saturation des capacités marchandes.

Commune	Population permanente	Résidences secondaires	Lits marchands	Evaluation de la population de visiteurs
Briançon	12 370	2 777	2 181	7 735
Cervières	183	220	32	472
La Grave	487	719	831	2 269
La Salle-les-Alpes	1 003	3 118	2 972	9 208
Le Monêtier-les-Bains	1 024	1 822	1 850	5 494
Montgenèvre	510	2 397	3 953	8 747
Névache	359	585	306	1 476
Puy-Saint-André	466	100	0	200
Puy-Saint-Pierre	529	106	22	234
Saint-Chaffrey	1 643	2 713	2 190	7 616
Val-des-Prés	656	235	759	1 229
Villar-d'Arêne	330	211	455	877
Villar-Saint-Pancrace	1 457	313	0	626
TOTAL	**21 017**	**15 316**	**15 551**	**49 183**

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Cette analyse permet de segmenter le territoire selon plusieurs catégories très caractéristiques :

• **L'ensemble constitué par les communes de Briançon, Villar-Saint-Pancrace, Puy-Saint-Vincent et Puy-Saint-Pierre est modérément impacté par la saison touristique : la population y augmente toutefois de l'ordre de + 50%. Ces communes accueillent environ 20% de l'afflux de visiteurs du Briançonnais.**

- Sur cet ensemble, le profil de mobilité touristique est relativement proche du profil à l'année, avec cependant un effet volume sensible, et des enjeux de flux sur Briançon liés à sa position de carrefour.

• **Les villages stations périphériques de Cervières, La Grave, Névache et Villard d'Arène, dont les populations permanentes sont inférieures à 500 habitants, sont nettement plus sensibles à la fréquentation touristique, avec une population pouvant tripler en saison (et davantage pour La Grave ou Névache). Ces communes accueillent environ 14% des visiteurs.**

- Sur cet ensemble, la demande de déplacements liée à l'activité touristique correspond à des besoins ponctuels d'accès, avec des volumes relativement faibles, sauf sur Névache en saison d'été, qui représente un lieu d'activités majeur à l'échelle du Briançonnais.

• **Les villages de la Guisane accueillent environ la moitié des visiteurs du Briançonnais en saison, et sont très sensibles à la fréquentation touristique ; leur population est multipliée par 6 en saison.**

- Sur cet ensemble, caractérisé par son étendue et une continuité commerciale avec Briançon, la mobilité touristique est intense, en interne à chaque station, et en échange avec Briançon.

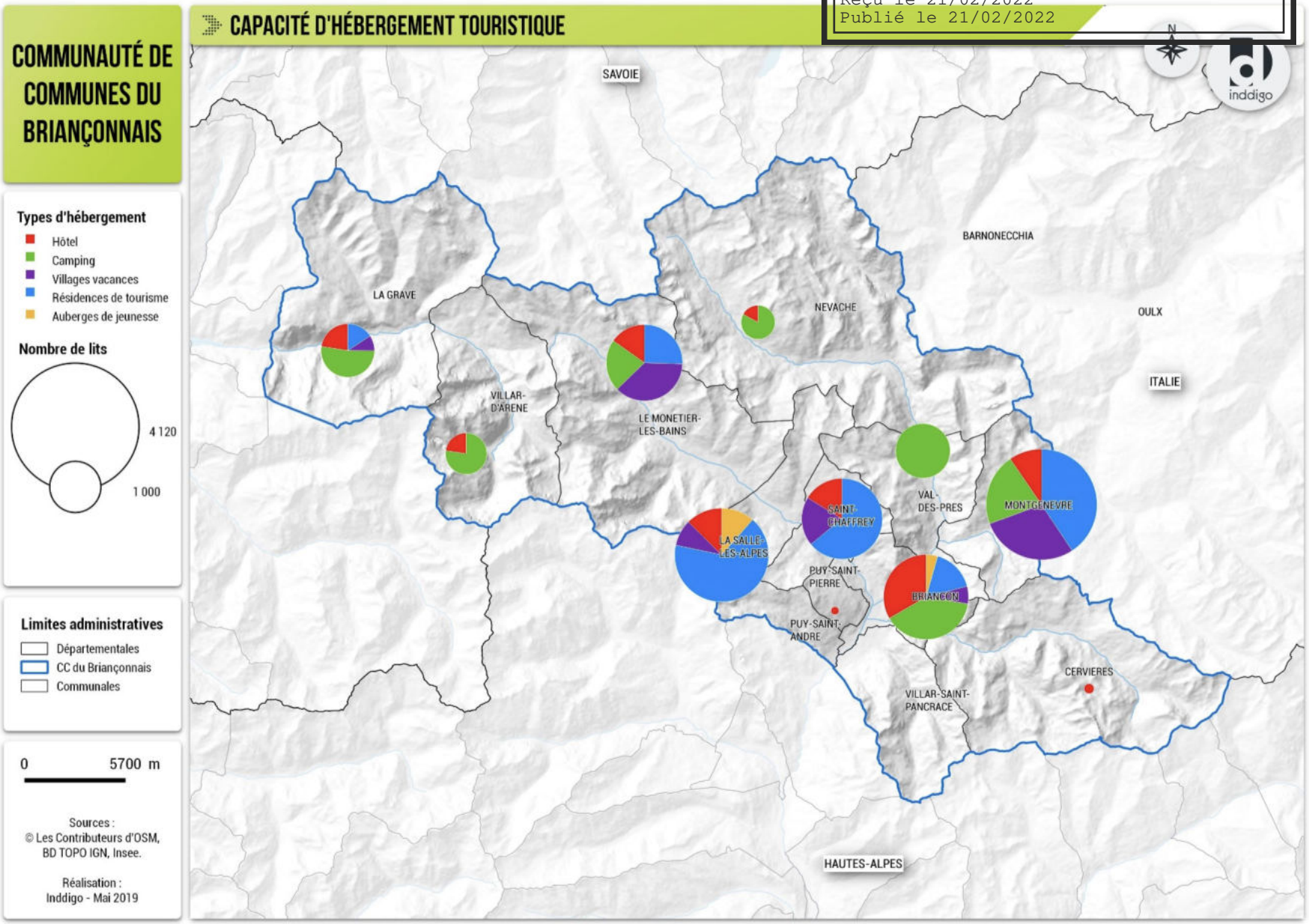
• **La station de Montgenèvre se distingue par son extrême sensibilité, puisque sa population de visiteurs correspond à près de 20 fois sa population permanente ; elle accueille près de 20% des visiteurs.**

- La station génère des échanges massifs en interne, mais également avec l'agglomération de Briançon (d'où proviennent une part importante des personnels saisonniers), et avec l'Italie.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

CAPACITÉ D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



Types d'hébergement

- Hôtel
- Camping
- Villages vacances
- Résidences de tourisme
- Auberges de jeunesse

Nombre de lits

4 120

1 000

Limites administratives

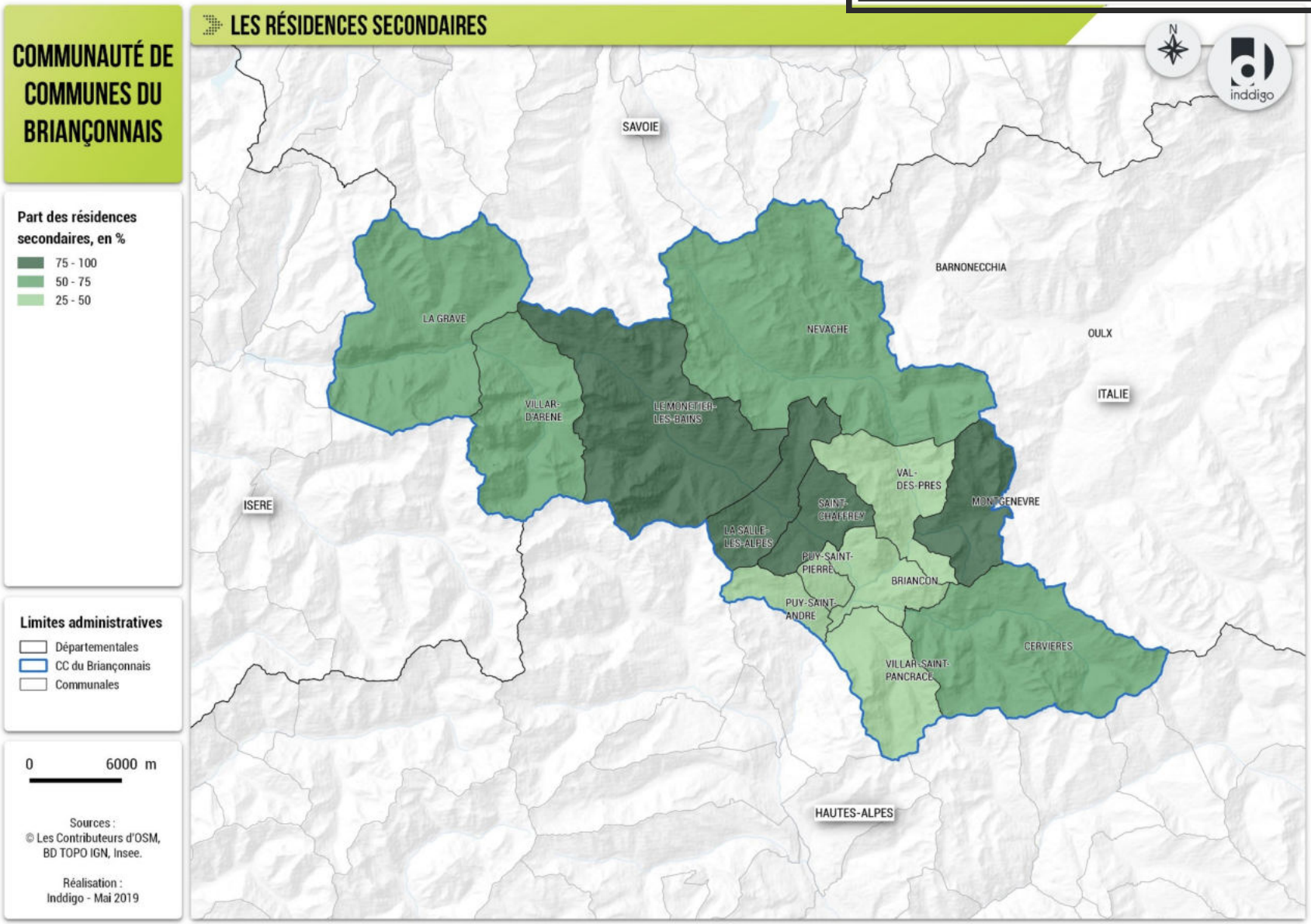
- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 5700 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2.1.3 — PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Le Briançonnais est marqué par une forte centralité de la ville de Briançon, qui offre un ensemble complet de commerces, d'équipements, de ressources dans les domaines de la santé et des administrations, d'emploi permanent. La présence de la gare renforce cette situation de centralité. Cette variété de services rend le Briançonnais relativement autonome ; les besoins exceptionnels de mobilité (transport aérien), d'achats ou dans le domaine culturel sont davantage couverts par des déplacements sur Turin que sur Grenoble ou Lyon.

Les communes de Saint-Chaffrey et de La Salle-les-Alpes offrent des services de niveau intermédiaires, suffisants pour couvrir les besoins du quotidien. Ces services sont davantage liés à l'activité touristique sur Montgenèvre, Monêtier-les-Bains et La Grave.

Les autres communes du Briançonnais sont largement dépendantes de Briançon pour les besoins de la vie quotidienne, en dehors de l'emploi saisonnier.

Les besoins de mobilité sont donc très largement orientés sur Briançon :

- Déplacements pendulaires domicile travail et domicile études (cf. analyse quantitative plus bas).

- Achats et loisirs, y-compris pour les clientèles touristiques, notamment celles hébergées en Guisane.

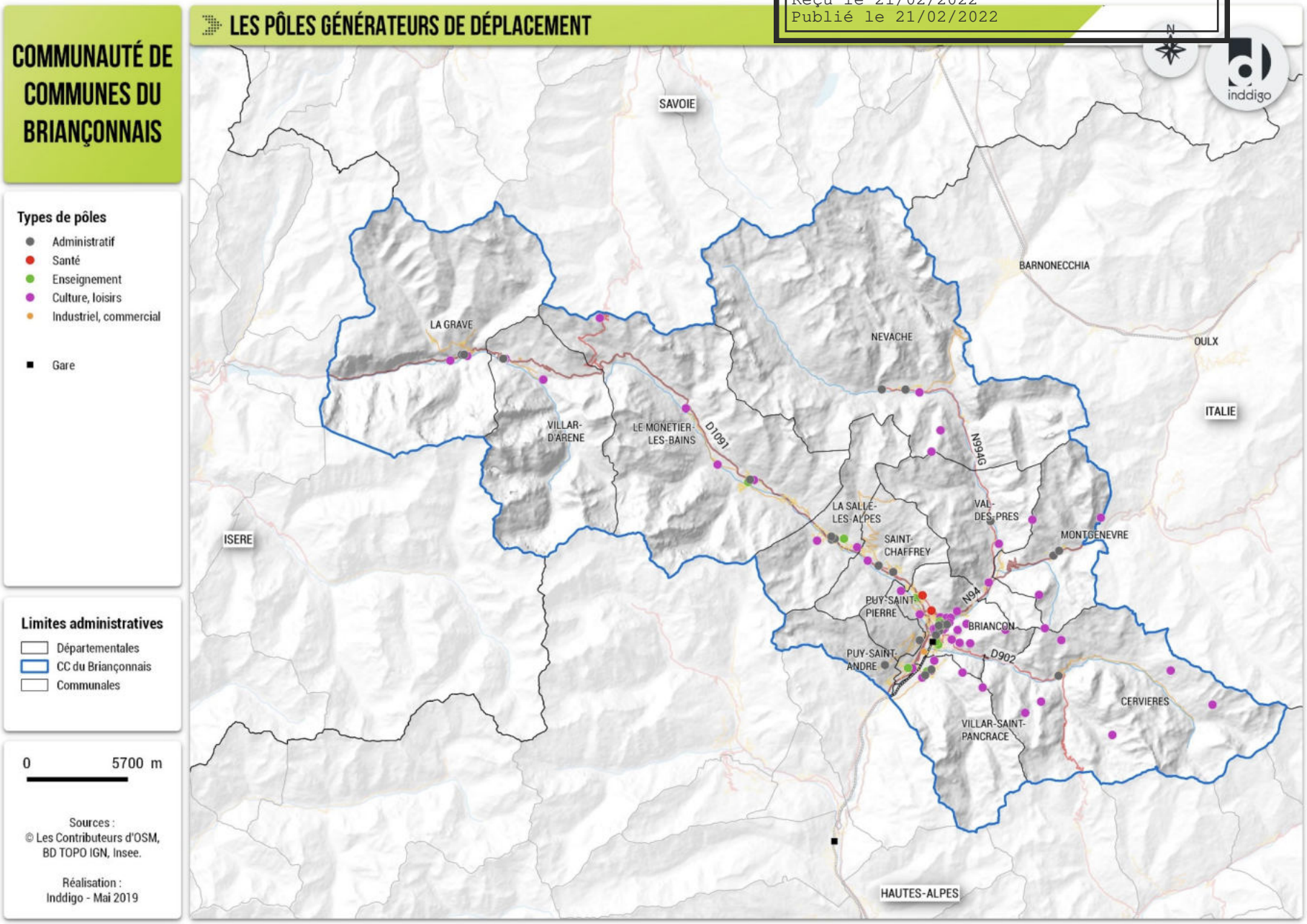
- Santé, avec la présence de l'hôpital et de l'essentiel de l'offre médicale.

- Démarches administratives, en dehors de celles prises en charge par les Mairies.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

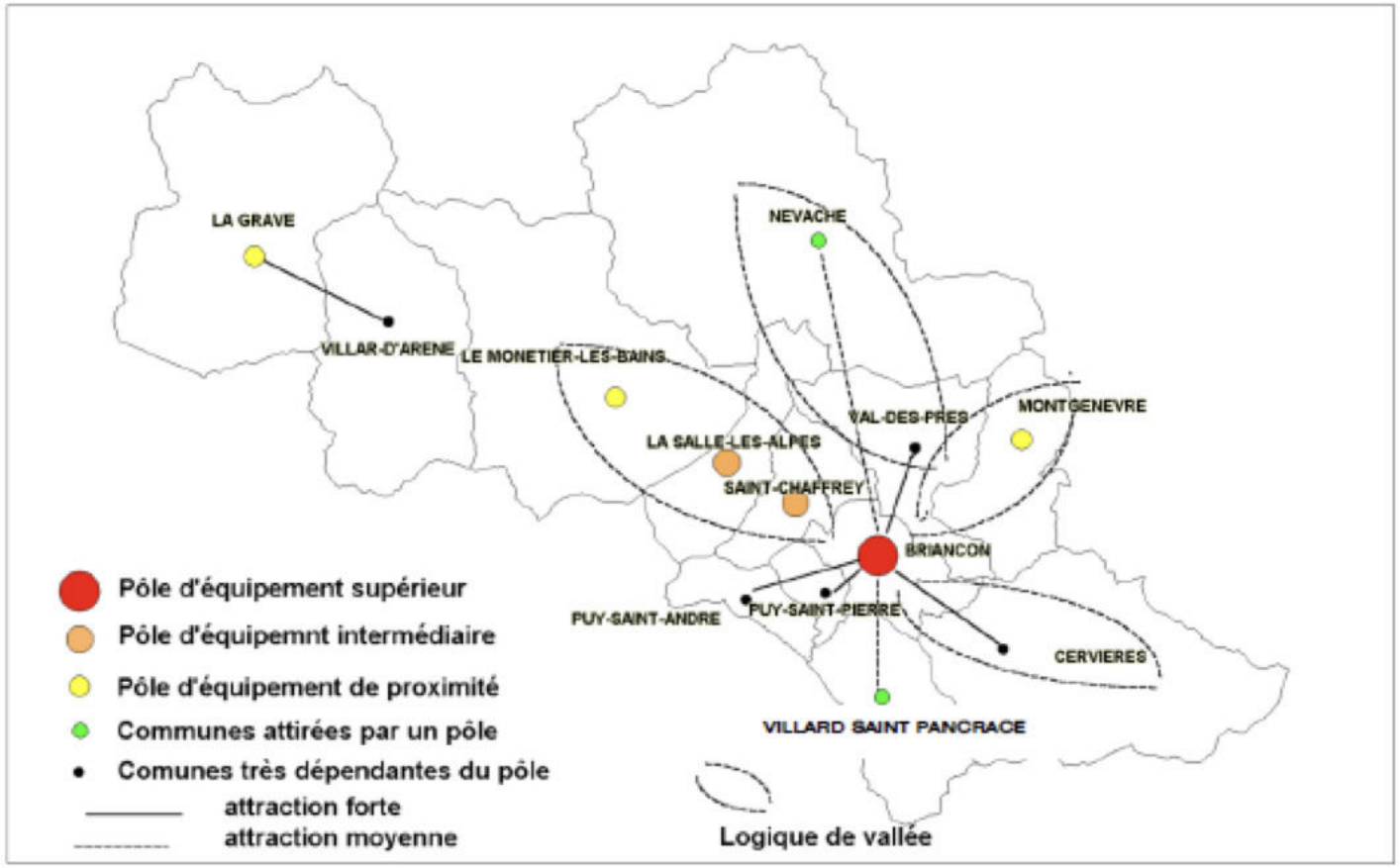


AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Les pôles d'équipements du Briançonnais

Un centre, une banlieue, des vallées....



Source Scot

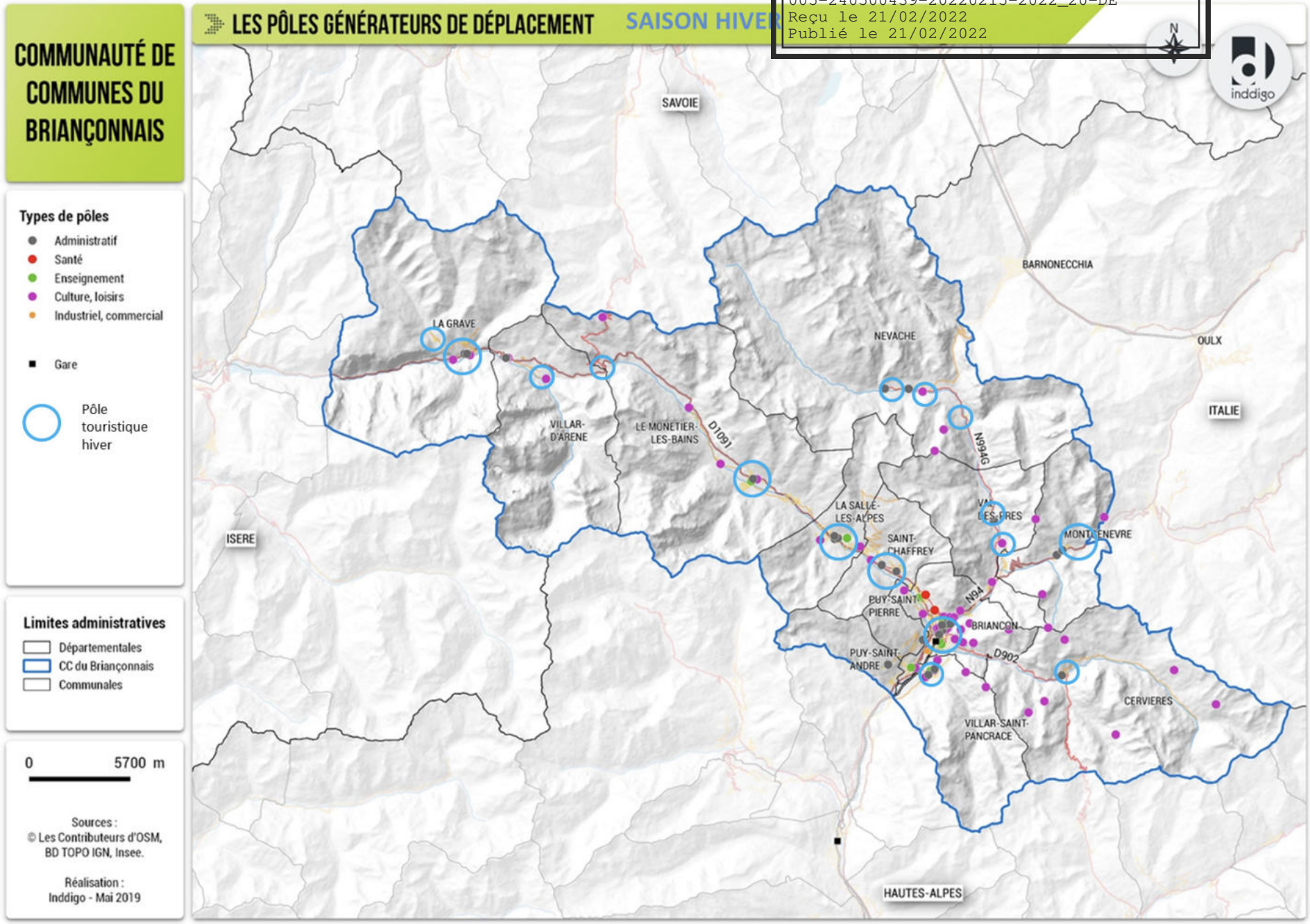
AR Prefecture
005-210500013-20220221-D_2022_01-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

La répartition de l'hébergement touristique ne suffit cependant pas à rendre compte des besoins de mobilité, qui dépendent également de lieux d'activités sensiblement différents en saison d'hiver et en saison d'été, synthétisés dans le tableau suivant.

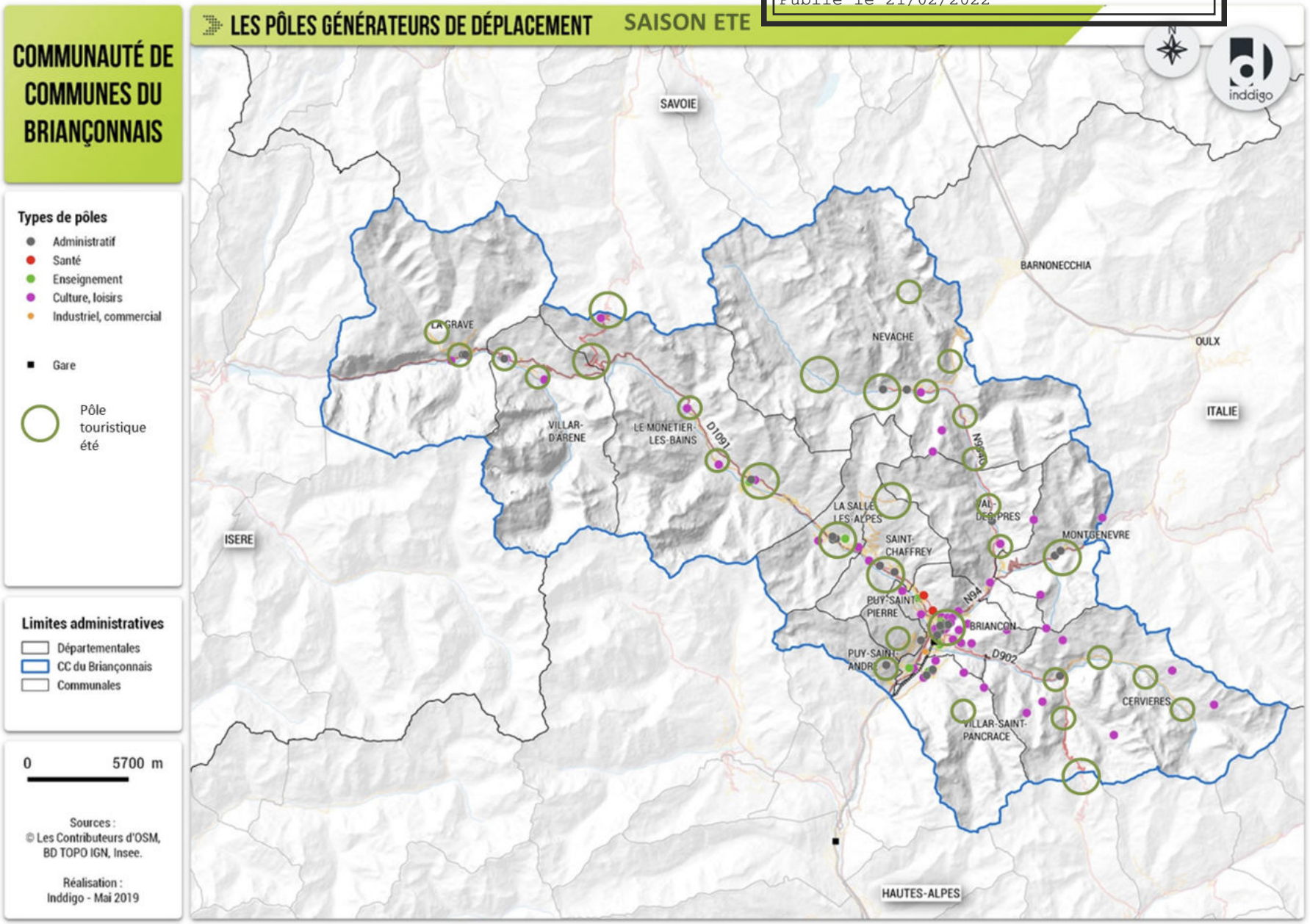
Commune	Lieux d'activité hiver	Lieux d'activité été
Briançon	Télécabine de Prorel, cité Vauban, parc des sports, cinéma, MJC	Cité Vauban, Forts, Télécabine de Prorel, parc des sports, Parc de la Shappe, Pont d'Asfeld, cinéma, MJC, rue centrale
Cervières	Domaine nordique, plaine des Fonts, vallée du Laus, village	Village, départs de randonnées, départ espace géologique, Col de l'Izoard
La Grave	Téléphérique des glaciers, espace alpin au Chazelet et aux Terrasses	Téléphérique des glaciers, départs de randonnée, villages
La Salle-les-Alpes	Remontées mécaniques de Villeneuve (3 départs), domaine nordique, piscine, Pré Long, village	Télécabine Casse du Boeuf, bikepark, lac du Pontillas, piscine
Le Monêtier-les-Bains	Remontées mécaniques de Pré-Chabert, domaine nordique Pré-Chabert, Le Casset, domaine nordique col du Lautaret + snowkite, bains, village	Villages, départs de randonnée, Télésiège Bachas, col du Lautaret, col du Galibier, bains
Montgenèvre	Front de neige, départs des remontées mécaniques adret et ubac, domaine nordique, domaine nordique aux Alberts, centre aqua-ludique, village	Village, départs de randonnée, bikepark, golf
Névache	Domaine nordique	Roubion, village, départs de randonnée, haute-vallée, vallée étroite
Puy-Saint-André		Village, départs de randonnée
Puy-Saint-Pierre		Village, départs de randonnée
Saint-Chaffrey	Remontées mécaniques Chantemerle, parc des colombiers, rue des boutiques	Remontées mécaniques Chantemerle, col du Granon, parc des colombiers
Val-des-Prés	Domaine nordique Val-des-Prés, Les Alberts	Village, départs de randonnée
Villar-d'Arêne	Domaine nordique Pied-du-Col	Départs de randonnée, village
Villar-Saint-Pancrace	Domaine nordique	Village, départs de randonnée

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT SAISON HIVER



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Ce recensement des principaux lieux d'activités permet d'ajouter plusieurs axes supplémentaires de demande de déplacements :

• En saison d'hiver, pour rejoindre les domaines nordiques de la Clarée et de Cervières, principalement depuis Briançon.

• En saison d'été, la haute-vallée de la Clarée constitue un point de fixation majeur de l'activité touristique, avec des déplacements à la journée depuis Briançon et la Guisane.

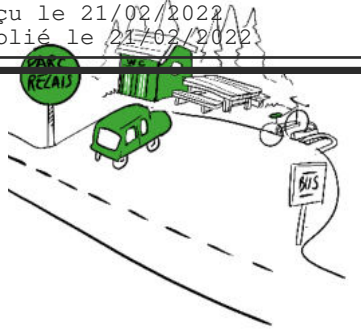
AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2.2 DÉPLACEMENTS PENDULAIRES

En l'absence d'enquête mobilité, les seules données quantitatives concernant l'organisation des déplacements sont issues du recensement de la population par l'Insee, et ne couvrent, à la maille communale, que les déplacements domicile travail et les déplacements domicile études. Les déplacements des saisonniers n'y figurent pas de manière exhaustive, et les déplacements des visiteurs n'y sont pas intégrés. Les échanges domicile travail entre la France et l'Italie ne sont pas répertoriés par l'Insee.

Ces données portent donc sur environ 25% des déplacements de la vie quotidienne des habitants du territoire, pour environ la moitié des distances parcourues.

Elles confortent et précisent cependant l'analyse concernant les besoins de mobilité des résidents.



2.2.1 — DÉPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL

Les emplois sont majoritairement concentrés à Briançon (6 400 emplois, plus de 62%), avec un ratio emploi-actif de l'ordre de 1,2. A La Salle-les-Alpes, Saint-Chaffrey et Monêtier-les-Bains ou Montgenèvre, on recense entre 500 et 750 emplois. Des plus petites communes comme Val-des-Prés, Cervières ou Puy-St-Pierre offrent moins de 100 emplois.

- L'ensemble du territoire communautaire compte davantage d'emplois que d'actifs.

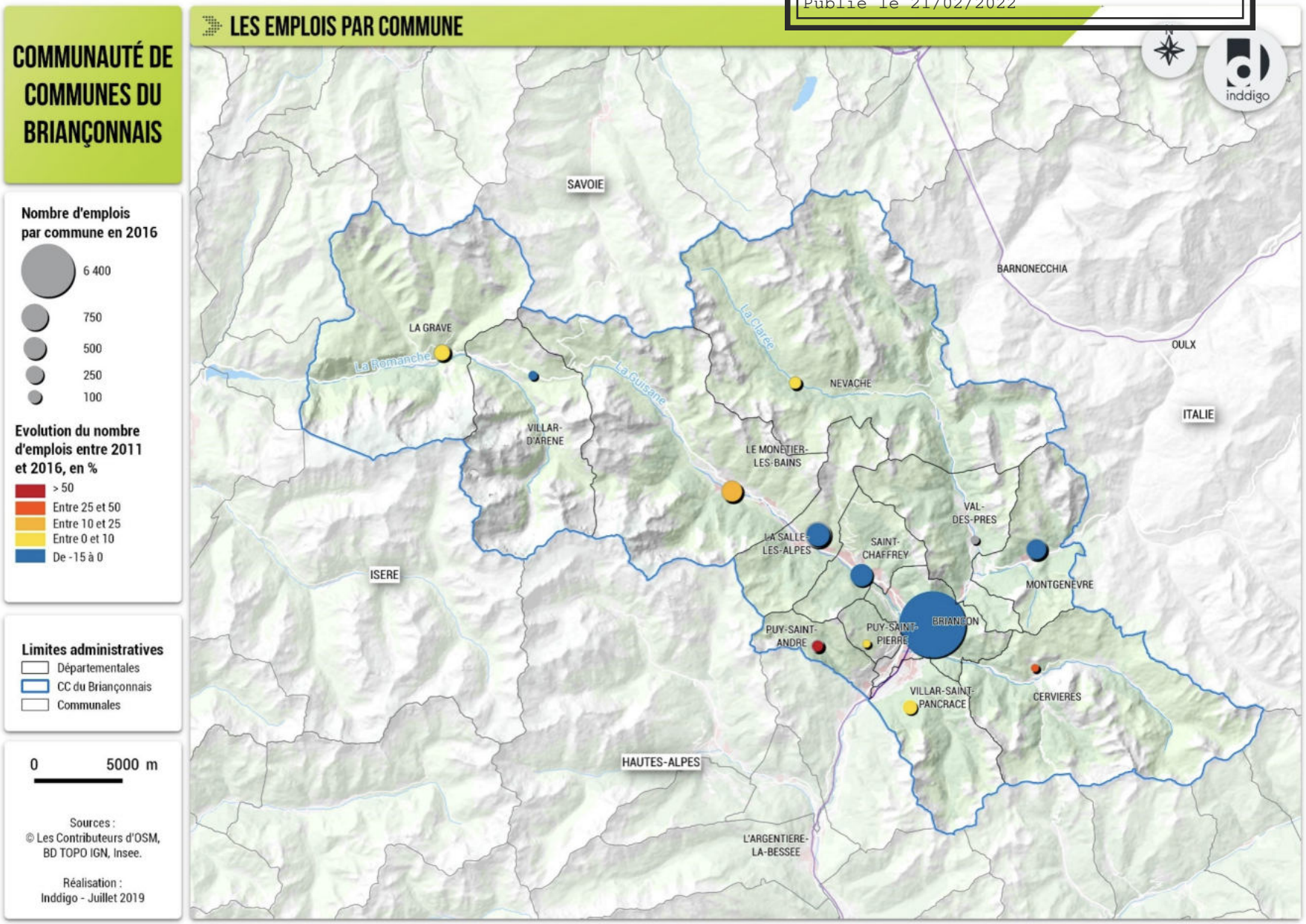
- L'emploi salarié correspond pour 28% à l'activité touristique, et pour 27% à des emplois publics.

- La carte suivante précise la répartition de l'emploi à la maille communale, ainsi que la dynamique 2011-2016 (source Insee).

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

LES EMPLOIS PAR COMMUNE



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

On recense environ 11 400 navettes domicile-travail sur le territoire de la CCB (i.e. 11.400 personnes effectuent des déplacements domicile travail sur le territoire de la CCB).

79%

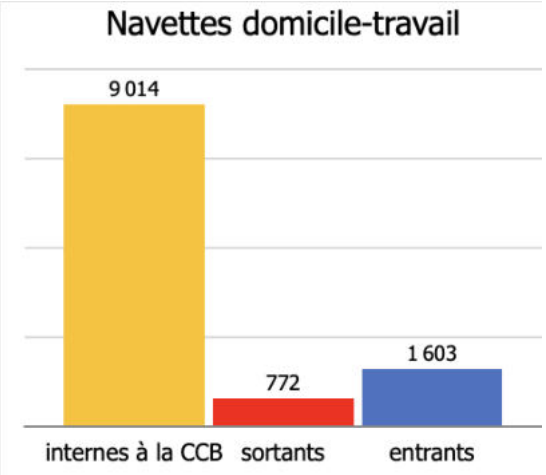
La grande majorité concerne les déplacements internes à la CCB (9 000 navetteurs).

7%

des flux sont sortants (actifs résidant sur la CCB et travaillant en dehors).

14%

des flux sont entrants (actifs hors CCB travaillant sur la CCB).



• Le tableau ci-dessus précise les flux de navetteurs entre communes de la CCB. Chaque flux correspond à une moyenne d'environ 3 déplacements par jour ouvré, soit environ 600 déplacements par an.

On compte donc environ 5,4 millions de déplacements domicile travail annuels internes à la CCB.

Les déplacements internes sont effectués à 71% en voiture, à 4% en transports en commun et à 18% à pied. Les navettes sortantes sont réalisées à 11% en transports en commun, les navettes entrantes à 6%.

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

		Commune de travail													
		Briançon	Cervières	La Grave	La Salle-les-Alpes	Le Monêtier-les-Bains	Montgenèvre	Névache	Puy-Saint-André	Puy-Saint-Pierre	Saint-Chaffrey	Val-des-Prés	Villar-d'Arêne	Villar-Saint-Pancrace	*TOTAL*
Commune de résidence	Briançon	**4 283**	11	0	200	125	189	11	26	1	205	2	0	59	***5 113***
	Cervières	45	10	0	10	0	10	0	0	0	5	0	0	0	***80***
	La Grave	0	0	200	0	5	0	0	0	0	0	0	10	0	***215***
	La Salle-les-Alpes	79	0	5	308	25	5	0	0	0	54	0	0	0	***476***
	Le Monêtier-les-Bains	64	0	8	64	307	0	4	0	0	24	0	0	0	***470***
	Montgenèvre	45	0	0	0	4	247	0	0	0	8	0	0	0	***303***
	Névache	32	0	0	8	0	16	126	0	0	0	0	0	8	***189***
	Puy-Saint-André	110	0	0	5	0	20	0	30	0	15	5	0	5	***191***
	Puy-Saint-Pierre	116	0	0	4	4	0	0	0	50	12	0	0	4	***191***
	Saint-Chaffrey	286	0	0	55	10	10	0	0	0	382	0	0	5	***748***
	Val-des-Prés	159	0	0	5	0	40	0	0	0	10	65	0	10	***289***
	Villar-d'Arêne	8	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	***147***
	Villar-Saint-Pancrace	347	0	0	24	5	29	0	10	0	29	5	0	151	***601***
	TOTAL	***5 573***	***21***	***274***	***683***	***485***	***566***	***142***	***66***	***51***	***745***	***77***	***87***	***242***	***9 014***

• Les flux en lien avec Briançon sont largement dominants (6 400 des 9 014 mouvements soit 71 %, dont près de 4 300 à l'intérieur de Briançon).

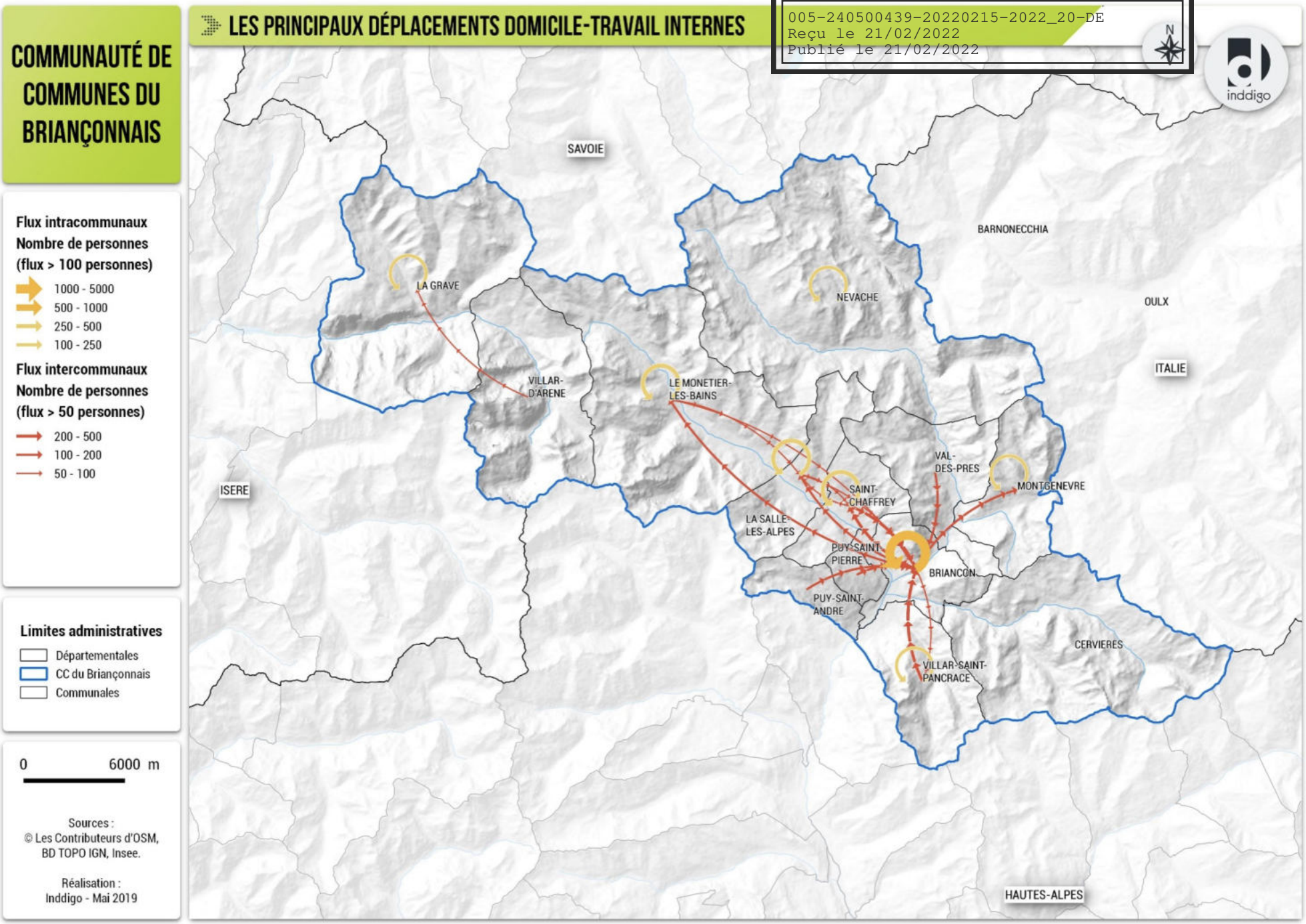
• Les autres flux notables correspondent à des échanges internes à la Guisane, et à des flux internes à l'agglomération de Briançon.

• Près de 70% des flux domicile travail sont internes aux communes : la mobilité domicile travail est donc pour l'essentiel une mobilité de proximité.

La cartographie de ces flux est exprimée sur la carte suivante.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL INTERNES



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Commune de résidence	Actifs travaillant dans la commune de résidence	Actifs travaillant dans une autre commune de la CCB	Actifs travaillant hors CCB	TOTAL
Briançon	4 283	830	422	5 535
Cervières	10	70	15	95
La Grave	200	15	73	289
La Salle-les-Alpes	308	168	10	486
Le Monêtier-les-Bains	307	163	40	510
Montgenèvre	247	57	8	311
Névache	126	63	8	197
Puy-Saint-André	30	161	15	206
Puy-Saint-Pierre	50	141	37	229
Saint-Chaffrey	382	366	60	808
Val-des-Prés	65	224	10	299
Villar-d'Arêne	77	69	24	171
Villar-Saint-Pancrace	151	450	49	650
TOTAL	**6 236**	**2 777**	**772**	**9 786**

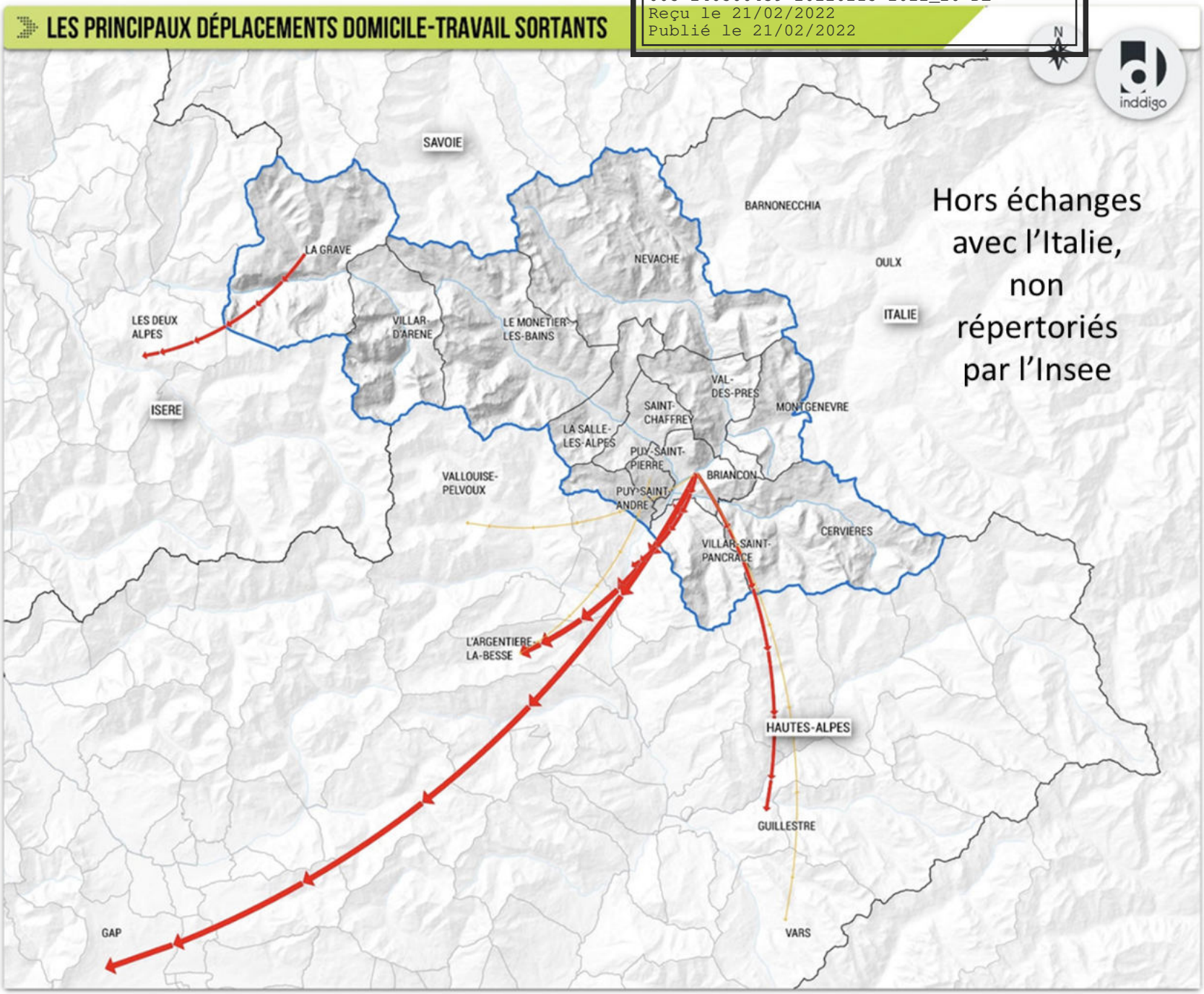
Seulement 7 % des actifs sortent du territoire pour accéder à leur lieu de travail. Les principales destinations correspondent à L'Argentière-la-Bessée (131), Gap (103), et dans une moindre mesure Guillestre (43), Mont-de-Lans (les Deux-Alpes, 37), Saint-Martin-de-Queyrières (36).

La carte suivante exprime cette géographie des flux sortants, qui correspondent à environ 500.000 déplacements annuels.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SORTANTS



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

15%

des emplois sont occupés par des non-résidents du territoire. A Puy-Saint-Pierre, Villar-d'Arêne et Névache, une grande majorité des emplois est occupée par les résidents des communes-mêmes (98, 85 et 81 %), tandis qu'à Montgenèvre, La Salle-les-Alpes et Puy-Saint-André les actifs arrivent majoritairement d'autres communes.

La CCB attire environ 1 600 actifs d'autres territoires, dont d'importants flux depuis Saint-Martin-de-Queyrières (358) et L'Argentière-la-Bessée (241), La Roche-de-Rame (77), Embrun (75), Vallouise (64), Les Vigneaux (62).

La carte suivante exprime cette géographie des flux entrants, pour environ 1 million de déplacements annuels.

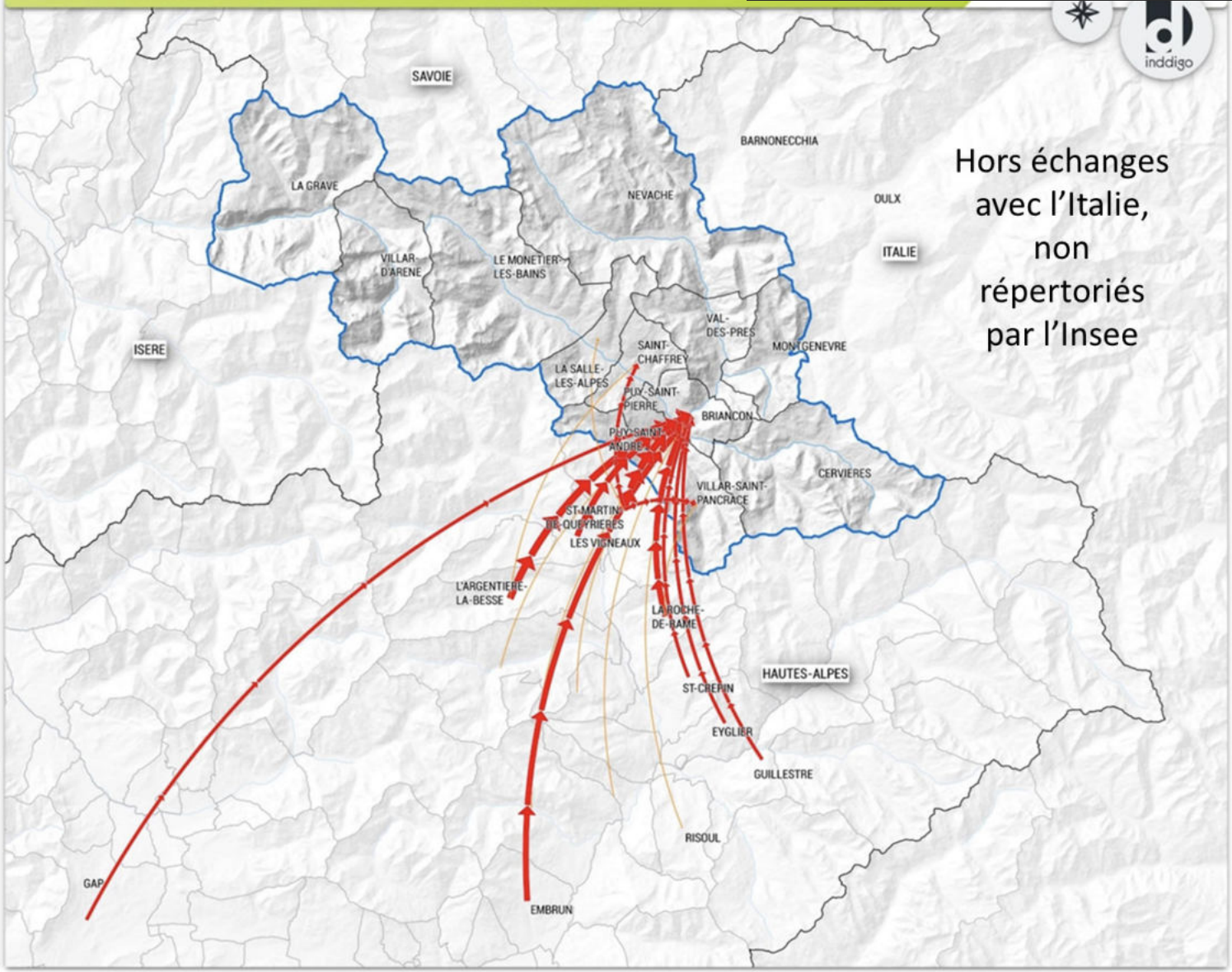
Le volume d'emplois sur la station de Montgenèvre occupés par des actifs résidant en Italie n'est pas connu : les valeurs concernant cette commune sont donc potentiellement sous-estimées.

Commune de travail	Emplois occupés par des résidents de la commune	Emplois occupés par des résidents d'une autre commune dans la CCB	Emplois occupés par des non-résidents de la CCB	TOTAL
Briançon	4 283	830	1 162	6 735
Cervières	10	70		21
La Grave	200	15	31	305
La Salle-les-Alpes	308	168	84	767
Le Monêtier-les-Bains	307	163	38	523
Montgenèvre	247	57	77	643
Névache	126	63	14	155
Puy-Saint-André	30	161	10	76
Puy-Saint-Pierre	50	141		51
Saint-Chaffrey	382	366	117	862
Val-des-Prés	65	224	5	82
Villar-d'Arêne	77	69	4	91
Villar-Saint-Pancrace	151	450	63	305
TOTAL	**6 236**	**2 777**	**1 603**	**10 617**

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

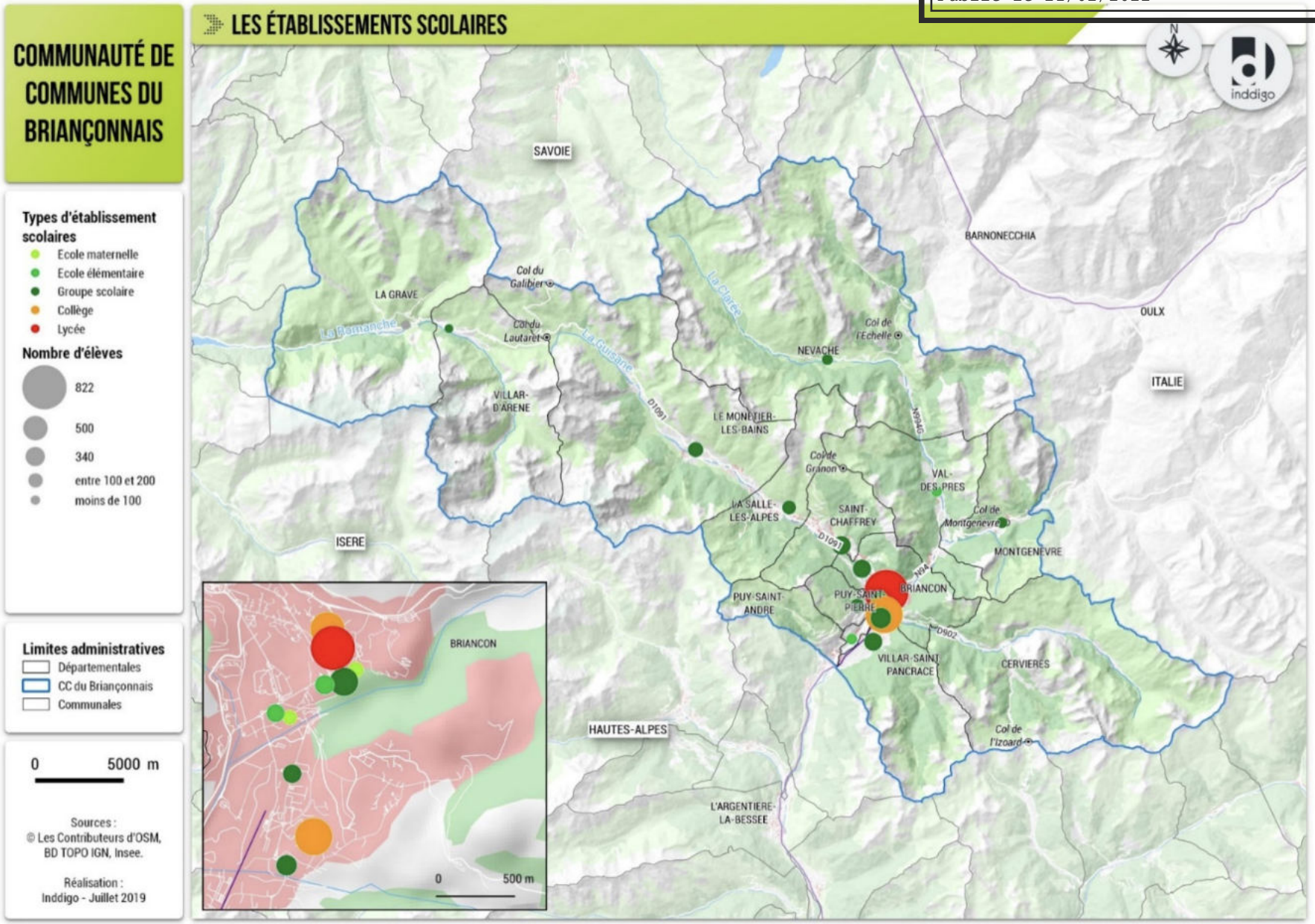
LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ENTRANTS

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2.2 DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDES



La ville de Briançon compte 13 établissements scolaires : un lycée, un lycée professionnel, deux collèges, ainsi que des écoles maternelles et élémentaires (dont un établissement privé dont les élèves proviennent en partie d'autres communes). Les autres communes disposent tous d'une école élémentaire, ou sont concernées par un regroupement pédagogique à l'exception de Puy-St-André et Cervières, dont les enfants sont scolarisés à Briançon. L'école de Montgenèvre accueille des élèves provenant d'Italie (environ 30% des effectifs de l'école). Ces flux ne sont pas mesurés par l'Insee.

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

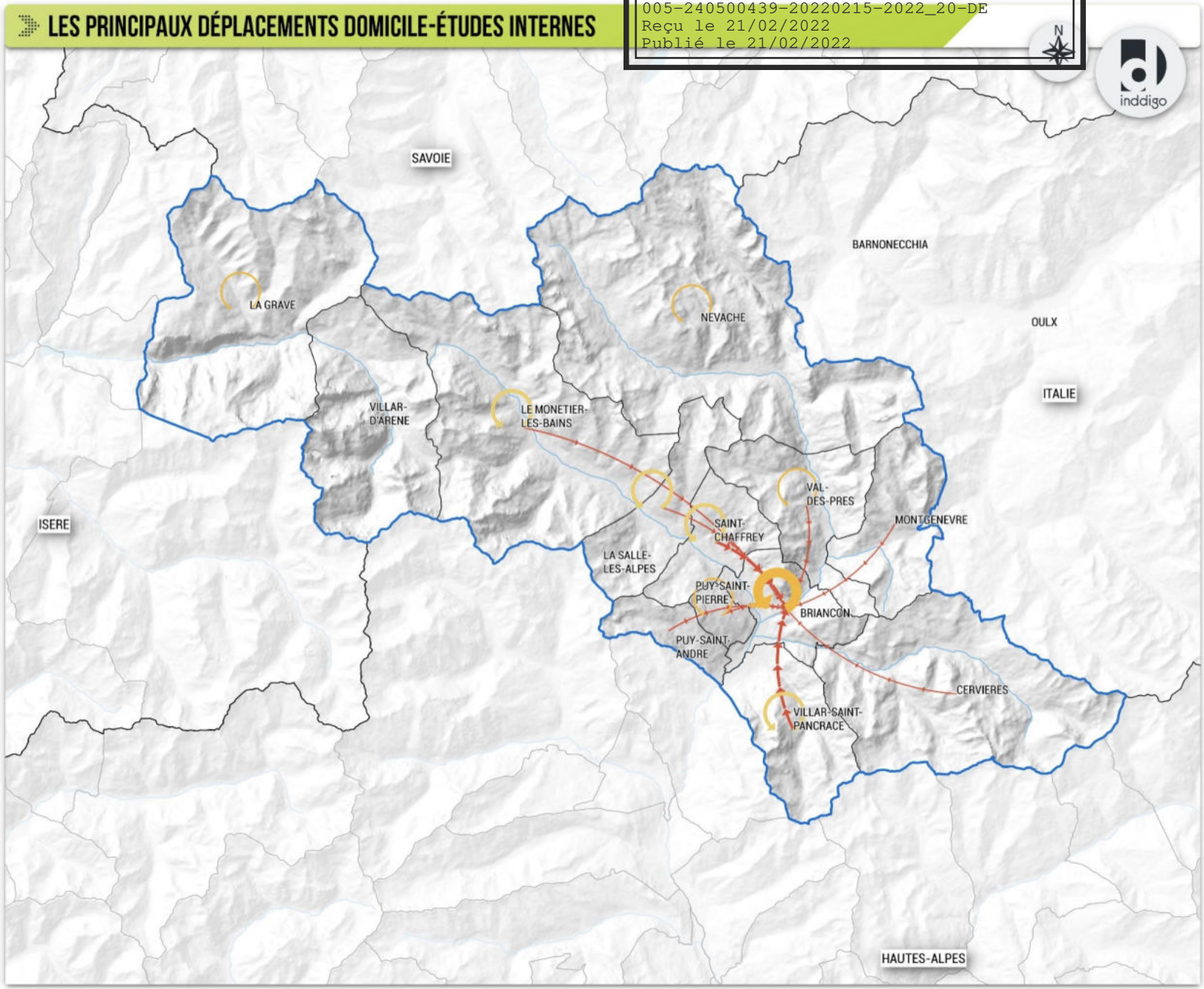
		Commune de scolarité													
		Briançon	Cervières	La Grave	La Salle-les-Alpes	Le Monêtier-les-Bains	Montgenèvre	Névache	Puy-Saint-André	Puy-Saint-Pierre	Saint-Chaffrey	Val-des-Prés	Villar-d'Arêne	Villar-Saint-Pancrace	***TOTAL***
Commune de résidence	Briançon	**2 333**	0	0	2	0	0	0	0	7	11	0	0	1	***2 355***
	Cervières	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	***40***
	La Grave	10	0	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	***65***
	La Salle-les-Alpes	65	0	0	110	0	0	0	0	0	5	0	0	0	***180***
	Le Monêtier-les-Bains	84	0	0	4	104	0	0	0	0	0	0	0	0	***191***
	Montgenèvre	36	0	0	0	0	49	0	0	0	0	8	0	0	***93***
	Névache	24	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	***79***
	Puy-Saint-André	80	0	0	0	0	5	0	0	10	0	5	0	0	***100***
	Puy-Saint-Pierre	54	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	***112***
	Saint-Chaffrey	145	0	0	0	0	0	0	0	0	139	0	0	0	***284***
	Val-des-Prés	64	0	0	0	0	10	0	0	0	5	60	5	0	***144***
	Villar-d'Arêne	8	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	***41***
	Villar-Saint-Pancrace	175	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	108	***283***
	TOTAL	***3 119***	***0***	***79***	***116***	***104***	***64***	***55***	***0***	***75***	***160***	***73***	***13***	***109***	***3 968***

Les flux domicile-étude sont fortement orientés sur Briançon : 3 100 sur 4 000, soit 79 %. Les autres déplacements scolaires restent à l'intérieur des communes, à quelques exceptions près. Le tableau précédent ne répertorie que les déplacements liés aux écoles, collèges et lycées.
Ces flux correspondent à environ 1,7 millions de déplacements domicile études par an ; la carte ci-dessous en établit graphiquement la géographie.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDES INTERNES



Flux intracommunaux
Nombre de personnes
(flux > 50 personnes)

- 2 300
- 100 - 150
- 50 - 100

Flux intercommunaux
Nombre de personnes
(flux > 25 personnes)

- 100 - 200
- 50 - 100
- 25 - 50

Limites administratives

- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 6000 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

694

élèves résidant sur la CCB (soit 15% de l'effectif) sont scolarisés en dehors, dont 460 résidant à Briançon. La part des élèves scolarisés à l'extérieur est particulièrement importante à La Grave et à Villar-d'Arène.

Commune de travail	Elèves scolarisés dans la commune de résidence	Elèves scolarisés dans une autre commune de la CCB	Elèves scolarisés hors CCB	TOTAL
Briançon	2 333	22	460	2 816
Cervières	0	40	5	45
La Grave	55	10	25	90
La Salle-les-Alpes	110	70	35	215
Le Monêtier-les-Bains	104	88	4	195
Montgenèvre	49	45	24	117
Névache	55	24	12	91
Puy-Saint-André	0	100	10	110
Puy-Saint-Pierre	58	54	17	129
Saint-Chaffrey	139	145	30	314
Val-des-Prés	60	84	10	154
Villar-d'Arêne	8	33	33	73
Villar-Saint-Pancrace	108	175	29	312
TOTAL	**3 079**	**889**	**694**	**4 662**

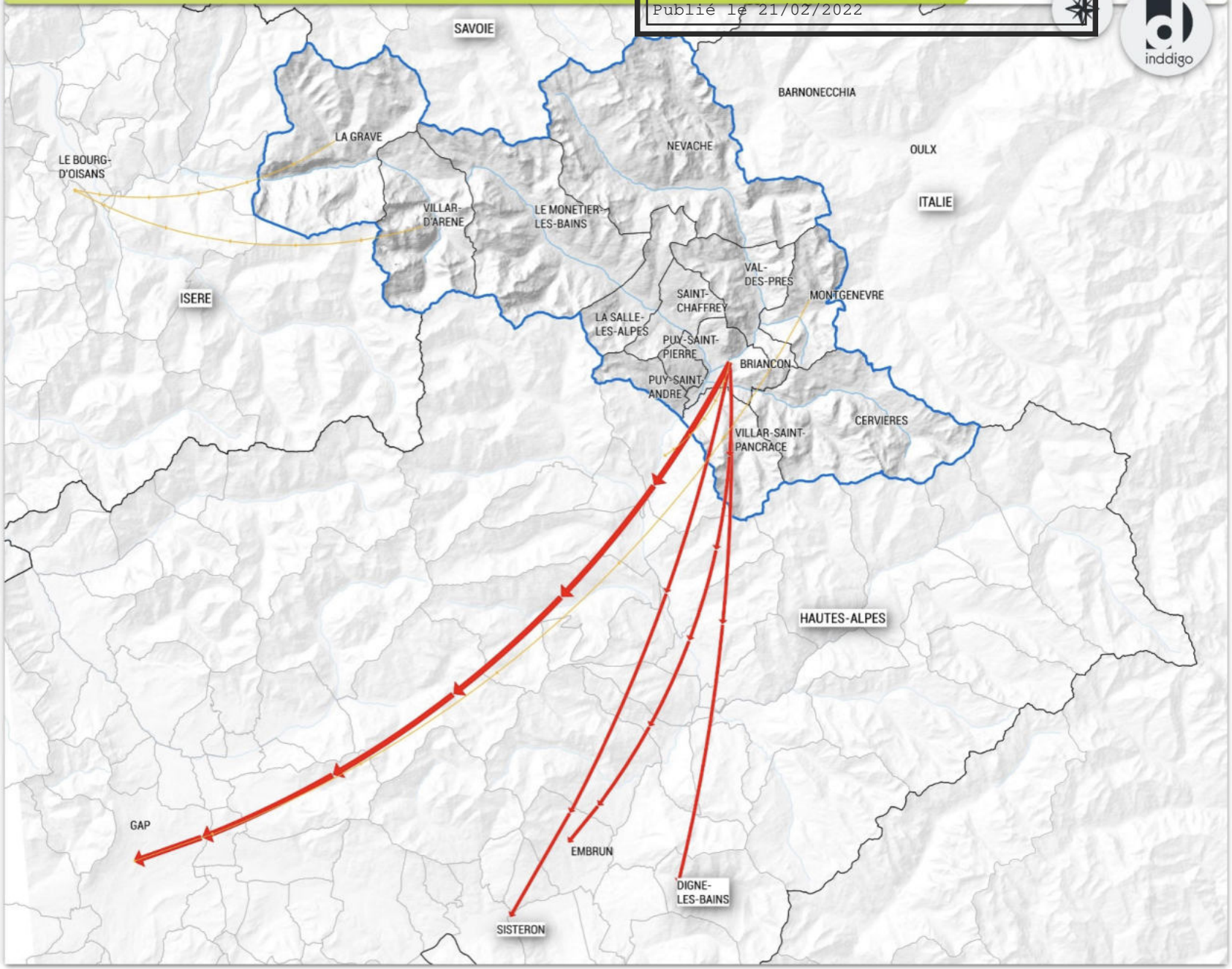
Les destinations principales sont Gap (137 élèves), Digne (48), Embrun (43), Sisteron (41), Bourg-d'Oisans (34).

HORS ECHANGES AVEC L'ITALIE
NON RÉPERTORIÉS PAR L'INSEE

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDES SORTANTS



Nombre de personnes (flux > 10 personnes)

- 50 - 100
- 25 - 50
- 10 - 25

Limites administratives

- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 8000 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

640

élèves scolarisés sur la CCB, essentiellement sur Briançon, proviennent de communes extérieures.

Commune de travail	Places occupées par élèves résidant dans la commune	Places occupées par élèves résidant dans une autre commune de la CCB	Places occupées par élèves résidant hors CCB	TOTAL
Briançon	2 333	22	608	3 727
Cervières	0	40	0	0
La Grave	55	10	0	79
La Salle-les-Alpes	110	70	0	116
Le Monêtier-les-Bains	104	88	12	116
Montgenèvre	49	45	0	64
Névache	55	24	0	55
Puy-Saint-André	0	100	0	0
Puy-Saint-Pierre	58	54	0	75
Saint-Chaffrey	139	145	16	177
Val-des-Prés	60	84	0	73
Villar-d'Arêne	8	33	0	13
Villar-Saint-Pancrace	108	175	4	113
TOTAL	**3 079**	**889**	**640**	**4 608**

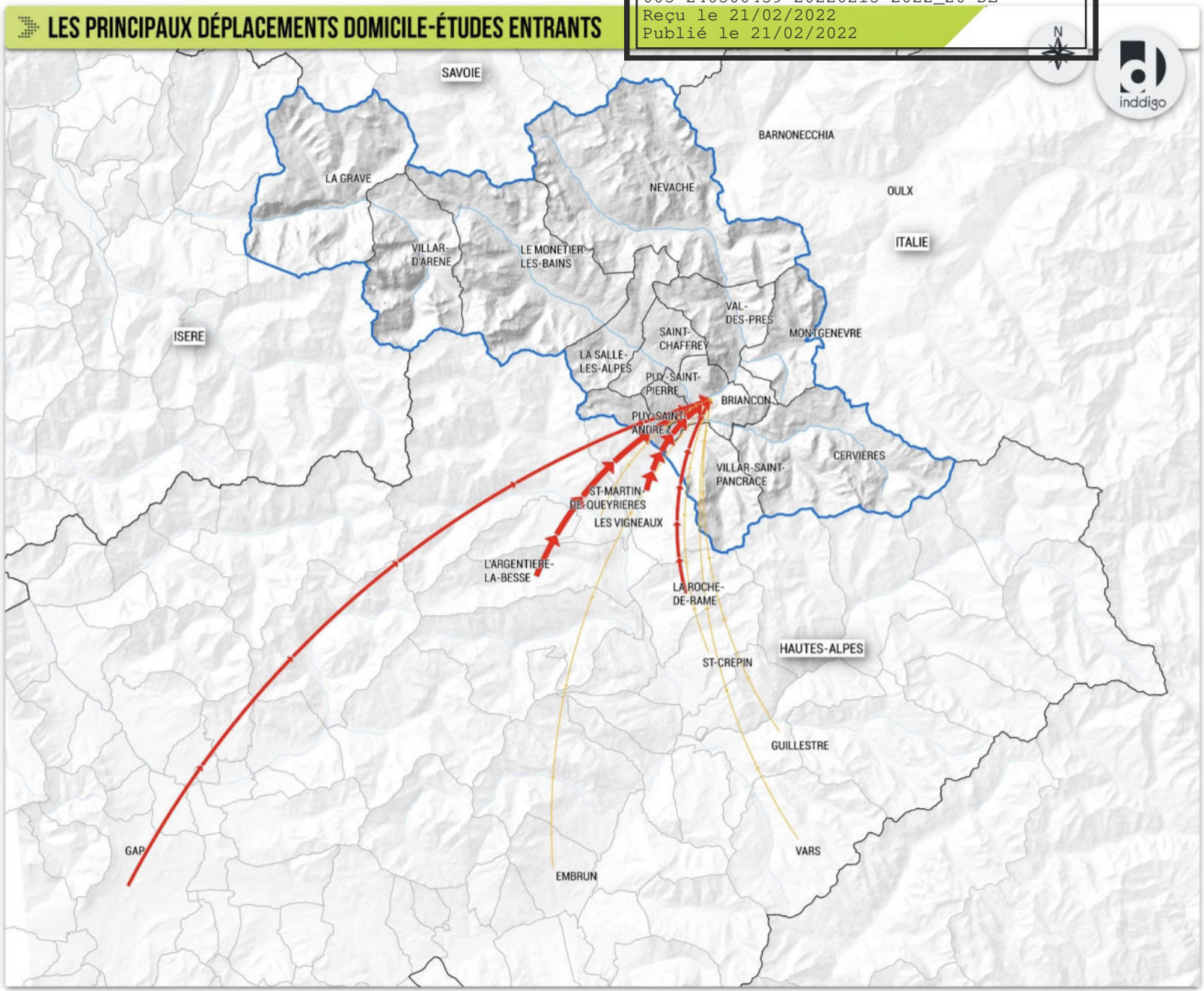
Ils proviennent principalement des communes voisines : St-Martin-de Queyrières (118), l'Argentière-la-Bessée (87), La Roche-de-Rame (41), Vallouise (40).

HORS ECHANGES AVEC L'ITALIE
NON RÉPERTORIÉS PAR L'INSEE

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

LES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTUDES ENTRANTS



Nombre de personnes (flux > 10 personnes)

- 50 - 120
- 25 - 50
- 10 - 25

Limites administratives

- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 1e+06 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2.3 LOGISTIQUE

Le Briançonnais est concerné par plusieurs types de flux logistiques :

• L'acheminement des marchandises et des produits nécessaires à l'activité touristique (en particulier le ravitaillement des lieux de restauration, l'achalandage des magasins, la blanchisserie), avec des pics de saison importants. Même si une partie des livraisons sont effectuées en dehors des heures de pointe, le trafic et surtout le stationnement des véhicules peut être difficiles, et impacter les conditions de déplacement en station.

• Le transit international de camions de petit gabarit, souvent en provenance d'Europe de l'Est, sur l'axe Lautaret-Montgenèvre. Le manque de formation et la faiblesse des obligations règlementaires en matière de temps de conduite peuvent impacter la sécurité routière sur cet itinéraire, en particulier en conditions hivernales. En effet, les véhicules ne sont pas toujours équipés de chaînes à neige, ni les conducteurs suffisamment formés à leur manipulation.

Les données manquent aujourd'hui pour quantifier les phénomènes et les impacts.

Par ailleurs, les ordures ménagères sont aujourd'hui évacuées par camion. Le positionnement des quais de transfert a cependant été choisi de manière à envisager, à termes, des enlèvements par voie ferroviaire. La collecte représente environ 15.000 tonnes par an, pour environ 900 transferts correspondant à 225.000 km annuels.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

2.4 SYNTHÈSE CONCERNANT LES BESOINS DE MOBILITÉ

Le Briançonnais présente une faible dynamique de population, mais constitue un territoire sujet à une respiration annuelle amenant à passer deux fois dans l'année de 20.000 à plus de 60.000 personnes présentes. Avec un très bon taux d'équipement, et des ressources importantes en matière d'emploi, le territoire est très autonome - et plutôt attracteur - en matière de mobilités quotidiennes. Les déplacements y sont plutôt courts sur l'agglomération de Briançon, mais très fortement polarisés par Briançon en dehors.

Les lignes de désir de la mobilité apparaissent très différentes en fonction de la saison :

• En dehors des saisons touristiques, de septembre à novembre et de mai à juin inclus, soit 5 mois sur 12 :

- Un axe de demande dense s'étend de Villar-Saint-Pancrace, Briançon (haut et bas) jusqu'à une partie de Saint-Chaffrey.
- Un axe moyennement dense s'étend de Saint-Chaffrey à Monêtier-les-Bains.
- La demande provenant des autres polarités est beaucoup plus diffuse, et assez fortement orientée sur Briançon, sauf pour les communes de la Haute-Romanche, qui peuvent être tournées vers Bourg d'Oisans, et pour Montgenèvre largement tournée vers l'Italie.

•En saison d'hiver, de décembre à avril, soit presque 5 mois de l'année :

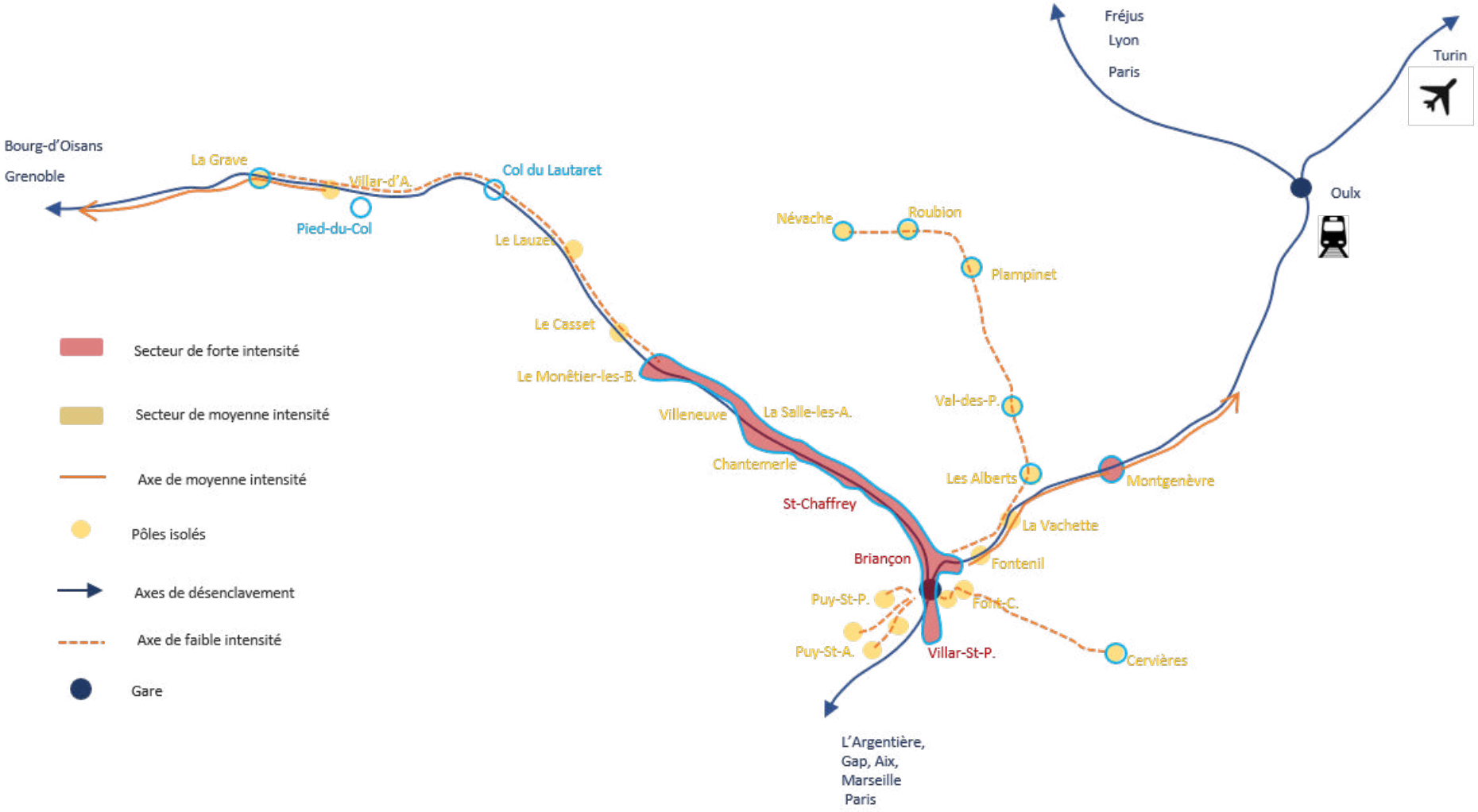
- L'axe de forte densité s'étend de Villar-Saint-Pancrace à Monêtier-les-Bains, et l'intensité des échanges est maximale sur la Guisane, avec un afflux de plus de 30.000 personnes sur ce secteur. La demande est tournée sur Briançon, mais également entre les différents domaines skiables, et sur les liens locaux entre hébergement et domaines skiables.
- Un axe se dessine également entre Briançon et Montgenèvre, et les axes vers la Clarée et vers Cervières se renforcent avec l'attractivité des domaines nordiques.

• En saison d'été (juillet et août), la demande de déplacement est beaucoup plus diffuse. On retrouve les axes des intersaisons, auquel se rajoute un très fort besoin d'accès à la Clarée, qui devient le principal lieu de fréquentation.

Sur l'agglomération de Briançon, les lignes de désir sont structurées par les échanges entre les principaux pôles : Villar-Saint-Pancrace, le collège des Garcins, la gare, la zone d'activités, le cœur de ville, la grande boucle, la cité Vauban, les collèges et le lycée, le centre hospitalier, Saint-Chaffrey (cf. plans ci-dessous).

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

BESOINS DE MOBILITÉ SAISON D'HIVER



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

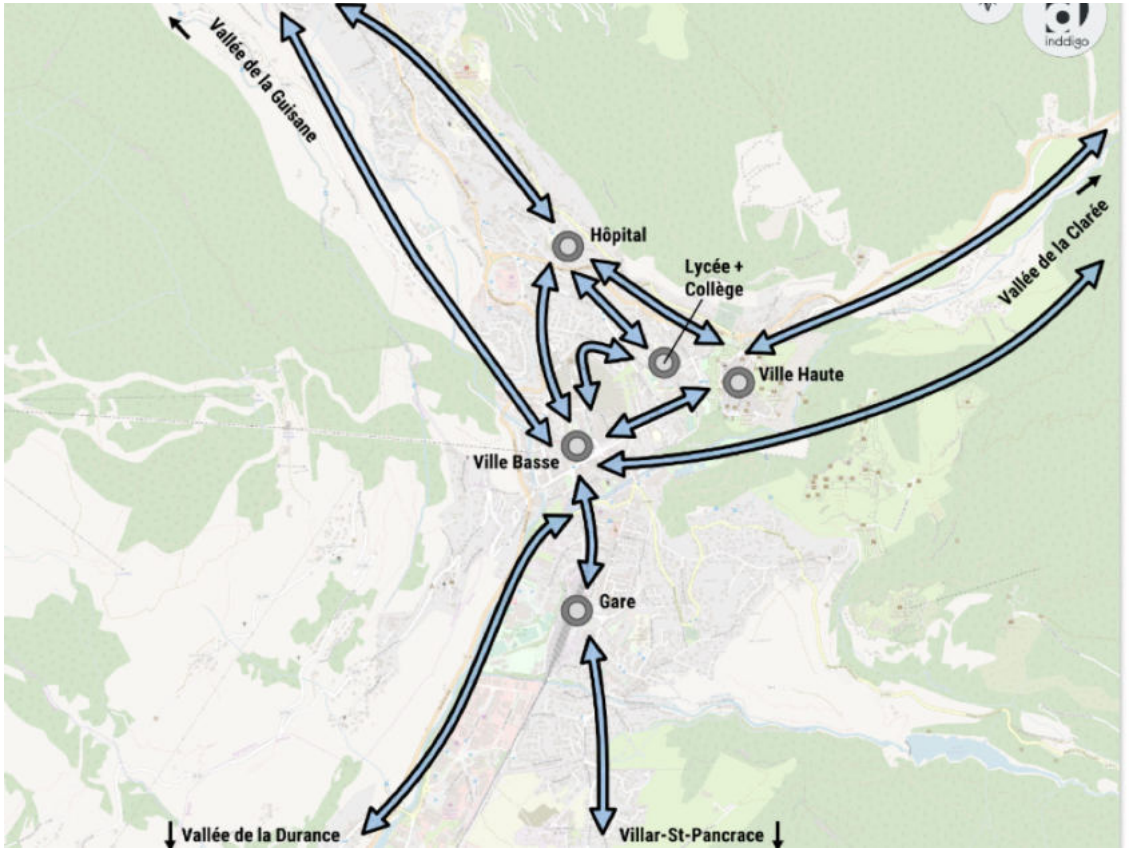
BESOINS DE MOBILITÉ SAISON D'ÉTÉ

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

BESOINS DE MOBILITÉ À L'ANNÉE

AR Prefecture

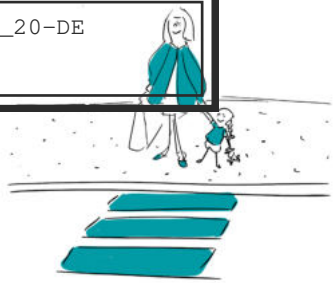
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



Zoom sur l'agglomération de Briançon

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3 LES RESSOURCES MOBILITÉ ET LEUR ADAPTATION AUX BESOINS



3.1 LES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS

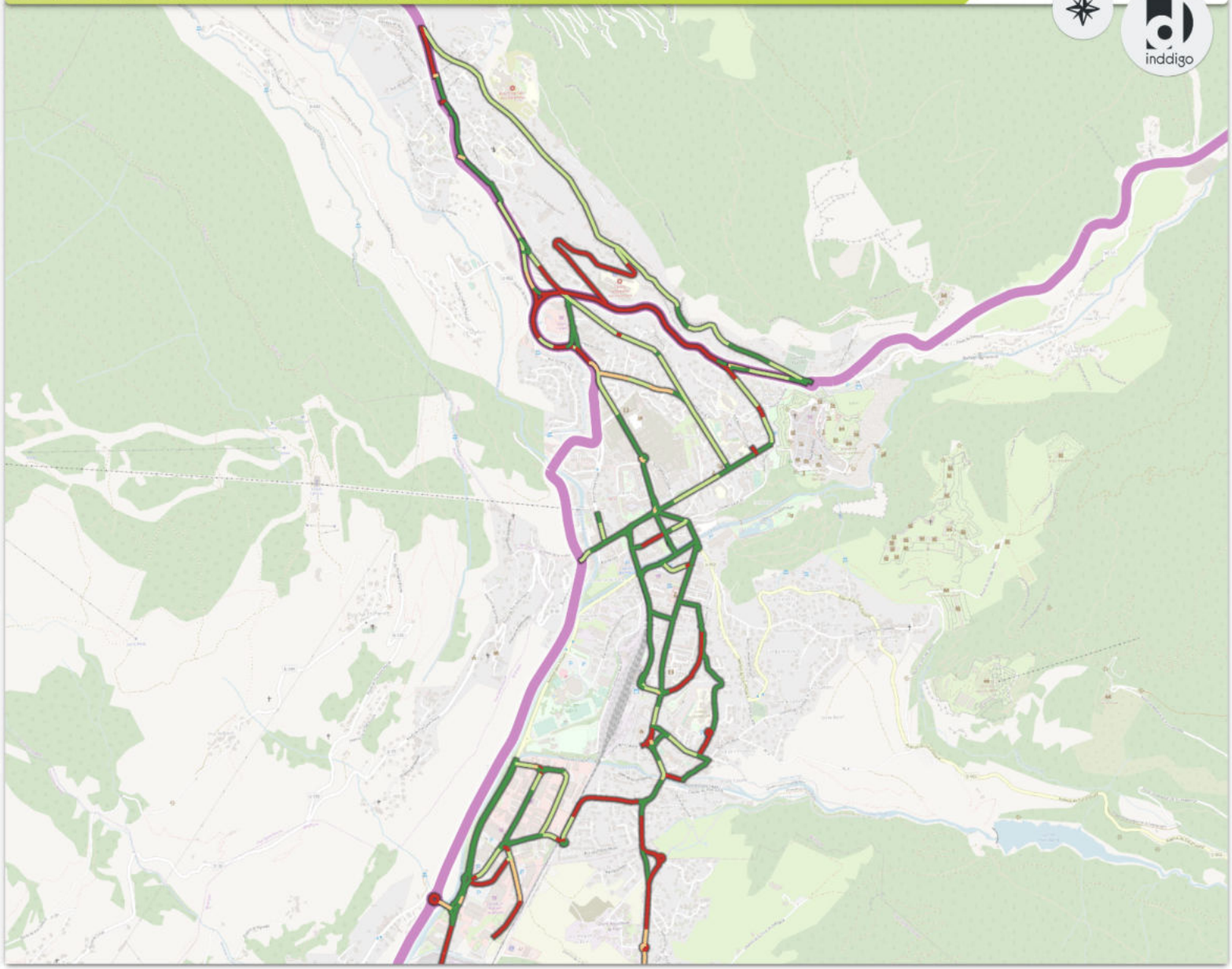
Le relevé des aménagements piétonniers permettant de relier les principaux générateurs de proximité fait état d'une situation médiocre pour les cheminements :

Itinéraire	Points saillants	Appréciation
Zone d'activités collège des Garcins gare - Prorel	Pas de cheminement aménagé entre gare et zone d'activités. Difficulté du franchissement du giratoire rue Joseph Sylvestre / chemin de l'Emparre. Cheminements peu confortables aux alentours de la gare, notamment l'accès à l'arrêt Tub. Espaces insuffisamment définis sur la zone d'activités (confusion avec stationnement, entrées sorties). Secteurs apaisés autour de la rue centrale.	Cheminements de qualité médiocre, avec des interruptions et une mauvaise lisibilité.
Villar-Saint-Pancrace collège des Garcins	Absence de cheminement piétonnier sur la RD36.	Cheminement de mauvaise qualité.
Prorel - Cité Vauban / Lycée et collège	Pas de cheminement des deux côtés sur la Chaussée ni sur l'avenue du Lautaret. Traversées peu protégées.	Cheminements de qualité médiocre.
Parc de la Schappe cœur de ville – grande Boucle / centre hospitalier	Accès à la Grande Boucle inconfortable, dans des espaces peu définis (stationnement, voies de circulation). Pas d'itinéraire sécurisé entre l'avenue du Général Barbot et le centre hospitalier, franchissement de la RN94 dangereux. Traversée de la Chaussée inconfortable et peu protégée au niveau du giratoire de la rue centrale.	Cheminements de mauvaise qualité au delà du cœur de ville.
Centre hospitalier Cité Vauban	Route de Grenoble non aménagée des deux côtés. Franchissement de la RN94 au niveau du Champ de Mars correctement sécurisé.	Cheminements de qualité médiocre.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS (BRIANÇON)



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Plusieurs problèmes généraux sont également relevés par l'analyse des cheminements :

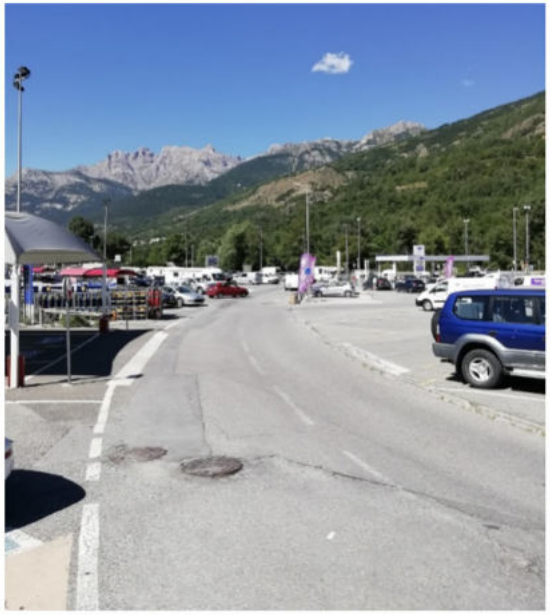
- Des cheminements matérialisés par des marquages au sol en bordure de voies sur lesquels les vitesses pratiquées par les voitures peuvent être élevées, des cheminements tracés par une signalisation horizontale sur la chaussée dans des carrefours relativement vastes. Les marquages horizontaux sont souvent recouverts par la neige en hiver, et tendent à s'effacer rapidement à cause du déneigement.

- Des trottoirs avec des bordures permettant le franchissement par les véhicules et servant de stationnement.

- De nombreux passages spontanés de piétons sur des espaces enherbés, témoins d'un besoin de matérialisation d'un cheminement (par exemple entre Toulouzanes et collège des Garcins).

- Des trottoirs étroits encore rétrécis par des obstacles (poteaux, signalisation, poubelles).

RD136A vers Villar-St-Pancrace



Zone d'activités

Cheminements mal définis, marquages peu visibles (giratoire Chemin de l'Emparre / rue Alfred Mondet)

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Itinéraire	Points saillants	Appréciation
Traversée de Saint-Chaffrey	Route du Pont-Levis peu aménagée. Secteur de Chantemerle davantage équipé. Passage souterrain bien visible depuis le front de neige, mais pas depuis le côté opposé de la route, ascenseur peu fonctionnel. Beaucoup de piétons traversent malgré tout à niveau	Qualité médiocre.
Villar-Saint-Pancrace Zone d'activités	Pas de cheminement en dehors d'une signalisation horizontale. Voirie peu aménagée sur le centre-bourg.	Cheminement de mauvaise qualité.

Les autres secteurs n'ont pas fait l'objet de relevés systématiques. Les difficultés y sont davantage ponctuelles : cheminements étroits, traversées des grands axes. Sur les secteurs ruraux, les sentiers et pistes offrent souvent un réseau de cheminements très agréables. Les voies de circulation souvent étroites dans les centre-bourgs favorisent un trafic apaisé. La situation de la station de Montgenèvre mérite d'être relevée, avec une liaison entre le village et le front de neige ininterrompue au-dessus de la RN94 passant en tranchée couverte, la voirie du village étant par ailleurs apaisée.

Entrée du passage piéton de Chantemerle peu visible

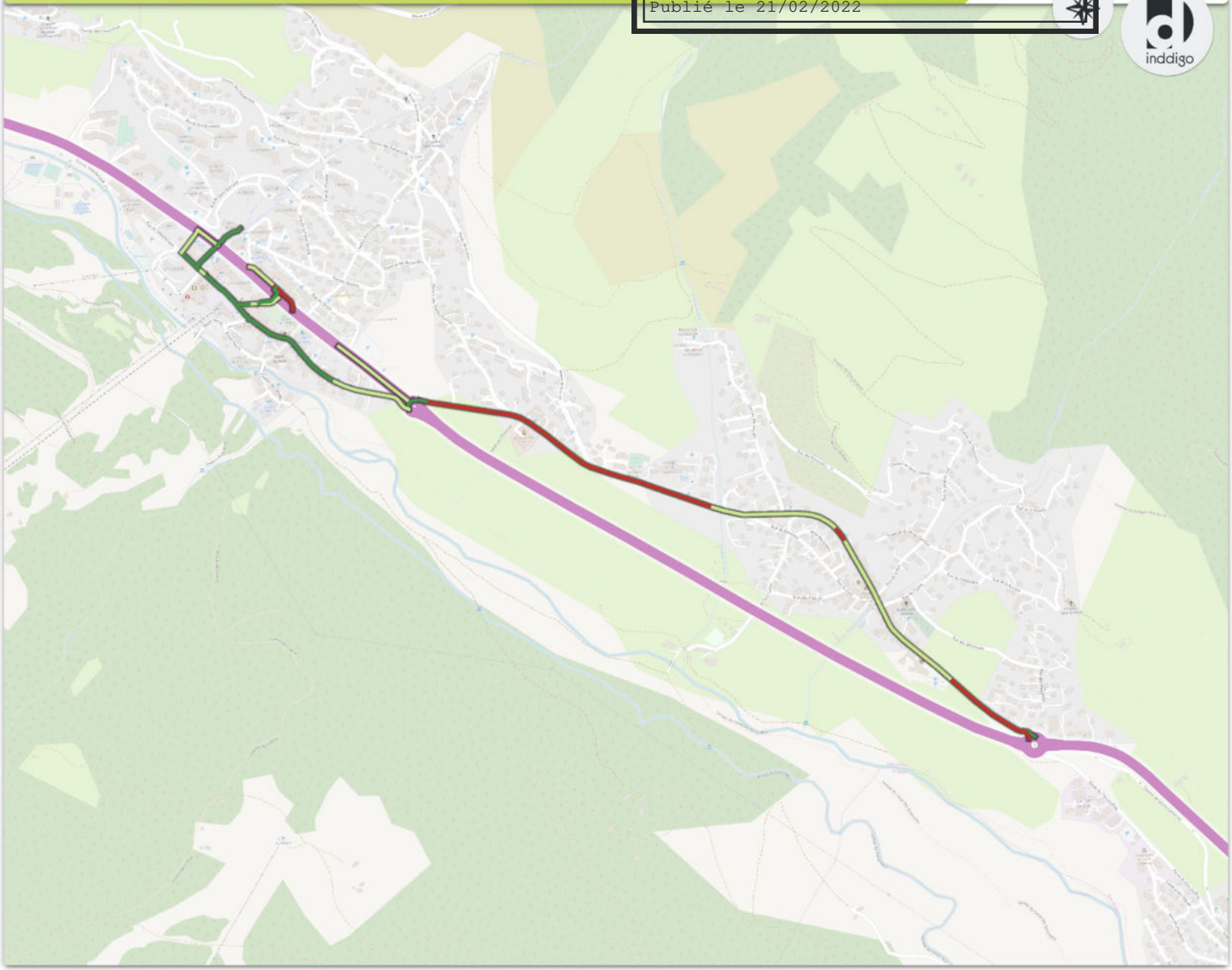
Entrée côté front de neige, avec une bonne visibilité

Ascenseur peu agréable

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS (ST-CHAFFREY)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



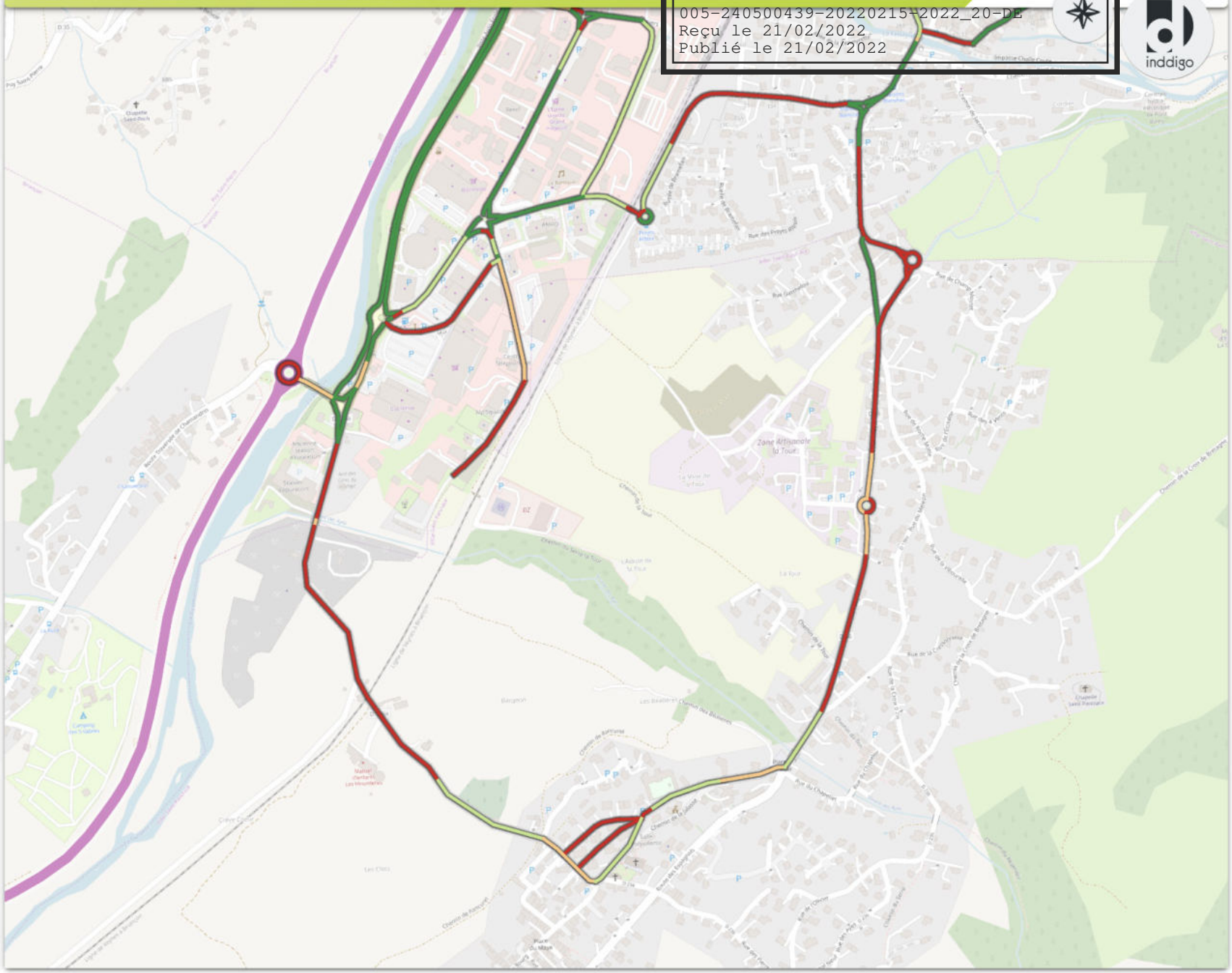
QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS (VILLAR-ST-PANCRACE)

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

Qualité des cheminements

- Bonne qualité des deux côtés de la voie ou site propre piéton
- Bonne qualité sur un côté seulement
- Qualité médiocre, au moins d'un côté
- Mauvaise qualité ou cheminement piéton inexistant
- Coupures (N94 et D1091)



0 200 m

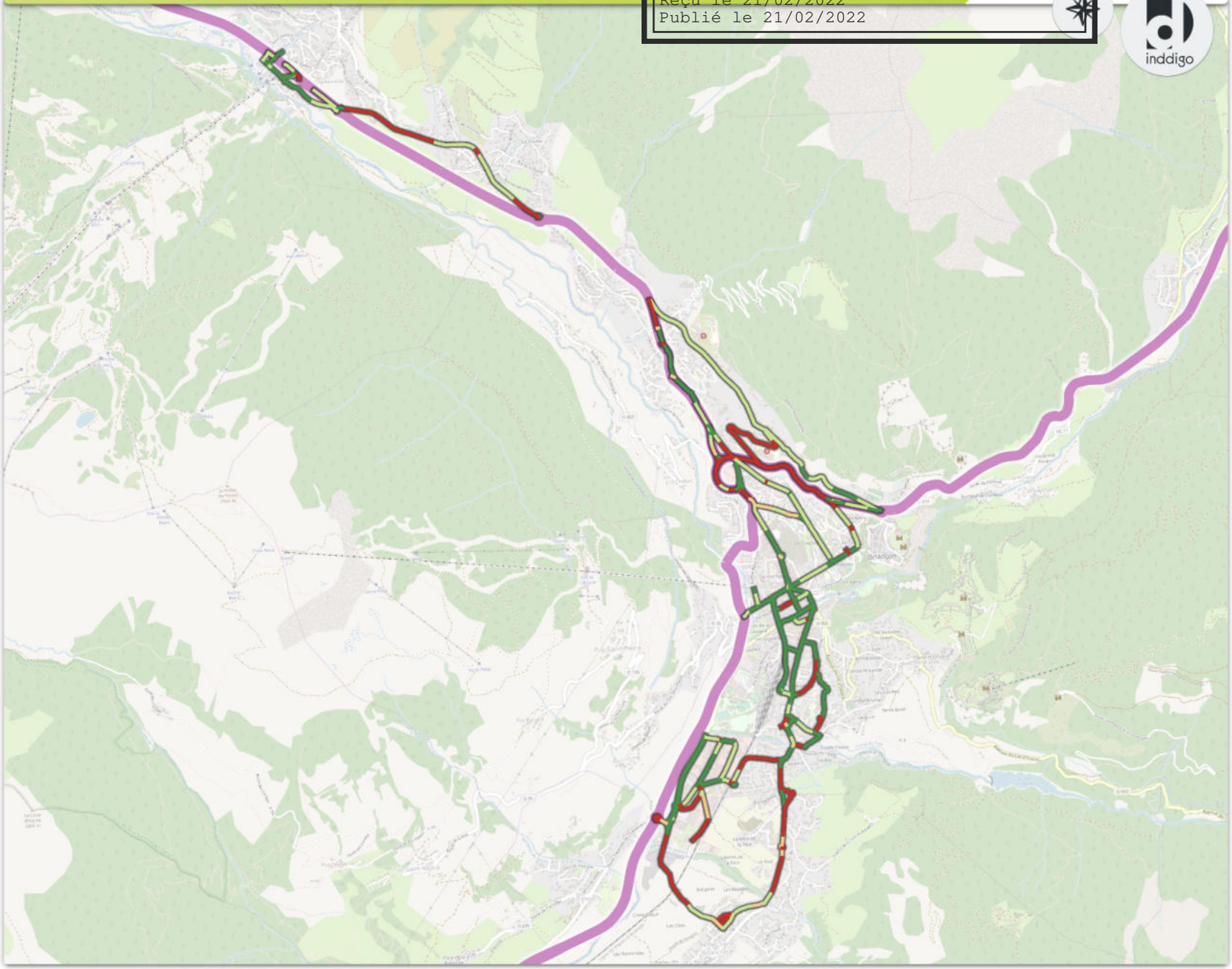
Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Août 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS



Qualité des cheminements

- Bonne qualité des deux côtés de la voie ou site propre piéton
- Bonne qualité sur un côté seulement
- Qualité médiocre, au moins d'un côté
- Mauvaise qualité ou cheminement piéton inexistant
- Coupures (N94 et D1091)

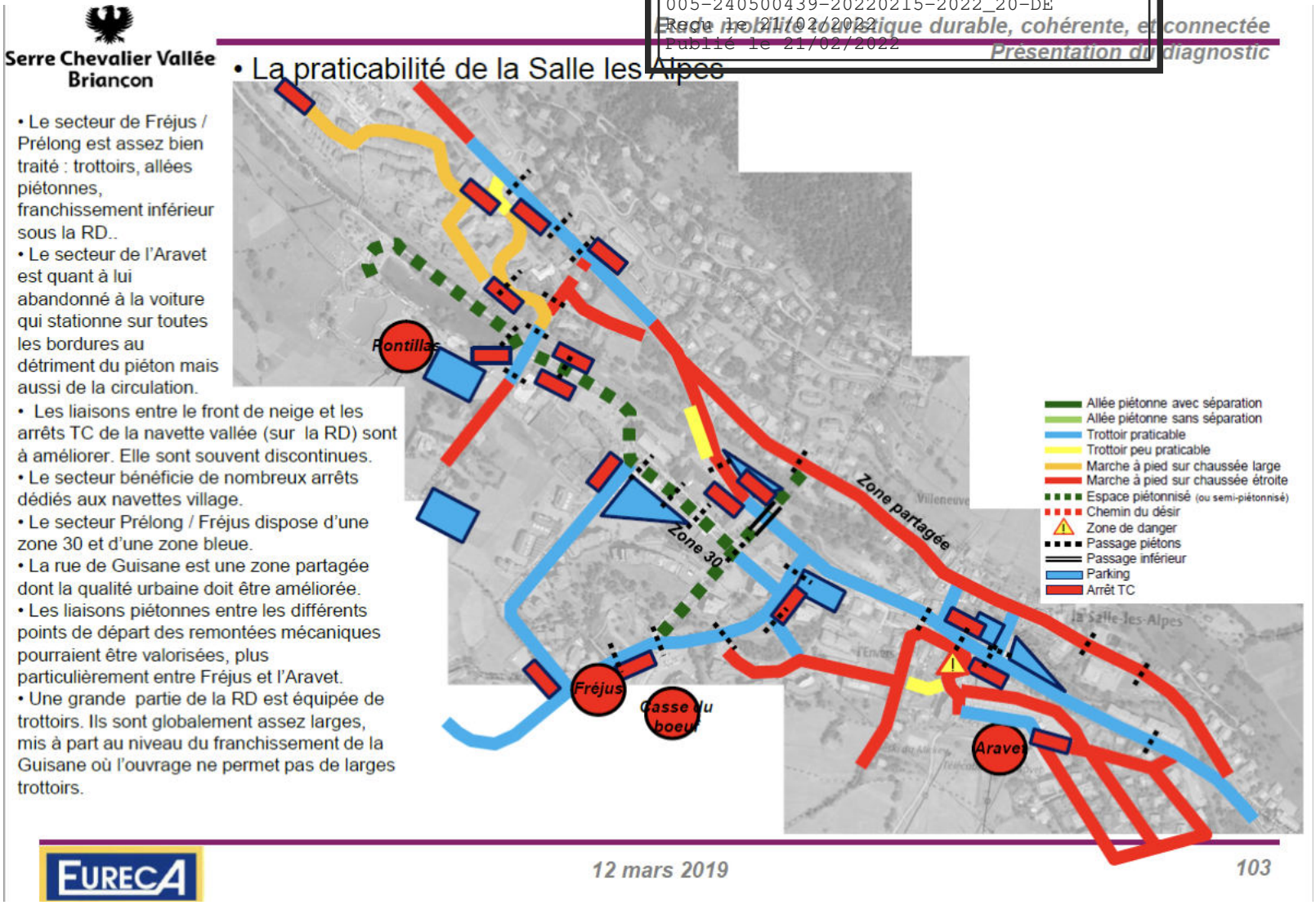
0 750 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Août 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Des secteurs de la Guisane ont fait l'objets de relevés plus détaillés dans le cadre de l'étude « mobilité touristique durable, cohérente, et connectée » (2018), reproduits ci-contre :



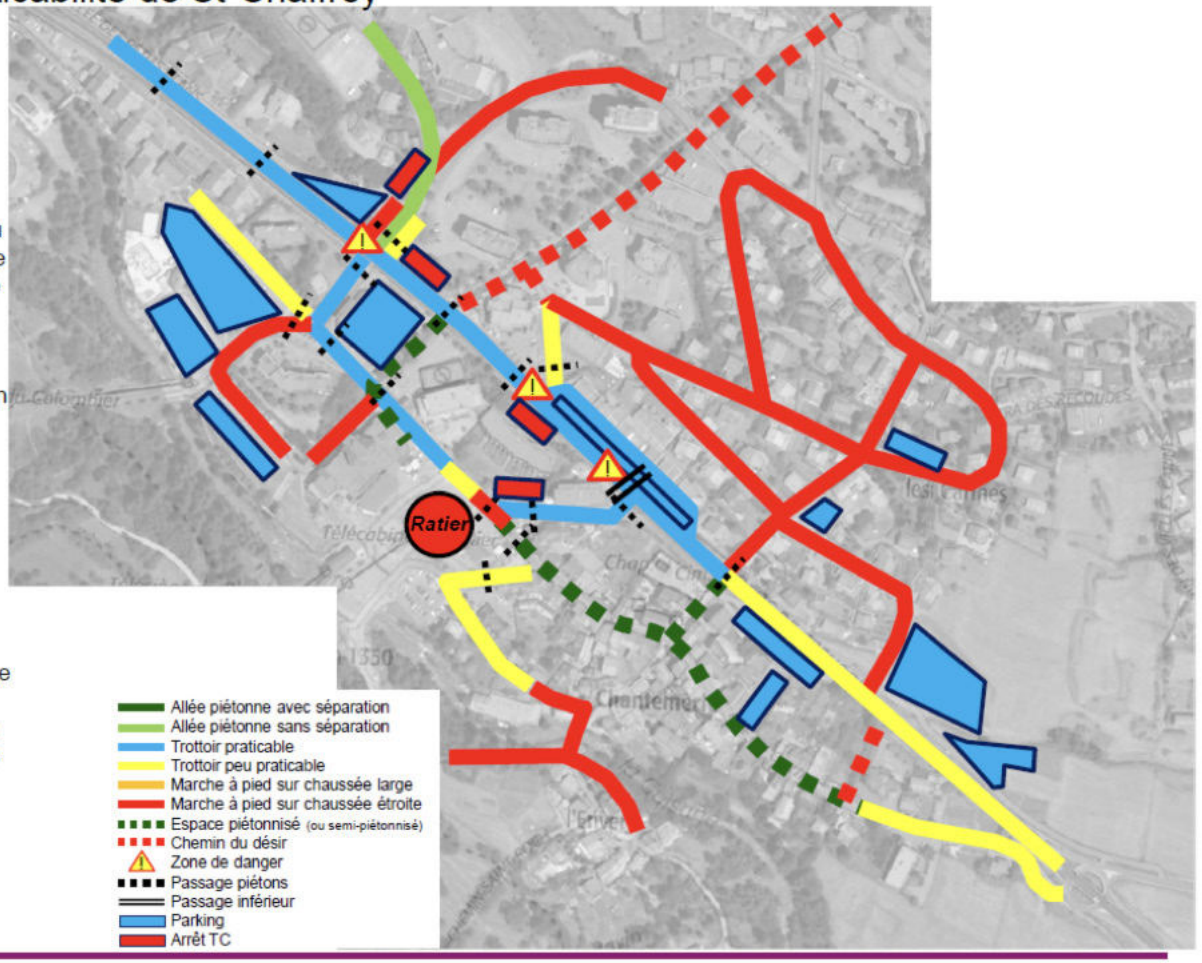
AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Serre Chevalier Vallée
Briançon

• La praticabilité de St-Chaffrey

• Les liaisons vers les arrêts TC sont assez bonnes dans la mesure où il y a peu d'arrêts.
• La traversée de la RD est assez dangereuse à plusieurs endroits. En effet, compte tenu de la configuration du village, avec la RD qui sépare le front de neige des unités touristiques, les flux de piétons qui franchissent la RD sont assez importants. Les principaux secteurs concernés sont l'intersection avec la route des Queyrets, l'intersection au niveau de la rue de l'Eyrette ainsi qu'au niveau de l'allée des boutiques (malgré le passage inférieur).
• Un chemin du désir est à renforcer le long du torrent du Villard.
• Les liaisons vers les parkings les plus éloignés sont à améliorer, notamment avec des sections qualifiables de chemins du désir.
• La continuité piétonne du front de neige peut être améliorée.
• Le secteur résidentiel situé au nord de la RD ne propose pas d'aménagements piétons.
• La rue du Centre est un axe semi-piéton.
• L'ensemble de la RD est équipée de trottoirs, plus ou moins larges.



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le Briançonnais est parcouru par de nombreux canaux, avec des porteurs horizontaux et des peyras suivant les lignes de plus grande pente entre les porteurs. Ces ouvrages sont bordés de chemins d'entretien, qui peuvent permettre d'envisager des cheminements piétonniers, par exemple entre Briançon et Saint-Chaffrey (versant sud) ou sur la Clarée.

Des peyras ont été explorées, en particulier pour rejoindre le centre hospitalier. Etroites et pentues, parfois obstruées par des barrières, leur mobilisation pour ménager des cheminements piétonniers paraît généralement difficile.

Le positionnement des canaux porteurs figure sur la carte suivante.

Les conditions de déplacement à pied apparaissent plus favorables sur les villages : la densité des centralités villageoises favorisent les déplacements à pied et permettent généralement une bonne cohabitation avec un trafic automobile apaisé, de nombreux sentiers permettent de se déplacer dans un cadre attractif. Des situations difficiles ont cependant été relevées très ponctuellement :

- Entre Névache Ville-Haute et Roubion, avec des cheminements piétonniers en bordure d'une voie très occupée par le stationnement et la circulation, alors que des chemins parallèles existent.

- Dans le centre du village de La Grave, traversé par la RD1091.

- Sur les hameaux de la Clarée traversée par la RD994, bien que des aménagements de pacification et des alternats ont été aménagés.

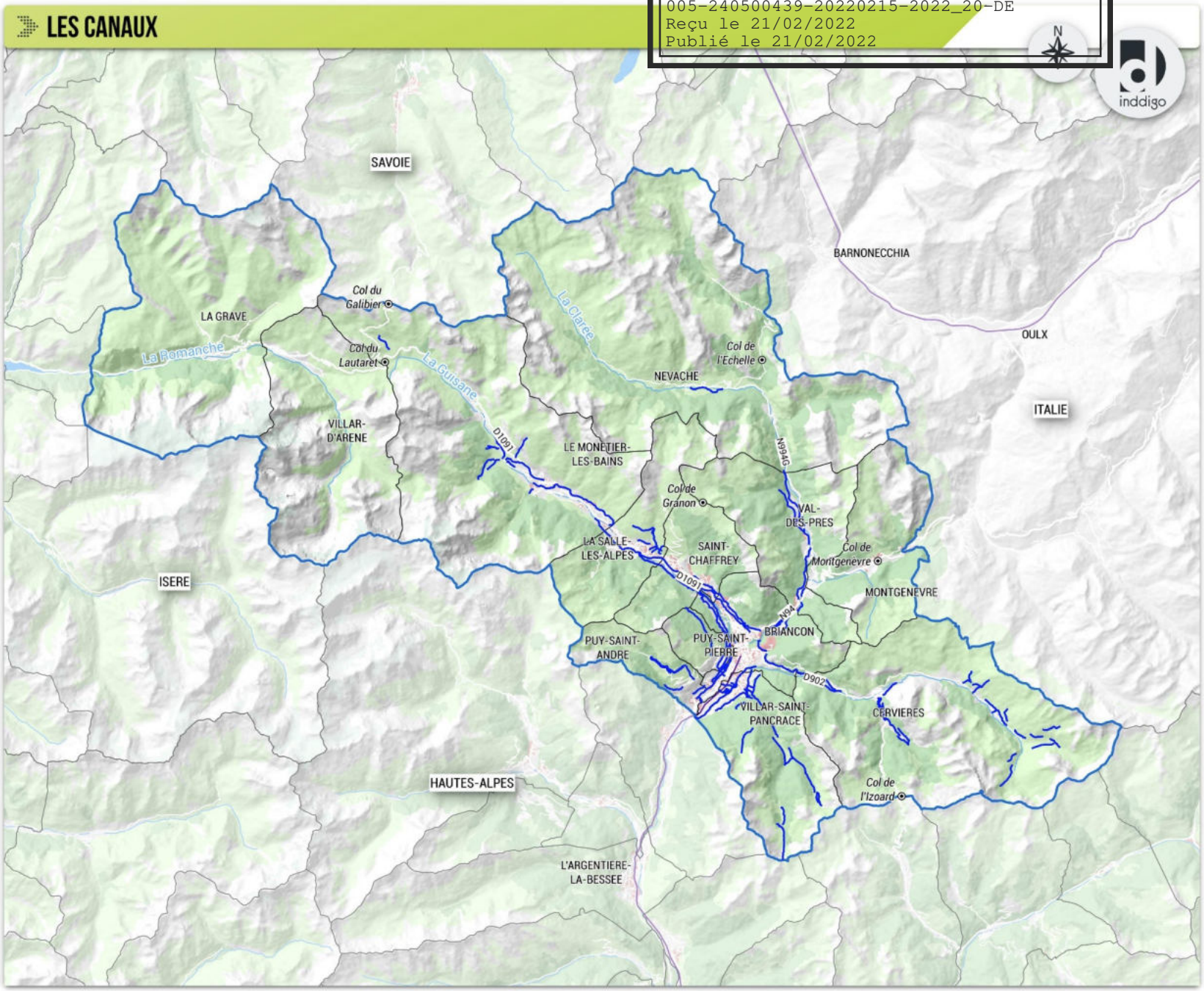
- Au niveau du Col du Lautaret, concerné par un projet d'aménagement porté par le CD05.

Malgré la présence de plusieurs aménagements attractifs, et le rattrapage progressif dans le cadre des travaux neufs, la qualité des cheminements est encore médiocre, avec de fortes coupures non traitées et des situations de non continuité pour les personnes à mobilité réduite. La forte présence de la voiture, avec des emprises routières importantes et des trottoirs ménageant parfois des possibilités de stationnement, rend difficile la circulation à pied.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LES CANAUX

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Rétablissement d'un trottoir à l'occasion de travaux neufs	Voie étroite praticable pour les piétons, correspondant à une zone de rencontre potentielle	Larges espaces piétonniers sur le centre de Briançon, circulation apaisée

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.2 LES CONDITIONS DE PRATIQUE DU VÉLO

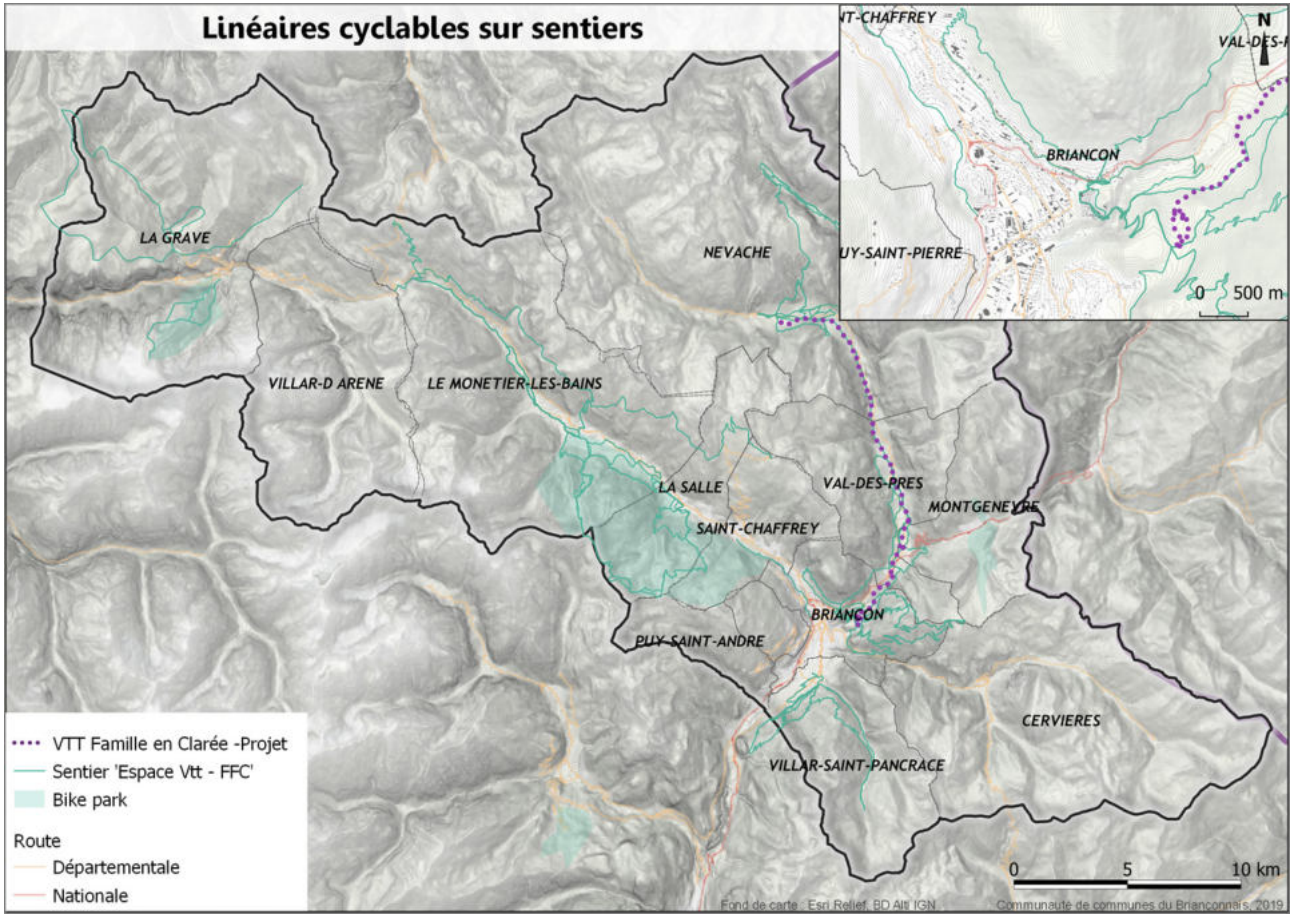
3.2.1 — LE VÉLO LOISIR

Le vélo fait partie de la marque touristique du territoire, qui s'affiche comme « terre de vélo ». De fait, certains usages récréatifs sont nombreux, et concernent les visiteurs comme les résidents.

- Ascension des cols (Lautaret, Galibier, Granon, Echelle, Montgenèvre, Izoard).

- VTT, avec de nombreux parcours, certains étant accessibles en descente par l'ouverture de remontées mécaniques en saison d'été.

La carte ci-contre, établie par la CCB, fait état du linéaire impressionnant de sentiers adaptés à la pratique du VTT.



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

A l'inverse du VTT, qui dispose d'équipements et d'actions de promotion, le vélo de route ne bénéficie que de services extrêmement réduits, surtout si on considère le potentiel exceptionnel de pratique lié à la concentration en grands itinéraires :

• Balisage des cols.

• Fermetures ponctuelles des montées (certains jours de 9h à 12h), à travers l'opération « cols réservés » menée par le Département. Pour l'été 2019 :
- La route du Granon en a bénéficié le 3 juillet et le 7 août.
- Le Galibier a été réservé le 4 juillet, le 8 août et le 29 août.
- L'Izoard a été réservé le 5 juillet et le 9 août.

• Promotion reposant essentiellement sur la présence annuelle du Tour de France.

• 5 hébergements disposent du label « accueil vélo ».

La fréquentation des cols est importante, puisqu'elle peut atteindre 500 passages quotidiens à l'Izoard, et 300 au Galibier (comptages effectués en 2017 par le Département). Lors des opérations cols réservé, l'affluence peut être multipliée par 3 à 5.

—

Deux pratiques de loisir du vélo sont étonnamment très peu développées et très peu promues sur la destination : l'itinérance et la promenade famille en vélo tout chemin (VTC), souvent à assistance électrique.

• La pratique de l'itinérance pâtit d'un certain éloignement aux grands parcours nationaux et européens. Toutefois, l'aménagement progressif de la voie verte de la Durance est de nature à faire évoluer cette situation, et Briançon bénéficie d'une desserte ferroviaire permettant d'accéder facilement à un bassin d'itinéraires vaste et attractif.

• La promenade famille doit certainement son manque de diffusion à l'absence d'itinéraires balisés et promus, ainsi qu'à un manque important de sécurisation des itinéraires sur la voirie routière. La mise en place de la Via Guisane et de la Via Clarée permettent d'envisager un essor rapide de la pratique.

Le Briançonnais dispose d'atouts de premier ordre pour accueillir une clientèle aujourd'hui limitée par les conditions de pratique, avec des retombées économiques potentiellement importantes.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.2.2 — LE VÉLO UTILITAIRE

La pratique du vélo utilitaire est relativement contrainte dans le Briançonnais par deux éléments physiques : le relief et le climat.

• Beaucoup de trajets stratégiques, correspondant à des distances de 2 à 8 km, dans la cible des trajets à vélo, accusent des dénivellations de l'ordre de 100 mètres. Pour la plupart des publics, ces trajets nécessitent l'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE) pour être réalisés régulièrement.

- 125 mètres sur 2,5 km pour un trajet entre la gare de Briançon et la Cité Vauban.
- 145 mètres sur 6 km pour un trajet entre Briançon Saint-Chaffrey.
- 70 mètres sur 5 km pour un trajet entre Saint-Chaffrey et La Salle-les-Alpes.
- 100 mètres sur 6 km pour un trajet entre La Salle-les-Alpes et Monêtier-les-Bains.

• D'autres trajets correspondent à la limite haute d'un usage régulier du VAE, comme par exemple :

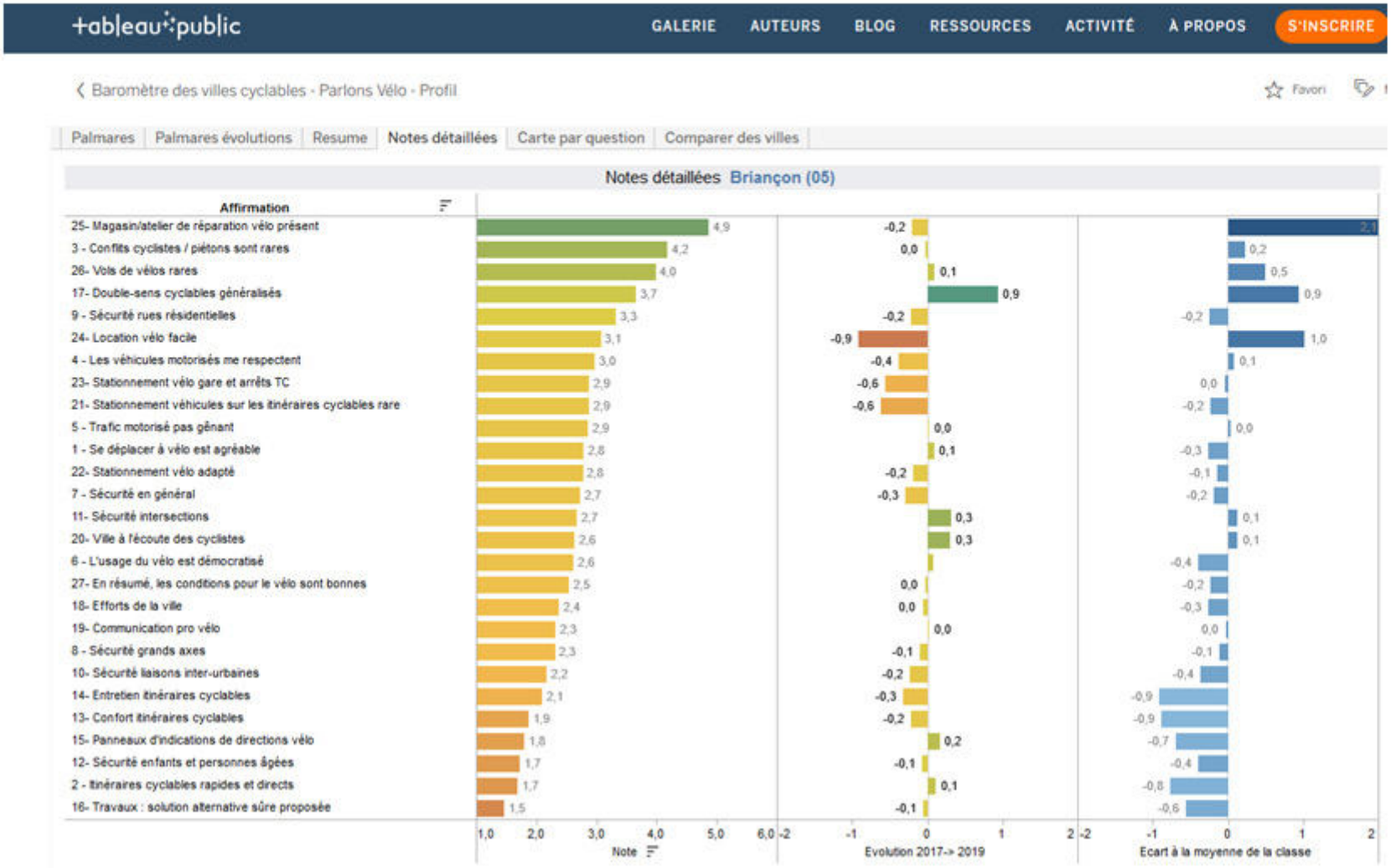
- Briançon - Cervières, 10 km et 500 mètres de dénivelée.
- Briançon - Puy-Saint-André, 5 km et 300 mètres de dénivelé.
- Briançon - Val-des-Prés, 9 km et 300 mètres de dénivelé.

Cependant, une part importante des liaisons stratégiques de l'agglomération de Briançon restent dans des métriques raisonnables : moins de 5 km et moins de 50 mètres de dénivelé. C'est en particulier le cas de la liaison entre Villar-Saint-Pancrace, la gare, le cœur de ville de Briançon, et ce jusqu'au niveau de l'altitude de l'avenue du Lautaret.
Concernant le climat, le Briançonnais est caractérisé par une pluviométrie relativement faible, mais l'enneigement peut y être important, même sur la partie basse du territoire. Dans ces conditions, le dénivelé peut être un obstacle sérieux, même équipé d'un vélo à assistance électrique, et limiter la pratique régulière.,

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

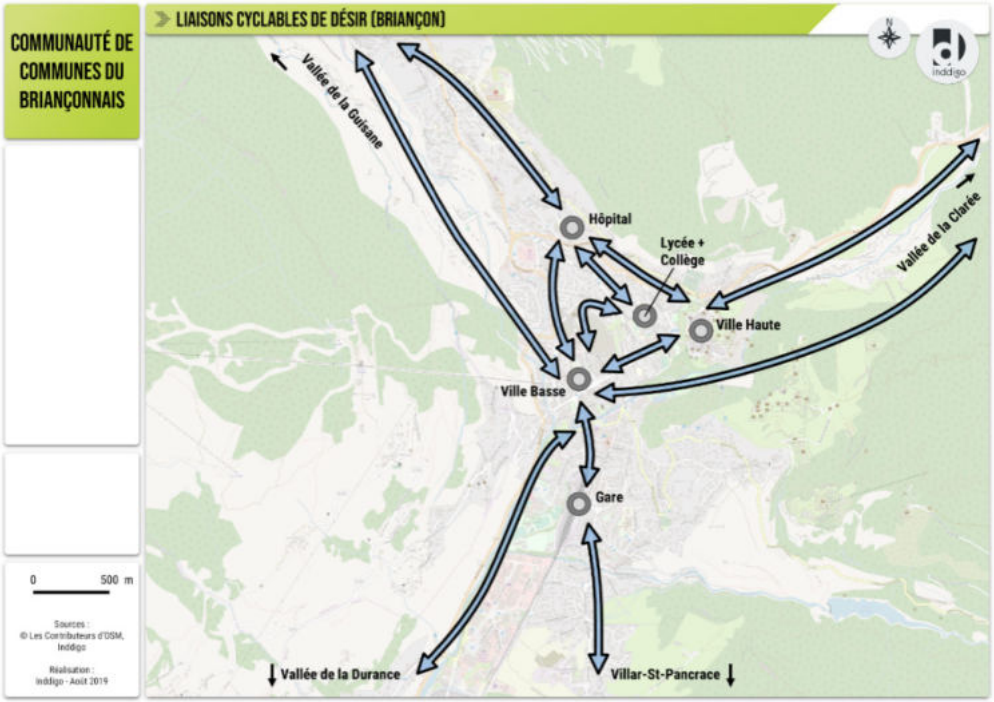
3.2.2.1 — ROULER EN SÉCURITÉ

Les lacunes d'aménagement constituent cependant aujourd'hui le principal facteur limitant, ce dont témoignent les usagers eux-mêmes à travers le baromètre Fub « parlons vélo ». Ces derniers relèvent en effet principalement la discontinuité des itinéraires, l'absence de jalonnement et le manque d'aménagements.



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Un relevé des aménagements cyclables existants a été réalisé sur les itinéraires correspondant aux lignes de désir de la pratique utilitaire, représentées sur les cartes ci-dessous :

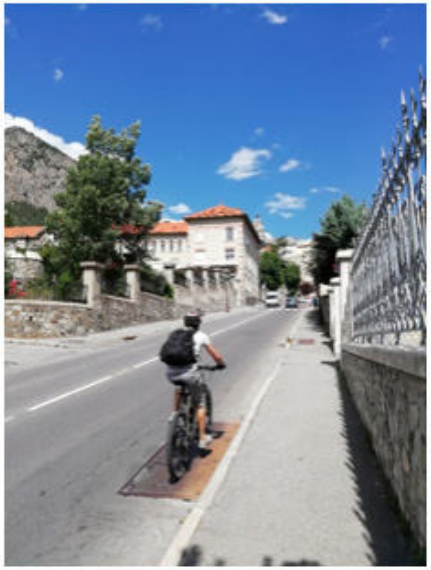


AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

On compte au total 3 km d'aménagements cyclables sur Briançon, ce qui constitue un linéaire particulièrement faible : 0,25 ml/habitant, là où on estime généralement qu'un maillage efficace est en place à partir de 0,7 ml/habitant. Cette situation est fréquente dans les villes de même taille, mais Briançon bénéficie cependant d'environ 6 km de voirie limitée à 30 km/h, sans que toutes ces portions bénéficient d'un classement en zone 30.

• Compte tenu du profil de la voirie urbaine à Briançon et dans les centralités des autres communes du territoire, une politique d'apaisement de la voirie par classement en zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne aurait un impact sérieux sur les conditions de pratique du vélo, mais également de la marche.

Les aménagements réalisés apparaissent discontinus, hétérogènes, et d'une nature davantage dictée par les opportunités et les contraintes d'aménagement de la voirie que par une politique de mise en place d'axes continus. Les cartes suivantes précisent et illustrent cet état des lieux.



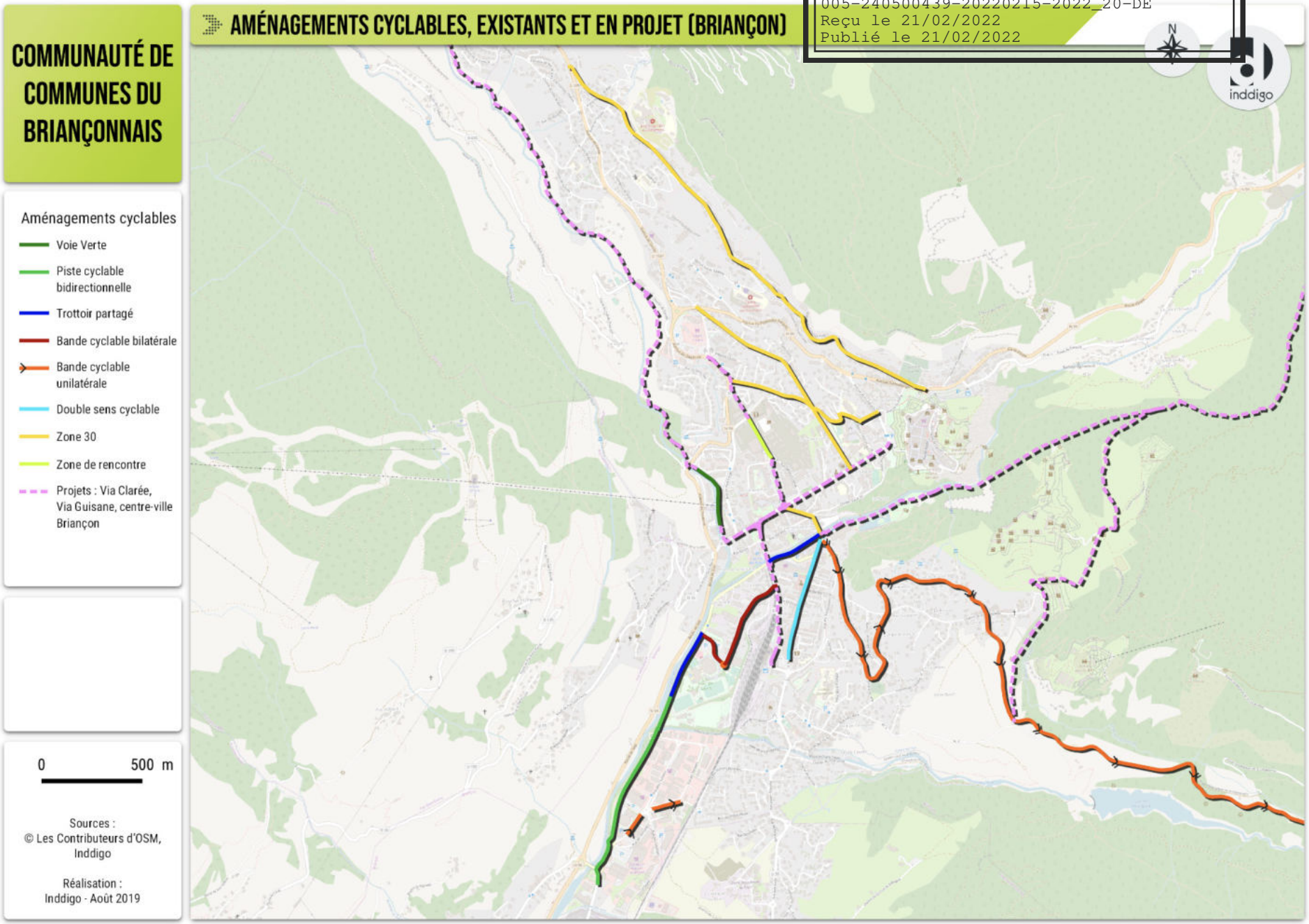
Montée de la Chaussée à vélo : une performance rare en pratique utilitaire

Double sens cyclable rue Pasteur

Trottoir partagé peu contrasté

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

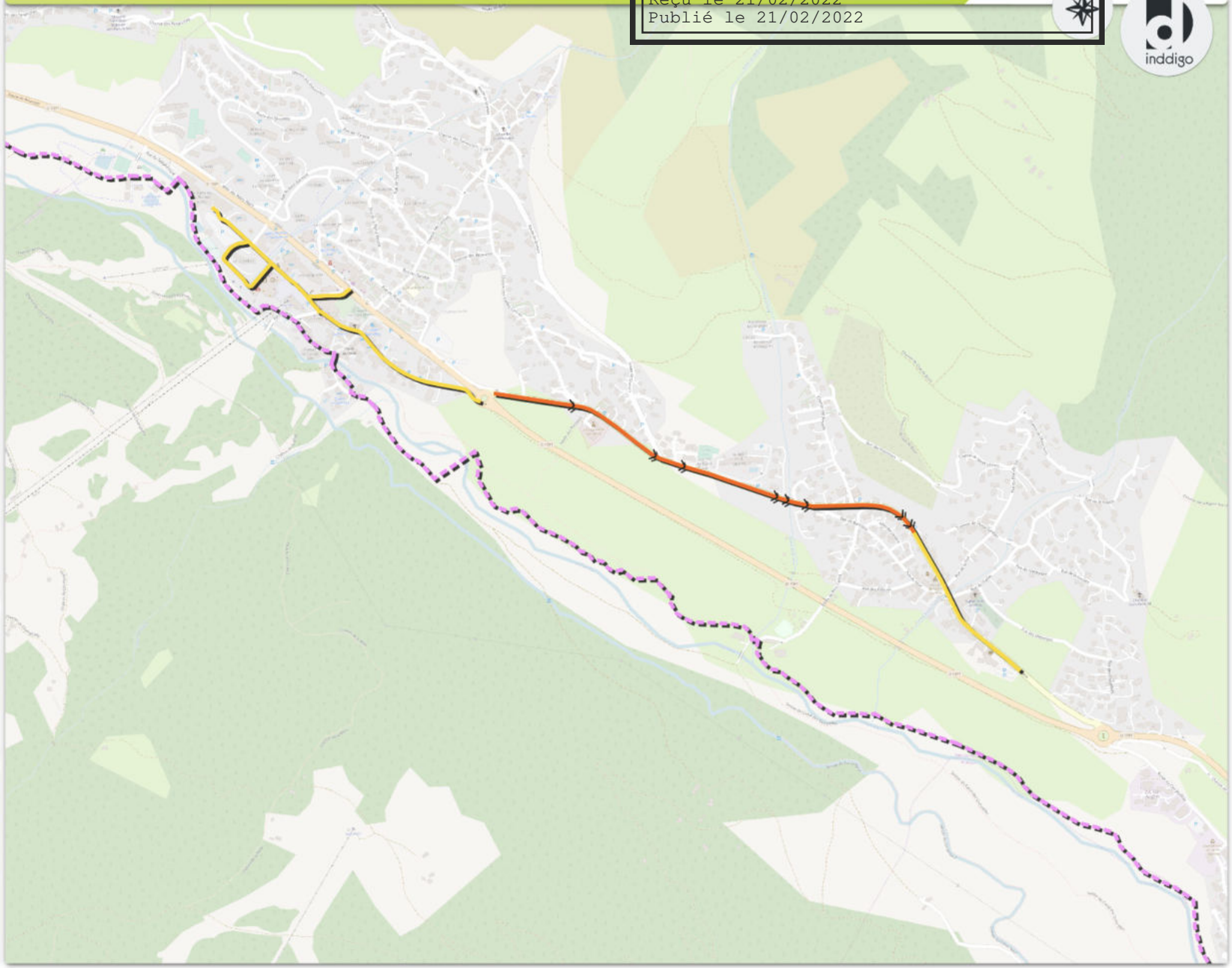
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, EXISTANTS ET EN PROJET (BRIANÇON)



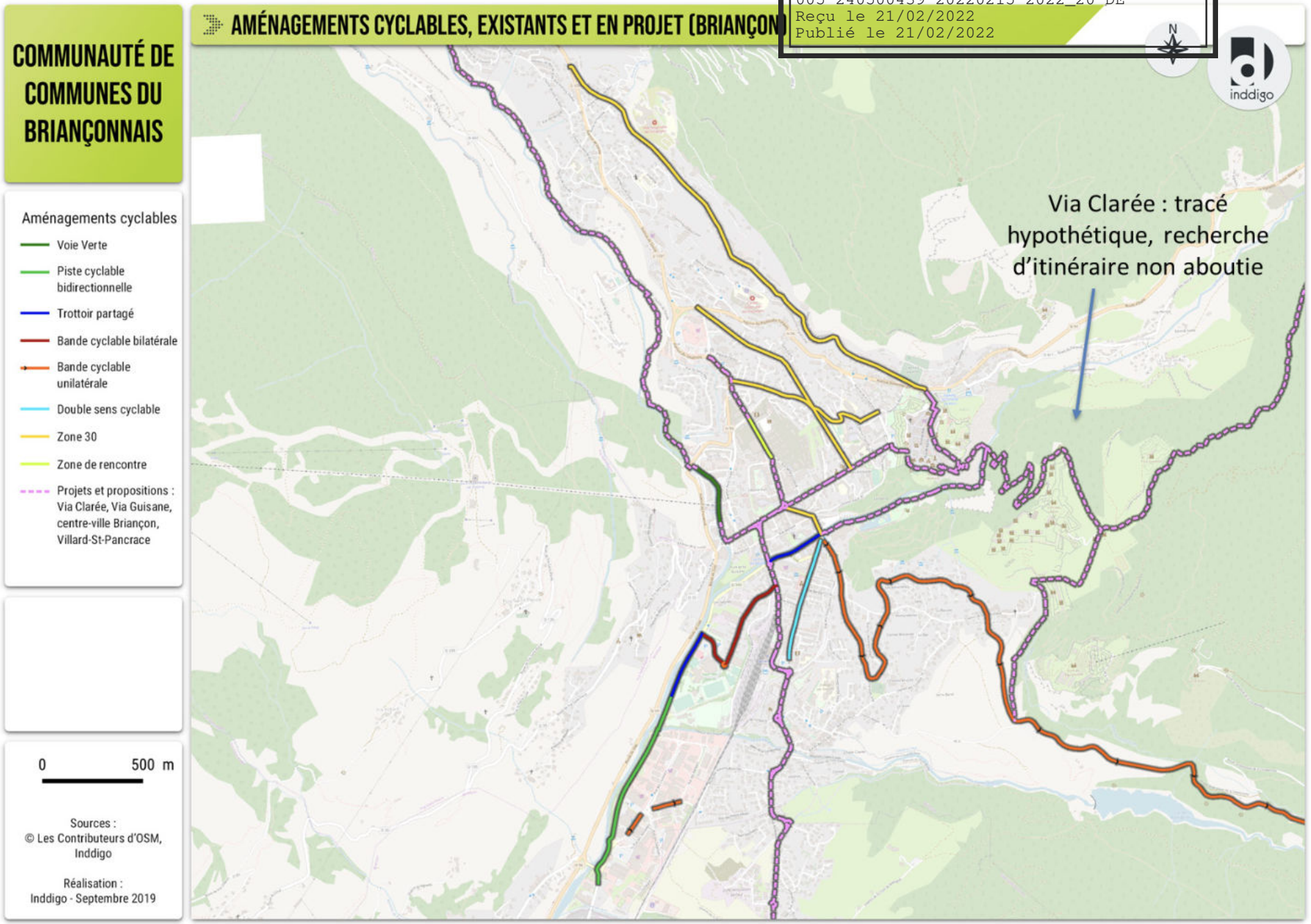
AR Prefecture
[illegible]240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, EXISTANTS ET EN PROJET (ST-CHAFFREY)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



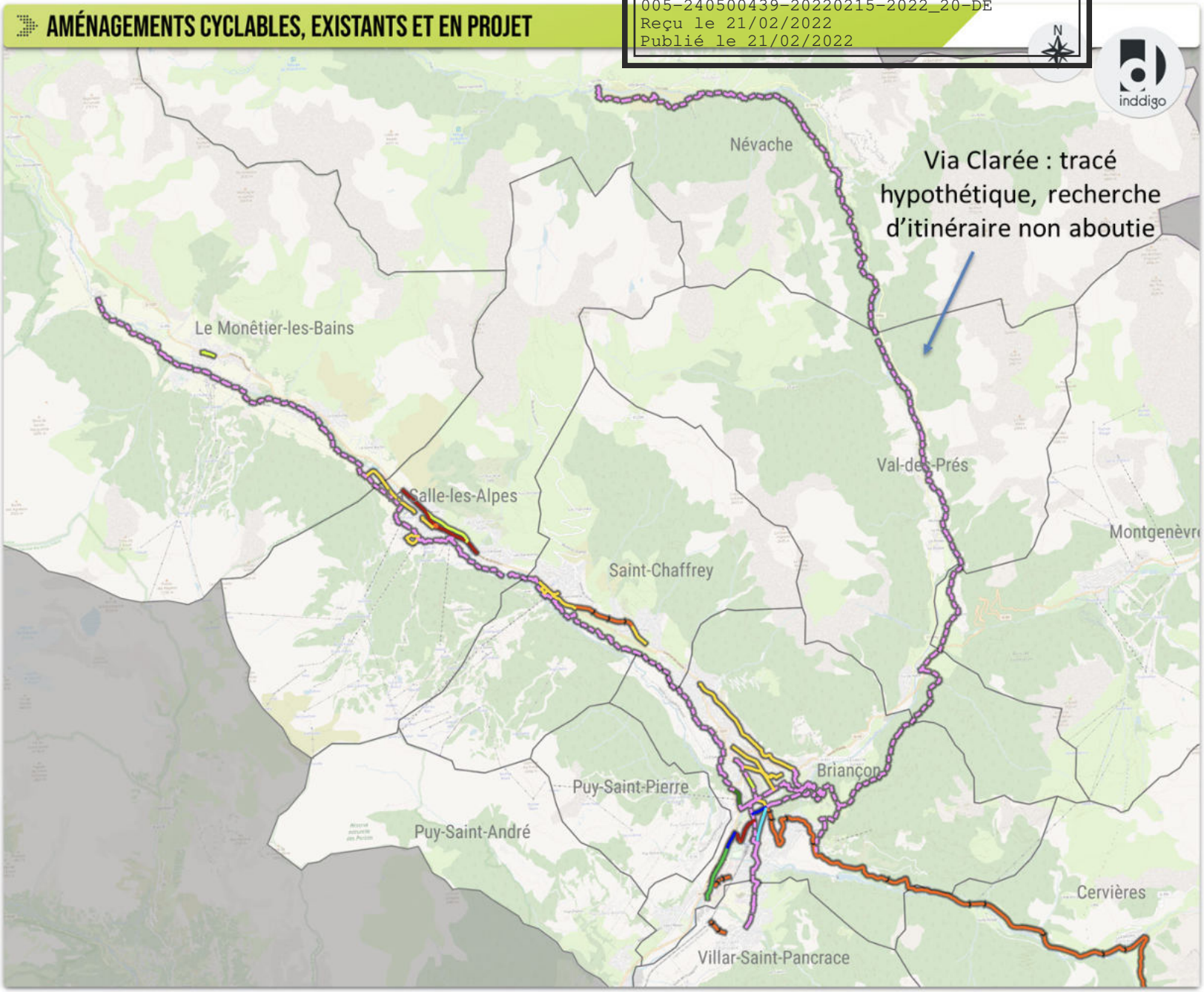
AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, EXISTANTS ET EN PROJET

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



Aménagements cyclables

- Voie Verte
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Trottoir partagé
- Bande cyclable bilatérale
- Bande cyclable unilatérale
- Double sens cyclable
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Projets et propositions : Via Clarée, Via Guisane, centre-ville Briançon, Villard-St-Pancrace

0 2000 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, Inddigo

Réalisation :
Inddigo - Septembre 2019

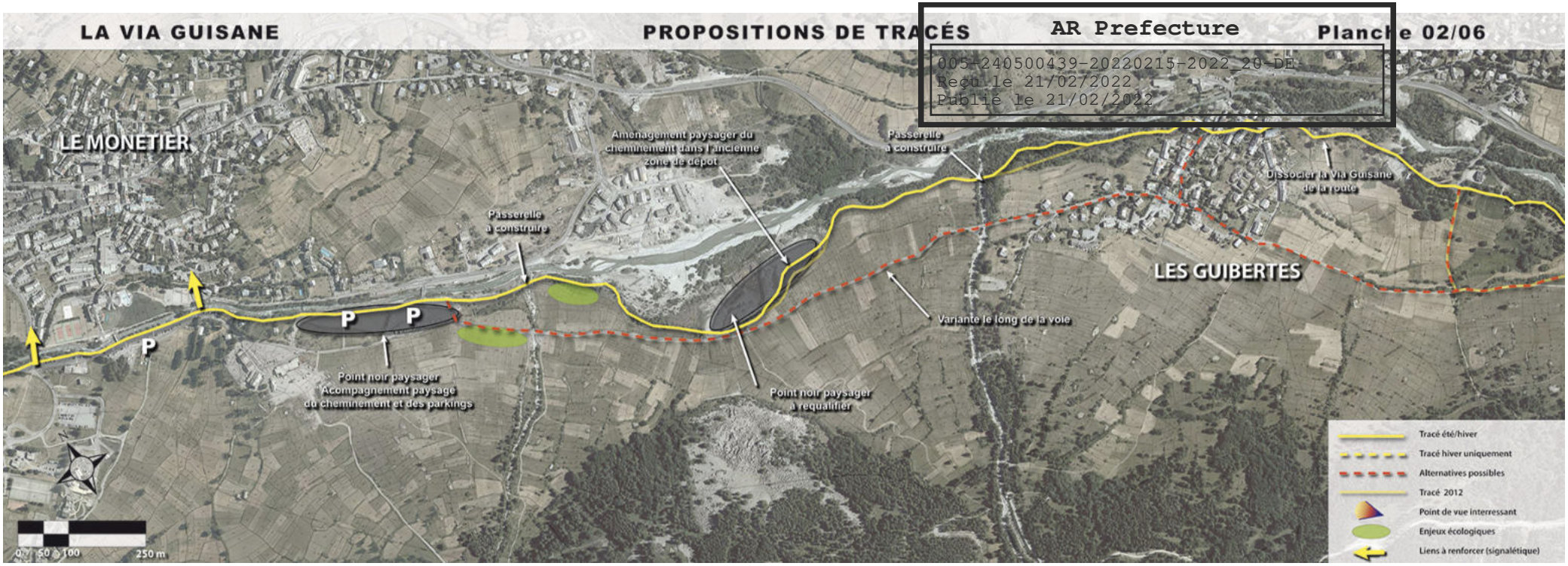
AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

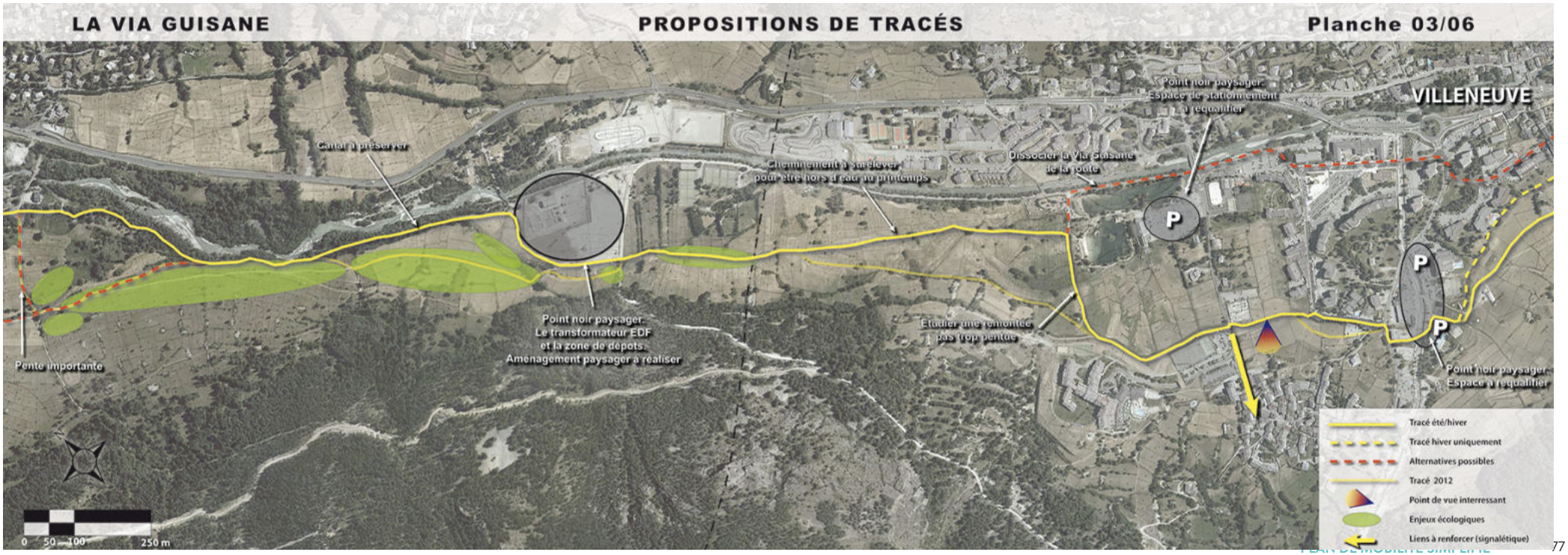
3 projets figurent sur ces cartes, susceptibles d'améliorer significativement la continuité des itinéraires :

1

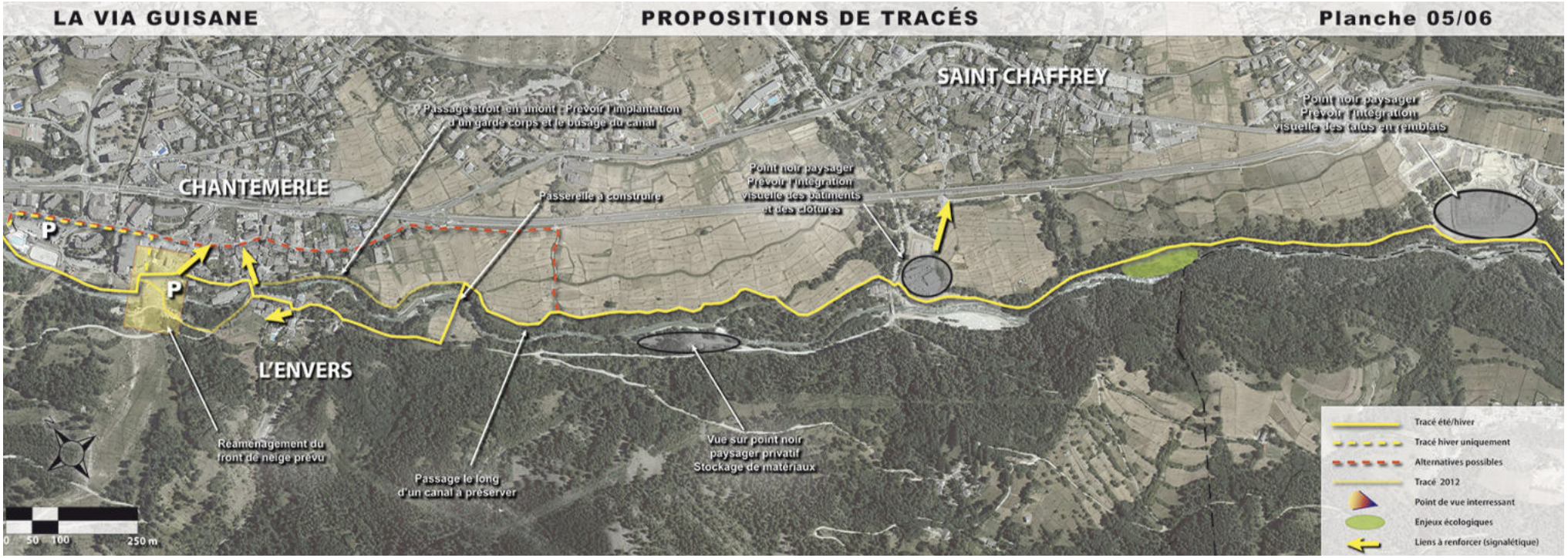
LA VIA GUISANE, qui vise à relier les différentes communes de la vallée par un cheminement doux, longeant la Guisane, avec une vocation utilitaire et loisir, en offrant un nouvel itinéraire de promenade, été comme hiver, à pied, à vélo, en roller, en raquettes. La finalisation du tracé suite à une concertation menée au printemps 2019 est en cours. L'itinéraire, dont la mise en œuvre est estimée à 5-7 M€, reprend en partie des voies existantes, et sa réalisation est prévue pour 2021. Le projet est porté par le SIVM de Serre-Chevalier (regroupant les communes de Saint-Chaffrey, Le-Monêtier-les-Bains, La-Salle-les-Alpes), et la commune de Briançon.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20_DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

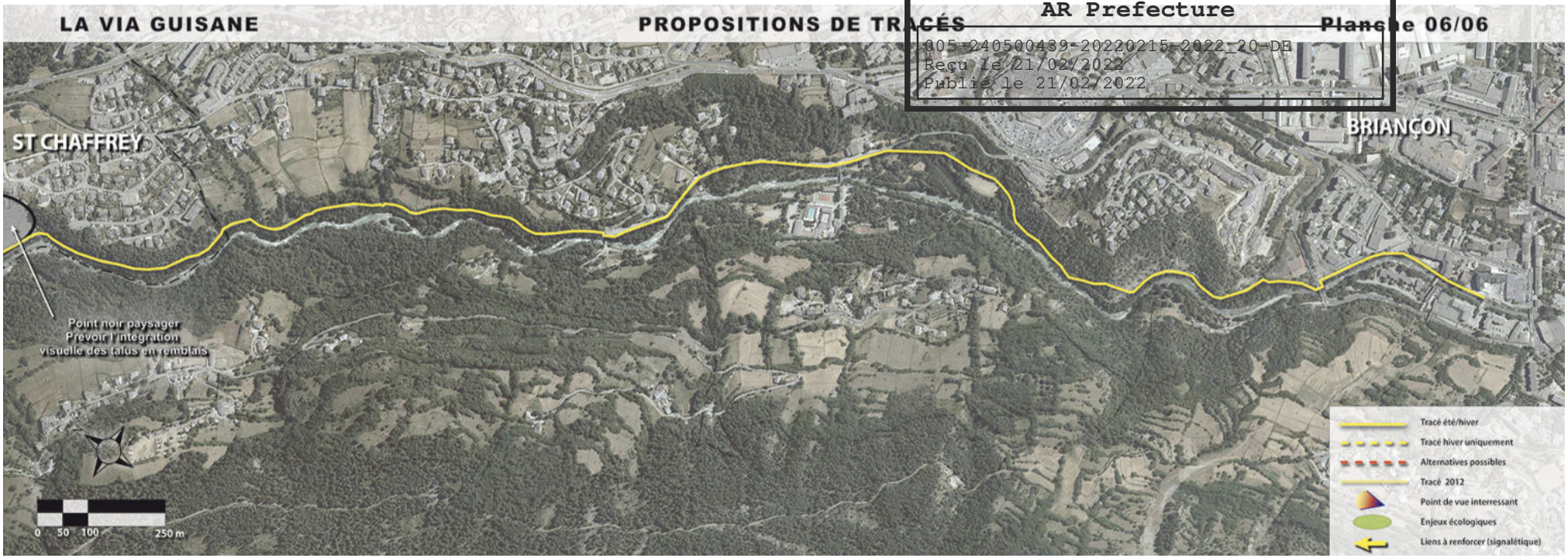




AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



2

LA VIA CLARÉE, reliant Briançon à Névache, qui n'a pas encore fait l'objet d'une recherche d'itinéraire approfondie. Plusieurs points durs doivent être résolus :

- La jonction avec Briançon, qui pourrait s'effectuer par le Fort des Têtes.
- La traversée de la RN94.
- Les sections entre Val-des-Prés et Plampinet, exposées aux glissements de terrain.

3

Des aménagements priorisés par la Ville de Briançon pour relier la gare au cœur de ville et à la Chaussée, qui font l'objet d'une étude spécifique.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.2.2.2 — TROUVER SON CHEMIN ET ÊTRE INFORMÉ

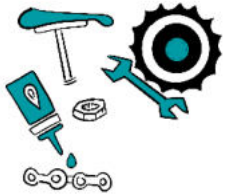
Aucun équipement de jalonnement cyclable n'est en place sur le territoire, en dehors des signaux relatifs à la pratique sportive. Il s'agit pourtant d'un service intéressant pour guider les pratiquants sur des itinéraires apaisés. Une signalisation codifiée existe à l'échelle nationale. Les contraintes de déneigement rendent le marquage au sol vulnérable, ce qui ne facilite pas le signalement des itinéraires dans les carrefours par des marques horizontales.

• Aucun plan des itinéraires cyclable n'est disponible, en dehors de la pratique sportive, et les voyageurs utilisant les transports en commun ne sont pas informés des conditions de l'intermodalité vélo transports en commun, malgré l'existence de certains services proposés par Resalp.

3.2.2.3 — RÉPARER ET ENTRETENIR SON VÉLO

Il s'agit d'un point fort du territoire, qui dispose d'un réseau de professionnel relativement dense, bien que moins présent en dehors de la saison d'été. Un atelier associatif de réparation des vélos est également présent, l'atelier cyclonique. L'atelier est ouvert à tous, les jeudis de 17h à 19h hors saison d'hiver. Sa localisation au sein de la Cité Vauban en fait cependant un lieu relativement peu accessible pour la majorité des Briançonnais, et a fortiori par les habitants des autres communes. L'atelier fait partie du réseau national L'heureux cyclage, qui compte environ 200 ateliers en France.

• Des bornes de lavage et de gonflage sont également en place, mais seulement sur Serre-Chevalier, souvent en lien avec la pratique sportive, ainsi qu'une borne de recharge à la gare de Briançon, très peu utilisée.



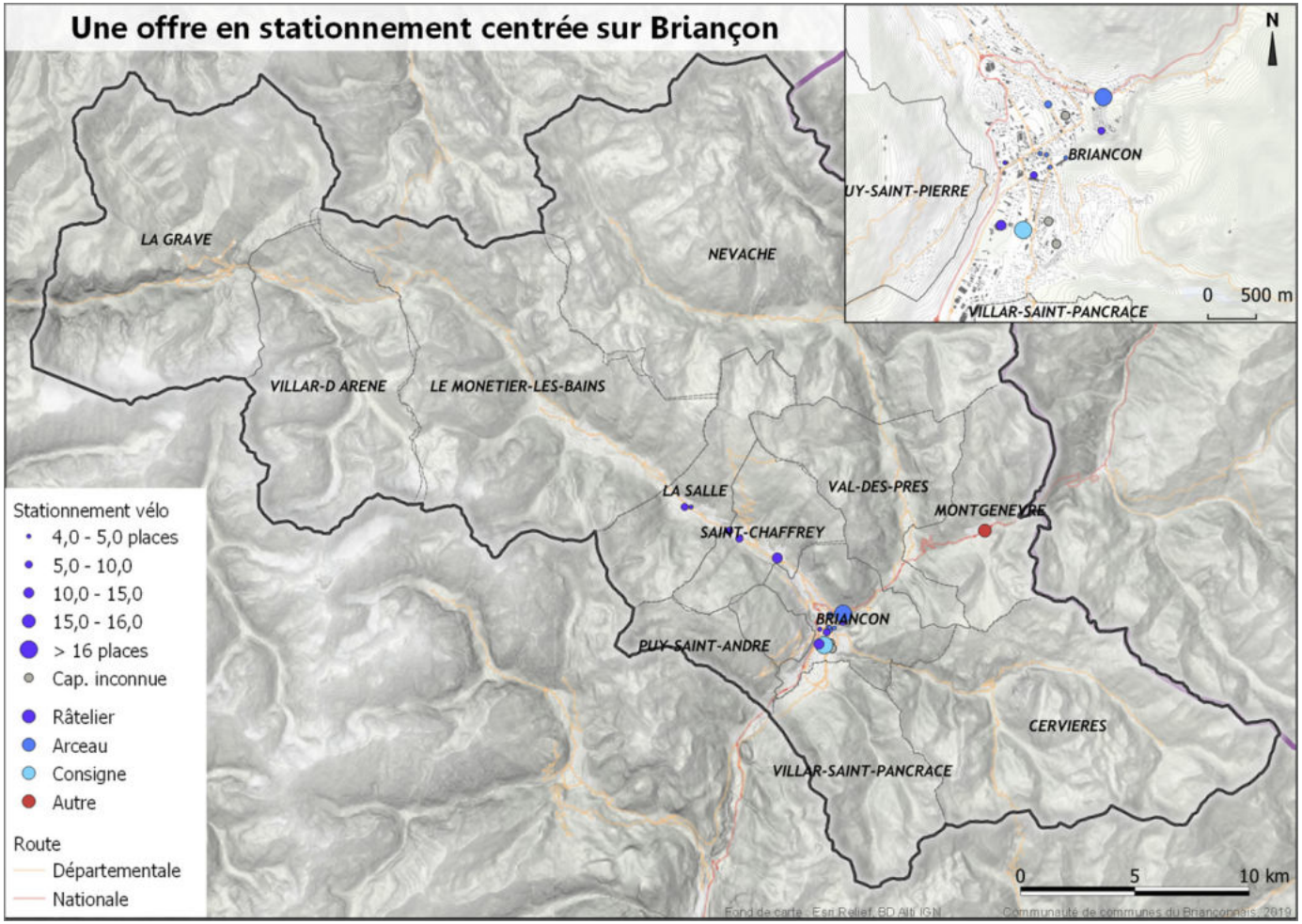
AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

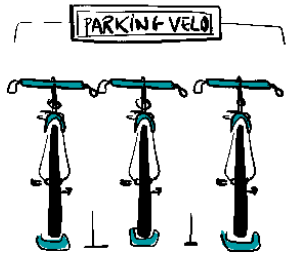
3.2.2.4 — STATIONNER SON VÉLO

Peu de lieux de stationnement existent sur le territoire. L'offre sur espace public à Briançon se limite à 160 places, soit 3 fois moins que le ratio observé sur des villes équipées. Les équipements sont parfois inadaptés, puisqu'environ 25% des places correspondent à des râteliers. Le stationnement résidentiel des vélos est particulièrement contraignant sur la Cité Vauban. Les établissements scolaires ne disposent généralement pas d'équipements adaptés. Une consigne réservée aux abonnés est en place à la gare, avec un taux d'occupation très faible, de l'ordre de 4 vélos sur 32 places. Aucun arceau extérieur n'y est en revanche disponible.

En dehors de Briançon, l'offre se limite souvent à des espaces spécifiques sont mis en place sur les stations pour la saison d'été, mais souvent trop tardivement pour pouvoir réellement participer à la pratique utilitaire.

La carte ci-contre, dressée par la CCB, précise la localisation du stationnement vélo.





AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.2.2.5 — SE PROCURER UN VÉLO

Compte tenu de la densité des professionnels et de la présence de l'atelier cyclonique, il s'agit également d'un point fort. Les locations de vélo correspondent cependant à un marché touristique, et ne sont en pratique pas accessibles ni concurrentielles pour une pratique utilitaire.

Un programme d'aide à l'achat de VAE a également été mené (300 vélos sur l'ensemble du périmètre du PETR), permettant aux acquéreurs d'économiser 500 € par vélo. Cette opération a très rapidement trouvé son public. Son caractère forfaitaire n'a probablement pas permis d'éviter un certain effet d'aubaine.

Compte tenu des contraintes de relief et du coût d'équipement en VAE, l'accompagnement des publics pour l'achat d'un vélo ou d'un VAE adapté est stratégique pour le Briançonnais.

3.2.2.5 — SAVOIR FAIRE DU VÉLO

En dehors de l'accompagnement de la pratique sportive, aucune initiative n'est en place pour former les usagers à la pratique du vélo utilitaire. Il s'agit pourtant d'un axe important d'une politique vélo pour les adultes, et il s'agit d'un axe de développement appelé à être encadré règlementairement par la prochaine loi mobilités.

Le potentiel considérable du vélo loisir n'est pas suffisamment exploité sur le Briançonnais : les services et les aménagements à destination des cyclosportifs, des itinérants et des familles ne sont pas à la hauteur de la destination.

Le potentiel de développement du vélo utilitaire est important, même si des contraintes physiques limitent la pratique pendant 3 mois d'hiver. Les marges de progrès sont liées à la continuité des aménagements, aujourd'hui très peu maillés et très hétérogènes, la mise en place de jalonnement et d'informations, l'accroissement des possibilités de stationnement (en particulier au niveau des établissements scolaires et de la Cité Vauban). La présence consistante de professionnels, ainsi que d'un atelier de réparation, constituent cependant des atouts.

Compte tenu du relief, la diffusion du vélo à assistance électrique est une priorité pour accroître la pratique.

Les projets en cours (Guisane, Clarée, schéma vélo sur Briançon) impulsent une dynamique décisive.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.3 VOIRIE ET MODES ACTIFS

Pour améliorer les conditions de cheminements à pied et à vélo, l'attention du public, des élus et parfois des aménageurs se concentre sur trois objets principaux :

• Le trottoir. Même s'il ne bénéficie pas d'une définition claire dans le code de la route, il s'agit d'une portion de la voirie qui se distingue nettement de la chaussée, réservée aux piétons (y-compris ceux qui se déplacent à l'aide d'un engin non motorisé), aux engins à moteurs conçus pour ne pas dépasser 6 km/h, et aux véhicules d'entretien.

• La piste cyclable. Il s'agit d'une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (code de la route, R110-2).

• La voie verte, parfois confondue avec la piste cyclable. Il s'agit d'une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (code de la route, R110-2).

D'autres aménagements peuvent être utilisés :

• La bande cyclable. Il s'agit d'une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (code de la route, R110-2).

• La bande cyclable peut être déclinée en sens inverse d'une circulation générale en sens unique. On parle alors de double sens cyclable.

• La zone 30 (code de la route, R110-2) : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

• La mise en place de zones 30 sur des périmètres larges permet de contribuer structurellement à la sécurité et au confort des itinéraires cyclables et des cheminements piétonniers. Il ne s'agit pas de marquer une portion de voie précise affectée d'une limitation de vitesse particulière, mais de positionner un secteur comme un espace de circulation apaisé.

• Des standards d'aménagement s'appliquent, qui ne nécessitent pas forcément une succession de dispositifs ralentisseurs.

- Signalisation d'entrée et de sortie.
-Pas ou peu de passages piétons en traversée : les piétons traversent en tout point.
-Pas ou peu de carrefours à feu : la priorité à droite est privilégiée (ou des giratoires de faible dimension).
- Rayons de giration courts
- Carrefours dégagés des masques de visibilité dus au stationnement.

Certaines collectivités ont généralisé les zones 30 en faisant de la limitation à 30 km/h la règle en agglomération. Seuls des axes structurants avec une fonction circulatoire développée conservent une exploitation à 50 km/h ou davantage.

• La zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

• Il s'agit également d'un moyen puissant d'apaisement de la circulation, mais avec un domaine d'emploi moins large que la zone 30.

• L'aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

• Les couloirs bus + vélo. Selon la densité des circulations des véhicules lourds de transport, la circulation des vélos peut y être autorisée, moyennant dans certains cas une surlargeur.

• La voie centrale banalisée. Il s'agit d'une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes ou les piétons sur les accotements revêtus appelés rives. Ces rives ne sont pas des bandes cyclables et peuvent donc, en cas de besoin, être chevauchées par les véhicules motorisés. Lorsque des véhicules doivent se croiser sur cette voie centrale et que la largeur est insuffisante pour permettre ce croisement, ces derniers peuvent, chevaucher la rive, en vérifiant et tenant compte de l'éventuelle présence de cyclistes sur ces rives. Une fois le croisement réalisé ils doivent reprendre leur circulation sur la voie centrale.

-La voie centrale banalisée a été introduite en 2015 dans le code de la route, avec un grand succès sur les sites aménagés.

-Il s'agit d'un aménagement adapté à des vitesses règlementaires de 50 à 70 km/h, pour des trafics de 1.000 à 5.000 véhicules jours, dans des situations bénéficiant d'une bonne visibilité.

-Cette technique apporte une solution pratique en cas de voirie étroite, ne permettant pas l'implantation d'une bande cyclable.

• Sur des voies dont le trafic est inférieur à 1.000 veh/jour, un simple partage de voie est possible (signalisation verticale, jalonnement, signalisation horizontale possible).

• Des voies sans issue peuvent être équipées d'un by-pass pour piétons et vélos.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

PISTE CYCLABLE
- séparée de la chaussée
- réservée aux vélos
- monodirectionnelle ou bidirectionnelle

VOIE VERTE
- séparée de la chaussée
- accès autorisé à tous les véhicules non motorisés

BANDE CYCLABLE
- largeur ≥ 1,25 m
- réservée aux vélos

DOUBLE-SENS CYCLABLE
- dispositif par défaut en zone 30, zone de rencontre, et secteur limité à 30 km/h, sauf décision contraire du pouvoir de police

ZONE 30
- vitesses limitées à 30 km/h
- mixité possible vélos / voitures
- double sens cyclable par défaut

© Eurométropole de Strasbourg

ZONE DE RENCONTRE
- vitesses limitées à 20 km/h
- mixité vélos / voitures
- double sens cyclable par défaut
- priorité aux piétons, qui peuvent circuler sur la chaussée

© Ville de Bagnères-de-Bigorre

AIRES PIÉTONNES
- si autorisées à la circulation des vélos

COULOIR BUS + VÉLO

PARTAGE DE VOIRIE
- chevrons, pictogrammes ou panneau « partageons la route »

VOIE CENTRALE BANALISÉE

PARTAGE SANS TRANSIT
- en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.4 LE RÉSEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ

3.4.1 — STRUCTURE DU RÉSEAU

Le territoire de la CCB est structuré par la RD1091 et la RN94.

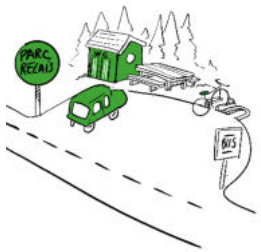
• La RD1091 relie Briançon à Grenoble en passant par la vallée de la Romanche, le col du Lautaret (2 058 m, ouvert à l'année) et la vallée de la Guisane, reliant ainsi l'Isère et les Hautes-Alpes.

• La RN94 Gap - Montgenèvre traverse le département des Hautes-Alpes et opère une liaison avec l'Italie. Elle suit principalement la vallée de la Haute-Durance.

Le territoire n'est pas directement connecté au réseau autoroutier :

• On accède à l'A43 Lyon - Modane via le col de Montgenèvre (1 850 m), Oulx (30 km de Briançon) et le tunnel du Fréjus, ainsi que via le col du Galibier (2 642 m, ouvert uniquement de juin à octobre). Du côté italien, l'autoroute 43 devient l'A32 italienne Turin - Bardonèchia. Le péage du tunnel du Fréjus, qui constitue un accès important au territoire, s'élève à 46 € aller et 57 € aller-retour pour des véhicules légers. Des abonnements permettent de ramener ce tarif à 11 € par passage.

• L'A51 en direction de Marseille s'atteint à La Saulce, à 95 km de Briançon.



Le réseau routier est particulièrement exposé aux aléas climatiques et aux risques naturels :

• Bien que disposant de matériels, de moyens et de compétences solides en matière de déneigement, des situations exceptionnelles peuvent paralyser temporairement le trafic, même sur la RN94 au sud de Briançon.

• La RD1091est exposé aux mouvements de terrain : le tunnel du Chambon était fermé entre 2015 et 2017, et a subi une fermeture durant l'été 2019.

• La RN94 est sensible aux mouvements de terrain au niveau de la montée à Montgenèvre.

• La route d'accès à Névache (RD994) est exposée aux coulées de boue entre Val-des-Prés et Plampinet (un événement majeur s'est produit en juillet 2019).

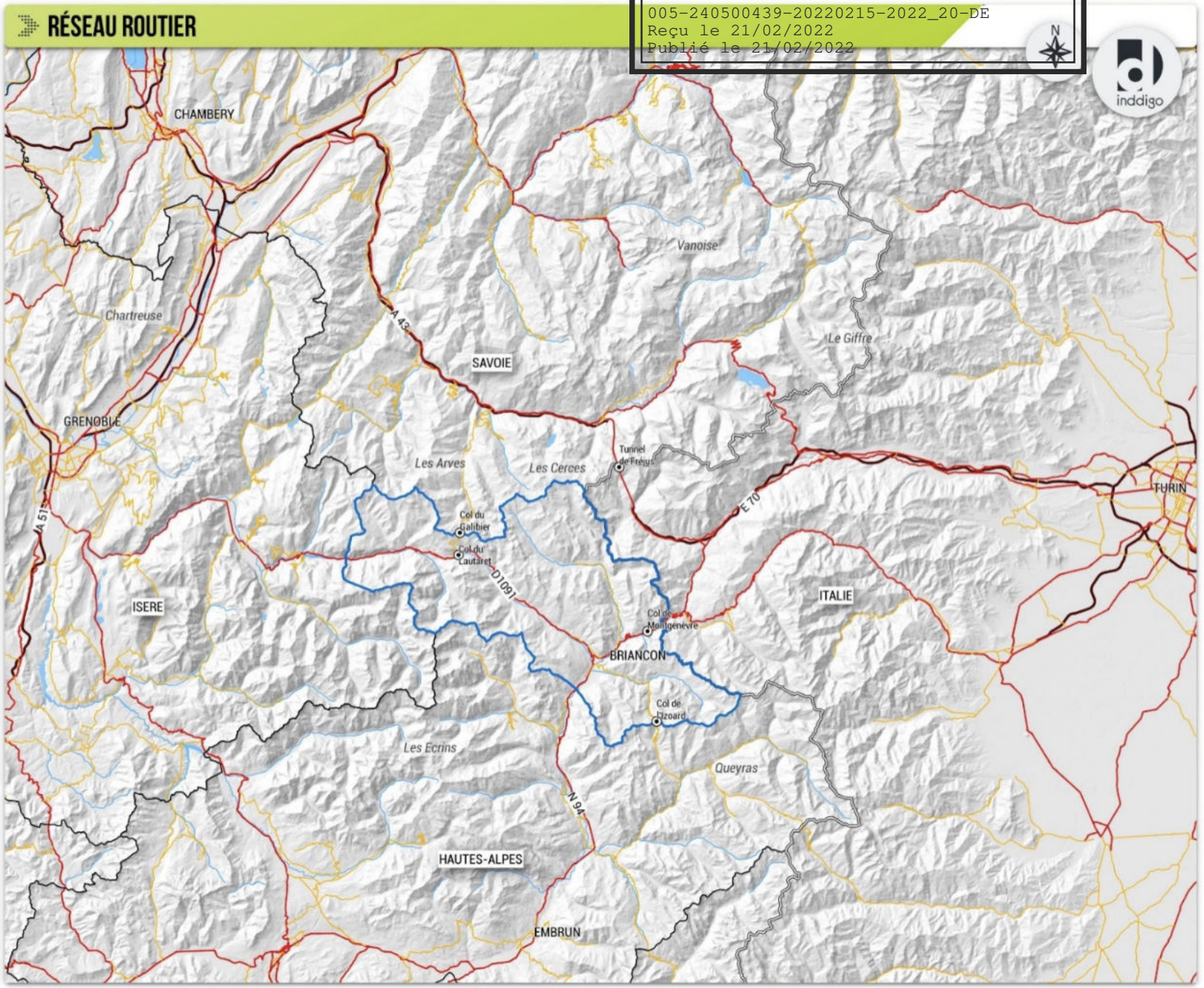
Les cartes suivantes replacent le Briançonnais dans son environnement routier régional, et précisent la hiérarchisation du réseau routier.

En plus des routes mentionnées ci-dessus, deux autres cols connectent la CCB aux territoires voisins : le col de l'Echelle (1 762 m, fermé en hiver) qui rejoint Bardonèchia, et le col d'Izoard (2 361 m, fermé en hiver) qui relie Briançon à Château-Ville-Vieille dans le Queyras.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

RÉSEAU ROUTIER



Limites administratives
- Frontière Italo-française
- Départementales
- CC du Briançonnais

Réseau routier
- Autoroutes
- Routes primaires
- Routes secondaires

- Cols ou tunnels

0 10 km

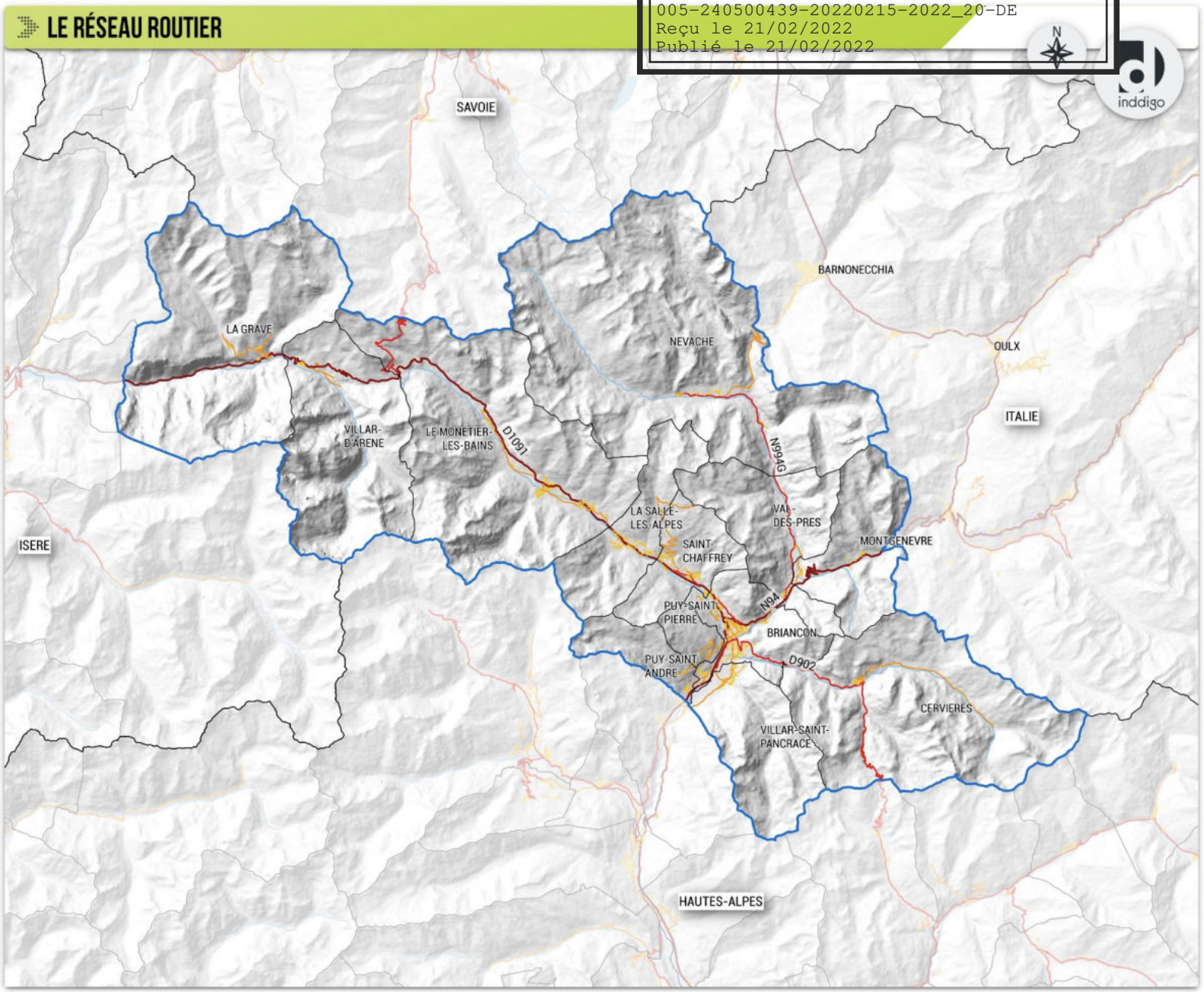
Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Juillet 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LE RÉSEAU ROUTIER

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS



Limites administratives
- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

Réseau routier
- Routes primaires
- Routes secondaires
- Routes tertiaires
- Autres routes

Occupations du sol
- Voies ferrées
- Hydrographie

0 — 6000 m

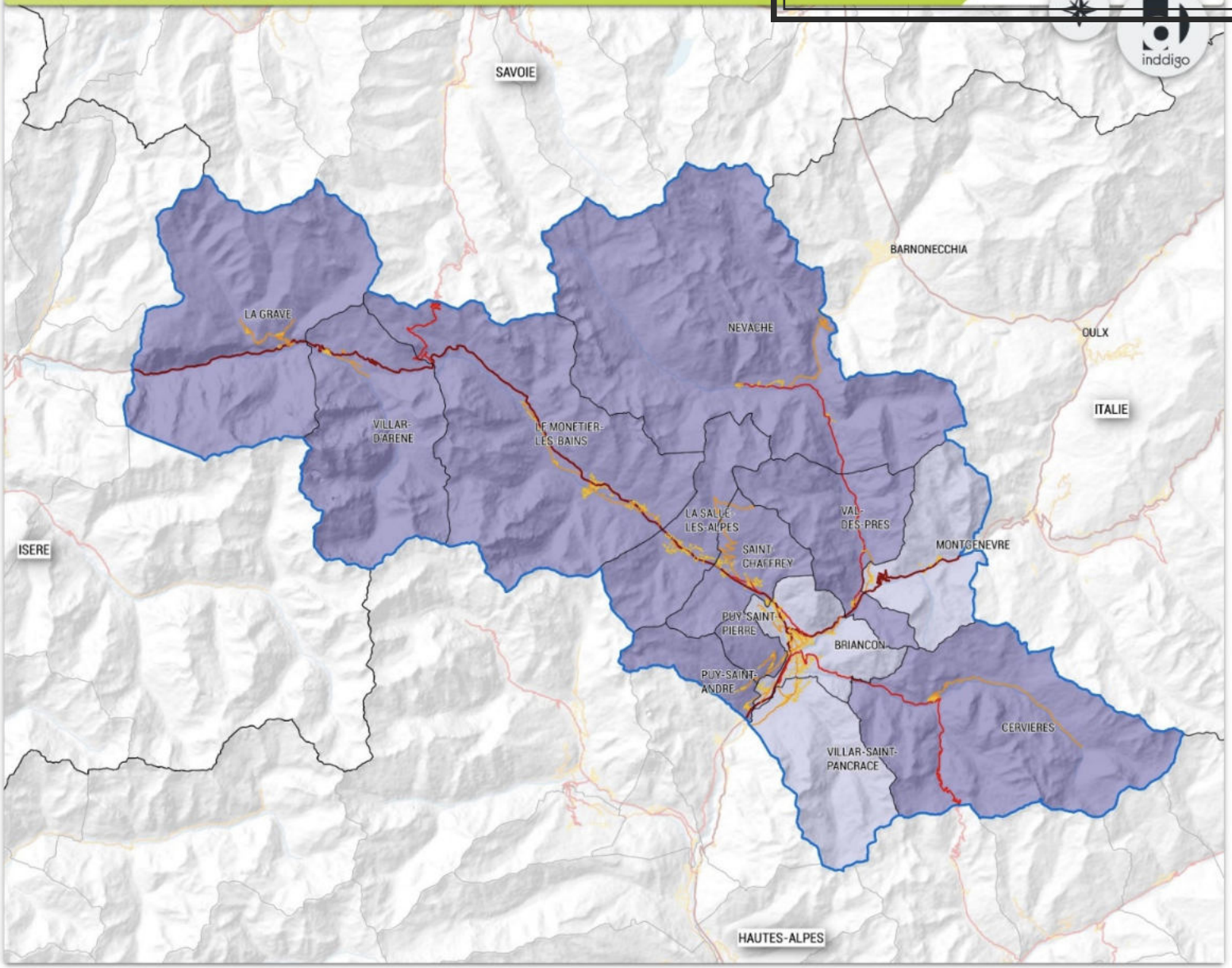
Sources :
© Les Contributeurs d'OSM,
BD TOPO IGN

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

MOTORISATION DES MÉNAGES



Part des ménages ayant au moins une voiture, en %

- de 95 à 100
- de 85 à 90

Limites administratives

- Départementales
- CC du Briançonnais
- Communales

0 5700 m

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM, BD TOPO IGN, Insee.

Réalisation :
Inddigo - Mai 2019

Dans la plupart des communes de la CCB, la quasi-totalité des ménages possède au moins une voiture (> 95%).

Le taux de motorisation est légèrement plus faible à Briançon et Villar-St-Pancrace (85 à 90%), mais aussi à Montgenèvre, ce qui est plus surprenant.

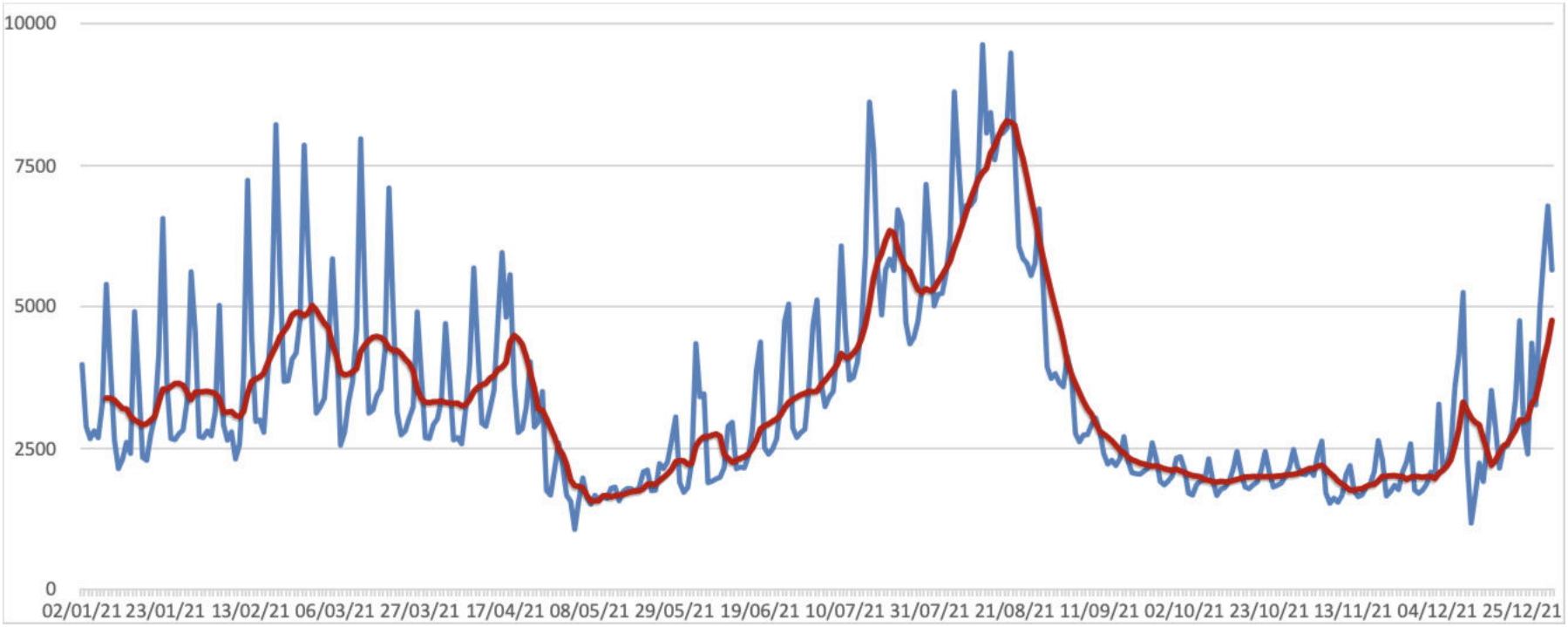
A titre de comparaison, les taux de motorisation en France métropolitaine et dans le département des Hautes-Alpes sont en-dessous des valeurs de la CCB (France : 81,3%, Hautes-Alpes : 88,1%).

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.4.2 — USAGES DE LA VOIRIE

Le réseau viaire du Briançonnais est particulièrement exposé aux variations de trafic liées à l'activité touristique.

A titre d'illustration, le graphique suivant correspond aux trafics journaliers observés à la trémie de Montgenèvre sur la RN94 en 2017.



Pour une moyenne journalière annuelle de 3.400 véhicules, le trafic moyen en saison d'hiver atteint 5.000 véhicules, le trafic de pointe en hiver comme le trafic moyen en été atteignent 8.000 véhicules, et les pointes absolues s'établissent à presque 10.000 véhicules. Le trafic de fond observé à l'automne est quand à lui de l'ordre de 2.000 véhicules. Le trafic varie donc d'un facteur 5 à l'échelle annuelle.

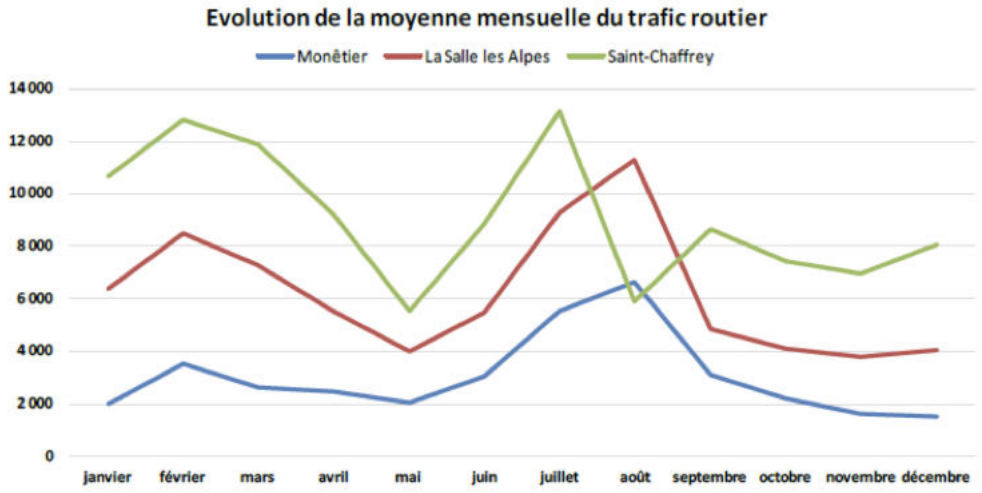
AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

C'est cependant la RD1091 qui concentre les charges de trafic, avec un phénomène d'accroissement des trafics à l'approche de Briançon, en particulier en saison d'hiver : le niveau de trafic à St-Chaffrey est en moyenne trois fois plus élevé que celui mesuré à Monêtier.

MONETIER 2018	Véh/j 2 sens
Trafic MJA	3 025
Trafic MJM Max hiver (février)	3 505
Trafic MJM Max été (août)	6 665

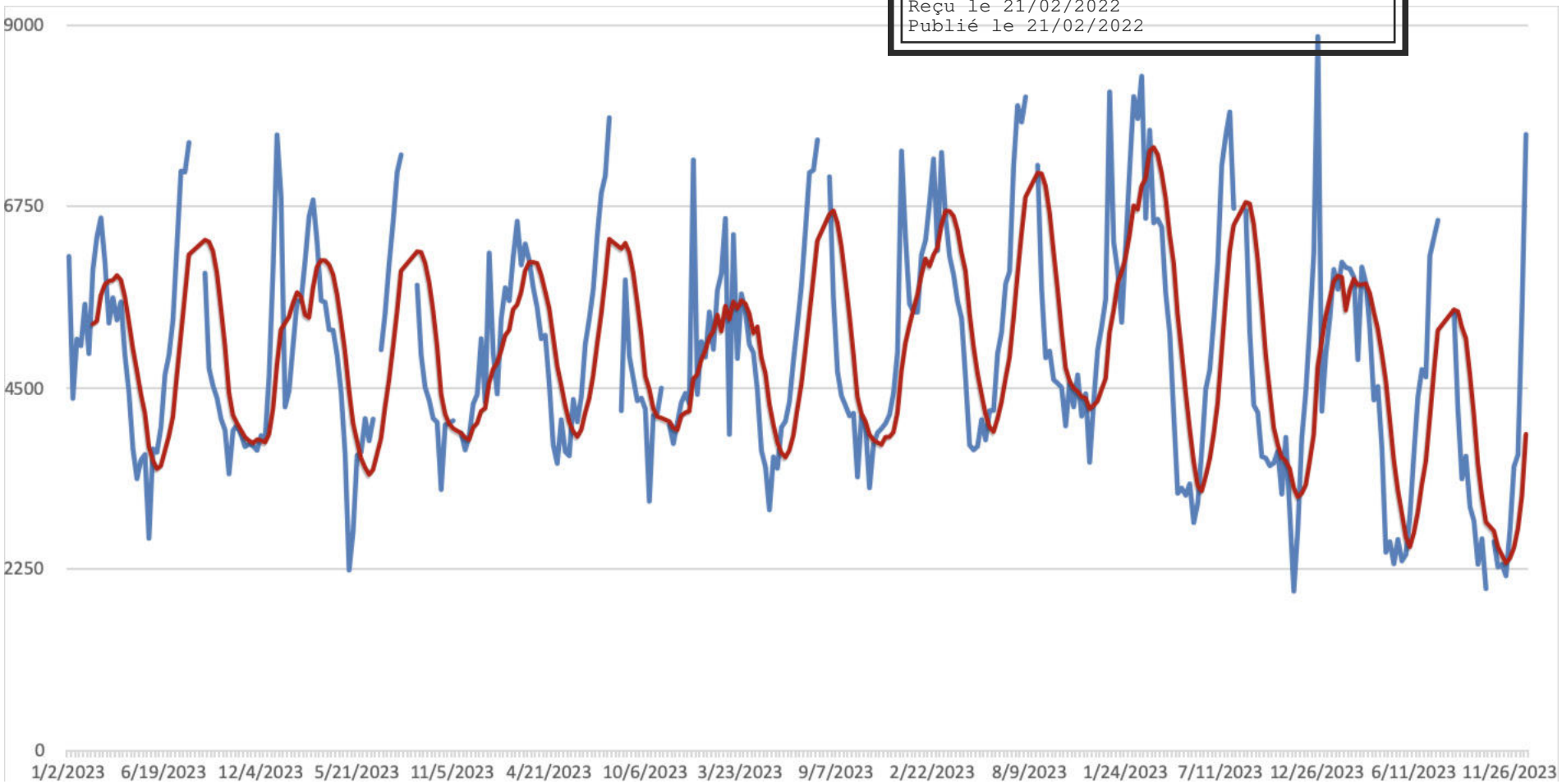
LA SALLE LES ALPES 2018	Véh/j 2 sens
Trafic MJA	6 213
Trafic MJM Max hiver (février)	8 500
Trafic MJM Max été (juillet)	11 312

SAINT-CHAFFREY 2018	Véh/j 2 sens
Trafic MJA	9 095
Trafic MJM Max hiver (février)	12 812
Trafic MJM Max été (août)	13 166



La variation annuelle du trafic sur cet axe montre que la pointe hivernale y est du même ordre de grandeur que la pointe estivale, avec 7.000 à 8.000 véhicules descendants par jour au niveau de Saint-Chaffrey.

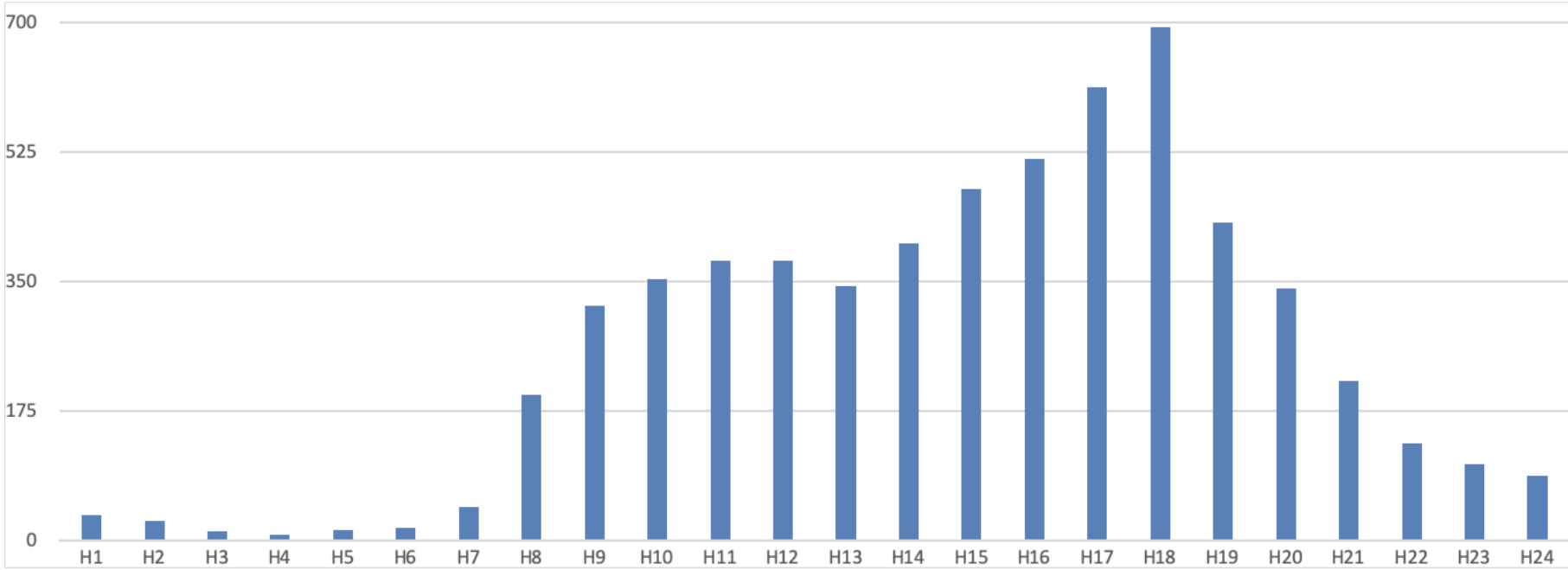
AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



L'analyse horaire, toujours dans le sens descendant, met en évidence l'importance des phénomènes de retour des domaines skiables. Le trafic atteint 700 véhicules par heure aux alentours de 18h, avec des pointes à plus de 800 véhicules. Il est probable que des hyperpointes à 30 ou 15 minutes induisent des débits instantanés très variables.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le graphe suivant exprime la répartition horaire des charges de trafic sur les jours de semaine du mois de février 2018, à la descente, au niveau de Saint-Chaffrey.

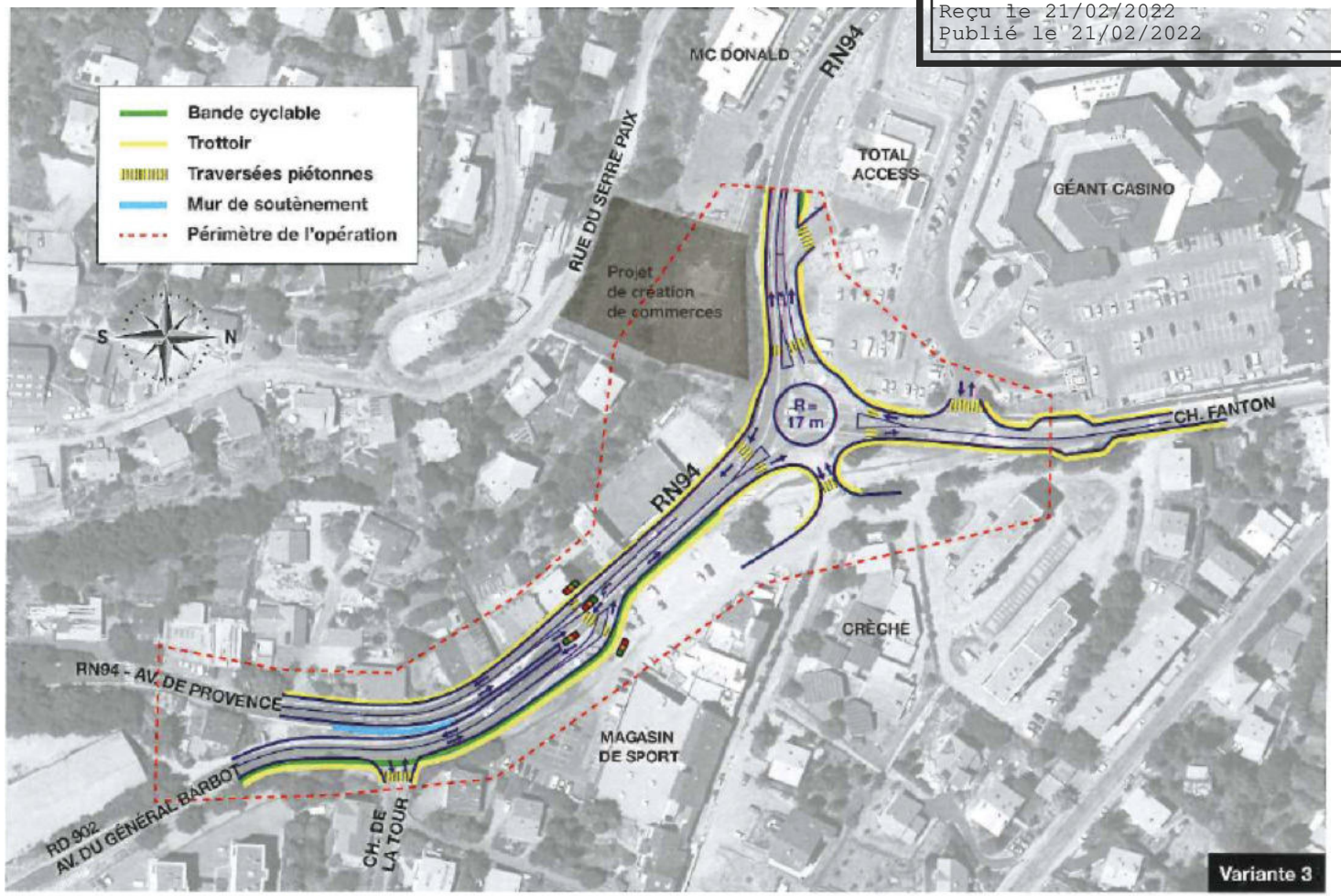


Ce flux entre en conflit avec les trafics descendant de Montgenèvre, qui sont prioritaires au carrefour de la Grande Boucle. Un autre point de conflit existe plus haut à la traversée de Chantemerle, liée aux traversées piétonnes à proximité du passage inférieur.

Il s'agit du point de trafic le plus chargé du Briançonnais, avec des pointes à 13.000 véhicules par jour. Les conséquences en matière de temps de parcours sont marquantes, pénalisant au passage les services de transport : le temps de trajet de Monêtier-les-Bains à Briançon peut doubler et dépasser 40 minutes, pour une durée normale de 20 minutes.

Le trafic sur la RN94 au sud de la Grande boucle est plus proche de 10.000 véhicules en pointe estivale. Cependant, des points de saturation apparaissent au niveau de l'accès au centre commercial. Un projet de réaménagement est porté par la Dir-Med, combinant un carrefour giratoire et un carrefour à feux.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



Les fortes charges en saison d'été se font ressentir essentiellement à Briançon (RN94, RD991, Chaussée, Avenue Gal de Gaulle), et peuvent affecter plus ponctuellement la Clarée et la Guisane lors des samedis de chassé-croisé, en cas de mauvais temps, et le mercredi pour le marché.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.4.3 — LE STATIONNEMENT

Plusieurs secteurs concentrent de forts enjeux de stationnement :

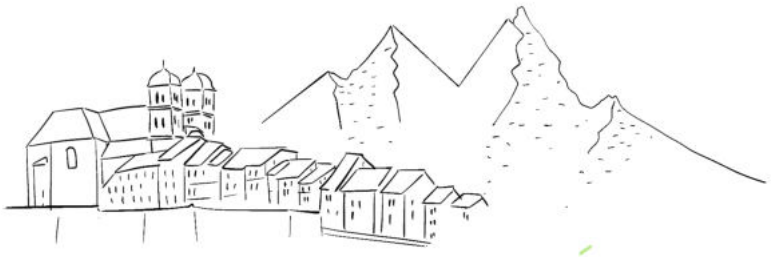
- Le centre-ville de Briançon, toute l'année.
- Les accès au domaine skiable de la Guisane, en saison d'hiver.
- Les accès au domaine skiable de Montgenèvre, en saison d'hiver.
- Les accès au domaine skiable de La Grave, en hiver.
- Les accès à la haute-Clarée, en saison d'été.

3.4.3.1 — LE CENTRE-VILLE DE BRIANÇON

Le centre-ville ville dispose d'importantes capacités de stationnement, en ouvrage et en surface.

- **Certains parkings sont gratuits : parking de la Schappe (environ 80 places), parking des Artaillauds (environ 30 places), parking de la rue du Moulin (environ 20 places), parking du parc des sports (environ 100 places), parking de la gare (environ 50 places).**

- **D'autres parkings sont payants :**
- Parking souterrain Val Chancel, 230 places
- Parking en enclos du Champ de Mars, 275 places, 3 places bus, et 10 places camping-car
- Parking Prorel, 180 places,
- Parking souterrain Aigle Bleu, 175 places,



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Avec environ 600 places payantes sur voirie, le stock de stationnement public s'établit à environ 1.740 places, soit un volume très confortable au regard de la population communale. Les parkings en ouvrage paraissent faiblement sollicités : lors de nos observations en aout 2019, les réserves de capacité mesurées à 11h étaient de 50% sur Val Chancel, alors que les parkings en ouvrage proches du Prorel étaient quasiment vides, l'enclos du Champ de Mars presque plein, et le stationnement sur voirie très fortement sollicité sur l'ensemble des secteurs. L'analyse des recettes des différents parcs de stationnement confirme le constat d'une faible productivité du stationnement en ouvrage sur Briançon à l'échelle annuelle.

Cette situation de déséquilibre témoigne d'une faible attractivité des parkings en ouvrage. La tarification explique certainement cet état de fait :

- Les parkings en ouvrage et la voirie du centre-ville sont payants, avec les premières 15 ou 30 minutes gratuites dans certains secteurs.

- Entre 12h30 et 14h, et entre 19h et 9h, le stationnement sur voirie et au Champ de Mars est gratuit.

- Les tarifs appliqués sont de 1,20 € pour une heure sur voirie, et de 1,60 € par heure dans les parkings en ouvrage (mais des cartes prépayées permettent de réduire le tarif).

Pour une meilleure attractivité du stationnement en ouvrage, et un désengorgement du stationnement sur voirie, un rééquilibrage des tarifs semble nécessaire, ainsi qu'un meilleur accompagnement du public vers ces ouvrages.

Parking Prorel presque vide

Voirie aux alentours fortement sollicitée

Le parking de la gare est également fortement sollicité, régulièrement plein dès le matin.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.4.3.2 — LES ACCÈS AUX DOMAINES SKIABLES DE LA GUISANE

Le stationnement est un sujet d'insatisfaction important de la clientèle touristique, qui relève un manque de places, une mauvaise configuration des parkings et un stationnement anarchique. La station de Montgenèvre est nettement mieux notée que Serre-Chevallier sur ce critère (6,4/10 contre 5,5/10). L'offre de stationnement se répartit selon :

- Monêtier-les-Bains : 884 places gratuites, dont plus de 550 directement sur le front de neige.

- La Salle-les-Alpes : 768 places gratuites, dont environ 600 à proximité du front de neige, plus 300 sur voirie à proximité du front de neige.

- Saint-Chaffrey : 575 places payantes (tarif peu élevé, de 3 à 5 € pour la journée), et 281 places gratuites, plus éloignées du front de neige.

On compte donc au total 575 places payantes et environ 2.000 places gratuites liées aux domaines skiables de la Guisane, essentiellement consacrées au stationnement à la journée. Le volume de stationnement est sensiblement plus élevé sur le haut du domaine skiable, ce qui incite la clientèle à stationner sur le haut de la vallée, et ce d'autant plus que seule une partie du stationnement de Saint-Chaffrey est payant. D'après la commune de Saint-Chaffrey, la mise en place du stationnement payant n'a cependant pas fait baisser le volume des accès au domaine skiable.

Cette situation est en partie due aux régimes financiers et techniques d'exploitation des domaines skiables. En effet, la recette des forfaits donnant accès à plusieurs domaines skiables est ventilée selon les secteurs de validation.

3.4.3.3 — LES ACCÈS AU DOMAINE SKIABLE DE MONTGENÈVRE

Le stationnement sur le front de neige de Montgenèvre est payant (3,5 € pour un forfait journée), la station offrant un total de 3.000 places, suffisantes pour absorber la pointe hivernale.

3.4.3.4 — LES ACCÈS AU DOMAINE SKIABLE DE MONTGENÈVRE

Les capacités en place ne font défaut que lors d'évènements majeurs, environ 10 jours par an.

3.4.3.5 — LES ACCÈS À LA CLARÉE

La circulation automobile étant régulée en haute-Clarée au dessus de Névache, des services de transport sont en place en saison d'été, et trois espaces de stationnement permettent les échanges avec les transports en commun : le terrain de stationnement de Roubion (environ 300 places), des espaces de voirie à l'entrée de Névache (environ 100 places), et le parking de Névache Ville-Haute (125 places). Les capacités des parkings pourraient permettre d'absorber le stationnement sur voirie, ainsi qu'une partie du stationnement en haute-vallée.

3.4.4 — LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

La pratique de l'autostop spontané est toujours assez répandue dans le territoire de la CCB, et concerne les résidents comme les visiteurs en saison d'été. Le réseau routier s'y prête particulièrement parce qu'il existe seulement un faible nombre d'axes ; les destinations des automobilistes et des passagers potentiels sont donc claires. Il semble par ailleurs exister un climat de confiance particulier parmi les habitants, et une tradition d'entraide.

Dans le cadre de cette étude, plusieurs autostoppeurs ont été interviewés. Il s'agissait pour la plupart de jeunes hommes, seul ou à deux, qui déclaraient ne pas disposer de grands revenus financiers et d'apprécier la flexibilité que leur offre le stop par rapport aux transports en commun. Leurs expériences sont très majoritairement positives. Selon eux, il est facile de trouver des endroits adaptés pour arrêter les voitures. Les temps d'attente se situent en général autour de 5 à 15 minutes.

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le site internet hitchwiki.org, sur lequel des autostoppeurs témoignent de leur expérience et indiquent des lieux propices à la pratique, deux endroits sont répertoriés à Briançon : un sur l'avenue de la Savoie en direction de Grenoble, et un sur la route d'Italie. Les deux points sont considérés comme des « bons spots ».
Afin de promouvoir et structurer la pratique d'utiliser une voiture à plusieurs, la CCB a mis en œuvre en 2012 un dispositif de covoiturage, qui n'a pas rencontré le succès escompté.

- Une plate-forme de mise en relation a été envisagée, mais s'est limitée à des outils informatifs et à un lien vers le site de BlaBlaCar et la charte qui incite à s'inscrire sur ce site. Initialement, le dispositif prévoyait une solution « artisanale » d'inscription en mairie.

- L'installation de 28 panneaux de covoiturage : ces poteaux identifient des points d'arrêt permettant de se donner rendez-vous entre conducteurs et passagers. L'implantation a été répartie sur 8 axes routiers qui constituent autant de « lignes » de covoiturage.

- Un kit du covoitureur : il est composé d'un autocollant, d'un badge et d'une charte d'utilisation.

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Exemple de lieux d'implantation des panneaux

Le dispositif manque d'accompagnement et d'animation afin d'expliquer le service et faire émerger des pratiques collectives. Par ailleurs, le positionnement des arrêts s'avère en partie inefficace car les sites ne correspondent pas à des pratiques informelles et ils ne sont pas toujours associés à des aires de covoiturage. Enfin, le statut de certains lieux identifié a changé, rendant la pratique impossible.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le potentiel de l'autostop sur la CCB est pourtant important :

- Le réseau routier est facile à comprendre, les directions des automobilistes et passagers sont souvent claires.
- Dans ce territoire rural, les personnes se connaissent souvent et se font confiance.
- La desserte en TC est relativement faible fait de la pratique de l'autostop un bon complément.

La clef de la pratique étant la constitution de communautés locales, l'animation constitue un élément essentiel. Des groupes informels locaux échangeant sur des réseaux sociaux comme Facebook, WhatsApp ou sous forme de GoogleGroups sont en place, et peuvent constituer des bases de diffusion de la pratique. Ces groupes sont issus d'entraide en situation d'enclavement, comme à La Grave ou à Névache.

Cependant, les autostoppeurs semblent souvent être mal positionnés ce qui réduit les chances d'être pris et / ou incite les conducteurs à s'arrêter dangereusement en pleine voie. En plus d'une structuration à travers de sites, applications, inscriptions etc. il faudrait donc aménager des aires d'arrêt à des points stratégiques, notamment :

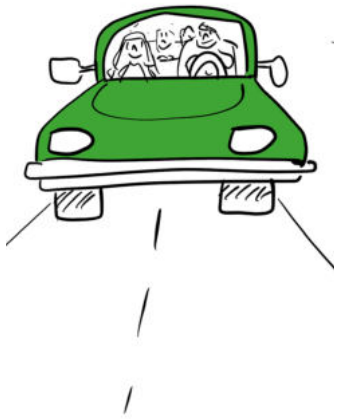
- En sortie de village
- Près des grands pôles générateurs de déplacements
- Aux départs / arrivées de chemins de randonnée pour permettre les randonnées en boucle

Généralement les personnes faisant de l'autostop acceptent de marcher quelques centaines de mètres pour rejoindre un lieu stratégique de stop ou pour aller du lieu de dépose vers leur destination finale. Par conséquent, la promotion de l'autostop passe aussi par une amélioration et sécurisation des cheminements piéton. La mutualisation d'arrêts de bus et d'aires d'autostop peut s'avérer efficace car l'infrastructure peut être partagée (trottoir, abri, stationnement vélo…).

3.4.5. — LA PRATIQUE DE L'AUTOPARTAGE

Le site Drivy répertorie 8 véhicules à Briançon et 1 à Villar-d'Arène. Il s'agît de citadines et SUVs. Sur Ouicar, 14 voitures sont proposées à Briançon (citadines, SUVs, fourgons, berlines) et 1 à Montgenèvre. L'offre totale sur la CCB est de 22 véhicules (juin 2019) car deux véhicules sont listés sur les deux sites.

Une initiative structurée de partage de voitures personnelles émerge également sur Briançon, sous forme associative.



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le réseau routier est extrêmement exposé aux risques naturels (montée aux cols, accès à la Clarée, enneigement de la chaussée), et fortement exposé aux variations du trafic, qui peut varier de 1 à 5 sur l'année.

Le point noir du réseau est situé à la jonction de la Guisane et de l'agglomération de Briançon, avec des situations récurrentes de congestion en fin d'après-midi en saison d'hiver, et des nuisances importantes à l'environnement proche des domaines skiables. Ces inconvénients représentent une source majeure d'insatisfaction pour la clientèle touristique. L'importance de l'usage de la voiture sur la destination est aujourd'hui un handicap, dans un contexte où le fait de pouvoir se passer d'une voiture sur la destination d'un séjour hivernal tend à s'"imposer comme un standard. En saison d'été, la forte présence de la voiture sur des sites naturels ou dans les villages nuit également à la qualité des espaces.

L'offre de stationnement est particulièrement abondante sur l'ensemble du territoire. On constate un déséquilibre en matière d'usage et d'attractivité entre les ouvrages et la voirie sur Briançon, ainsi qu'une abondante offre de stationnement gratuit sur les parties hautes du domaine de Serre-Chevalier, qui contribue de manière décisive à l'émergence des pointes de trafic.

L'autostop présente un potentiel intéressant, en particulier d'avril à novembre.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.5 LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.5.1 — LES ACCÈS AU BRIANÇONNAIS

Plusieurs services permettent d'accéder en train ou en autocar au Briançonnais :

La gare TGV d'Oulx, sur la ligne Paris - Milan, est reliée à Montgenèvre, Briançon et Serre-Chevallier par un service régional (ligne I).

• La ligne est en correspondance avec 6 à 8 TGV par jour.

• Une expérimentation a été tentée en liaison avec Modane, mais a dû s'interrompre faute de clientèle suffisante.

• Les stations de Serre-Chevallier et de Montgenèvre sont des gares virtuelles SNCF : il est possible d'acheter un billet jusqu'à ces destinations par le système de vente SNCF. Pour Serre-Chevallier, les horaires vendus correspondent aux arrivées et départ à Monêtier-les-Bains.

• Tarif : billet aller simple acheté à bord : 9 €, acheté au préalable : 7,50 €, avec carte de réduction : 4,50 €. Un abonnement saisonnier est en place (1er décembre au 30 avril) au tarif de 150 €.

Briançon est desservi par le train de nuit Paris Austerlitz - Briançon.

• 1 aller-retour par nuit

• Départ de Briançon à 20h05, arrivée à Paris à 06h58 ; départ de Paris à 20h50 (ou 20h40), arrivée à Briançon à 8h35

• Gares desservies : Crest, Die, (certains jours : Luc-en-Diois,) Veynes-Devoluy, Gap, Chorges, Embrun, Montdauphin-Guillestre, L'Argentière-les Ecrins

• Catégories proposées : sièges inclinables, couchettes 2nde, couchettes 1ère

• Tarifs : Prix d'appel 2nde 35 euros, plein tarif Loisir couchette 2nde 147 euros, plein tarif loisir couchette 1ère 222 euros, plein tarif loisir siège inclinables 112 euros ; des billets PREM'S à partir de 22,50 euros ont été repérés.

• Depuis 2010, ce train relève des « trains d'équilibre du territoire » (TET), pour lesquels une convention a été signée entre l'Etat et la SNCF. L'Etat contribue financièrement au maintien de ces lignes. En 2019, la ligne Paris - Briançon fait partie des deux dernières liaisons ferroviaires de nuit en France, toutes les autres ayant été supprimées. La ligne de Briançon, comme celle entre Paris et Latour-de-Carol, est jugée essentielle pour l'aménagement du territoire en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante. La ministre chargée des Transports a annoncé en septembre 2018 que ces deux lignes seraient maintenues et les voitures rénovées pour 30 millions d'euros, promettant que la convention entre l'Etat et la SNCF serait reconduite après sa fin en 2020.

• Le train de nuit Paris – Briançon transporte près de 100 000 voyageurs par an, c'est-à-dire une moyenne de 140 par train. La capacité du train varie en fonction de la saison touristique : Le nombre de wagons peut aller de 5 (en été) à 14 (pointe hivernale), la capacité varie ainsi de 275 à 770 voyageurs. (Source : Etude mobilité touristique durable, cohérente et connectée ; Serre Chevalier Vallée). Le tiers de la fréquentation concerne des échanges entre Briançon et Paris. Les mesures de satisfaction clientèles sont bonnes (plus de 80%).

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

• Observation du mercredi 31/07/2019 : Le matin, environ 50-70 personnes descendent du train de nuit à Briançon. Le train compte 10 wagons. Plusieurs voyageurs ont été interviewés à la descente du train, et interrogés sur leurs motifs et expériences. Quasiment tous les enquêtés mettaient en avant le côté pratique (« On ne perd pas une journée. » ; « On se réveille et on est déjà dans les montagnes. » ; « On n'a pas de correspondance à faire depuis Paris. ») ainsi que le coût relativement modéré comparé aux alternatives. Le trajet en voiture est souvent jugé trop long et fatiguant, surtout pour une personne seule. Le train de nuit est d'ailleurs utilisé par des touristes et par les habitants du Briançonnais.

• Avant l'ouverture de la gare d'Oulx sur la ligne Paris - Milan, les services pouvaient être dédoublés, avec plusieurs trains chaque jour en pointe saisonnière.

• Le coût de production de cette liaison est de 5,46 M€/an, avec un coût collectivité de 13 k€.

La desserte ter est de 16 à 20 trains par jour.

• L'offre est essentiellement constituée de services omnibus entre Gap et Briançon, qui s'orientent ensuite (de manière assez équilibrée) vers Gap, Aix-Marseille ou Romans. Le trajet Gap-Briançon est compétitif en temps, avec un temps de parcours équivalent à la voiture. Au delà de cette destination, les temps de parcours ne sont plus compétitifs.

• Les liaisons avec les gares jusqu'à Gap concernent 40% des montées descentes à Briançon (soit environ 80.000 voyages par an) ; seuls 20% des échanges sont avec Aix-Marseille, destination peu compétitive en temps de parcours.

• Deux lignes express régional en autocar complètent l'offre ferroviaire.

• La LER 29 Marseille Briançon se connecte à Gap en correspondance avec plusieurs LER (on compte un seul service direct entre Briançon et Marseille par exemple), avec 10 allers-retours par jour en semaine, 3 allers-retours le samedi, et 1 aller-retour le dimanche. La fréquentation de ce service est de 27.400 voyages par an en lien avec Briançon, soir près de 11% de l'ensemble du trafic de la ligne. Ce trafic se fait majoritairement avec Gap (34%), Embrun (32%), l'Argentière (15%) et Montdauphin (8%), soit un total de près de 90% sur ces quatre liaisons.

• La LER 35 Briançon Grenoble emprunte le col du Lautaret, et le tunnel de Fréjus en cas de fermeture du col, avec 2 allers-retours par jour. La fréquentation est de 11 900 voyages par an en 2017. Les trois quarts de la fréquentation se font entre Serre-Chevalier (Briançon à Monêtier) et Grenoble (40% exclusivement entre la gare de Briançon et Grenoble).

• La Région met également en œuvre différentes lignes desservant les stations de ski, dont Serre-Chevallier et Montgenèvre durant les 23 samedis de la saison hivernale : de fin décembre à fin avril, depuis Marseille et Aix-en-Provence. Durant la saison 2017/2018, cette ligne a généré 202 voyages en lien avec Serre-Chevalier.

—

La Région propose également un service reliant Briançon à l'Argentière, avec 4 à 5 allers-retours quotidiens, du lundi au vendredi toute l'année.

Resalp propose une offre librement organisée reliant Briançon et les stations du Briançonnais aux aéroports de Turin, Lyon et Grenoble, sur les week-ends de la saison d'hiver.

—

En cumulant les différentes offres, l'accès au Briançonnais en transports en commun représente environ 400.000 déplacements annuels. Il est difficile de rapporter ce volume à la totalité des accès tous modes au Briançonnais, mais une évaluation de 3 millions d'accès par an n'est pas irréaliste :

• Environ 1,5 millions de déplacements domicile travail.
• Environ 0,2 millions de déplacements domicile études.
• Environ 1 million de déplacements liés à l'hébergement marchand (sur la base de 33 séjours par an et par lit)
• Environ 0,4 millions de déplacements liés aux résidences secondaires (sur la base de 6 séjours par an de 2 personnes)

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Sur cette base, l'accès en transports en commun au Briançonnais représenterait environ 13% des accès.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.5.2. — LES SERVICES DE TRANSPORT INTERNES AU BRIANÇONNAIS

3.5.2.1 — TRANSPORTS À L'ANNÉE

—

Le principal service à l'année est le réseau urbain Tub, qui dessert la commune de Briançon, avec des extensions sur Villar St-Pancrace et Puy St-André. Le service est organisé par la Ville de Briançon, et exploité par Transdev dans le cadre d'une délégation de service public dont l'échéance est fixée au 31 mars 2022.

—

Trois lignes régulières, qui convergent aux arrêts Ste-Catherine et Porte d'Embrun, desservent ainsi la partie la plus dense de l'agglomération de Briançon.

- Ligne 1 : Espace Sud - Champ de Mars, 31 courses, cadencée toutes les 25 min de 6h30 à 19h30

- Ligne 2 : Ligne circulaire à partir de Chantoiseau, 26 courses, fréquence entre 25 et 35 minutes de 7h à 19h

- Ligne 3 : St-Blaise - Champ de Mars (via Villar-St-Pancrace), 24 courses, fréquence d'environ 60 min de 7h à 19h

- Le service du dimanche et des jours fériés est structuré avec une ligne spécifique : Ligne D Chantoiseau -Espace Sud, 12 courses.

Cinq services de transport à la demande (TAD) desservent les extrémités du réseau : Puy-St-André, Fontchristiane, le Fontenil et Pramorel.

- 8 courses théoriques sont proposées vers 8h, 12h, 14h, 18h, du lundi au samedi, au tarif Tub. Cependant, le service s'est assoupli sur Puy-Saint-André, avec la possibilité de réserver un voyage sans contrainte horaire de 7h à 19h, mais avec une limite de 4 allers-retours pour le service. La commune propose également une navette marché le mercredi.

—

La réservation s'effectue par téléphone du lundi au vendredi de 8h à 18h30 et le samedi de 8h à 12h et de 13h30 à 17h, ce qui constitue une plage de réservation attractive.

—

La dernière refonte du réseau date de 2016, avec un bilan positif : la fréquentation a augmenté de 15%, pour une évolution à la hausse de la production kilométrique limitée à 4%. Depuis, la fréquentation augmente régulièrement.

—

L'offre kilométrique s'établit à 238.495 km pour 2018, soit environ 16,7 km/an par habitant : il s'agit d'une valeur plutôt élevée, puisque la moyenne des réseaux de moins de 50.000 habitants s'établit à 14 km/habitant. La production de l'offre de transport requiert 5 véhicules (dont un en réserve), récents et accessibles PMR, et 14 etp.

—

Les tarifs pratiqués correspondent bien à la qualité du service proposé : 1,10 € pour le ticket simple, 9 € pour le carnet, 23 € pour l'abonnement mensuel, 136 €/an pour les scolaires. Des tarifs sociaux existent pour les personnes âgées de plus de 65 ans et les affectataires des minima sociaux, amenant à un tarif de 20 €/an ou à la libre circulation. Ces titres fournissent environ 10% de la fréquentation du réseau.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Le prix d'un aller simple est de 1,10 €. C'est le seul billet vendu à bord. La fréquentation du réseau s'établit à environ 532.000 voyages pour 2019, avec une dynamique à la hausse, puisque la fréquentation a progressé de 17% en 4 ans. Le suivi se limite cependant à celui de la fréquentation comptable, c'est à dire l'application aux ventes de titres de coefficients de mobilité ; ces derniers sont relativement élevés pour les abonnements, qui concernent la majorité du trafic. Le suivi de la dynamique est donc plus fiable que celui du volume, certainement surévalué, comme sur la plupart des réseaux ne disposant pas de billettique. La fréquentation du TAD est faible, puisqu'on compte environ 10 clients réguliers sur Puy-Saint-André, 2 à Fontchristiane, et que la fréquentation s'établit pour 2018 à 219 voyages sur Puy-Saint-André, 14 sur Fontchristiane, 2 sur Fontenil et 1 sur Prémorel.

- Avec 37 voyages par habitant, le niveau de fréquentation est cependant excellent, deux fois plus important que sur les autres réseaux de cette classe.

- Le rapport des voyages aux km produits (V/K) s'établit à 2,23, ce qui constitue un très bon rapport d'efficience.

- Environ 85.000 (16%) voyages sont issus de titres gratuits, dont seulement moins de 14.000 en carte d'hôte, ce qui peut paraître surprenant compte tenu de la fréquentation touristique de Briançon.

- L'effort de promotion commerciale, l'animation marketing et la qualité de service font partie des points forts du réseau, qui se démarque très nettement d'autres réseaux de cette taille sur ces plans.

Un service à l'année (ligne H) dessert la vallée de la Guisane, entre Briançon et Monêtier-les-Bains, organisé par la Région et exploité par Resalp dans le cadre d'un marché courant au plus tard jusqu'à fin août 2022.

—

L'offre de base, sensiblement relevée en saison touristique, est de 17 trajets par jour, pour environ 82.000 km annuels.

—

Le tarif est de 3 € (acheté au préalable) ou de 4 € à bord, 26 € pour 10 trajets, 52 € par mois. Des réductions sont accordées aux jeunes, et aux allocataires de minimas sociaux. Il est à noter que les ayants-droit des services scolaires bénéficient de la libre circulation sur tous les services de la Région.

Enfin, la ligne G relie Briançon à Montgenèvre, également organisé par la Région et exploité par Resalp dans le cadre d'un marché courant au plus tard jusqu'à fin août 2022, avec les mêmes conditions tarifaires que la ligne H. L'offre de base est de 16 courses par jour, pour environ 62.000km/an. Il est possible de transporter des vélos sur cette ligne, sur réservation auprès de Resalp.

Des services scolaires spéciaux sont effectués par la Région, et font l'objet de marchés avec Resalp. 250 enfants sont transportés tous les jours, avec environ 15 véhicules. Le tarif est de 110 € par élève à la rentrée 2019 (55 € pour les QF<700, et 70 € pour les renouvellements de carte 2018). Les ayants-droits accèdent gratuitement aux services de transport commerciaux de la Région. Avant 2018, le transport scolaire était gratuit dans les Hautes-Alpes ; l'impact de la tarification sur la fréquentation de ces services est inconnu, mais il est en général très faible.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.5.2.2 — TRANSPORTS EN SAISON TOURISTIQUE D'ÉTÉ

En été, le niveau d'offre est maintenu sur le réseau Tub, et relevé sur les lignes G et H qui passent à 20 courses par jour.

Un service est mis en place par la CCB, et exploité par Resalp, pour la desserte de la Haute-Clarée, à partir de Roubion et Névache. Afin de préserver la haute vallée, la circulation est interdite à tous les véhicules dans le sens montant entre 10h et 18h à partir de Névache. Cette interdiction s'applique pendant un mois environ, du 15 juillet au 22 août pour la saison 2019.

—

Un autobus standard assure tous les 1/4h de 8h à 19h la rotation entre le terrain de stationnement de Roubion, d'une capacité d'environ 300 places, et Névache ville-haute, qui dispose également d'un parking d'environ 120 places. Depuis 2018, il s'agit d'un véhicule hybride utilisé en hiver sur le réseau de l'Alpe d'Huez. Les clients disposaient d'une application permettant de connaître l'horaire du prochain passage en temps réel, mais les pertes de signal rendent le service peu efficace, et il a été abandonné.

—

Plusieurs minibus (9 véhicules d'une capacité de 22 places) assurent une liaison entre Névache et Laval, en 25 minutes. Des agents d'accueil informent les visiteurs sur les parkings.

Le tarif est de 3 € (aller-retour 4 €) pour le trajet entre Névache Ville Haute et Laval ; le service est gratuit entre le parking du hameau Roubion et Névache Ville Haute, et en haute-vallée pour les moins de 12 ans. Un carnet de 10 tickets est proposé à 18 €.

—

Des comptages sur les différents parkings, effectués le mercredi 31/07/2019 vers 16h, témoignent de la grande fréquentation du site :

• Roubion (départ navette gratuite vers Névache) : 100 voitures sur la partie basse, 50 sur la partie haute. Une capacité totale d'environ 300 voitures.

• Névache Ville Basse : environ 150 voitures garées le long de la route

• Névache Ville Haute (arrivée navette gratuite, départ navette payante vers la Haute Vallée) : 120 voitures. Parking saturé.

—

Les véhicules descendant de Névache vers Roubion entre 16h et 17h étaient chargés à environ 50 personnes par course.

—

La fréquentation observée en 2018 est de 72.069 voyages, dont 26.648 voyages sur le trajet Roubion - Névache. En 2018, quatre journées ont dépassé 3.000 voyageurs, au cours de la première quinzaine d'août. Les tranches horaires les plus fréquentées sont entre 10h00 et 12h00 pour les flux montants et entre 15h00 et 17h00 pour les flux descendants, mais avec des charges significatives toute la journée. La fréquentation augmente régulièrement au fil des saisons.

—

La production kilométrique s'établit à 56.940 km pour 2018, pour près de 4.000 courses, soit une excellente moyenne de 18 voyages par course.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Navette Roubion - Névache

Navette haute-vallée

Un service à la demande relie Briançon et Névache, avec 3 allers-retours du 6 juillet au 1er septembre, et 1 aller retour en juin et en septembre, au tarif de 11 € la course. Le service est organisé par la commune, par délégation de la Région. La production kilométrique théorique est de l'ordre de 8.000 km/an.

La Vallée Etroite est également desservie par un service en été, du 6 juillet au 25 août, toutes les 30 minutes de 8h30 à 17h à l'aller, de 9h à 18h au retour : les passagers empruntent la navette depuis le terminus de la ligne 1 (gratuite) de Bardonècchia, Granges de la Vallée Etroite. Le tarif est de 2 € par course. Le service est organisé par les communes de Bardonècchia et Névache.

Enfin, la commune de La Salle-les-Alpes met en place un petit train touristique, qui ne correspond cependant pas à un service de transport au sens administratif, mais à une attraction touristique.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

3.5.2.3 — TRANSPORTS EN SAISON TOURISTIQUE D'HIVER

En saison hivernale, le service de la ligne G (Briançon - Montgenèvre) est relevé à 20 courses par jour.

Celui de la ligne H (Briançon - Monêtier-les-Bains) est significativement renforcé par des courses mise en place par le SIVM de Serre-Chevalier, composé des communes de Saint-Chaffrey, de La Salle Les Alpes et du Monêtier-les-Bains, et agissant par délégation de compétence de la Région.

—

• Ce renfort est alors appelé « skibus » ou « navette vallée », ce qui tend à brouiller son identité.

• Les renforts ne desservent pas la gare de Briançon, ce qui créé également de la confusion.

• **La desserte atteint 106 courses par jour du 22/12 au 7/4, et 72 courses par jour du 15/12 au 21/12 et du 8/4 au 22/4, et peut encore être renforcée en cas de mauvaises conditions météorologiques, afin de pallier les difficultés de liaison par le haut.**
- Le dernier service est à 23h, et des demandes existent pour apporter des solutions de retour aux bars de nuit, jusqu'à 1h.
- Avec environ 8.000 courses par saison, le volume de production kilométrique lié aux renforts est de l'ordre de 128.000 km.

Le tarif est aménagé par rapport au service de base Région : 2 € le trajet, 3 € la journée, 15 € les 10 tickets, avec des pass semaine ou saison. La vente à bord est possible, ce qui pénalise l'exploitation.

La fréquentation globale n'est pas connue, mais serait de l'ordre de 120.000 voyages par saison sur la base des recettes commerciales, soit un très bon taux de remplissage de l'ordre de 30 voyages par course.
• Le SIGED fournit des titres de transport (3.000 par an, pour 6 k€) pour les hameaux du bas de Monêtier, qui ne sont pas desservis par la navette village.

La performance des services est considérablement dégradée par les conditions de circulation :
• Le temps de parcours en direction de Briançon à la fermeture des domaines skiables peut doubler, voire davantage en cas de mauvaises conditions météorologiques.
• Malgré la présence de régulateurs sur la gare routière de Pré-Chabert à Monêtier-les-Bains, des conflits d'usager avec le dépose-minute créent des difficultés pour le stationnement des véhicules de transport.

La qualité de service est médiocre, compte tenu des retards, des taux de remplissage, mais également des conditions d'attente ou de dépose.
• La signalisation des arrêts est hétérogène.
• Certains arrêts ne disposent pas d'abris, notamment le Prorel.
• La qualité, le niveau d'entretien et de sécurité sont très variables.
• Les arrêts sont souvent équipés d'une encoche, mais celle-ci s'avère parfois trop courte lorsque deux véhicules doivent stationner en enfilade (notamment à Chantemerle).
• On trouve des panonceaux « Hautes-Alpes en Car », qui ajoute à la confusion des usagers.
• Il y a un arrêt LER à Monêtier, sans aucune information.
• Les arrêts sont concentrés sur la RD, parfois un peu loin des fronts de neige, ce qui soulève l'enjeu de la qualité des liaisons douces vers les TC.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Plusieurs villages (Monêtier-les-Bains, La Salle-les-Alpes, Saint-Chaffrey, Montgenèvre) mettent également en place des navettes internes gratuites, afin de faciliter les échanges entre les lieux d'hébergement et les domaines skiables. Ces services sont organisés par les communes, par délégation de la Région (sauf pour les services de Monêtier-les-Bains et de La Salle-les-Alpes, organisés par le SIGED, qui n'ont apparemment pas encore fait l'objet d'une convention). Les caractéristiques de ces services sont précisées dans le tableau suivant.

Village	Période de fonctionnement	Offre	Véhicules	Fréquentation
Monêtier-les-Bains	Haute saison du 22/12 au 06/01 et du 09/02 au 17/03 Basse saison du 15/12 au 21/12, du 07/01 au 08/02 et du 18/03 au 22/04	Haute saison : 29 boucles, sans interruption de service sur une amplitude allant de 8h30 à 18h00 toutes les 30 min. Basse saison : 22 boucles de 8h30 à 11h30 et de 14h00 à 15h40. Les hameaux de Serre Barbin, Freyssinet et Guibertes sont desservis par le premier et dernier service. Le Casset est desservi 4 à 6 fois par jour en saison.	1 autobus standard	80.000 voyages
La Salle-les-Alpes	Du 15/12 au 22/4 : ligne A Ligne B du 22/12 au 06/01 et du 09/02 au 10/03	56 courses par jour pour la ligne A, de 8h20 à 18h. 19 boucles par jour sur la ligne B	2 autobus standard, 1 minibus	220.000 voyages
Saint-Chaffrey	Du 15/12 au 22/4	Vacances scolaires : 3 lignes de 7h30 à 18h50, avec 23 boucles chacune, avec une fréquence de 30 minutes Hors vacances scolaires : 1 ligne à une fréquence de 30 minutes.	1 autocar standard, 1 autocar 35 places	76.000 voyages
Montgenèvre	23/12 au 28/04	Deux circuits, toutes les 20 minutes, de 8h30 à 17h30	1 autobus, 2 minibus	NC
La Grave et Villar d'Arène	23/12 au 2/1 et 9/2 au 10/3	Navette entre Villar d'Arène et Le Chazelet (mercredi et week-ends), et navette aux vacances de Noël et février	minibus	NC

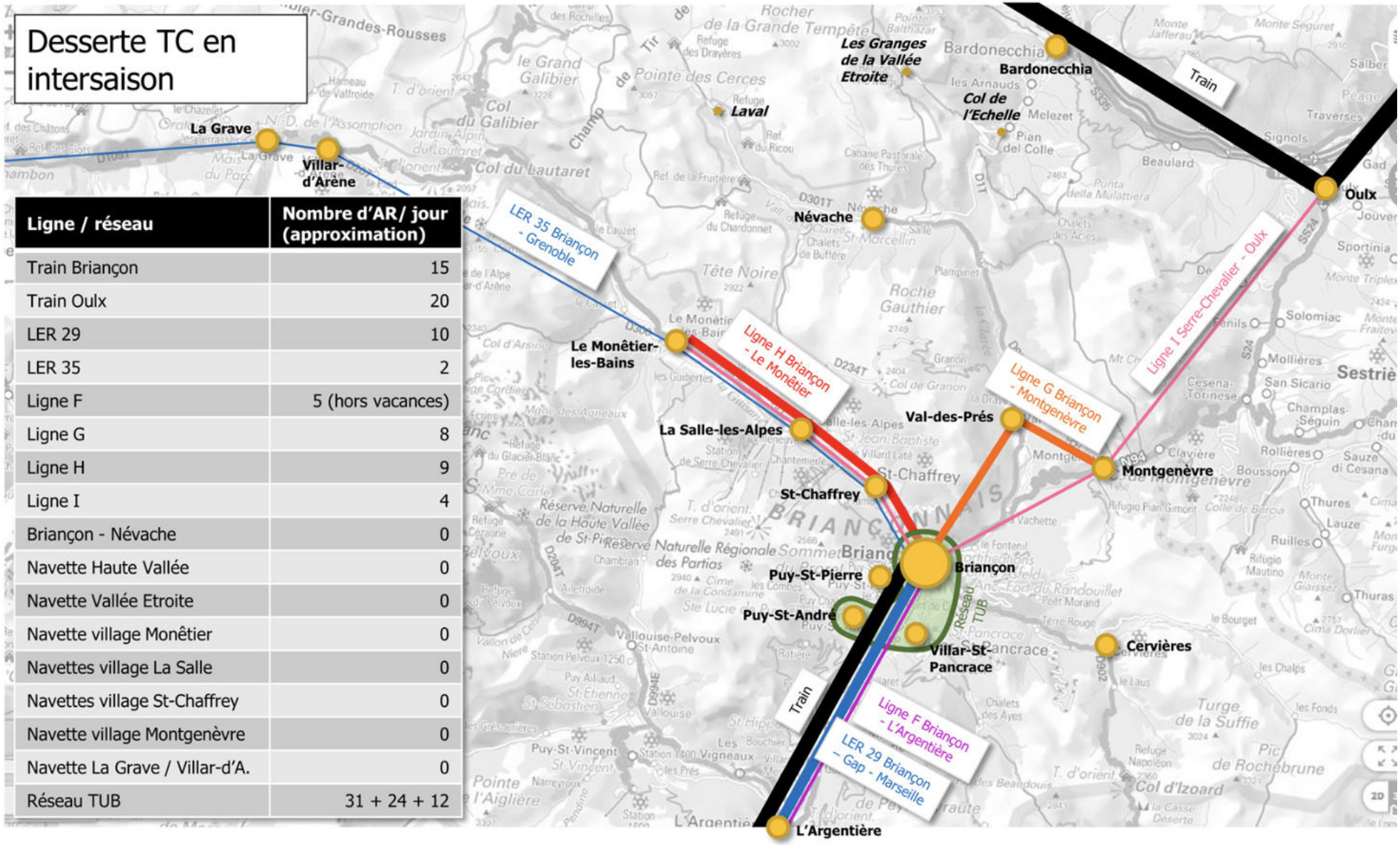
Resalp met également en place un service à la demande entre Briançon et Névache, avec 3 allers-retours du 6 juillet au 1er septembre, et 1 aller retour en juin et en septembre, au tarif de 11 € la course. Le statut de ce service n'est pas établi, bien qu'un service apparaisse sur le plan des lignes de la Région. La production kilométrique théorique est de l'ordre de 8.000 km/an.

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Desserte TC en intersaison

Ligne / réseau	Nombre d'AR/ jour (approximation)
Train Briançon	15
Train Oulx	20
LER 29	10
LER 35	2
Ligne F	5 (hors vacances)
Ligne G	8
Ligne H	9
Ligne I	4
Briançon - Névache	0
Navette Haute Vallée	0
Navette Vallée Etroite	0
Navette village Monêtier	0
Navettes village La Salle	0
Navettes village St-Chaffrey	0
Navette village Montgenèvre	0
Navette La Grave / Villar-d'A.	0
Réseau TUB	31 + 24 + 12

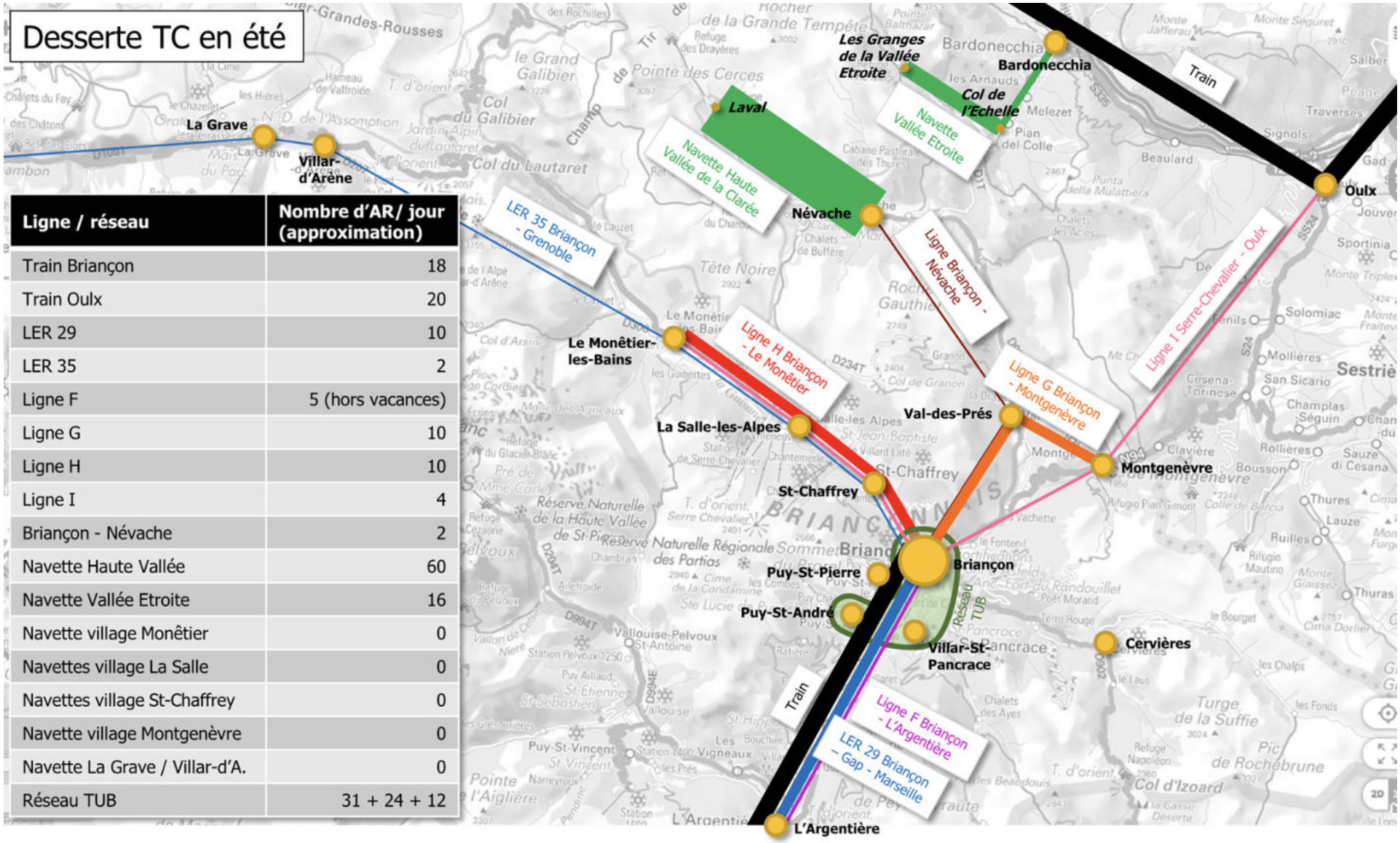


AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Desserte TC en été

Ligne / réseau	Nombre d'AR / jour (approximation)
Train Briançon	18
Train Oulx	20
LER 29	10
LER 35	2
Ligne F	5 (hors vacances)
Ligne G	10
Ligne H	10
Ligne I	4
Briançon - Névache	2
Navette Haute Vallée	60
Navette Vallée Etroite	16
Navette village Monêtier	0
Navettes village La Salle	0
Navettes village St-Chaffrey	0
Navette village Montgenèvre	0
Navette La Grave / Villar-d'A.	0
Réseau TUB	31 + 24 + 12

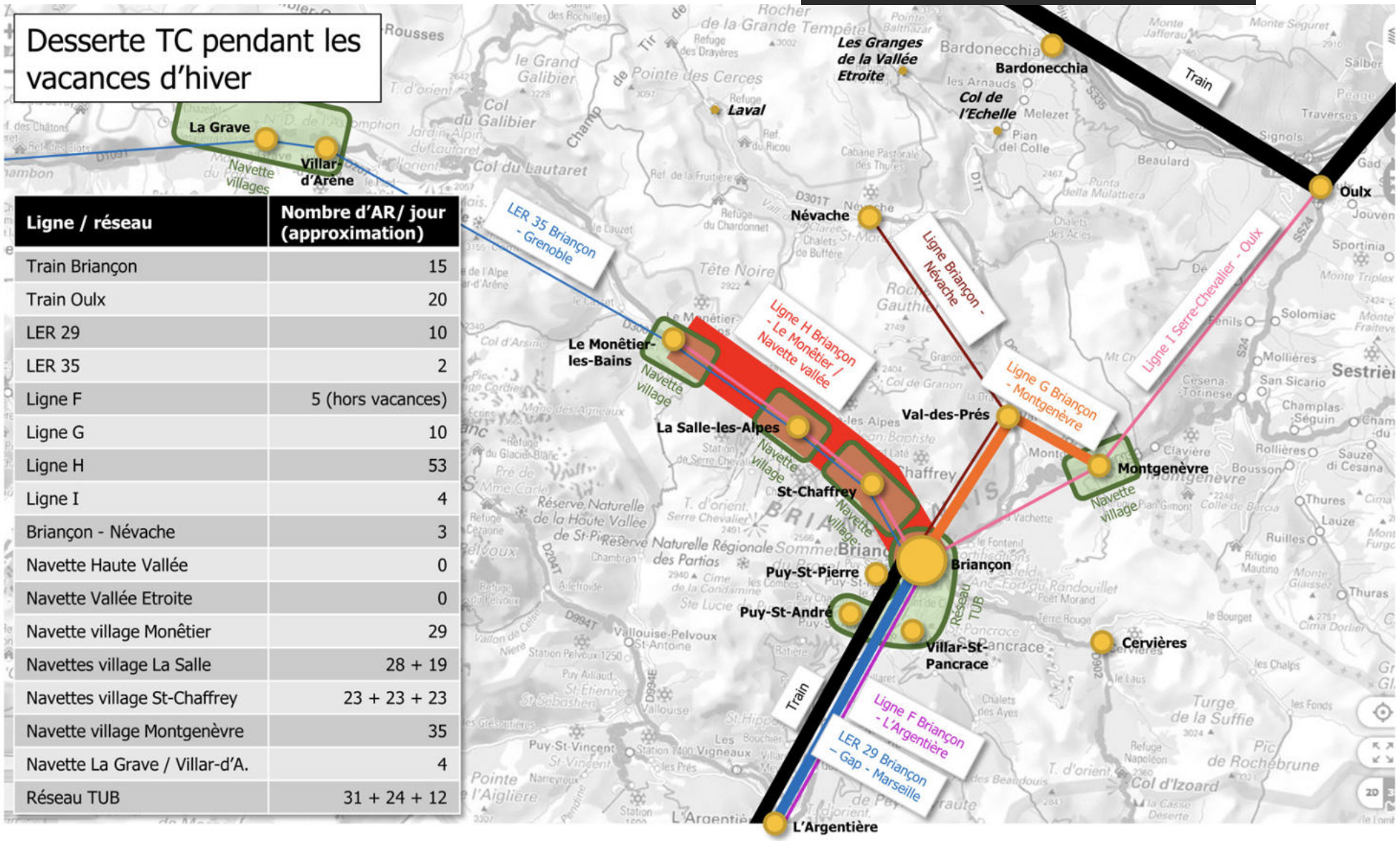


AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Desserte TC pendant les vacances d'hiver

Ligne / réseau	Nombre d'AR/ jour (approximation)
Train Briançon	15
Train Oulx	20
LER 29	10
LER 35	2
Ligne F	5 (hors vacances)
Ligne G	10
Ligne H	53
Ligne I	4
Briançon - Névache	3
Navette Haute Vallée	0
Navette Vallée Etroite	0
Navette village Monêtier	29
Navettes village La Salle	28 + 19
Navettes village St-Chaffrey	23 + 23 + 23
Navette village Montgenèvre	35
Navette La Grave / Villar-d'A.	4
Réseau TUB	31 + 24 + 12



AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

TAD... TRANSPORT À LA DEMANDE

TAD, C'EST NOUVEAU ET C'EST POUR VOUS !

PRAMOREL — FONTENIL — PARC DES SPORTS — PUY ST ANDRÉ — FONTCHRISTIANE

Un service **simple et pratique** qui ouvre les portes des lignes régulières TUB, au tarif TUB (ticket unitaire ou abonnement). Il circule du lundi au samedi, **seulement quand vous en avez besoin.** Il est **idéal** pour rejoindre le centre de Briançon et tous ses pôles d'attractivité **sans prendre votre voiture. Finis les problèmes de stationnement !**

1 **Je choisis un horaire** et un arrêt pour mon trajet aller/retour

2 **J'anticipe mon déplacement,** je téléphone la veille* de mon trajet avant midi, à la centrale de réservation "TUB à la demande" : 04 79 20 28 10

Je m'identifie. Je peux réserver du lundi au vendredi (hors jours fériés) de 8h à 18h30 et le samedi de 8h à 12h et de 13h30 à 17h. Réservation possible jusqu'à un mois de transport.

Encore plus simple : je réserve sur www.bustub.com !

3 **La réservation est enregistrée,** je peux me présenter à l'arrêt et le transport est au même tarif que le service habituel TUB

*trajet le lundi, réserver avant le vendredi midi

Attention : annulation 24h à l'avance sans frais. Au delà, votre trajet vous sera facturé.

TAD TRANSPORT À LA DEMANDE

PRAMOREL

ARRÊTS	HORAIRES				
PRAMOREL	08:25	12:55	14:25	18:25
LE CHABAS	08:29	12:59	14:29	18:29
LA RIBIÈRE	08:31	13:01	14:31	18:31
GRAND BOUCLE	08:32	13:02	14:32	18:32
SAINTE CATHERINE	08:35	13:05	14:35	18:35
SAINTE CATHERINE	08:10	12:40	14:10	18:15
GRAND BOUCLE	08:13	12:43	14:13	18:18
LA RIBIÈRE	08:14	12:44	14:14	18:19
LE CHABAS	08:16	12:46	14:16	18:21
PRAMOREL	08:20	12:50	14:20	18:25

FONTCHRISTIANE

ARRÊTS	HORAIRES			
FONTCHRISTIANE	07:35	12:05	13:35	17:35
HLM DE L'IZOARD	07:38	12:08	13:38	17:38
LA SCHAPPE	07:39	12:09	13:39	17:39
SAINTE CATHERINE	07:40	12:10	13:40	17:40
SAINTE CATHERINE	07:30	12:00	13:30	17:30
LA SCHAPPE	07:31	12:01	13:31	17:31
HLM DE L'IZOARD	07:32	12:02	13:32	17:32
FONTCHRISTIANE	07:35	12:05	13:35	17:35

FONTENIL

ARRÊTS	HORAIRES			
LE FONTENIL	07:45	12:15	13:45	17:45
CHAMP DE MURS	07:48	12:18	13:48	17:48
SAINTE CATHERINE	07:50	12:20	13:50	17:50
SAINTE CATHERINE	07:40	12:10	13:40	17:40
CHAMP DE MURS	07:42	12:12	13:42	17:42
LE FONTENIL	07:45	12:15	13:45	17:45

PARC DES SPORTS

ARRÊTS	HORAIRES	
SAINTE CATHERINE	14:40	
LA SCHAPPE	14:42	
PARC DES SPORTS	14:45	
PARC DES SPORTS	17:20	
LA SCHAPPE	17:23	
SAINTE CATHERINE	17:25	

PUY ST ANDRÉ & PONT LA LAME

NOUVEAU FLEX TUB

ARRÊTS
SAINTE CATHERINE
ESPACE SUD
PONT LA LAME
MAISON DE LA GÉODIGIE
PIERREFEU
PIERREFEU
MAISON DE LA GÉODIGIE
PONT LA LAME
ESPACE SUD
SAINTE CATHERINE

Je **choisis** mon arrêt
Je **décide** de mon horaire librement
Je **réserve** comme pour le TAD (cf. mode d'emploi ci-contre)

Un test grandeur nature jusqu'au 31/12/2018.

BIEN VOYAGER

Voyagez confortablement et en toute sécurité. Le TUB s'engage à vous assurer les meilleures conditions de transport à bord des bus. A vous de respecter ces règles simples et de bon sens l'intérêt collectif.

Contrôle d'infractions tarifaires. En cas de non respect du règlement, vous vous exposez à une amende dont les montants sont affichés à bo
Pour tout objet perdu, contactez le 04 92 20 47 10

EN PRENDRE BONNE NOTE

		1ÈRE LIGNE À PRENDRE	2ÈME LIGNE À PRENDRE
RETOUR - ALLER	Mon trajet DOMICILE >> TRAVAIL >> ÉCOLE	Mon arrêt	Mon arrêt
		Mon horaire	Mon horaire
	Mon trajet ÉCOLE >> TRAVAIL >> DOMICILE	Mon arrêt	Mon arrêt
		Mon horaire	Mon horaire
RETOUR - ALLER	Mon trajet LOISIRS >> DOMICILE	Mon arrêt	Mon arrêt
		Mon horaire	Mon horaire
	Mon trajet DOMICILE >> LOISIRS	Mon arrêt	Mon arrêt
		Mon horaire	Mon horaire

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Ligne D

Dimanche et jours fériés

ESPACE SUD >> CHANTOISEAU

ARRÊTS	HORAIRES						
ESPACE SUD	09:30	10:30	11:30				
CENTRE COMMERCIAL ESPACE SUD	09:32	10:32	11:32				
PREYTS RIBOUX	09:33	10:33	11:33	14:27			
MAISONS BLANCHES	09:35	10:35	11:35	14:29			
PONT DE CERVIERES	09:36	10:36	11:36	14:30	15:30	16:30	
LES TOULOUZANNES	09:37	10:37	11:37	14:31	15:31	16:31	
GARE SNCF	09:38	10:38	11:38	14:32	15:32	16:32	
RUE MORAND	09:39	10:39	11:39	14:33	15:33	16:33	
SAINTE CATHERINE	09:40	10:40	11:40	14:34	15:34	16:34	
PLACE DE L'EUROPE	-	-	-	14:35	15:35	16:35	
CŒUR DE VILLE	-	-	-	14:37	15:37	16:37	
PROREL	09:41	10:41	11:41	-	-	-	
LES CROS	09:42	10:42	11:42	-	-	-	
GRAND BOUCLE	09:43	10:43	11:43	14:39	15:39	16:39	
TERMIER	09:46	10:46	11:46	14:42	15:42	16:42	
CHAMP DE MARS	09:48	10:48	11:48	14:44	15:44	16:44	
LES ACACIAS	09:51	10:51	11:51	14:47	15:47	16:47	
MONTJOY	09:52	10:52	11:52	14:48	15:48	16:48	
LA DOUX	09:53	10:53	11:53	14:49	15:49	16:49	
BOIS DE L'OURS	09:53	10:53	11:53	14:49	15:49	16:49	
CHANTOISEAU	09:54	10:54	11:54	14:50	15:50	16:50	

Ligne D

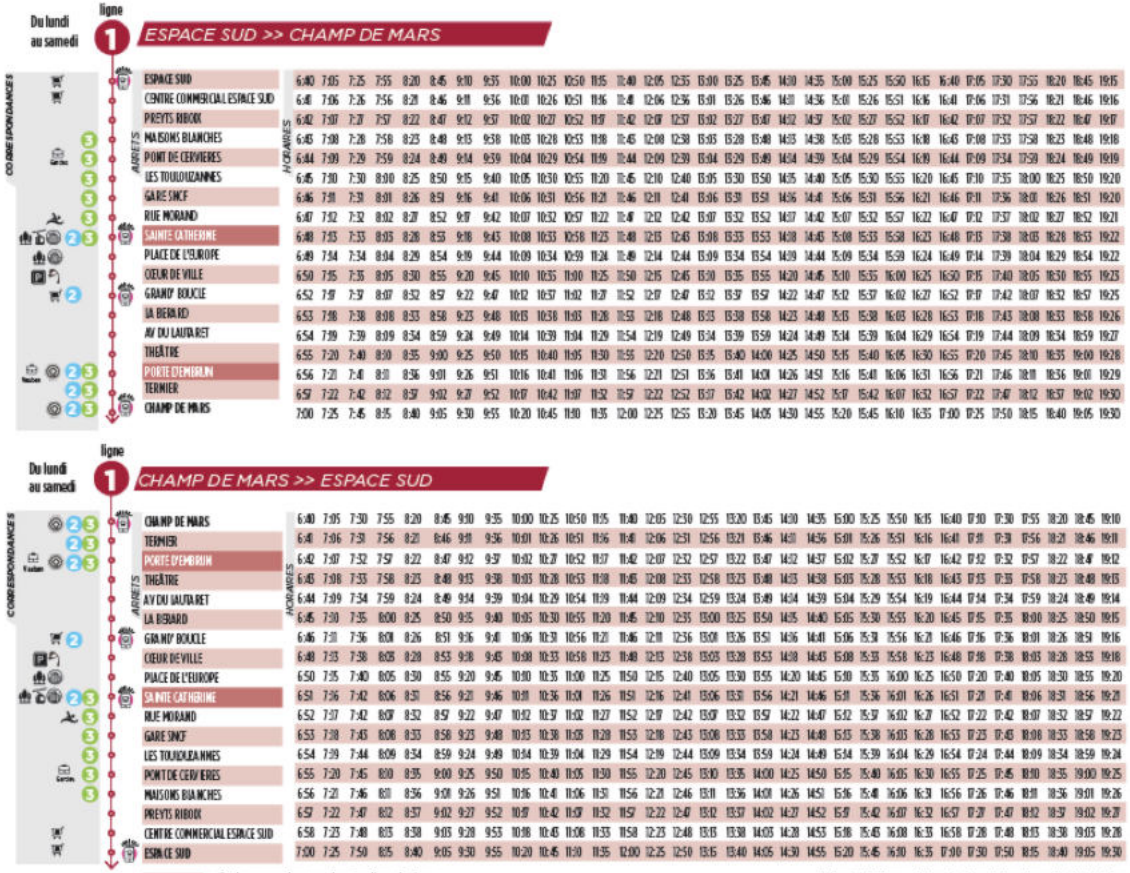
Dimanche et jours fériés

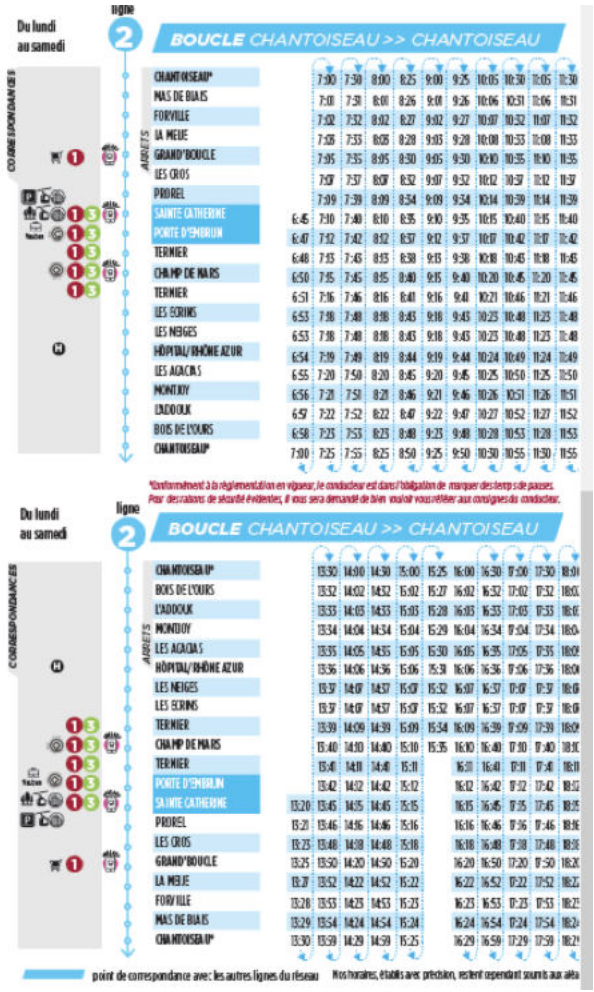
CHANTOISEAU >> ESPACE SUD

ARRÊTS	HORAIRES						
CHANTOISEAU	10:00	11:00	12:00	15:00	16:00	17:00	
BOIS DE L'OURS	10:01	11:01	12:01	15:01	16:01	17:01	
LA DOUX	10:01	11:01	12:01	15:01	16:01	17:01	
MONTJOY	10:02	11:02	12:02	15:02	16:02	17:02	
LES ACACIAS	10:03	11:03	12:03	15:03	16:03	17:03	
CHAMP DE MARS	10:06	11:06	12:06	15:06	16:06	17:06	
TERMIER	10:08	11:08	12:08	15:08	16:08	17:08	
GRAND BOUCLE	10:11	11:11	12:11	15:11	16:11	17:11	
CŒUR DE VILLE	-	-	-	15:12	16:12	17:12	
PLACE DE L'EUROPE	-	-	-	15:13	16:13	17:13	
LES CROS	10:12	11:12	12:12	-	-	-	
PROREL	10:13	11:13	12:13	-	-	-	
SAINTE CATHERINE	10:14	11:14	12:14	15:14	16:14	17:14	
RUE MORAND	10:15	11:15	12:15	15:15	16:15	17:15	
GARE SNCF	10:16	11:16	12:16	15:16	16:16	17:16	
LES TOULOUZANNES	10:17	11:17	12:17	15:17	16:17	17:17	
PONT DE CERVIERES	10:18	11:18	12:18	15:20	16:20	17:20	
MAISONS BLANCHES	10:19	11:19	12:19			17:21	
PREYTS RIBOUX	10:20	11:20	12:20			17:23	
CENTRE COMMERCIAL ESPACE SUD	10:20	11:20	12:20				
ESPACE SUD	10:24	11:24	12:24				

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022





AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

ligne 2 — BOUCLE CHANTOISEAU >> CHANTOISEAU

Correspondances	Arrêts													
	CHANTOISEAU*		7:00	7:30	8:00	8:25	9:00	9:25	10:05	10:30	11:05	11:30	12:05	12:30
	MAS DE BIAIS		7:01	7:31	8:01	8:26	9:01	9:26	10:06	10:31	11:06	11:31	12:06	12:31
	FORVILLE		7:02	7:32	8:02	8:27	9:02	9:27	10:07	10:32	11:07	11:32	12:07	12:32
	LA MEIJE		7:03	7:33	8:03	8:28	9:03	9:28	10:08	10:33	11:08	11:33	12:08	12:33
1	GRAND'BOUCLE		7:05	7:35	8:05	8:30	9:05	9:30	10:10	10:35	11:10	11:35	12:10	12:35
	LES CROS		7:07	7:37	8:07	8:32	9:07	9:32	10:12	10:37	11:12	11:37	12:12	12:37
	PROREL		7:09	7:39	8:09	8:34	9:09	9:34	10:14	10:39	11:14	11:39	12:14	12:38
1 3	SAINTE CATHERINE	6:45	7:10	7:40	8:10	8:35	9:10	9:35	10:15	10:40	11:15	11:40	12:15	12:40
1 3	PORTE D'EMBRUN	6:47	7:12	7:42	8:12	8:37	9:12	9:37	10:17	10:42	11:17	11:42	12:17	
1 3	TERMIER	6:48	7:13	7:43	8:13	8:38	9:13	9:38	10:18	10:43	11:18	11:43	12:18	
1 3	CHAMP DE MARS	6:50	7:15	7:45	8:15	8:40	9:15	9:40	10:20	10:45	11:20	11:45	12:20	
1 3	TERMIER	6:51	7:16	7:46	8:16	8:41	9:16	9:41	10:21	10:46	11:21	11:46	12:21	
	LES ECRINS	6:53	7:18	7:48	8:18	8:43	9:18	9:43	10:23	10:48	11:23	11:48	12:23	
	LES NEIGES	6:53	7:18	7:48	8:18	8:43	9:18	9:43	10:23	10:48	11:23	11:48	12:23	
	HÔPITAL/RHÔNE AZUR	6:54	7:19	7:49	8:19	8:44	9:19	9:44	10:24	10:49	11:24	11:49	12:24	
	LES ACACIAS	6:55	7:20	7:50	8:20	8:45	9:20	9:45	10:25	10:50	11:25	11:50	12:25	
	MONTJOY	6:56	7:21	7:51	8:21	8:46	9:21	9:46	10:26	10:51	11:26	11:51	12:26	
	L'ADOUX	6:57	7:22	7:52	8:22	8:47	9:22	9:47	10:27	10:52	11:27	11:52	12:27	
	BOIS DE L'OURS	6:58	7:23	7:53	8:23	8:48	9:23	9:48	10:28	10:53	11:28	11:53	12:28	
	CHANTOISEAU*	7:00	7:25	7:55	8:25	8:50	9:25	9:50	10:30	10:55	11:30	11:55	12:30	

Conformément à la réglementation en vigueur, le conducteur est dans l'obligation de marquer des temps de pauses. Pour des raisons de sécurité évidentes, il vous sera demandé de bien vouloir vous référer aux consignes du conducteur.

ligne 2 — BOUCLE CHANTOISEAU >> CHANTOISEAU

Correspondances	Arrêts													
	CHANTOISEAU*		13:30	14:00	14:30	15:00	15:25	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
	BOIS DE L'OURS		13:32	14:02	14:32	15:02	15:27	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02
	L'ADOUX		13:33	14:03	14:33	15:03	15:28	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03
	MONTJOY		13:34	14:04	14:34	15:04	15:29	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04
	LES ACACIAS		13:35	14:05	14:35	15:05	15:30	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
	HÔPITAL/RHÔNE AZUR		13:36	14:06	14:36	15:06	15:31	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06
	LES NEIGES		13:37	14:07	14:37	15:07	15:32	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
	LES ECRINS		13:37	14:07	14:37	15:07	15:32	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
1 3	TERMIER		13:39	14:09	14:39	15:09	15:34	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
1 3	CHAMP DE MARS		13:40	14:10	14:40	15:10	15:35	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10
1 3	TERMIER		13:41	14:11	14:41	15:11		16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11
1 3	PORTE D'EMBRUN		13:42	14:12	14:42	15:12		16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12
1 3	SAINTE CATHERINE	13:20	13:45	14:15	14:45	15:15		16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
	PROREL	13:21	13:46	14:16	14:46	15:16		16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	
	LES CROS	13:23	13:48	14:18	14:48	15:18		16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48	
1	GRAND'BOUCLE	13:25	13:50	14:20	14:50	15:20		16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	
	LA MEIJE	13:27	13:52	14:22	14:52	15:22		16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	
	FORVILLE	13:28	13:53	14:23	14:53	15:23		16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	
	MAS DE BIAIS	13:29	13:54	14:24	14:54	15:24		16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	
	CHANTOISEAU*	13:30	13:59	14:29	14:59	15:25		16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	

point de correspondance avec les autres lignes du réseau — Nos horaires, établis avec précision, restent cependant soumis aux aléas de la circulation.

Du lundi au samedi — ligne 3 — ST BLAISE >> VILLARD >> CES GARCINS >> CHAMP DE MARS

Correspondances	Arrêts	Horaires											
	SAINT BLAISE	7:24	8:25	9:25	10:25	11:42	12:30	13:29	14:25	15:40	16:47	17:42	18:42
	LA RURA	7:25	8:25	9:25	10:25	11:42	12:30	13:29	14:25	15:40	16:47	17:42	18:42
	CHAMANDRIN	7:26	8:26	9:26	10:26	11:43	12:31	13:30	14:26	15:41	16:48	17:43	18:43
1	FONTAINIERS	7:27	8:27	9:27	10:27	11:44	12:32	13:31	14:27	15:42	16:49	17:44	18:44
	LA CHAPELLE	7:29	8:29	9:29	10:29	11:46	12:34	13:33	14:29	15:44	16:51	17:46	18:46
	LE PAROIR	7:31	8:31	9:31	10:31	11:48	12:36	13:35	14:31	15:46	16:53	17:48	18:48
	LE PAQUIER	7:33	8:33	9:33	10:33	11:50	12:38	13:37	14:33	15:48	16:55	17:50	18:50
1	MAISONS BLANCHES	ND*	8:35	9:35	10:35	11:52	12:40	13:39	14:35	15:50	16:57	17:52	18:52
	GARCINS	-	8:36	9:36	10:36	-	12:41	13:40	14:36	15:51	-	-	-
	CES GARCINS	-	8:37	9:37	10:37	-	12:42	13:41	14:37	15:52	-	-	-
	GARCINS	-	8:37	9:37	10:37	-	12:42	13:41	14:37	15:52	-	-	-
1	PONT DE CERVIERES	7:36	8:38	9:38	10:38	11:53	12:43	13:42	14:38	15:53	16:58	17:53	18:53
1	LES TOULOUZANNES	7:37	8:39	9:39	10:39	11:54	12:44	13:43	14:39	15:54	16:59	17:54	18:54
1	GARE SNCF	7:38	8:40	9:40	10:40	11:55	12:45	13:44	14:40	15:55	17:00	17:55	18:55
1	RUE MORAND	7:39	8:41	9:41	10:41	11:56	12:46	13:45	14:41	15:56	17:01	17:56	18:56
1 2	SAINTE CATHERINE	7:40	8:42	9:42	10:42	11:57	12:47	13:46	14:42	15:57	17:02	17:57	18:57
1 2	PORTE D'EMBRUN	7:42	8:44	9:44	10:44	11:59	12:49	13:48	14:44	15:59	17:04	17:59	18:59
1 2	TERMIER	7:43	8:45	9:45	10:45	12:00	12:50	13:49	14:45	16:00	17:05	18:00	19:00
1 2	CHAMP DE MARS	7:48	8:50	9:50	10:50	12:05	12:55	13:54	14:50	16:05	17:10	18:05	19:05

ND (Non Desservi) : prendre le bus de la ligne 1

Du lundi au samedi — ligne 3 — CHAMP DE MARS >> CES GARCINS >> VILLARD >> ST BLAISE

Correspondances	Arrêts	Horaires											
1 2	CHAMP DE MARS	7:58	8:58	9:55	11:10	12:05	13:05	13:58	15:10	16:10	17:10	18:10	19:13
1 2	TERMIER	7:59	8:59	9:56	11:11	12:06	13:06	13:59	15:11	16:11	17:11	18:11	19:14
1 2	PORTE D'EMBRUN	8:00	9:00	9:57	11:12	12:07	13:07	14:00	15:12	16:12	17:12	18:12	19:15
1 2	SAINTE CATHERINE	8:02	9:02	9:59	11:14	12:09	13:09	14:02	15:14	16:14	17:14	18:14	19:17
1	RUE MORAND	8:03	9:03	10:00	11:15	12:10	13:10	14:03	15:15	16:15	17:15	18:15	19:18
1	GARE SNCF	8:04	9:04	10:01	11:16	12:11	13:11	14:04	15:16	16:16	17:16	18:16	19:19
1	LES TOULOUZANNES	8:05	9:05	10:02	11:17	12:12	13:12	14:05	15:17	16:17	17:17	18:17	19:20
1	PONT DE CERVIERES	8:06	9:06	10:03	11:18	12:13	13:13	14:06	15:18	16:18	17:18	18:18	19:21
	GARCINS	-	-	10:03	11:18	12:13	-	-	15:18	16:18	17:18	18:18	-
	CES GARCINS	-	-	10:05	11:20	12:15	-	-	15:20	16:20	17:20	18:20	-
	GARCINS	-	-	10:05	11:20	12:15	-	-	15:20	16:20	17:20	18:20	-
1	PONT DE CERVIERES	8:06	9:06	10:06	11:21	12:16	13:13	14:06	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21
1	MAISONS BLANCHES	8:07	9:07	10:07	11:22	12:17	13:14	14:07	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22
	LE PAQUIER	8:09	9:09	10:09	11:24	12:19	13:16	14:09	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
	LE PAROIR	8:11	9:11	10:11	11:26	12:21	13:18	14:11	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26
	LA CHAPELLE	8:13	9:13	10:13	11:28	12:23	13:20	14:13	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28
1	FONTAINIERS	8:15	9:15	10:15	11:30	12:25	13:22	14:15	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
	CHAMANDRIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	LA RURA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	SAINT BLAISE	8:20	9:20	10:20	11:35	12:30	13:27	14:20	15:35	16:35	17:35	18:35	

point de correspondance avec les autres lignes du réseau — Nos horaires, établis avec précision, restent cependant soumis aux aléas de la circulation.

TARIFS EN VIGUEUR (au 30/10/17)

Ticket unitaire — vente à bord		1,10 €
Ticket groupe (8 pers. ou +) — vente à bord		0,90 €
Ticket Aller/Retour — vente à l'agence		2,00 €
TEMPO 10 — carnet de 10 tickets		9,00 €
FRAIS DE DOSSIER — Carte Perso		3,00 €
PASS' MENSUEL ADULTE — Adulte		23,00 €
PASS' MENSUEL JEUNE		17,00 €
Réduction avec la carte Club de Briançon		12,50 €
PASS' ANNUEL SCOLAIRE*		136,00 €
Réduction avec la carte Club de Briançon		82,00 €
PASS' ANNUEL ADULTE		230,00 €
CARTE D'HÔTES DE BRIANÇON		Accès gratuit au réseau TUB

*valable uniquement pour les scolaires domiciliés à Briançon et Villard St Pancrace

POINTS DE VENTE (carnets Tempo 10)

SECTEUR VAUBAN
Arrêt : CHAMP DE MARS
- Tabac Presse Laurent / 9 Grande Rue
- Office de Tourisme / Place du Temple
- Bar Tabac chez Michel / Route d'Italie

SECTEUR STE CATHERINE
Arrêt : PLACE DE L'EUROPE
- Agence TUB / Place de Suse
- Tabac Presse Le Havane / Place de l'Europe
- Tabac Presse Librairie Alpine / Rue Centrale
- Office de Tourisme (annexe) / Place Centrale

Arrêt : RUE MORAND
- Bar Tabac le black Jack / Av. Général de Gaulle

SECTEUR GRAND' BOUCLE
Arrêt : GRAND'BOUCLE
- Mag Presse / Centre Commercial - rdc

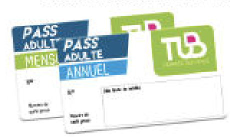
SECTEUR ESPACE SUD
Arrêt : ESPACE SUD
- King Jouet

SECTEUR CHANTOISEAU
Arrêt : CHANTOISEAU
- Fondation Edith Seltzer

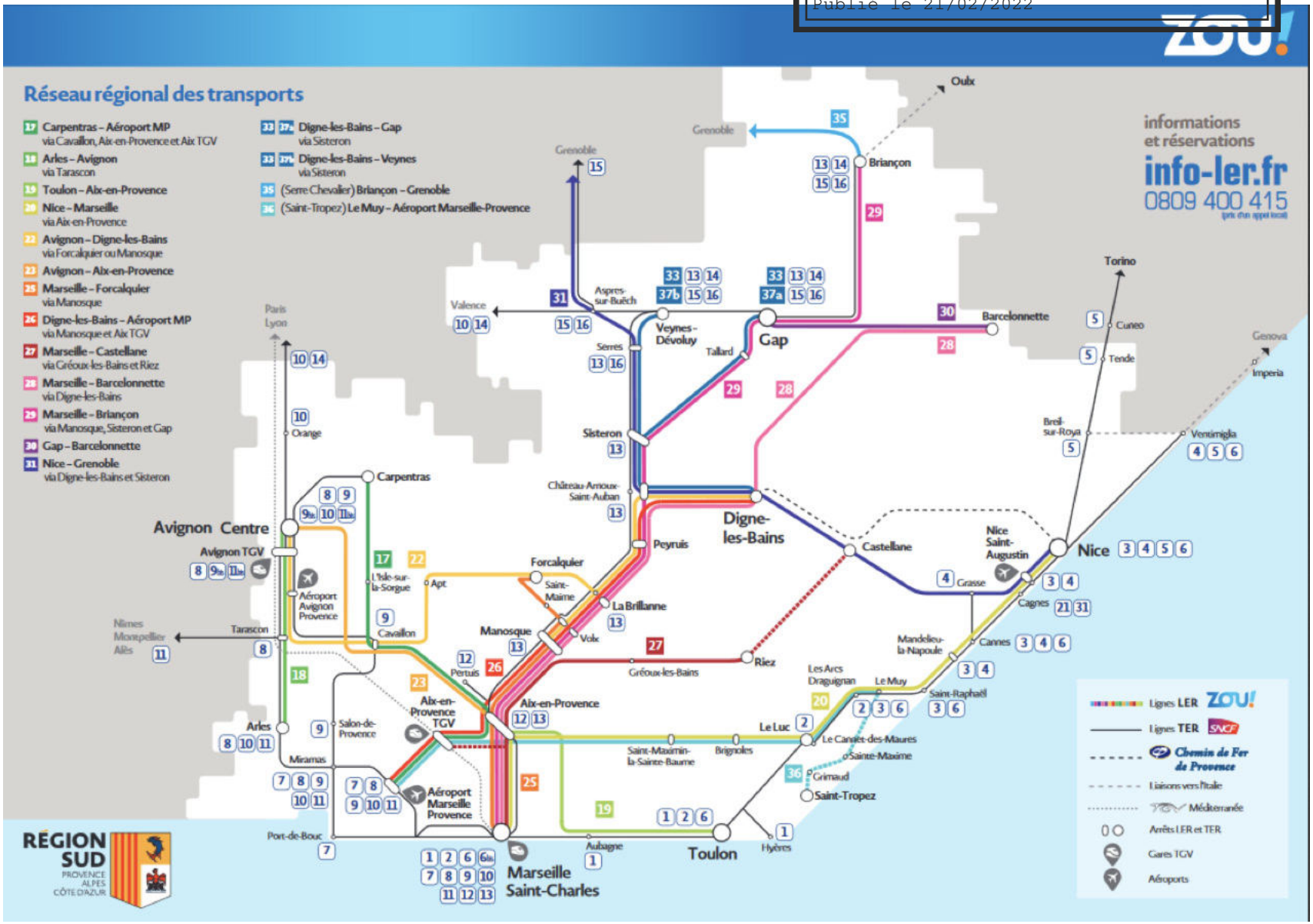
SECTEUR VILLARD ST PANCRACE
Arrêt : LA CHAPELLE
- Mairie

"AVEC MON CHEF, ON FAIT **MOITIÉ / MOITIÉ**"

SALARIÉS : AVEC LA PRIME TRANSPORT* VOTRE EMPLOYEUR VOUS REMBOURSE **50 %** DE VOTRE ABONNEMENT BUS



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

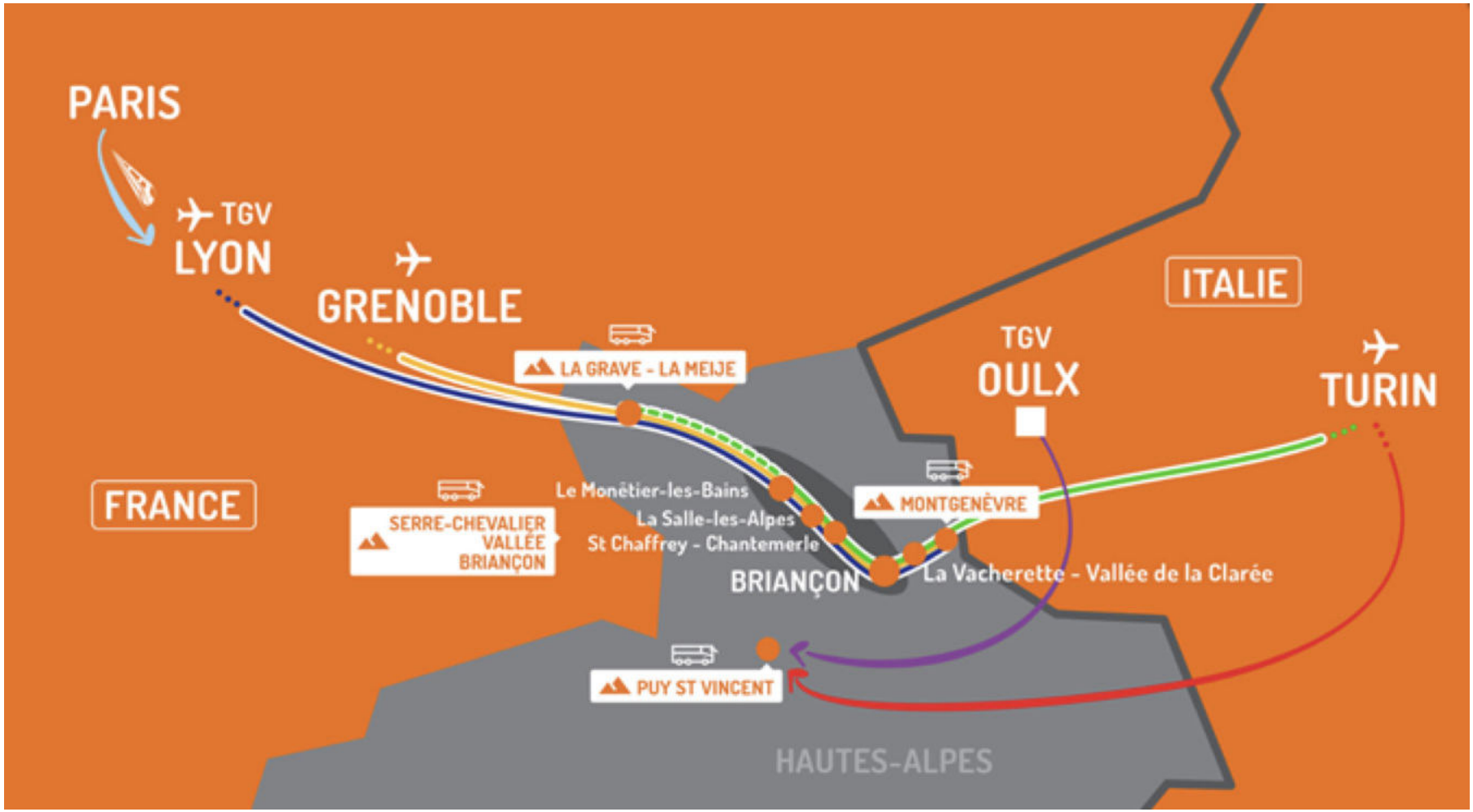


AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

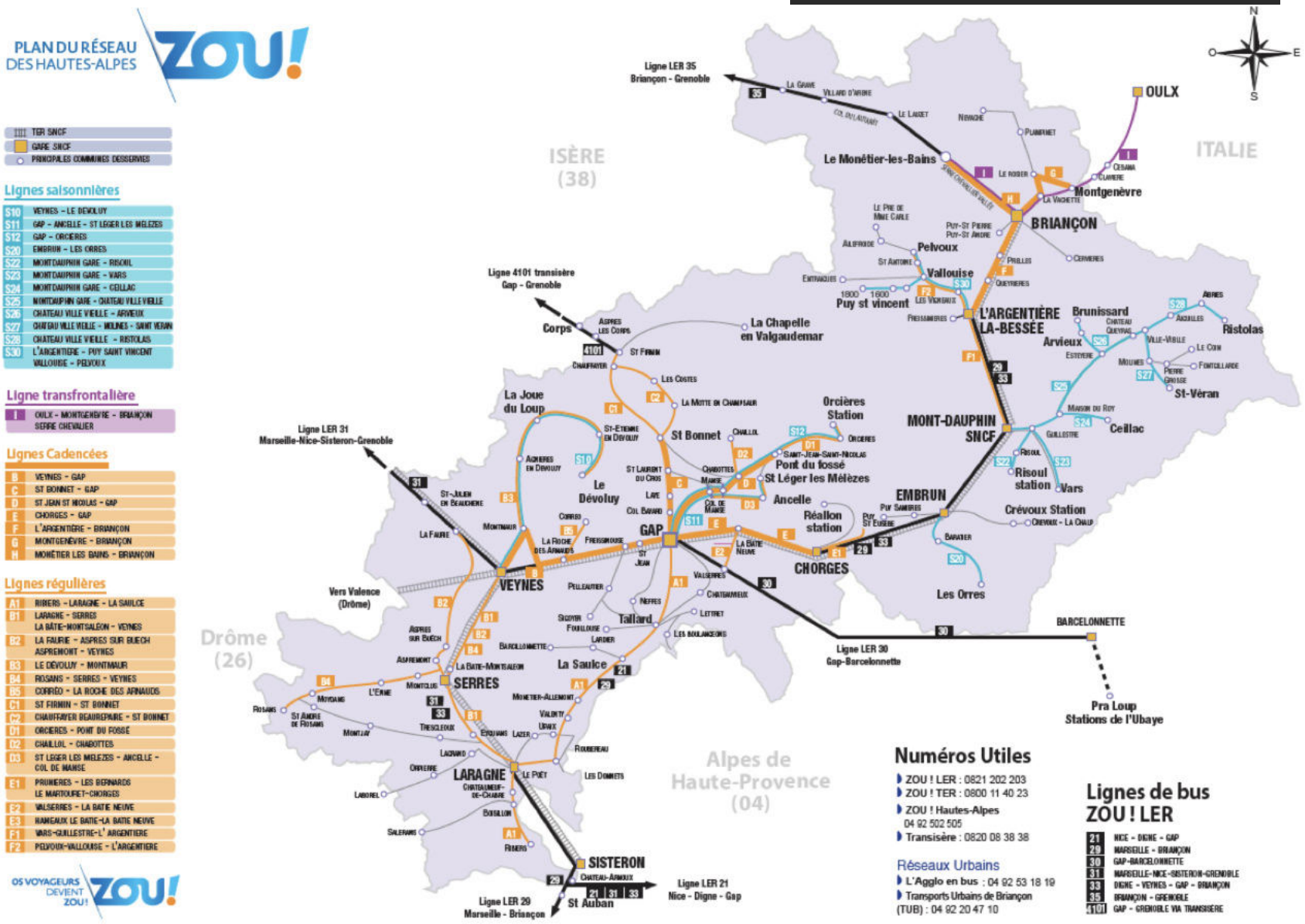
AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

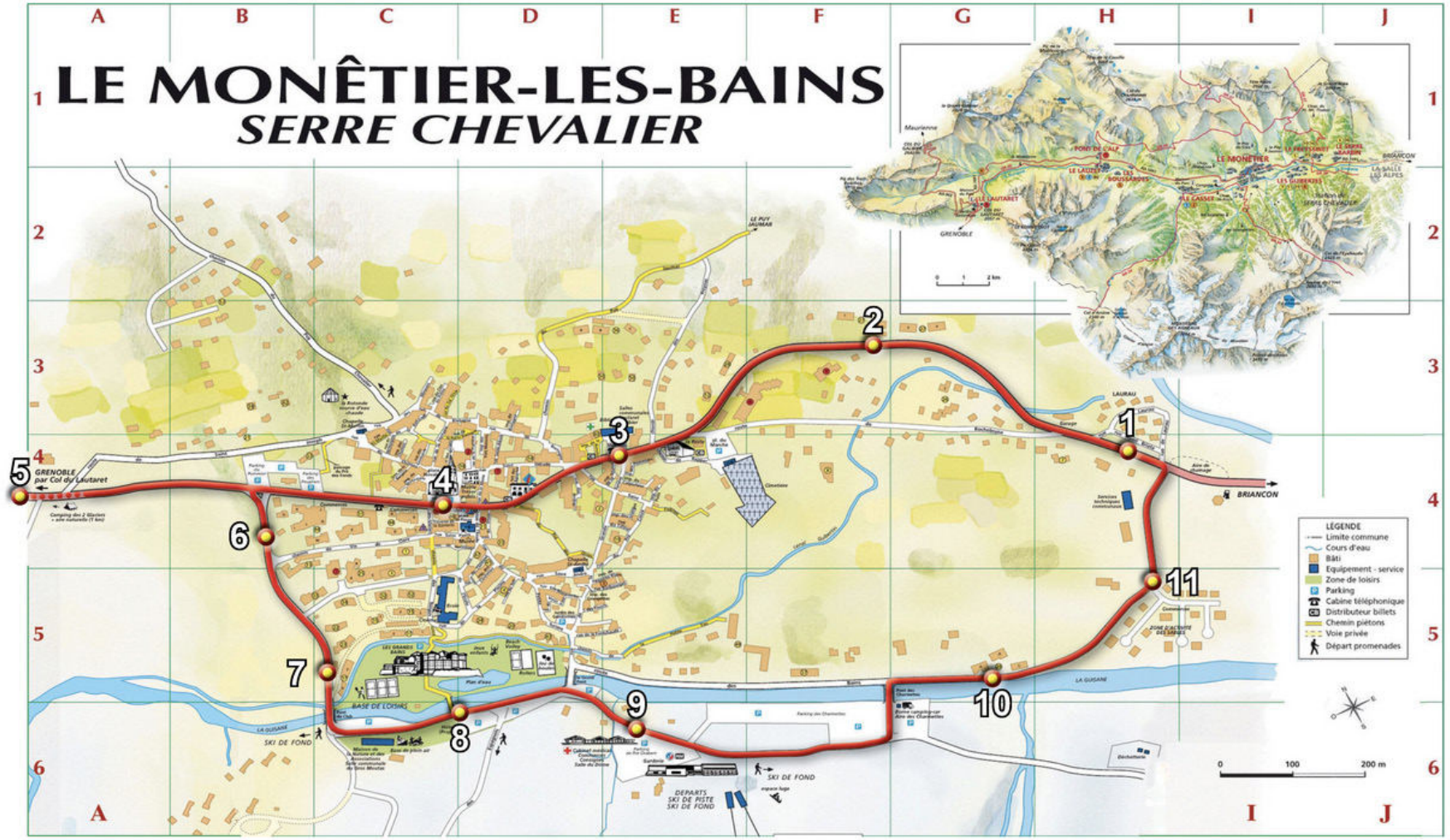
PLAN DU RÉSEAU DES HAUTES-ALPES ZOU!



AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LIGNE C

Laurau montant - Les Pellenches - Place Stabatio - Eglise centre du village - Le Casset
Vie de Clare haut - Vie de Clare Bas - Les Grands Bains - Pré Chabert
HLM les Près Bagnols - Z.A. Les Sables



AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LIGNE A

Petit pont La Salle - Pananches - Chirouze - Moulin Baron - Télécabine de l'Aravet
Pied de l'Aravet - les Faïsses - Sporting - Jardins Alpins - Moulin Taravelier
Télécabine de Pontillas - Place du Rozé - Télécabine de Fréjus - Place du Verney

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

LIGNE B

Les Héliantes - l'Astragale - Les Faïsses - La Bergerie - Télécabine du Pontillas
Le Grand Aigle - Eglise du Bez - Télécabine du Fréjus - Place de l'Aravet

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Circuit A

01 : Le Serre d'Aigle
02 : L'Eterlou
03 : La Gérarde
04 : Rond-point sud Saint Chaffrey
05 : Mairie
06 : Le Verdanel
07 : Champs Arnoux
08 : Le Tamborel
09 : Villard Laté (village)
10 : Les résidences du Villard
11 : Les Mélèzes
12 : Les Nivéoles
13 : Pont Saint Bernard
14 : Impasse des Sable
15 : Club hôtel Maéva
16 : Petits Plans

Circule du 15/12/2018 au 21/12/2018,
du 06/01/2019 au 08/02/2019 et du 09/03/2019 au 21/04/2019

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Circuit B

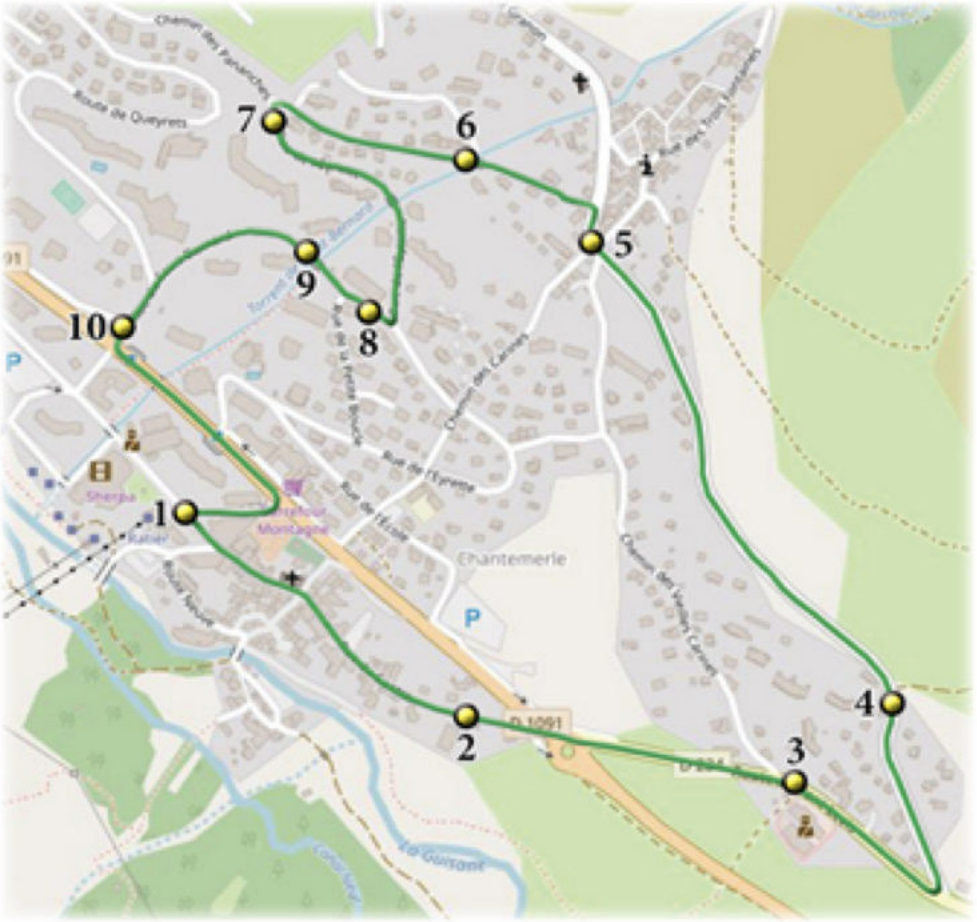
01 : Le Serre d'Aigle
02 : L'Eterlou
03 : La Gérarde
04 : Rond-point sud Saint Chaffrey
05 : Mairie
06 : Le Verdanel
07 : Champs Arnoux
08 : Gendarmerie - Les Potasses

Circule du 22/12/2018 au 05/01/2019 et du 09/02/2019 au 08/03/2019

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Circuit C



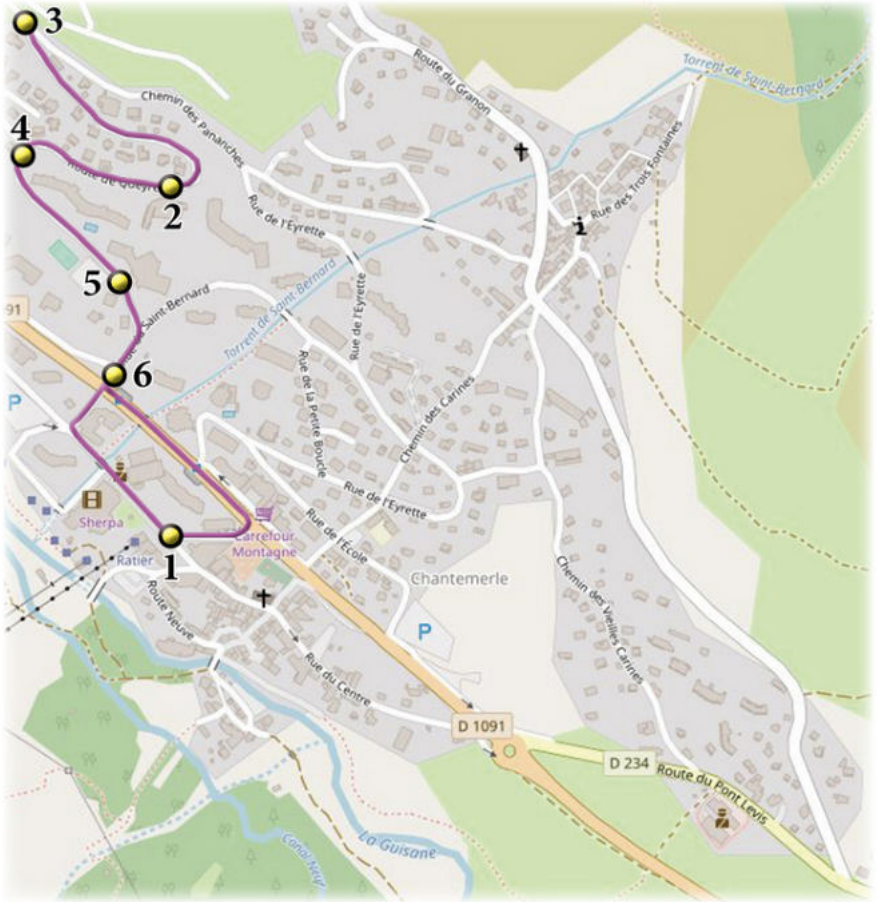
01 : Le Serre d'Aigle
02 : L'Eterlou
03 : Gendarmerie - Les Potasses
04 : Le Tamborel
05 : Villard Laté
06 : Résidences du Villard
07 : Les Mélèzes
08 : Les Nivéoles
09 : Pont St Bernard
10 : Petits Plans

Circule du
22/12/2018 au 05/01/2019
et du
09/02/2019 au 08/03/2019

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Circuit D

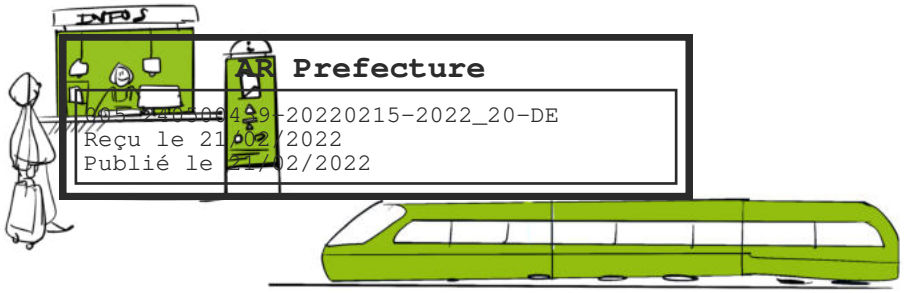


01 : Le Serre d'Aigle
02 : Les Peyronilles
03 : Les Peyrons
04 : Impasse des Sables
05 : Club hôtel Maéva
06 : Petits Plans

Circule du
22/12/2018 au 05/01/2019
et du
09/02/2019 au 08/03/2019

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022



Les services de transport sont nombreux, variés, tant pour l'accès à la destination que sur place. L'attractivité des accès depuis le Sud (Aix-Marseille) est cependant insuffisante. La promotion des accès TGV depuis Oulx est sans doute insuffisante.

Le réseau urbain de Briançon présente une base de service remarquable, avec un bon niveau de qualité, une desserte efficace et économique. Il ne couvre cependant pas tout le secteur de forte densité avec des services réguliers.

Plusieurs communes ou hameaux ne bénéficient pas ou très peu d'une liaison avec Briançon (Névache, Val-des-Prés, Cervières, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Villar d'Arène, La Grave).

L'organisation mise en place en saison d'été sur la Haute-Clarée représente également un dispositif remarquable.

Même avec la densité des services en place sur l'axe de la Guisane, le système de transport peine à relever le défi de la densité des échanges en saison d'hiver.

La complexité du système de transport, tant du point de vue client que sur le plan de l'organisation, est clairement un handicap majeur pour le territoire. Plus de 10 acteurs institutionnels interviennent pour mettre en place une offre qui ne peut que se révéler morcelée, incomplète, et très difficilement lisible. Ce point essentiel fait l'objet de la dernière partie du diagnostic.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

4

LE COÛT, LE FINANCEMENT ET LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS PUBLICS

L'organisation des services de transport sur le Briançonnais est particulièrement complexe, puisqu'elle fait intervenir au moins 11 acteurs.

4.1 GOUVERNANCE ACTUELLE DES TRANSPORTS

• L'autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET, y compris les trains de nuit) est l'Etat, à travers le Ministère de la Transition écologique et solidaire. L'actuelle convention TET arrive à échéance en 2021, et l'Etat étudie actuellement les solutions permettant de poursuivre la desserte. Un appel à manifestation d'intérêt pourrait être publié dans les prochaines semaines.

• La Région est autorité organisatrice des transports en dehors du ressort territorial de la ville de Briançon. Elle organise à ce titre :

- Le transport express régional.
- Les lignes express régionales.
- Les services de transport réguliers correspondant aux lignes F (Briançon - l'Argentière), G (Briançon - Montgenèvre), H (Briançon Monêtier-les-Bains) et I (Monêtier-les-Bains - Briançon - Montgenèvre - Oulx).
- Les transports scolaires en dehors de Briançon, tant pour les services internes à la CCB que pour les services entrants ou sortants.

• La Ville de Briançon et autorité organisatrice sur son ressort territorial (réseau Tub), et assure par convention avec les communes de Villar-Saint-Pancrace et Puy-Saint-André des liaisons avec ces deux communes, dans la limite généralement admise de 5 km au-delà de la limite du ressort territorial de l'AO.

• La CCB organise, par délégation de la Région, une navette estivale en haute-Clarée.

• Le SIVM organise, par délégation de la Région, des renforts hivernaux sur la ligne H.

• Le SIGED organise, sans délégation de la Région, des navettes internes aux communes de Monêtier-les-Bains et de La Salle-les-Alpes en saison d'hiver.

• La commune de Saint-Chaffrey organise, par délégation de la Région, des navettes internes en saison d'hiver.

• La commune de Montgenèvre organise, sans délégation de la Région, des navettes internes en saison d'hiver.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

• Une liaison sur réservation entre Briançon et Névache fait intervenir la commune de Névache, par délégation de la Région.

• Le SIVOM La Grave / Villar d'Arène organise une navette hivernale, sans délégation de la Région.

• Resalp met en place des services librement organisés, comme des navettes aéroport.

• Névache et Bardonnèchia mettent en place la desserte de la Vallée Etroite. Les conditions administratives d'organisation de ce service n'ont pas été vérifiées.

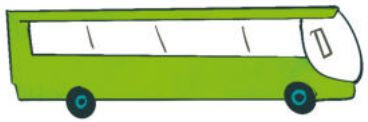
En pratique, la situation est encore rendue plus complexe si on prend en compte les conditions d'exploitation de ces transports :
• Transdev exploite l'essentiel des services urbains de Briançon.

• Resalp exploite l'essentiel des services non urbains, ainsi que les services à la demande de Briançon, les transports scolaires et la LER 35.

• La commune de Montgenèvre exploite une partie des navettes de la station.

• La SNCF exploite les services ferroviaires, mais avec des services différents pour le ter, le tet et le TGV.

• L'information voyageurs est réalisée par 05 voyageurs, sous forme d'un marché liant la Région à Mobilink.



La complexité de l'organisation de la compétence transport est relevée, et regrettée, par l'ensemble des acteurs. Lors de entretiens réalisés à l'occasion du diagnostic du schéma de mobilité, la volonté de construire une gouvernance avec un seul donneur d'ordre était unanime (à l'exception de la commune de Montgenèvre, qui ne s'est pas exprimée sur ce point). Cette complexité présente des inconvénients majeurs :

• Toute intégration tarifaire et billettique s'avère très complexe.

• La lisibilité de l'offre est très mauvaise pour les usagers, qui peinent d'autant plus à identifier les offres de service et à les apprivoiser qu'ils sont pour beaucoup des visiteurs, souvent habitués à des services de transport plus lisibles, et qui ne disposent pas du temps nécessaire pendant leur séjour pour décortiquer l'offre de transport. Les exploitants mettent en place des moyens pour pallier cette difficulté, sans que cela soit réellement leur rôle.

• La coordination des services est problématique : sur 14 horaires de train en semaine, seuls 2 disposent de post-acheminements ou de pré-acheminements adaptés.

• La qualité du service rendu est parfois médiocre, faute de disponibilités et de compétences dans les services des collectivités.

• La charge de travail est importante pour les collectivités, ne serait-ce que pour la gestion des mises en concurrence.

• La visibilité donnée aux exploitants, et les coûts de gestion des appels d'offre tendent encore à renchérir les prix.

Elle ne présente en réalité qu'un avantage : chaque commune décide du périmètre de prestations de transport ajustées au mieux à ses besoins, les adapte si nécessaire chaque saison, et en assure le financement.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

4.2 COÛTS ET FINANCEMENT

Les coûts des différents services internes au Briançonnais sont répertoriés dans le tableau suivant, pour l'année 2018. Certains sont approximatifs, et ont dû être évalués au regard d'unités d'œuvre elles-mêmes estimées, faute de données disponibles à ce jour (services organisés par la Région).

Service	Coût de production HT	Recette HT	Coût HT pour la collectivité	Financement
Réseau Tub	1,120 k€	181 k€	939 k€	Ville de Briançon 939 k€ (dont 450 k€ de versement transport)
Ligne G (Briançon - Montgenèvre)	~ 350 k€	~ 150 k€	~ 200 k€	Région 150 k€ Montgenèvre 50 k€
Ligne H (Briançon - Monêtier)	1,153 k€	266 k€	887 k€	Briançon : 98 k€ Monêtier-les-B. : 98 k€ La Salle-les-Alpes : 98 k€ Saint-Chaffrey : 98 k€ Région : 495 k€
Transports scolaires	~ 500 k€	~ 20 k€	~ 480 k€	Région : ~ 480 k€
Navette haute-Clarée été	240 k€	70 k€	170 k€	CCB : 85 k€ CD05 : 85 k€
Navette haute-Clarée été	240 k€	70 k€	170 k€	CCB : 85 k€ CD05 : 85 k€
Navette Vallée Etroite été	~ 20 k€	~ 5 k€	~ 15 k€	Névache : 8 k€
TAD Briançon - Névache hiver et été	~ 15 k€	~ 12 k€	~ 3 k€	Névache : 3 k€
Navette Monêtier-les-Bains hiver	72 k€	0 k€	72 k€	Monêtier : 72 k€
Navette La Salle-les-Alpes hiver	109 k€	0 k€	109 k€	La Salle-les-Alpes : 109 k€
Navette Saint-Chaffrey hiver	91 k€	0 k€	91 k€	Saint-Chaffrey : 91 k€
Navette Montgenèvre hiver	~ 120 k€	0 k€	~ 120 k€	Montgenèvre : 120 k€
Navette La Grave Villar d'Arène hiver	~ 30 k€	0 k€	~ 30 k€	La Grave : 15 k€ Villar d'Arène : 15 k€

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

La répartition de la charge de transport pour les liaisons internes, représentant approximativement 3,1 M€ HT/an, soit environ 3,4 M€ TTC figure au tableau suivant. La charge transport correspondant aux renforts touristiques est d'environ 1 M€ HT, soit le tiers du coût total.

Financeur	Coût HT	Part du financement
Briançon	1037	33,4%
CCB	85	2,7%
Région	1125	36,2%
CD05	85	2,7%
Monêtier-les-Bains	170	5,5%
La Salle-les-Alpes	207	6,7%
Saint-Chaffrey	189	6,1%
Montgenèvre	170	5,5%
La Grave	15	0,5%
Villar d'Arène	15	0,5%
Névache	11	0,4%

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

Pour les services dont les données de fréquentation sont disponibles, on peut relever les points suivants :

- La couverture globale des charges de transport par les recettes est de 18,7%. Elle est de l'ordre de 21% sur les services touristiques.
- Le coût au voyage du réseau TUB pour la collectivité est de 1,76 €, ce qui est très faible pour un petit réseau.

—

- **Le réseau TUB est donc particulièrement performant, tant sur le plan technique que sur le plan financier.**

La recette au voyage, qui s'établit à 0,34 €, est quant à elle faible : il s'agit d'un réseau attractif en matière tarifaire.

- **Le coût au voyage pour la collectivité sur la navette Haute-Clarée été est d'environ 2 € : il s'agit également d'une très bonne performance, sur un trajet de l'ordre de 10 km.**

- **Le coût au voyage pour les collectivités du Briançonnais sur la ligne H est de l'ordre de 3,30 € : il s'agit également d'une très bonne performance, sur un trajet de l'ordre de 15 km.**

- **Les coûts au voyage pour les navettes village sont très faibles (entre 0,50 et 1,20 €), ce qui s'explique par les distances réduites.**

- **Néanmoins, les coûts kilométriques de production des services sont relativement élevés, ce qui s'explique par les contraintes liées à l'environnement de montagne sur l'exploitation, par le coût salarial des renforts hivernaux, par la mobilisation d'un parc important de véhicules sur une partie de l'année seulement, et par une faible concurrence entre transporteurs.**

On notera également que le versement transport, qui finance environ la moitié du fonctionnement du réseau TUB, est prélevé au taux de 0,50%, alors que le taux maximum est de 0,75 % (taux maximum de 0,55%, et majoration de 0,2% pour les communes touristiques, cf. CGCT L2333-67).

—

- **Il existe donc un potentiel fiscal mobilisable de l'ordre de 200 k€ pour le financement du réseau TUB.**

- **Par ailleurs, une évaluation du potentiel fiscal lié au prélèvement du versement transport sur l'ensemble des communes de la CCB amène à un produit de l'ordre de 140 k€ pour un taux de 0,55%, soit 203 k€ au taux maximum de 0,8% (intégrant la majoration de 0,05% prévue par le CGCT pour les intercommunalités).**

- **Par ailleurs, les établissements jouent encore peu un rôle de prescripteur en matière de mobilité domicile travail, avec cependant au moins deux interventions notables :**

> Le Plan de Mobilité employeur du centre hospitalier et de Rhône Azur.

> La station et la mairie de Montgenèvre qui financent des renforts hivernaux sur la ligne G pour l'acheminement de leurs personnels.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

5

SYNTHÈSE ET ORIENTATIONS

1 GOUVERNANCE ACTUELLE DES TRANSPORTS

#1

Le Briançonnais représente un territoire original, avec une situation périphérique et de fortes contraintes liées à l'environnement montagnard, même si de nombreuses ressources viennent le désenclaver. Sa caractéristique essentielle est la forte part de l'activité touristique, avec une population pouvant tripler ou davantage en saison.

Le Scot fixe des objectifs ambitieux en matière de développement touristique, avec une perspective d'accueil de 15.000 lits supplémentaires à horizon 2030, correspondant à une augmentation d'au moins 20% des capacités d'hébergement. Il fixe dans le même temps un objectif de multiplier par 7,5 la part des transports collectifs au sein du territoire.

>> Le schéma de mobilité constitue le cadre opérationnel correspondant à cette ambition.

#2

Le Briançonnais présente une faible dynamique de population, mais constitue un territoire sujet à une respiration annuelle amenant à passer deux fois dans l'année de 20.000 à plus de 60.000 personnes présentes. Avec un très bon taux d'équipement, et des ressources importantes en matière d'emploi, le territoire est très autonome - et plutôt attracteur - en matière de mobilités quotidiennes.

>> Les déplacements y sont plutôt courts sur l'agglomération de Briançon, mais très fortement polarisés par Briançon en dehors.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

#3

Les lignes de désir de la mobilité apparaissent très différentes en fonction de la saison :

• En dehors des saisons touristiques, de septembre à novembre et de mai à juin inclus, soit 5 mois sur 12 :

- Un axe de demande dense s'étend de Villar-Saint-Pancrace, Briançon (haut et bas) jusqu'à une partie de Saint-Chaffrey.
- Un axe moyennement dense s'étend de Saint-Chaffrey à Monêtier-les-Bains.
- La demande provenant des autres polarités est beaucoup plus diffuse, et assez fortement orientée sur Briançon, sauf pour les communes de la Haute-Romanche, qui peuvent être tournées vers Bourg d'Oisans, et pour Montgenèvre largement tournée vers l'Italie.

• En saison d'hiver, de décembre à avril, soit presque 5 mois de l'année : s le même temps un objectif de multiplier par 7,5 la part des transports collectifs au sein du territoire.

- L'axe de forte densité s'étend de Villar-Saint-Pancrace à Monêtier-les-Bains, et l'intensité des échanges est maximale sur la Guisane, avec un afflux de plus de 30.000 personnes sur ce secteur. La demande est tournée sur Briançon, mais également entre les différents domaines skiables, et sur les liens locaux entre hébergement et domaines skiables.
- Un axe se dessine également entre Briançon et Montgenèvre, et les axes vers la Clarée et vers Cervières se renforcent.

• En saison d'été (juillet et août), la demande de déplacement est beaucoup plus diffuse. On retrouve les axes des intersaisons, auquel se rajoute un très fort besoin d'accès à la Clarée, qui devient le principal lieu de fréquentation.

Sur l'agglomération de Briançon, les lignes de désir sont structurées par les échanges entre les principaux pôles : Villar-Saint-Pancrace, le collège des Garcins, la gare, la zone d'activités, le cœur de ville, la grande boucle, la cité Vauban, les collèges et le lycée, le centre hospitalier, Saint-Chaffrey.

>> Ces lignes de désir sont schématisées au 2.4.

#4

Malgré la présence de plusieurs aménagements attractifs, et le rattrapage progressif dans le cadre des travaux neufs, la qualité des cheminements est encore médiocre, avec de fortes coupures non traitées et des situations de non continuité pour les personnes à mobilité réduite. La forte présence de la voiture, avec des emprises routières importantes et des trottoirs ménageant parfois des possibilités de stationnement, rend difficile la circulation à pied.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

#5

Le potentiel considérable du vélo loisir n'est pas suffisamment exploité sur le Briançonnais.

>> Les services et les aménagements à destination des cyclosportifs, des itinérants et des familles ne sont pas à la hauteur de la destination.

#6

Le potentiel de développement du vélo utilitaire est important, même si des contraintes physiques limitent la pratique pendant 3 mois d'hiver. Les marges de progrès sont liées à la continuité des aménagements, aujourd'hui très peu maillés et très hétérogènes, la mise en place de jalonnement et d'informations, l'accroissement des possibilités de stationnement (en particulier au niveau des établissements scolaires et de la Cité Vauban). La présence consistante de professionnels, ainsi que d'un atelier de réparation, constituent cependant des atouts.

>> Les projets en cours (Guisane, Clarée, schéma vélo sur Briançon) impulsent une dynamique décisive ; elle doit être accompagnée par un effort plus global sur l'aménagement, ainsi que par des mesures de promotion du vélo à assistance électrique.

#7

Le réseau routier est extrêmement exposé aux risques naturels (montée aux cols, accès à la Clarée, enneigement de la chaussée), et fortement exposé aux variations du trafic, qui peut varier de 1 à 5 sur l'année.
Le point noir du réseau est situé à la jonction de la Guisane et de l'agglomération de Briançon, avec des situations récurrentes de congestion en fin d'après-midi en saison d'hiver, et des nuisances importantes à l'environnement proche des domaines skiables.

>> Ces inconvénients représentent une source majeure d'insatisfaction pour la clientèle touristique. L'importance de l'usage de la voiture sur la destination est aujourd'hui un handicap, dans un contexte où le fait de pouvoir se passer d'une voiture sur la destination d'un séjour hivernal tend à s"imposer comme un standard.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

#8

L'offre de stationnement est particulièrement abondante sur l'ensemble du territoire.

>> On constate un déséquilibre en matière d'usage et d'attractivité entre les ouvrages et la voirie sur Briançon, ainsi qu'une abondante offre de stationnement gratuit sur les parties hautes du domaine de Serre-Chevalier, qui contribue de manière décisive à l'émergence des pointes de trafic.

#9

L'autostop présente un potentiel intéressant, en particulier d'avril à novembre.

#10

Les services de transport sont nombreux, variés, tant pour l'accès à la destination que sur place.

>> L'attractivité des accès depuis le Sud (Aix-Marseille) est cependant insuffisante.

#11

Le réseau urbain de Briançon présente une base de service remarquable, avec un bon niveau de qualité, une desserte efficace et économique. Il ne couvre cependant pas tout le secteur de forte densité avec des services réguliers.

L'organisation mise en place en saison d'été sur la Haute-Clarée représente également un dispositif remarquable.

Mais même avec la densité des services en place sur l'axe de la Guisane, le système de transport peine à relever le défi de la densité des échanges en saison d'hiver.

De plus, plusieurs communes ou hameaux ne bénéficient pas ou très peu d'une liaison avec Briançon : Névache, Val-des-Prés, Cervières, Puy-Saint-André, Puy-Saint-Pierre, Villar d'Arène, La Grave.

>> La complexité du système de transport, tant du point de vue client que sur le plan de l'organisation, est clairement un handicap majeur pour le territoire.

AR Prefecture
005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

#12

Plus de 10 acteurs institutionnels interviennent pour mettre en place une offre qui ne peut que se révéler morcelée, incomplète, et très difficilement lisible. La complexité de l'organisation de la compétence transport est relevée, et regrettée, par l'ensemble des acteurs. Cette complexité présente des inconvénients majeurs, sur le plan de l'intégration tarifaire et billettique, de la coordination des services, et même de la qualité du service rendu.

Elle ne présente en réalité qu'un avantage : chaque commune décide du périmètre de prestations de transport ajustées au mieux à ses besoins, les adapte si nécessaire chaque saison, et en assure le financement.

Le coût global du système de transport se monte à environ 3 M€/an pour les collectivités, dont seulement 1 M€/an consacrés aux renforts en saison touristique. Les moyens consacrés apparaissent très correctement proportionnés concernant les besoins permanents du territoire (environ 100 €/habitant/an), mais ne sont sans doute pas au niveau nécessaire pour faire de la destination un territoire accueillant pour les clientèles touristiques.

>> Un relèvement des moyens consacrés à la mobilité des visiteurs apparaît donc nécessaire à terme, alors qu'une simplification de l'organisation du système de transport serait susceptible d'apporter une plus-value décisive, même à offre constante.

AR Prefecture

005-240500439-20220215-2022_20-DE
Reçu le 21/02/2022
Publié le 21/02/2022

©Conception et assistance à Maîtrise d'ouvrage - www.indigo.com
Design et Illustrations Esquiss - www.agence-esquiss.fr