



© Communauté de communes du Briançonnais



Minibus dans la Vallée de la Clarée (Hautes-Alpes)

La pérennité du transport collectif dépend des crédits publics

Sans étude préalable, il a été possible d'agir vite et d'instituer, sans attendre, un système de navettes jusqu'au cœur du massif. *Quid* de sa pérennité ?

3 500 véhicules par jour en moyenne, et des pointes jusqu'à cinq mille ! Comme la Vallée Étroite, la Vallée de la Clarée fait l'objet d'une forte attractivité. Aussi, fin 2002, constatant les importantes difficultés de circulation, le parcage illicite, la saturation et la dégradation globale du site, le Conseil général des Hautes-Alpes¹ offre aux visiteurs la possibilité d'emprunter des navettes entre Névache et le lieu-dit Laval (dix kilomètres, trente minutes). Cette expérimentation s'accompagne d'une réglementation de l'accès au site pour les véhicules à moteur.

Agir vite. C'est bien ainsi qu'il faut qualifier cette volonté politique. En effet, les élus ont souhaité intervenir sans tarder et éviter les études préalables longues et coûteuses. Le dispositif de navettes mis en place dès l'été 2003 répond au souhait d'une

>>> Mél :
s.barelle@ccbriançonnais.fr



© Jean-Marie Veit

démarche pragmatique, les décideurs préconisant « d'affiner le système » en fonction des effets produits. D'importants moyens sont alors dégagés : systèmes de comptage, recrutement de quatre personnes, installation d'un panneau électronique à messages variables. La tarification, elle, est voulue très attractive : un euro la première année.

Première saison : le succès est au rendez-vous. On note notamment le désengorgement du site et l'amélioration de l'accueil. À ces effets constatés, il faut ajouter que 98 % des personnes interrogées trouvent l'initiative bonne ou excellente.

Cependant, ce plébiscite ne doit pas dissimuler les difficultés et notamment les préoccupations financières mettant en question la pérennisation du dispositif. En effet, le coût de fonctionnement s'avère important et les recettes sont faibles. L'année suivante, les gestionnaires se voient donc obligés de corriger le dispositif, de revoir sa durée, sa tarification, ses rotations. D'essais en ajustements, la période de mise en fonctionnement des navettes, par exemple, a été successivement de trente-sept jours en 2003, cinquante et un en 2004, trente-huit en 2005 (voir tableau).

▼ NAVETTES ENTRE NÉVACHE ET LAVAL.
▼ AJUSTEMENT DES HORAIRES, PÉRIODES DE FONCTIONNEMENT ET RÉSULTATS CHIFFRÉS TTC.

	Nb de tickets	Nombre de jours	Horaire	Période	Fonctionnement	Recettes	Recettes par jour
2003	43 000	37	9h 18h	du 12/06 au 17/08	140 000 €	18 864 €	509 €
2004	54 000	51	9h 18h	du 12/06 au 29/08	126 250 €	30 700 €	588 €
2005	60 000	38	9h 18h	du 14/06 au 21/08	72 803 €	32 964 €	867 €

Source : Service transport du CG 05

ON POURRAIT S'ÉTONNER DU MONTANT ÉLEVÉ DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT POUR L'ANNÉE 2004. CETTE PREMIÈRE ANNÉE A ÉTÉ L'OCCASION DE METTRE DES INVESTISSEMENTS LOURDS EN PLACE : DISPOSITIFS DE COMPTAGE, DE DEUX PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES (50 000 €), CE QUI A FAIT CONSIDÉRABLEMENT AUGMENTER LE BUDGET.



LA VALLÉE DE LA CLARÉE ET LA VALLÉE ÉTROITE. CE TERRITOIRE A ÉTÉ CLASSÉ EN 1992 AU TITRE DE LA LOI DU 2 MAI 1930 (RELATIVE À LA PROTECTION DES MONUMENTS NATURELS ET DES SITES À CARACTÈRE ARTISTIQUE, HISTORIQUE, SCIENTIFIQUE, LÉGENDAIRE OU PITTORESQUE).



Questions à Jean-Louis Chevalier
maire de Névache*

« Il faut un certain courage politique »

En 2003, vous avez choisi de fermer l'accès de la Haute-Vallée de la Clarée à la circulation automobile. Cela a dû provoquer quelques levées de boucliers...

Des réticences? Effectivement. Dans la Haute-Vallée, une centaine de chalets d'alpage sont transformés en résidences d'été. Il y a également des commerces, un camping... Les gens craignent que la réglementation génère des retombées économiques négatives. C'était sans compter, aussi, quelques adversaires politiques qui se sont manifestés sur le thème « comment vont faire les agriculteurs? ». Nous avons pris des risques et il fallait un certain courage politique pour aller ainsi à contre-courant. Les navettes étaient déjà prévues dans le cahier des charges de l'opération Grand site de France en 1999 mais elles n'avaient jamais été mises en œuvre parce que c'était politiquement suicidaire.

Vous avez commencé doucement...

Nous avons surtout fait preuve d'imagination pour ne pas léser les résidents. Les agriculteurs – pour leur tracteur – disposent d'un laissez-passer. De même, les entreprises et les habitants de la Haute-Vallée, les personnes handicapées peuvent circuler librement. Néanmoins, cela ne va pas sans contrôle, car les gens ont tendance à vouloir contourner la règle.

Sur quelle base avez-vous établi votre politique tarifaire?

Nous voulions un tarif attractif. Cependant, une chose est sûre: nous ne voulions pas que cela soit gratuit. Nous n'aurions pas pu revenir en arrière. Sans compter qu'on ne peut pas tout subventionner! La première année, nous avons conçu un produit d'appel à un euro le trajet et nous avons prévu de modifier les choses en fonction des enseignements de cette première expérience.

* Dans les Hautes-Alpes. 300 habitants permanents. 3 000 résidents l'été et un flux de 4 000 voitures/jour (1 500 l'hiver).

Comment vous y êtes-vous pris pour convaincre?

Il y avait une volonté politique forte de la part du conseil municipal et l'appui du président du Conseil général. Et puis, malgré tout, les habitants étaient conscients que quelque chose n'allait pas. Il faut dire qu'il y avait vraiment des voitures partout...

Aujourd'hui, depuis quatre ans, les avis sur le sujet commencent à changer. C'est même devenu un argument. Fin juillet, une voiture pouvait mettre 1 h 30 pour descendre jusqu'à Névache. Il y a douze kilomètres. Maintenant, on peut se promener, on a retrouvé le plaisir de flâner.

Êtes-vous satisfait du résultat ou comptez-vous aller plus loin?

Les années précédentes, nous fermions la route quand la Haute-Vallée était saturée. Cette année, la route a été fermée à 11h tous les matins. Ce qui est possible aujourd'hui ne l'aurait pas été en 2003. Mais, nous n'avons pas fini de régler le problème, d'autant que la question du stationnement des voitures a été reportée en bas de la vallée.

D'après vous, que faut-il pour qu'un tel système de navettes fonctionne?

Prendre en compte les aspirations des habitants permanents. Mais il faut aussi que les transporteurs connaissent parfaitement le pays. Qu'ils puissent, presque, jouer les guides touristiques dans le bus. Dans les petits bus, il y a d'ailleurs beaucoup de convivialité, les gens discutent entre eux, demandent des renseignements. Du reste, nous avons prévu cette clause au cahier des charges de l'appel d'offres.

Et puis, il faut peut-être savoir qu'il n'y a pas de schéma à appliquer. Il faut s'adapter chaque année et essayer de trouver les bonnes solutions. ■

À ce jour, les navettes sont toujours en place, les impacts sur l'environnement sont considérablement réduits, la pollution atmosphérique et visuelle est diminuée... les infrastructures routières sont moins dégradées... cependant, la pérennisation du système n'est toujours pas acquise.

Après trois années d'ajustements techniques, le système n'est toujours pas consolidé et l'inquiétude des gestionnaires réside dans la recherche de l'équilibre financier. En effet, malgré l'augmentation des recettes (liée notamment à l'augmentation du prix du billet) et la diminution des coûts de fonctionnement (rotations moins fréquentes et période de fonctionnement plus courte, moins d'investissements en équipement), le financement à la charge de la collectivité a pu être évalué à 40 000 euros en 2005.

En 2006, l'instauration d'un nouveau tarif (2 € le ticket par trajet montée ou descente) répond à la préoccupation de voir peser la charge du service sur le consommateur et non sur le contribuable. Elle conforte l'intérêt d'une fermeture systématique de l'accès à la Haute-Vallée en fin de matinée (sens montant).

Si cette démarche pragmatique a eu l'intérêt de démarrer vite, l'expérience en montre aussi les limites. Certes, un retour à la situation antérieure est peu probable mais le paramètre économique reste problématique. Il aurait pu être mieux apprécié s'il avait été intégré dans une étude de faisabilité préalable. ■

STÉPHANE BARELLE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU BRIANÇONNAIS

1. En collaboration avec la commune de Névache et la Communauté de communes du Briançonnais.