Groupe espelia

tecurbis

Le conseil technique indépendant

Communauté d'Agglomération GAP•TALLARD•DURANCE

Interreg

Cofinancé par l'Union Européenne
Cofinanziato dall'Unione Europea

France – Italia ALCOTRA

Gap, le 02 mai 2023

Schéma Directeur de la Mobilité de la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance

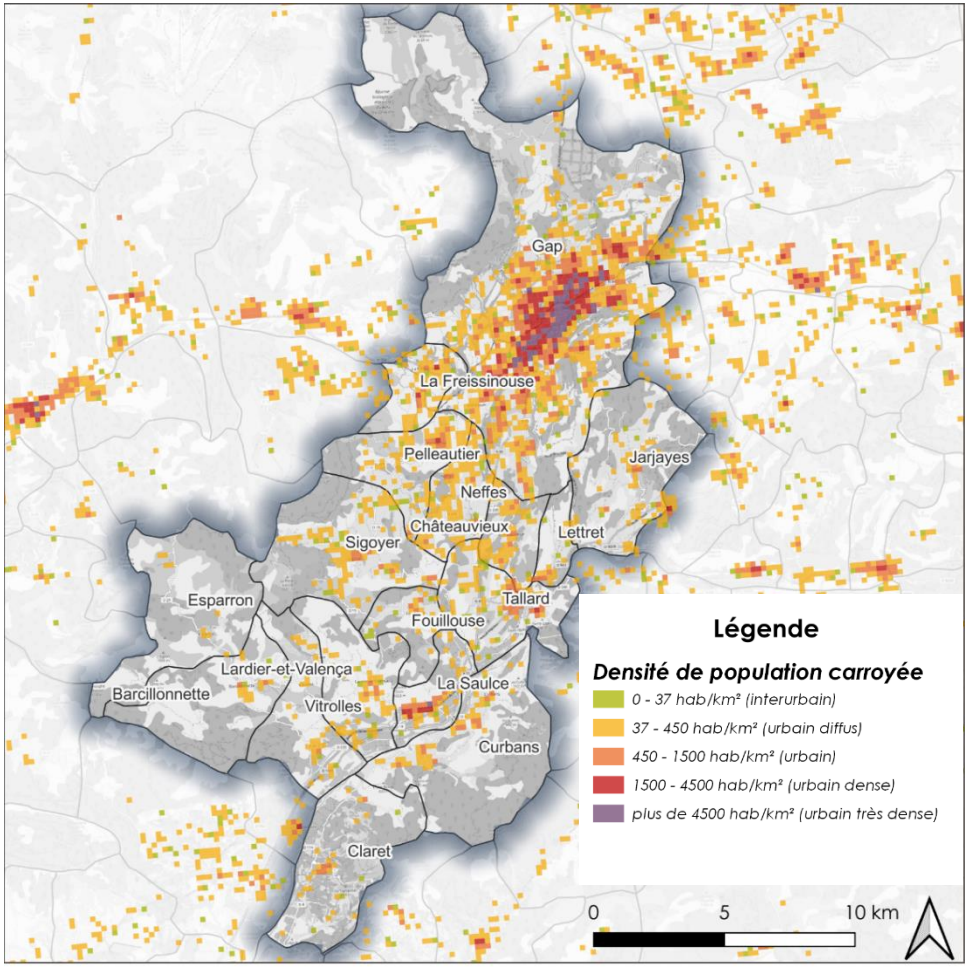
Synthèse

tecurbis

Diagnostic

Démographie

Une densité de population faible et hétérogène



50 500 habitants, dont 40 600 à Gap (INSEE, 2022)

Les **typologies d'urbanisation sont très contrastées** sur le territoire.

La **ville de Gap** est un espace **très densément peuplé**, notamment dans ses **quartiers centraux**, avec des densités supérieures à 4500 hab/km².

Les communes du **piémont de Céüze**, ainsi que les **quartiers périphériques de Gap**, ont une **urbanisation diffuse**, caractéristique de la **périurbanisation**.

Les bourgs de **La Saulce** et de **Tallard** présentent des **concentrations significatives** de population.

Le **reste du territoire est rural**, avec un **habitat très diffus**, organisé autour de centre-villages et de hameaux ou fermes.

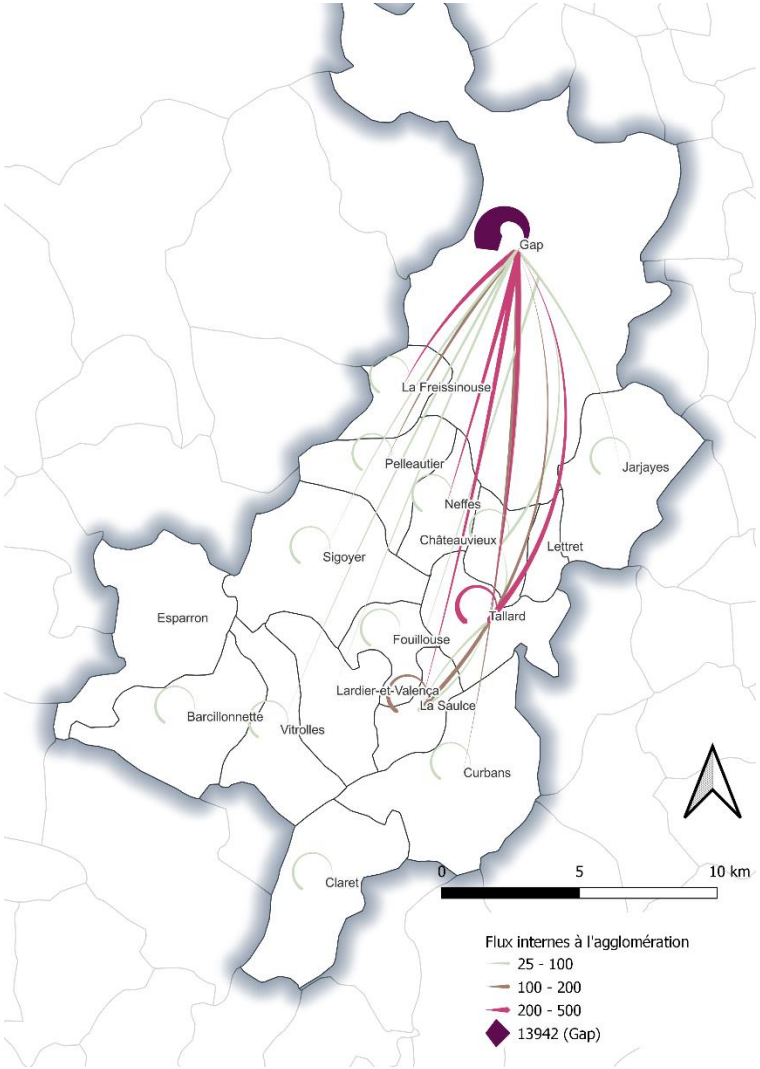
Les disparités de densité induisent des problématiques de mobilité et d'accessibilité différenciées selon les secteurs de l'agglomération.

Résumé socio-économique

- Une **population** aux revenus moyens, dont la croissance ralentit progressivement, et dont l'âge augmente progressivement
- Un **bassin d'emploi** structurant pour le département (concentration des emplois), et très fortement tertiarisé (commerces, services et administrations publiques)
  - Très forte concentration des emplois à Gap
  - Présence de zones d'activités importantes à Tallard, La Saulce, et Châteauvieux
- Un **pôle d'équipement majeur** pour l'ensemble du département

Flux domicile-travail

Flux internes à la communauté d'agglomération



Insee (2022)

Note : les flux de moins de 25 unités ne sont pas représentés sur la carte.

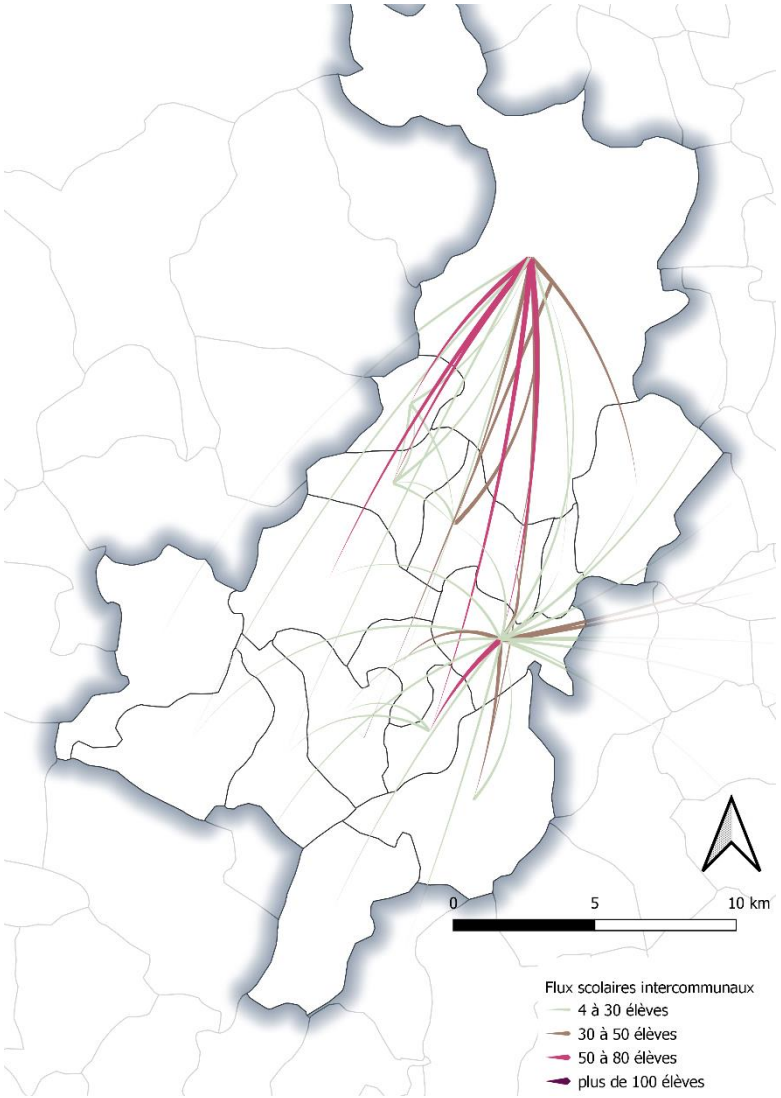
Au sein du territoire communautaire :

- **78 %** des flux domicile-travail sont **internes à la commune de Gap** (13 942 mouvements par jour)
- **16 % des flux** entre les communes (2 827 mouvements par jour), dont **11% vers Gap** (1 883 mouvements par jour)
- **66% des flux intercommunaux sont à destination de Gap**
- Les **principaux flux** en provenance des autres communes sont dirigés vers Gap, et proviennent essentiellement de **La Saulce, Tallard**, ainsi que des **communes limitrophes de Gap**
- Les communes de **Tallard** et **La Saulce** disposent de **zones d'emploi significatives**, et attirent certains actifs de Gap, ainsi que des communes alentour.
- Les flux en provenance des communes du sud de l'agglomération sont moins significatifs, du fait de leur population moins dense.

La majorité des besoins de mobilité se situe **en interne à la commune de Gap (78%)**.
10 % des flux internes à la CAGTD sont dirigés vers Gap, depuis une autre commune.
Gap est ainsi la destination de 88% des flux internes au territoire communautaire.

Flux domicile-étude

Flux internes à la communauté d'agglomération



Insee (2022)

L'analyse des flux scolaires permet de dégager **deux polarités importantes** :

- Gap
- Tallard

Le **collège de Tallard** attire les élèves du **sud du territoire communautaire**, ainsi que de certaines communes de la CC Serre-Ponçon Val d'Avance.

On note quelques flux entre petites communes, qui correspondent à des regroupements communaux pour les écoles élémentaires.

Les mobilités scolaires s'organisent **autour des pôles de Gap (principal) et Tallard (secondaire).** Les déplacements des **élèves du primaire entre les petites communes**, devant regrouper leurs écoles élémentaires, sont également à prendre en compte, bien qu'ils soient très minoritaires.

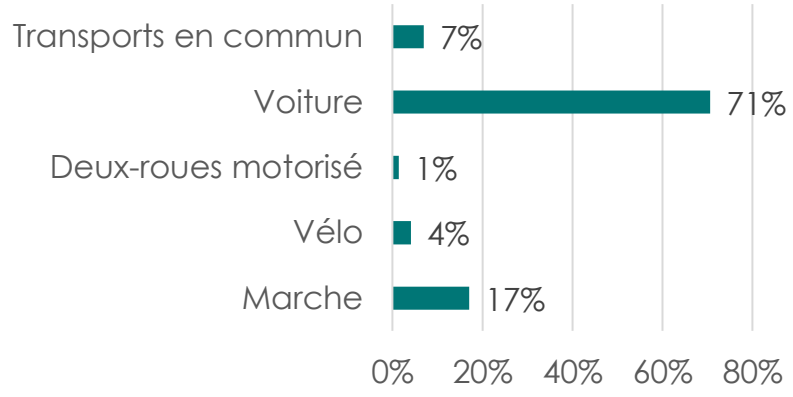
Parts modales

Une très forte dépendance à la voiture

On observe une répartition modale très différente selon que l'on s'intéresse à Gap ou aux autres communes de la CA. Ces parts modales concernent uniquement les déplacements domicile-travail.

A Gap :

- La **voiture** est le mode de déplacement **majoritaire**, avec **71 %** de part modale.
- Les **transports en commun** ont une part de **7 %.**
- Les **modes actifs** représentent **près de 21 % des déplacements**, ce qui traduit une géographie plutôt favorable à leur pratique, tout du moins dans certains quartiers de la ville.

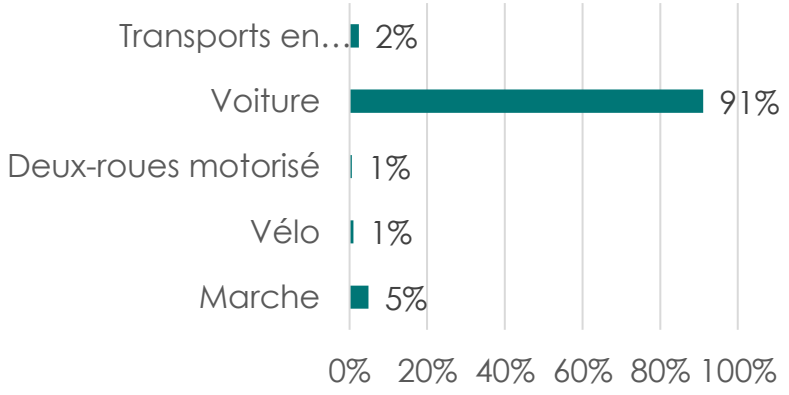


*Mode de transport pour les déplacements domicile-travail à **GAP** – INSEE (2022)*

Hors de Gap :

Le territoire est rural et l'urbanisation est très diffuse. De ce fait :

- La **voiture** est u**ltra-majoritaire**, avec 91 % de part modale.
- La **marche à pied vient en seconde position**, et concerne uniquement les gens travaillant dans leur commune de résidence, à proximité immédiate de leur logement.
- La **part des transports en commun** est de **2 %.**
- Celle du **vélo** est de **1 %** en moyenne.



*Mode de transport pour les déplacements domicile-travail **hors de GAP** – INSEE (2022)*

La **répartition modale est très distincte entre Gap et le reste de la CA**. La **voiture est le mode majoritaire**. **A Gap**, les **modes actifs** ont une part **importante**, ce qui témoigne d'un environnement compatible avec le **développement de ces modes.**

Le réseau viaire

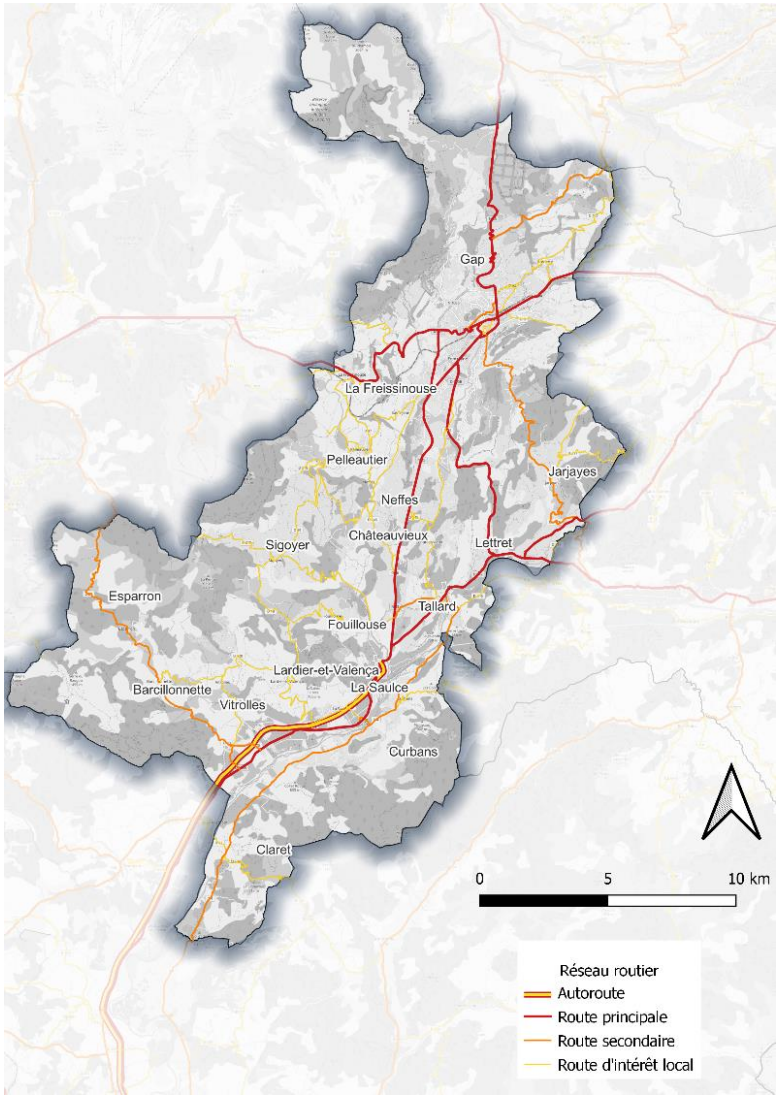
Contraint par le relief, sujet à la congestion

Le réseau viaire de l'agglomération est organisé autour de deux axes structurants : un **axe Nord-Sud**, **entre Gap et la Durance** (aval) qui correspond à la N85, et un **axe Est-Ouest**, correspondant à la N94, **qui traverse Gap**.

Le réseau viaire est centré sur Gap et contraint par le relief. L'absence de contournement de Gap implique le passage du trafic de transit par le centre-ville.

Les difficultés de circulation se concentrent principalement dans Gap : le réseau viaire de la ville est très radial (pas de rocade, peu de liaisons inter-quartiers), avec des voiries plutôt étroites et pas d'aménagement dédié aux transports en commun.

La congestion est notable en pointe, matin et soir, avec une circulation qui reste intense mais fluide pendant la journée.



BD Carto (2022) – réalisation Tecurbis

L'offre régionale

Le territoire communautaire dispose d'une seule gare en service, à **Gap,** mais également d'une gare actuellement non ouverte au public à **La Freissinouse**. La gare de Gap voit passer des liaisons vers Veynes, Grenoble, Aix-Marseille, Valence, Briançon (TER) et Paris (intercité de nuit).

En complément de l'offre ferroviaire, le réseau régional Zou! Assure la desserte de Gap au moyen de :

- 3 lignes express : 69 (ex-29), 535 (ex-30) et 400 (ex-33), vers Marseille, Aix, Veynes, Dignes, Briançon et Barcelonnette
- 4 lignes de proximité régulières (510, 520, 523, 530, respectivement ex-B, C, D et E), vers Veynes, St Bonnet, St-Jean-St-Nicolas et Chorges)
- 8 lignes régionales scolaires : 500, 511, 512, 513, 514, 521, 522, 524, 526

La ligne de la région AURA T91 assure deux allers-retours Gap – Grenoble.

L'Agglo en bus

Présentation générale du réseau

Sommaire

Les transports sur Gap

LES LIGNES DE BUS (toute l'année)

LIGNE 1 SERVIOLAN>BONNEVAL (LA SOURCE)
LIGNE 2 MOLINES>(LE RIGODON) LES GONTIERS
LIGNE 3 LES PRÉS>ROMETTE
LIGNE 4 TOKORO>ST JEAN
LIGNE 5 LES EMEYÈRES>PÔLE UNIVERSITAIRE
LIGNE 6 (CHÂTEAUVIEUX) LES ABADOUS>TOURNEFAVE
LIGNE 7 PARASSAC>FAURE DU SERRE
LIGNE 8 LES GRANDES TERRES>LA JUSTICE
LIGNE 9 CENTRE VILLE>ROMETTE
LIGNE 20 NRE BALMENS>ST LOUIS

LES NAVETTES ET TAXIBUS

LIGNE 21 CENTRO A : LA NAVETTE DU CŒUR DE VILLE
LIGNE 22 CENTRO B : PIDDINGTON>GOURLANCHES>KAPADOS
LIGNE 23 CENTRO C : CHÂTELARD>BEAUCHÂTEAU>FAUVINS
LIGNE 73 ETÉ : DOMAINE CHARANCE>GOLF BAYARD
LIGNE 75 HIVER : GAP>BAYARD>LAYE
TAXIBUS À LA DEMANDE

LES AUTRES LIGNES SUR GAP (période scolaire)

LIGNE 50 BAYARD-JAUSSAUDS-PARASSAC>ECOLES PEV
LIGNE 51 RÉSIDENCE VAL DU PLAN>ECOLES PE VICTOR
LIGNE 52 HAUT VARSIE>ECOLES PE VICTOR
LIGNE 54 HAMEAU DE STE MARGUERITE>COLLÈGE/LYCÉE NORD
LIGNE 55 SAINT-JEAN>COLLÈGE ET LYCÉE NORD
LIGNE 56 ROMETTE PRÉ MONGIL>COLLÈGE/LYCÉE NORD
LIGNE 57 PONT SARRAZIN>COLLÈGE ET LYCÉE NORD
LIGNE 58 LES VIGNEAUX>COLLÈGE ET LYCÉE NORD
LIGNE 59 VARSIE>COLLÈGE/LYCÉE NORD
LIGNE 60 LES BARRETS>COLLÈGE ET LYCÉE NORD
LIGNE 62 LA TOURRONDE>ECOLE DE LA TOURRONDE
LIGNE 63 LES FAUVINS>COLLÈGE DE FONTREYNE
LIGNE 74 CHABANAS>COLLÈGE DE FONTREYNE

Les transports sur l'Agglomération

LES LIGNES REGULIERES (TOUTE L'ANNÉE)

LIGNE 30 LA FREISSINOUSE>PELLEAUTIER>GAP
LIGNE 31 SIGOYER>NEFFES>GAP
LIGNE 100 LE VIVAS / LA SAULCE>TALLARD>GAP (A)
LIGNE 103 LES BOULANGEONS>LETTRET>TALLARD (A4)

LES AUTRES LIGNES DE L'AGGLOMERATION (période scolaire)

LES RABATTEMENTS VERS LA LIGNE CADENCÉE N° 100

LIGNE 101 BARCILLONNETTE>LARDIER>LA SAULCE
LIGNE 102 FOUILLOUSE>TALLARD
LIGNE 104 CHÂTEAUVIEUX>RN85
LIGNE 127 CURBANS (MAIRIE)>LA SAULCE (LES CAIRES)

LES LIGNES VERS GAP

LIGNE 110 NEFFES>GAP
LIGNE 111 LA FREISSINOUSE>PELLEAUTIER>GAP FONTREYNE
LIGNE 112 SIGOYER>PELLEAUTIER>LA FREISSINOUSE>GAP
LIGNE 113 JARJAYES>GAP
LIGNE 114 LYCÉE AGRICOLE>GAP

LES LIGNES VERS LE COLLÈGE DE TALLARD

LIGNE 120 SIGOYER>NEFFES>TALLARD COLLÈGE
LIGNE 121 JARJAYES>BOULANGEONS>TALLARD COLLÈGE
LIGNE 122 FOUILLOUSE>TALLARD COLLÈGE
LIGNE 123 CHÂTEAUVIEUX>TALLARD COLLÈGE
LIGNE 124 BARCILLONNETTE>TALLARD COLLÈGE
LIGNE 125 LE VIVAS>LA SAULCE>TALLARD COLLÈGE
LIGNE 126 CURBANS>TALLARD COLLÈGE

LES LIGNES VERS LES ECOLES PRIMAIRES

LIGNE 130 FOUILLOUSE>TALLARD ECOLES
LIGNE 131 CHÂTEAUVIEUX>TALLARD ECOLES
LIGNE 132 HAMEAUX DE TALLARD>TALLARD ECOLES
LIGNE 133 RP BARCI.>LARDIER>LA SAULCE ECOLE
LIGNE 134 PLANS VITROLLES & LARDIER>LA SAULCE ECOLE
LIGNE 135 LES HAMEAUX DE NEFFES>NEFFES ECOLE
LIGNE 136 NEFFES CHAILLOL>NEFFES ECOLE
LIGNE 137 LES ECARTS>CLARET ECOLE
LIGNE 138 HAMEAU DU PIN>CURBANS ECOLE
LIGNE 139 LA FREISSINOUSE>PELLEAUTIER

L'Agglo en bus : réseau interurbain régulier

Analyse générale

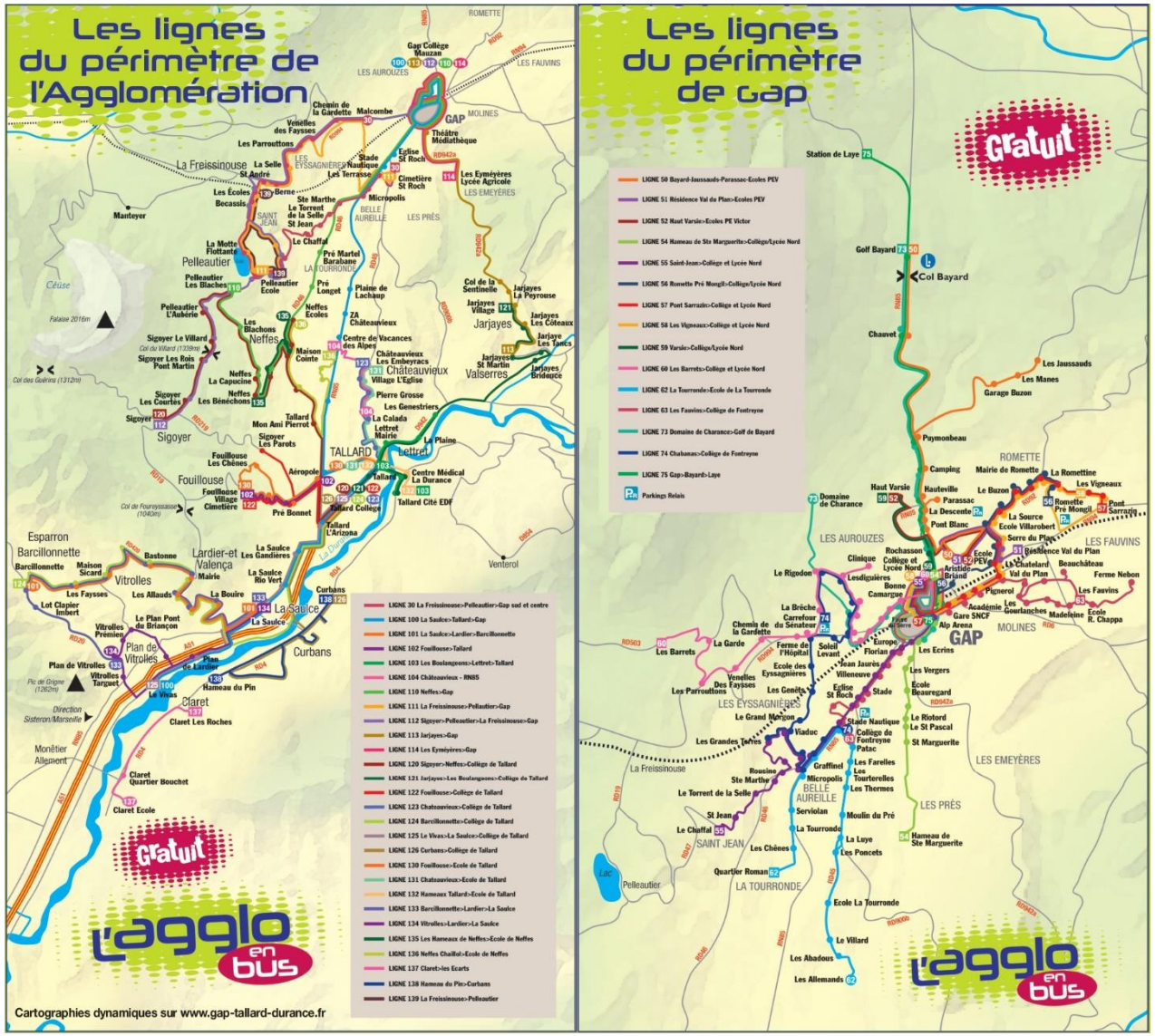
Le réseau est organisé autour des lignes suivantes :

- La ligne 100 (ancienne ligne départementale) reliant Plan de Vitrolles-La Saulce-Tallard-Gap
  - Ligne principale de l'agglomération, il s'agit d'une ancienne ligne régionale
  - Elle propose 9 allers-retours par jour, et les cars sont doublés à certains horaires
  - Elle joue un rôle central dans l'organisation des lignes à vocation scolaire
- La ligne 103
  - Elle assure une navette entre les quartiers de Tallard situés en rive gauche de la Durance, et la ligne 100. Elle dessert également Lettret
- La ligne 30
  - Il s'agit d'une ligne périurbaine, qui relie La Freissinouse et Pelleautier à Gap
- La ligne 31
  - Il s'agit d'une ligne périurbaine, qui relie Sigoyer et Neffes à Gap

Le réseau régulier comprend une ligne d'agglomération, une ligne de rabattement, et deux lignes périurbaines.

L'Agglo en bus : transport des scolaires

Organisation générale



Le transport des scolaires au sein du territoire communautaire est assuré par des lignes spécifiques, qui ne fonctionnent qu'en période scolaire mais sont ouvertes à tous.

Les lignes à vocation scolaires sont :

- Dans Gap : 50 51 52 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 74
- Vers la ligne 100 : 101 102 104 et 127
- Vers Gap : 110 111 112 113 114
- Vers le collège de Tallard : 120 121 122 123 124 125 126
- Vers les écoles primaires : 130 131 132 133 134 135 136 13è 138 139

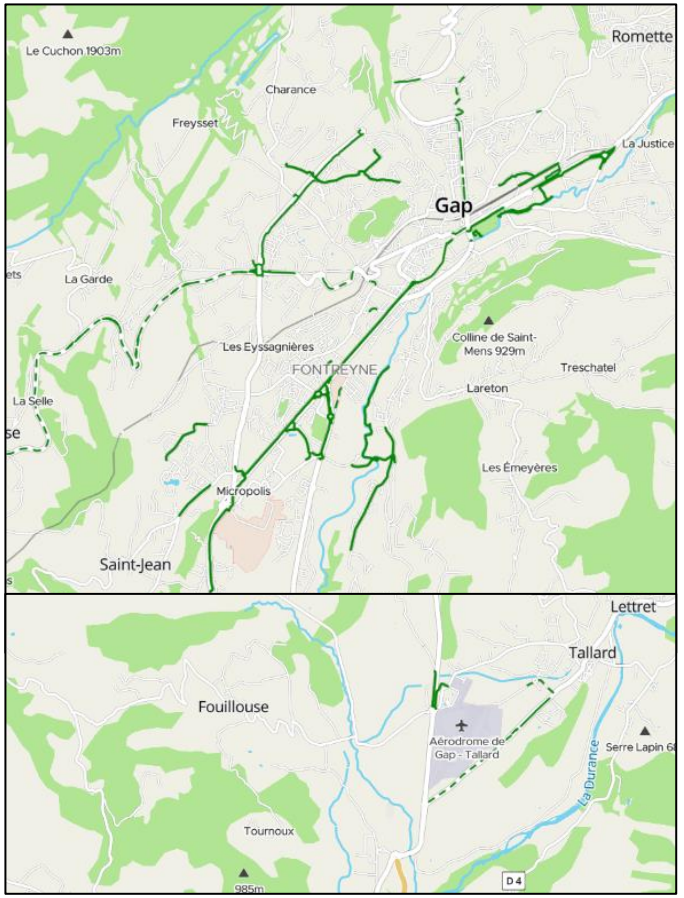
Modes actifs

Mobilités cyclables : un potentiel élevé, une pratique qui se développe

La ville de Gap possède des caractéristiques très favorables à la pratique du vélo. Le tissu urbain est dense, et la ville est établie sur une zone relativement plate. Un **schéma cyclable** y a été adopté en 2010 et a été partiellement réalisé. Un **réseau cyclable** est en cours de constitution, articulé autour d'un **axe central de 6 km**, quasiment entièrement réalisé. D'autres actions ont été engagées ou envisagées sur le **stationnement**, le **jalonnement**, ainsi que la **communication**.

La collectivité est pour l'heure dépourvue de **service de location** de vélo, car un tel service avait été **jugé non-pertinent en 2010**. Un service de location **pourrait être pertinent en 2023**, mais il convient de s'interroger sur **la/les forme(s) qu'il pourrait prendre**. Une expérimentation de flotte de trottinettes électriques en libre service a été menée, rencontrant un certain succès. Enfin, des actions ont été menées afin de favoriser l'intermodalité des cyclistes, avec la mise en place de navettes bus pour vélo vers Bayard, et l'aménagement de stationnements proches de certains arrêts de bus (sur les parkings relais en particulier).

Hors de Gap, on compte quelques aménagements sporadiques à proximité de Tallard et de La Saulce.



Le **développement de la mobilité cyclable** est engagé depuis une dizaine d'année. L'enjeu est aujourd'hui de **poursuivre les efforts consentis jusqu'à présent**, et **d'actualiser les objectifs** face aux nouveaux besoins. Il faut également réfléchir à comment traduire cette politique municipale à **l'échelle de l'agglomération**.

Modes actifs

Marche à pied

La ville de Gap présente une forte part modale de la marche à pied. Son centre-ville est dense, ce qui favorise la pratique. Le centre historique est pour partie piétonnisé.

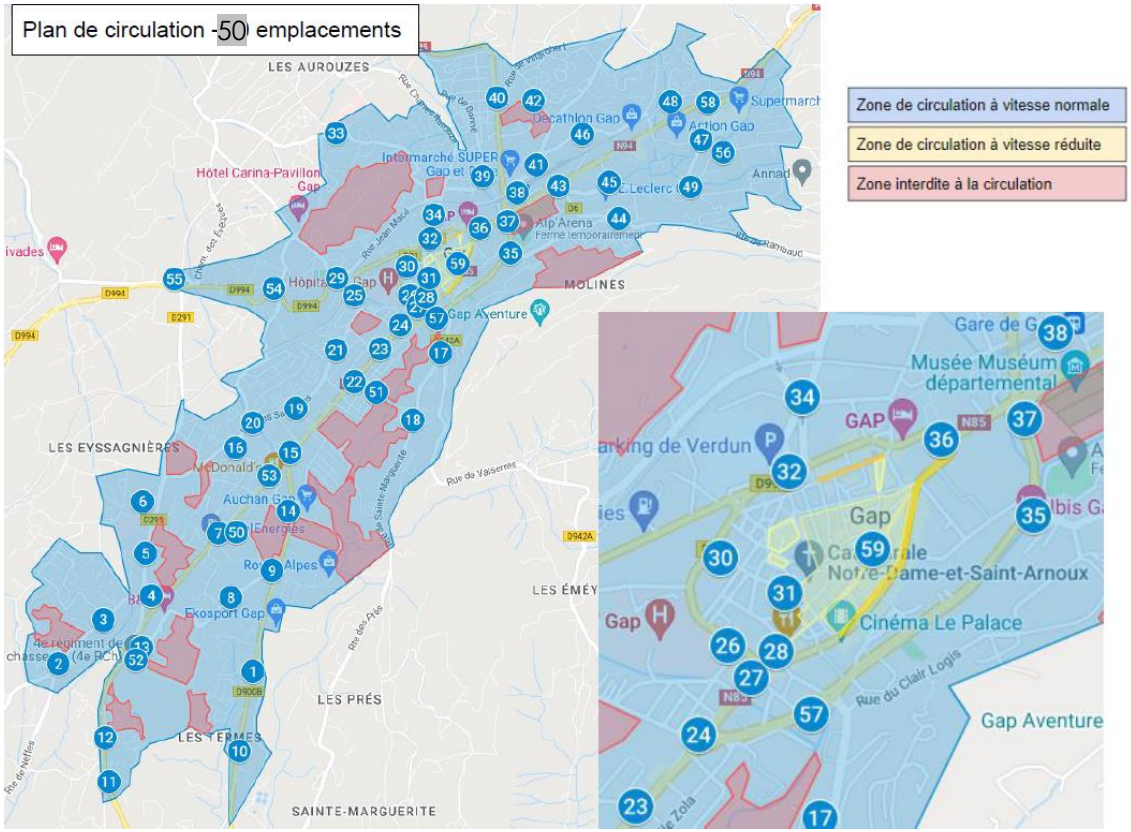
Le PDU de 2010 a planifié la mise en accessibilité progressive des accès aux transports publics, et des traversées piétonnes notamment. Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics a été réalisé.

Hormis Gap, Tallard et La Saulce, les villages présentent une urbanisation diffuse autour d'un réseau vernaculaire de voiries parfois étroites et souvent dépourvues de trottoir. Les distances à parcourir sont importantes, ce qui est défavorable à la pratique de la marche à pied.

Hors de Gap et des bourgs principaux, la pratique de la marche à pied est limitée par le tissu urbain très diffus. Dans les zones les plus denses, il existe un enjeu autour de la sécurisation générale des cheminements, ainsi que de leur mise en accessibilité progressive.

Trottinettes

Déploiement à venir



Pour faire suite au succès d'une première expérimentation, la ville de Gap a lancé en mars 2023 un Appel à Manifestation d'Intérêt un déploiement de flotte de trottinettes en libre-service.

La flotte sera de 120 unités, avec une possibilité de monter à 150 en été.

La convention aura une durée de 1 an, les trottinettes seront disponibles du 15/03 au 15/11.

50 emplacements de stationnement, ainsi que des zones de restrictions de circulation seront définies dans la convention.

En pérennisant la solution de mobilité, la Ville de Gap sera dotée d'une solution complémentaire de mobilité, qui peut notamment être complémentaire des transports en commun afin de finir un trajet.

Usages partagés de la voiture

Covoiturage

- Il n'existe pour l'heure **pas de système de covoiturage du quotidien** sur le territoire de la communauté d'agglomération. Néanmoins, le **département** souhaite mettre en place une plateforme de covoiturage et d'autostop organisé commune à tous les EPCI des Hautes-Alpes.
- Il n'existe pas de **système d'autopartage institutionnalisé**. Toutefois, on note qu'un certain nombre de particuliers proposent d'ores et déjà leur voiture personnelle en autopartage sur des plateformes privées comme Ouicar ou GetAround.
- La pratique du **covoiturage** apparait très **peu développée** sur les relations domicile-travail ou domicile-étude. En revanche, certains entretiens avec des élus révèlent que les familles organisent des covoiturages pour assurer les trajets pour les activités extra-scolaires des enfants, ce qui prouve qu'une part au moins de la population est ouverte à cette pratique.

Le développement du covoiturage au quotidien peut être une piste de travail intéressante, notamment pour fournir une alternative de mobilité aux communes les plus isolées et les moins denses.
Le développement de l'autopartage pourrait quant à lui permettre de diminuer le taux de motorisation très élevé dans l'agglomération. Les modalités d'un tel système restent cependant à réfléchir.

Enquête auprès de la population

- Modalités d'enquête :
  - en ligne (plateforme spécialisée LIMESURVEY) via QR code et site internet Agglo
  - ou via questionnaire papier distribué auprès de la population (23 300 exemplaires) par La Poste (idem Mag Agglo) pour 9 communes et par les mairies pour 8 communes.
- Durée :
  - 5 semaines (du lundi 31/01 au dimanche 05/03)
  - couvre les 2 semaines de vacances scolaires zone B (04/02 à 19/02)
- Communication :
  - Affichage sur 18 planimètres Gap (du Me 25/01 au Ma 31/01, puis Me 22/02 à Ma 28/02)
  - Campagne de communication réseaux sociaux + sites internet Ville et Agglo
  - Communiqué de presse aux médias (DL, Alpes 1, Alpes et Midi, …)
  - Distribution des flyers et affiches (Mairies, OT, CC limitrophes, Gare, CHICAS, centre sociaux, établissements scolaires, bus et autocars Réseau Agglo, Direction Transports, Région, transporteurs, CCI, commerces, centres commerciaux, …

Synthèse de l'enquête

Le **territoire, fortement motorisé**, est polarisé par la ville-centre Gap. Malgré cette polarisation et le relief du territoire, les **modes alternatifs à l'autosolisme sont non négligeables, même dans les communes périurbaines et rurales**.

Les **marges de manœuvre** pour les développer sont **importantes**. En effet, les difficultés principales relevées pour le vélo ou la marche à pied par exemple sont la sécurité des déplacements ou le manque d'infrastructure cyclable dédiée, ce qui peut être amélioré par les collectivités référentes, et non pas le relief ou le transport de charge. Les attentes en termes de politique de covoiturage tiennent aussi plus d'aide pour l'organisation du déplacement que pour la mise en place d'incitations financières.

Un axe d'amélioration pourrait cependant être **l'assistance au déplacement de certains publics cibles**. En effet, si au vu des moyennes des temps et des distances ainsi que des remarques qualitatives sur les déplacements domicile-travail, la mobilité « obligatoire » n'est en général pas une source de soucis, pour les **personnes non motorisées non gapençaises**, le trajet devient beaucoup moins acceptable en terme de durée de déplacement.

tecurbis

Grandes orientations

Transports en commun

Le réseau régulier urbain

- Capitaliser sur la gratuité, en améliorant la qualité de service
- Restructurer en profondeur le réseau urbain, afin de proposer une offre lisible, efficace, hiérarchisée, en cohérence avec les besoins de mobilité
- Augmenter la fiabilité, la vitesse et la qualité de service
- Mettre en place des dispositifs de suivi et de contrôle de la vie du réseau (comptages, mesure de la vitesse commerciale réelle, comité d'exploitation, etc…)
- Définir un plan d'investissement pour renouveler le parc roulant de la régie(avec des véhicules NEUFS)
- Mettre en œuvre une stratégie de long terme sur l'évolution du réseau et de sa gestion

Le réseau interurbain et le réseau à vocation scolaire

- Evaluer et améliorer la desserte des communes périphériques à Gap
- Réfléchir à la mise en place de lignes pendulaires, de navettes « marchés » ou de TAD
- Mise en place d'une inscription obligatoire afin de disposer :
  - D'un suivi de qui utilise le service
  - De données de fréquentation aux arrêts, afin d'adapter facilement les services à chaque rentrée scolaire (gabarit des véhicules notamment)
- Veiller à la charge de la ligne 100, sur laquelle se rabattent les services du sud du territoire communautaire
- Réfléchir à la complémentarité entre réseau urbain et lignes scolaires à Gap

Modes actifs et espace public

Engager un rééquilibrage de l'usage des espaces publics

- Capitaliser sur les dynamiques en place
  - Poursuivre le développement des itinéraires cyclables, en s'appuyant sur les dernières recommandations du cerema, sur le SD départemental, ainsi que sur le développement des véloroutes
  - Améliorer les conditions de circulation des piétons, en développant des itinéraires agréables et sécurisés
- Réfléchir à des mesures d'accompagnement de la pratique cyclable (aide à l'achat, animations, flotte en libre-service, etc…)

Usages alternatifs de la voiture

Pousser au développement des pratiques

- Covoiturage :
  - Accompagner le développement de la pratique
- Stationnement :
  - Poursuivre le développement des parkings-relais
  - Réfléchir à l'évolution à terme du stationnement en voirie, dans le but de dégager de l'espace pour le transport collectif et les modes actifs
- Electrification :
  - Poursuivre le déploiement des IRVE
- Autopartage
  - Réfléchir à l'opportunité de mettre en place un/des systèmes d'autopartage

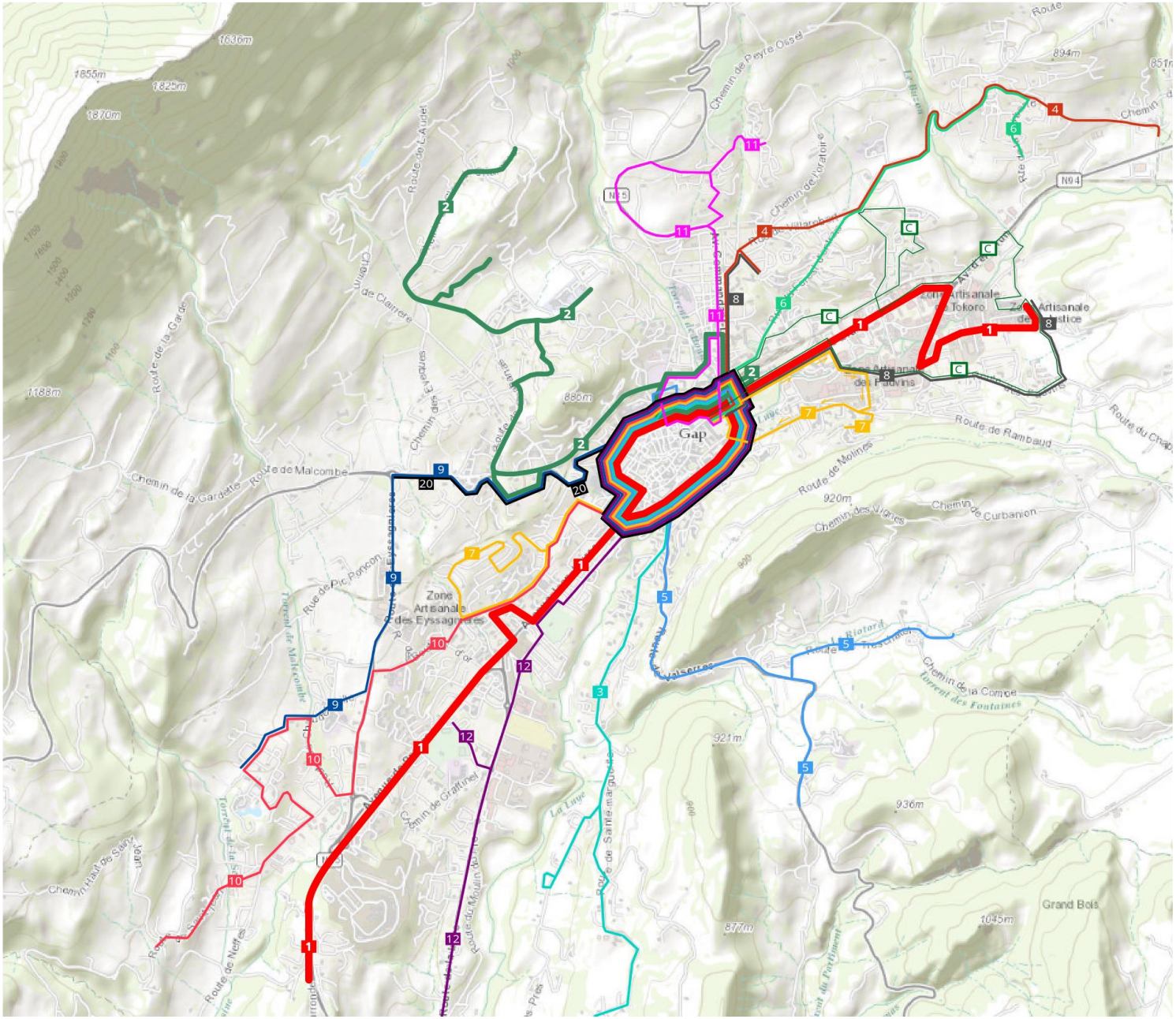
tecurbis

Actions sur le réseau de transports

Objectifs et principes

- Objectifs de la restructuration
  - Conforter l'attractivité du réseau urbain
  - Rendre le réseau plus robuste
  - Améliorer la productivité de l'exploitation
- Principes de construction
  - Maintien de tous les points d'arrêt
  - Maintien ou augmentation des niveaux de desserte
  - Systématisation des fréquences de passage
  - Constitution d'un réseau en étoile autour du pôle de correspondance Faure-du-Serre – Ladoucette

Cartographie



Evolutions du fonctionnement du réseau

- Un service continu, avec des relèves en ligne
  - Economie de km haut-le-pied
  - Augmentation de l'offre commerciale sur le temps de midi
  - Meilleure lisibilité, et donc attractivité du service
- Un réseau organisé en étoile
  - Des lignes raccourcies, pour éviter de propager les retards liés à la congestion
  - Des correspondances facilitées en un point central
- Un cadencement fixe des lignes
  - Des fréquences de passage constantes
  - Des schémas de desserte systématisés
  - Une productivité optimale du matériel roulant

Impacts de la restructuration du réseau urbain

1,190 Mkcc/an

+ 40 %

+ 345 000 kcc

4,60 M€/an

+ 40 %

+ 1,525 M€

(par rapport aux coûts 2022)

25 véhicules

+ 8 véhicules

Note sur le versement mobilité :

La CA Gap-Tallard-Durance lève actuellement 2,2 M€ avec un taux fixé à 0,55.

Le taux peut être augmenté jusqu'à 0,8, du fait que les communes de Gap, Tallard et Sigoyer soient classées comme communes touristiques.

Avec un taux de 0,8, le montant collectable est estimé à 3,2 M€, soit un surplus de 1 M€.

Évolutions sur les lignes interurbaines

Ligne 100 : Plan-de-Vitrolles – La Saulce – Tallard – Gap

- Ajout de 2 allers-retours en heure creuse (semaine) :
- Ajout d'un 4e aller-retour le samedi
- Augmentation de 18% de l'offre sur la ligne
- **Coût annuel estimé : 90 k€**

Ligne 30 : Optimisation du fonctionnement de la ligne et extension du service le samedi

- Fonctionnement en boucle de la ligne : Gap – La Freissinouse – Pelleautier – Gap
- Accès au centre-ville de Gap
- **Coût annuel estimé : 11 k€**

Ligne 31 : Sigoyer – Neffes – Gap

- Doublement de l'offre + desserte du Col des Guérins en saison
- **Coût annuel estimé : 47 k€**

Ligne 103 : Ajout d'un second aller-retour et prolongation

- **Coût annuel estimé : 51 k€**

Création des Navettes Villages

- Lignes à destination de Gap
- Fonctionnement sur la base d'un aller-retour les samedis uniquement

N°	trajet	Impact km	Impact €
1	Esparron – Barci – Vitrolles – Lardier et Valença – La Saulce – Tallard-Aéropôle – Gap	3 765 km/an	11 700 €
2	Claret – Curbans – Tallard – Lettret –Tallard - Châteauvieux - Gap	3 500 km/an	11 500 €
3	Fouillouse – Tallard-Aéropôle – Gap	3 600 km/an	10 200 €
4	Jarjayes Les Tancs - Gap	1 600 km/an	9 100 €

Résumé des actions sur les lignes scolaires

- Lignes non-modifiées
  - Dans Gap : 50, 51, 60, 62, 63
  - Vers la ligne 100 : 101, 102, 104,
  - Vers Gap : 110, 112, 113, 114
  - Vers le collège de Tallard : 120, 122, 123, 124, 125, 126
  - Vers les écoles primaires : 130, 131, 132, 134, 135, 136, 137, 138, 139
- Lignes modifiées :
  - Dans Gap : 52-59, 54, 55, 56, 57, 61, 74
  - Vers la ligne 100 : 103
  - Vers Gap : -
  - Vers le collège de Tallard : 121
  - Vers les écoles primaires : 133
- Lignes supprimées :
  - Ligne 58 : Collège et lycée Nord <> Les Vigneaux
- Lignes créées :
  - Ligne 75 : Collège et lycée Nord <> Col Bayard

tecurbis

Le plan d'action

Ensemble des actions identifiées en complément des restructurations apportées aux services de transports en commun

Un plan d'action en 6 axes

Axe 1 : Améliorer les performances du réseau de transport collectif

Qualité de service

1 - Améliorer l'information voyageur
2 - Hiérarchiser et clarifier le réseau régulier
3 - Rendre le réseau plus robuste face aux incidents d'exploitation
4 - Faciliter la circulation des bus

Parc roulant

5 - Engager un renouvellement et un rajeunissement de la flotte de bus
6 - Améliorer la maintenance des véhicules
7 - Réfléchir au verdissement de la flotte

Gestion du réseau

8 - Mettre en place les outils de suivi nécessaire
9 - Mettre en place un SAEIV
10 - Réfléchir aux possibilités d'évolution du mode de gestion du réseau
11 - Mettre en place un local sanitaire et de prise de service

Axe 2 : Communiquer et accompagner

Action 12

Développer la communication sur les offres de mobilités

Action 13

Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité

Axe 3 : Développer les mobilités solidaires

Action 14

Proposer des véhicules en location à tarifs préférentiels afin de favoriser l'insertion sociale et économique

Axe 4 : Favoriser les usages alternatifs de la voiture

Action 15

Développer des aires de covoiturage

Action 16

Promouvoir la plateforme Rezopouce pour faciliter le covoiturage

Action 17

Mettre à disposition des véhicules en autopartage

Axe 5 : Compléter le réseau de transports réguliers

Action 18-a

Développer une offre de TAD sur l'agglomération

Action 18-b

Mettre en place de navettes villages

Action 18-c

Mise à disposition de véhicules aux communes

Action 19

Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale

Axe 6 : Favoriser la pratique des modes actifs

Action 20

Poursuivre le maillage du territoire en infrastructures cyclables

Action 21

Mettre en place une flotte de vélos en libre-service

Action 22

Mettre en place un dispositif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique

Action 23

Développer un projet de maillage d'itinéraires piétons

Coûts estimatif des actions

	Action	Investissement	Fonctionnement
1	Améliorer l'information voyageur	300 k€ - 500 k€	20 k€ - 50 k€ / an
2	Hiérarchiser et clarifier le réseau régulier	Intégré au cout de fonctionnement du réseau	
3	Rendre le réseau plus robuste face aux incidents d'exploitation	Intégré au cout de fonctionnement du réseau	
4	Faciliter la circulation des bus	Selon réalisations envisagées	
5	Engager un renouvellement et un rajeunissement de la flotte de bus	Selon modalités de renouvellement	
6	Améliorer la maintenance des véhicules	-	1 ETP
7	Réfléchir au verdissement de la flotte	Selon modalités et horizon de renouvellement	
8	Mettre en place les outils de suivi nécessaire	Selon modalités de mise en œuvre choisies	
9	Mettre en place un SAEIV	10 k€	15 k€ - 20 k€/an
10	Réfléchir aux possibilités d'évolution du mode de gestion du réseau	Cout d'une étude : 5k à 7 k€	-
11	Mettre en place un local sanitaire et de prise de service	Selon nature des installations	

Coûts estimatif des actions

	Action	Investissement	Fonctionnement
12	Développer la communication sur les offres de mobilités	Selon nature des réalisations (très variable)	
13	Accompagner la réalisation de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activité	-	30 k€/an en subventionnement 0,25 ETP en assistance
14	Proposer des véhicules en location à tarifs préférentiels afin de favoriser l'insertion sociale et économique	Selon dimensionnement du service	50 k€ - 100 k€ /an 1 ETP à minima
15	Développer des aires de covoiturage	20 k€ - 25 k€ / aire 10 k€ - 15 k€ / aire de proximité	-
16	Promouvoir la plateforme Rezopouce pour faciliter le covoiturage	-	Cf. action 12
17	Mettre à disposition des véhicules en autopartage	-	10 k€ /an / véhicule
18a	Développer une offre de TAD sur l'agglomération	-	Entre 200 k€ et 400 k€/an 0,5 ETP
18b	Mettre en place de navettes villages	-	50 k€ - 60 k€ / an
18c	Mise à disposition de véhicules aux communes	Cout des véhicules	Selon utilisation du service

Coûts estimatif des actions

	Action	Investissement	Fonctionnement
19	Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale	Pour un projet complet de tram-train ou équivalent : plusieurs dizaines de millions d'euros	Contribution possible aux études : quelques milliers d'euros par an
20	Poursuivre le maillage du territoire en infrastructures cyclables	10 k€ - 20 k€ pour actualisation du SD cyclable 1 à 2,5 M€/an en réalisation	-
21	Mettre en place une flotte de vélos en libre-service	Selon modalités du dispositif choisi	
22	Mettre en place un dispositif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique	-	Subventionnement : 25 k€/an
23	Développer un projet de maillage d'itinéraires piétons	15 k€ - 20 k€ en études Couts de réalisation à intégrer aux renouvellements de voiries / d'espaces publics	-

Groupe espelia

Servir l'intérêt général

espelia ressources Consultants Finances tecurbis icea

CONTACT :

Vincent GRANDJEAN

Chef de mission

vincent.grandjean@tecurbis.fr

Mathieu LABAT

Chargé de mission

mathieu.labat@tecurbis.fr