





Gap, le 24 août 2023



Basé sur le Schéma Directeur de la Mobilité réalisé du 18/10/2022 au 05/05/2023

Document complet



France - Italia ALCOTRA

Sommaire

PHASE 1:

Réalisation d'un diagnostic partagé de la mobilité du territoire

- 01 Diagnostic socio-économique
- 02 Diagnostic de la demande de mobilité
- 03 Diagnostic des offres de mobilité
- 04 Enquêtes auprès de la population
- 05 Concertation des élus et entretiens avec les acteurs locaux
- 06 Grandes orientations

PHASE 2:

Elaboration du plan d'actions pour le territoire

11 - Le plan d'action

- Réalisation d'un ^O diagnostic a partagé de la mobilité du territoire

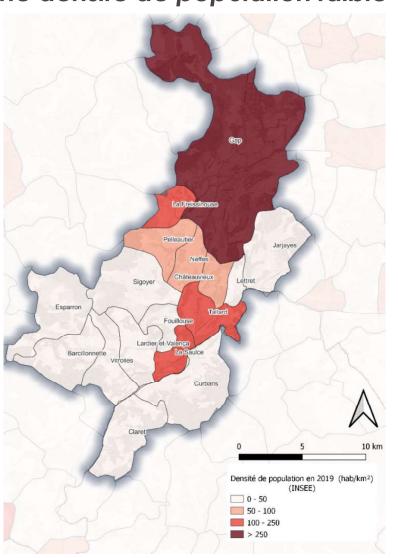
Elaboration S du plan d'actions - pour le territoire



tecurbis

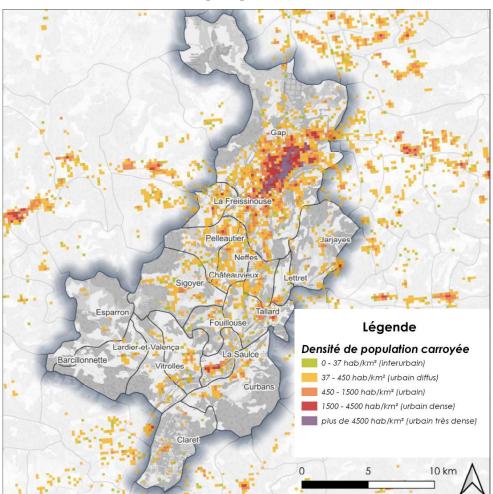
01Diagnostic socioéconomique

Une densité de population faible et hétérogène



- 50 500 habitants (INSEE, 2022)
- 143 hab/km²
- Très forte concentration de la population :
 - Gap: 40 600 habitants (80% de la population de la CA)
 - Tallard: 2 285 habitants
 - La Saulce: 1 445 habitants
- Un écart significatif de densité entre Nord et Sud du territoire

Une densité de population faible et hétérogène



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.

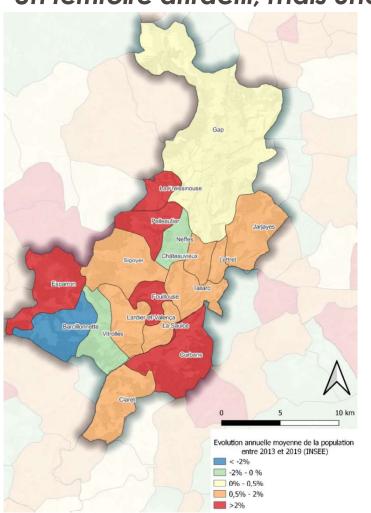
Les communes du **piémont de Céüze**, ainsi que les quartiers périphériques de Gap, ont une urbanisation diffuse, caractéristique de la périurbanisation.

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 d'accessibilité différenciées selon les secteurs de l'agglomération.

Un territoire attractif, mais une croissance en ralentissement progressif



D'après l'INSEE (2022), la population de la CA **a augmenté en moyenne de 0,3% par an** entre 2013 et 2019 (Hautes-Alpes : 0,2%, France : 0,35%), soit un gain de **150 habitants par an environ**. La croissance du territoire reste plus forte que celle du département, même si elle **ralentit par rapport à la période 1999 – 2013**, conformément aux prévisions énoncées dans le SCoT.

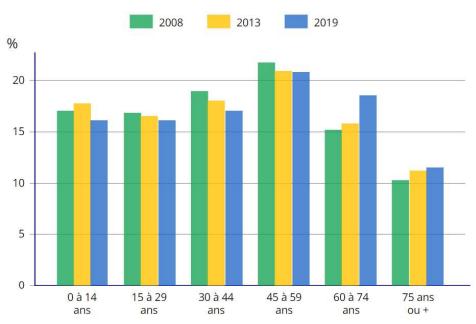
Au sein du territoire, Gap enregistre une augmentation de sa population similaire à la moyenne de la CA. Les autres communes enregistrent des évolutions plus marquées. **Seules 3 communes voient leur population diminuer** sur la période 2013-2019.

Sur la période 1968 – 2019, la population de la CA a **augmenté** de 77%, **deux fois plus que la population française** sur la même période.

L'essentiel de la croissance démographique provient aujourd'hui du solde migratoire, c'est-à-dire aux personnes venant s'installer depuis l'extérieur. Le solde naturel ne joue quasiment plus dans l'augmentation de la population (INSEE, 2022).

Le dynamisme du territoire, et notamment des communes périphériques, implique une évolution progressive des besoins de mobilité.

Structure de la population : un vieillissement progressif



Évolution de la structure de la population sur les trois derniers recensements complets de la population (INSEE, 2022)

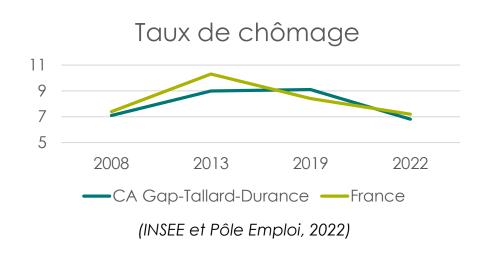
La population de la communauté d'agglomération vieillit progressivement, au même titre que la population française dans sa globalité.

Le vieillissement semble particulièrement marqué entre 2013 et 2019, avec une progression forte de la proportion des 60-74 ans dans la population (+20%).

A l'échelle des petites communes, les tendances peuvent être contraires à celle de l'agglomération : La Freissinouse et Pelleautier ont par exemple de fortes proportions d'enfants et de moins de 44 ans. Cela s'explique essentiellement par la construction de logements et l'installation de familles.

Le vieillissement nécessite une adaptation des offres de mobilités, afin de satisfaire les besoins d'une population en perte progressive d'autonomie.

Chômage: une baisse forte, laissant apparaitre des tensions à l'embauche



Le chômage est en recul net depuis le recensement de 2019. Après un pic autour de 9%, il s'établit à 6,8% de la population active fin-2022, d'après le Pôle Emploi.

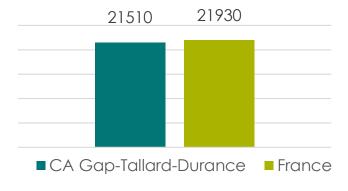
Le taux de chômage est plus fort chez les jeunes.

Les entreprises rencontrent progressivement des difficultés pour recruter. La mobilité peut constituer un frein à l'embauche, notamment pour les personnes non-motorisées ou pour les personnes éloignées des zones d'emploi.

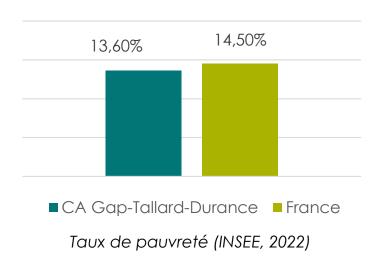
Il est donc nécessaire d'inclure l'accès à l'emploi comme un des enjeux du schéma directeur de la mobilité.

L'accessibilité des emplois est un enjeu fort de la politique de mobilité, pour les salariés à faible revenus, pour les jeunes et pour non-motorisés.

Revenus et précarité : un territoire comparable à la moyenne nationale



Revenu médian disponible (INSEE, 2022)



population de communauté La la d'agglomération se compare bien à la moyenne nationale en termes de revenus. médians n'étant revenus pas spécifiquement élevés, on peut déduire qu'une large partie de la population se retrouve vulnérable face à l'inflation, et notamment des coûts de la mobilité (prix des véhicules, carburant, etc...)

13,6% de la population est considérée comme **précaire**, c'est-à-dire gagnant moins de 60% du revenu médian disponible.

Comme à l'échelle du pays, la précarité touche plus fortement les jeunes : près de 20% des moins de 30 ans sont considérés comme précaires.

L'accessibilité des emplois est un enjeu fort de la politique de mobilité, pour les salariés à faible revenus, pour les jeunes et pour non-motorisés.

Structure de l'emploi : un bassin d'emploi fortement tertiarisé

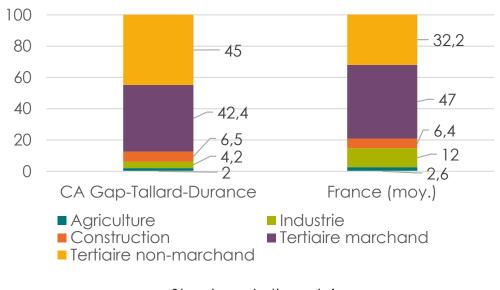


24 500 emplois



119 emplois/100 actifs

→ Concentration des emplois sur la CA



Structure de l'emploi (INSEE, 2022) Près de **45% des emplois du département** des Hautes Alpes sont situés dans la CA, pour **35% de la population**.

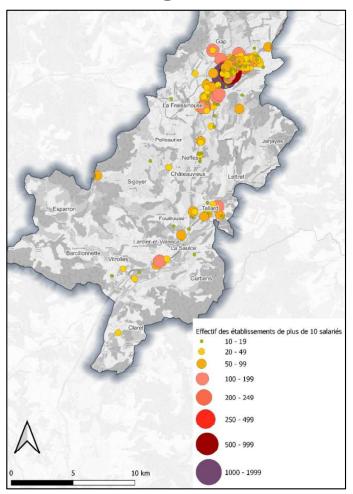
11 726 entreprises et établissements publics sont présents sur le territoire, dont 78% sur la commune de Gap.

71 établissements comptent plus de 100 salariés.

Les emplois industriels sont très peu présents, alors que les **emplois tertiaires non-marchands sont surreprésentés**, ce qui s'explique par le statut préfectoral de Gap.

La forte tertiarisation de l'emploi implique des horaires de travail en journée pour la plupart des salariés (pas ou peu d'horaires décalés).

Zoom sur les grandes zones d'emploi



On relève trois zones de concentration des emplois :

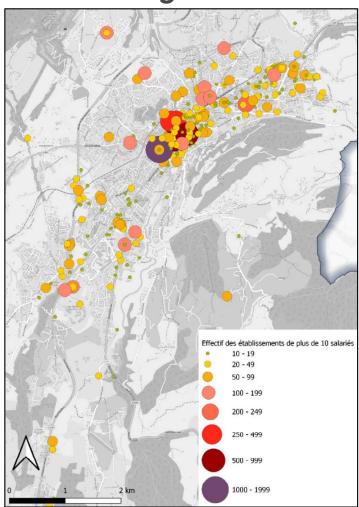
- Gap
- Tallard
- La Saulce

On retrouve également quelques établissements dans les ZAE le long de la RN85/RD1085 : Châteauvieux, Lardier et Valença, Vitrolles...

Il existe d'autres établissements de plus de 10 salariés qui sont isolés sur le territoire, hors de zones d'activité importantes.

Les concentrations d'employeurs importants sur des zones précises peuvent faciliter l'organisation des mobilités domicile-travail.

Zoom sur les grandes zones d'emploi de Gap



Gap concentre **78% des emplois du territoire intercommual**.

Les très grands employeurs (plus de 250 salariés) sont tous situés à Gap.

Il existe trois grandes zones d'emploi :

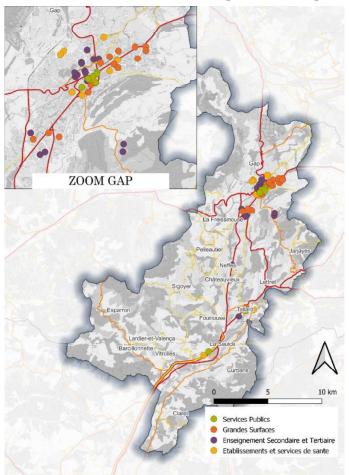
- Le centre-ville, qui concentre commerces, services publics, et administrations, ainsi que l'hôpital
- Les zones d'activité de l'Est de la ville (Tokoro, les Fauvins, la Justice, etc...), quasiment dans la continuité du centre-ville
- Un ensemble de zones plus diffuses au sud-ouest de la ville (4^e RC, parc d'activité Micropolis, etc...)

Il existe également d'autres grands employeurs hors de ces zones, mais la concentration reste très marquée sur ces secteurs précis.

La concentration des employeurs dans les 3 zones principales facilite l'organisation des mobilités pour les salariés de ces secteurs.

Services et équipements

Un bassin de vie dynamique et structurant



L'offre d'équipement est diversifiée et structurante pour l'ensemble du département

Le **tissus scolaire** comprend plusieurs collèges et lycées, dont plusieurs lycées spécialisés, ains que quelques formations supérieures

Gap dispose d'un **équipement hospitalier de proximité** important (2 centres hospitaliers, service d'urgence, maternité, EHPAD, etc...), ainsi qu'un nombre significatif de spécialistes

L'offre commerciale est importante à Gap, avec un grand nombre de grandes surfaces, ains que de magasins spécialisés

Au sud du territoire, on retrouve une offre commerciale de proximité à Tallard et à La Saulce, ainsi qu'un collège à Tallard

L'offre de loisirs, d'équipements sportifs et d'équipements culturels est principalement à Gap. On retrouve également des équipements sportifs au niveau de La Saulce et Tallard.

Gap est un pôle d'équipements et de services qui rayonne bien au-delà de la CA. Tallard et La Saulce sont des pôles de proximité qui rayonnent sur le Sud du territoire communautaire.

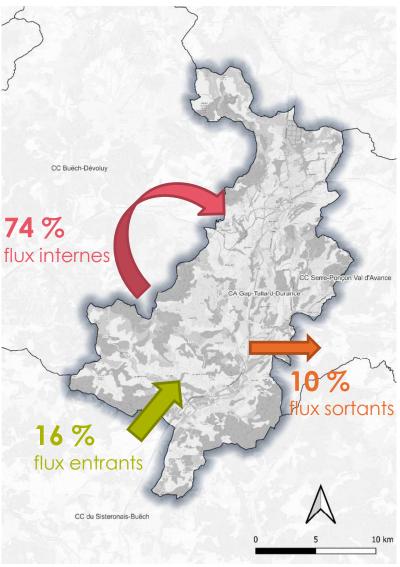


tecurbis

02

Diagnostic de la demande de mobilité

Vue globale

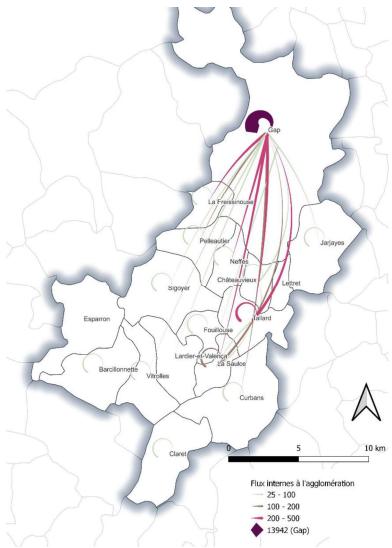


Insee (2022)

La CA Gap-Tallard-Durance concentre un nombre important d'emplois pour la région. De ce fait, la plupart des actifs qui y vivent y travaillent également. Par ailleurs, il y a plus d'actifs entrants que d'actifs sortants de la CA, ce qui traduit la polarisation du territoire par Gap.

- La CA Gap-Tallard-Durance totalise 24 249 trajets domicile-travail quotidiens (INSEE, 2017), tous modes confondus, qui se répartissent de la façon suivante :
 - 74 % de flux internes au territoire communautaire (17 867)
 - 10 % de flux sortants du territoire communautaire (2 488)
 - 16 % de flux entrants dans le territoire communautaire (3894)
- Le solde des navettes domicile-travail est donc positif (il y a plus de flux entrants que de flux sortants), et les flux en échange sont faibles comparativement aux flux internes.
- La structure globale des déplacements pendulaires traduit le fait que Gap est une agglomération d'attraction pour les départements des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence (partiellement).

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:

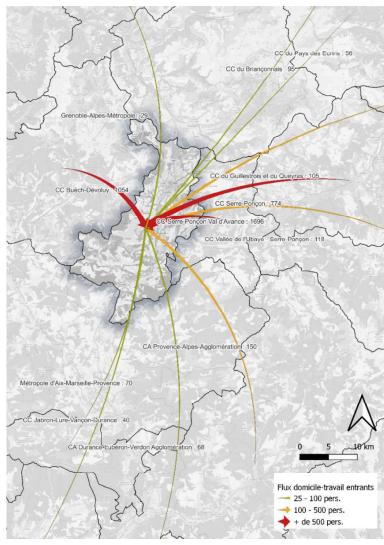
- 78 % des flux domicile-travail sont internes à la commune de Gap (13 942 mouvements par jour)
- 16 % des flux entre les communes (2 827 mouvements par jour), dont 11% vers Gap (1 883 mouvements par jour)
- 66% des flux intercommunaux sont à destination de Gap
- Les principaux flux en provenance des 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 entrants dans la communauté d'agglomération



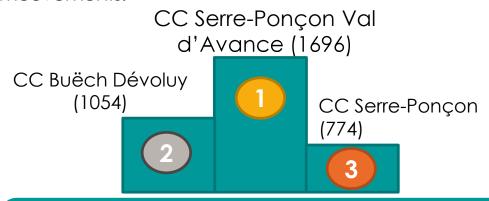
Insee (2022)

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

On dénombre 3 894 mouvements entrants sur le territoire communautaire.

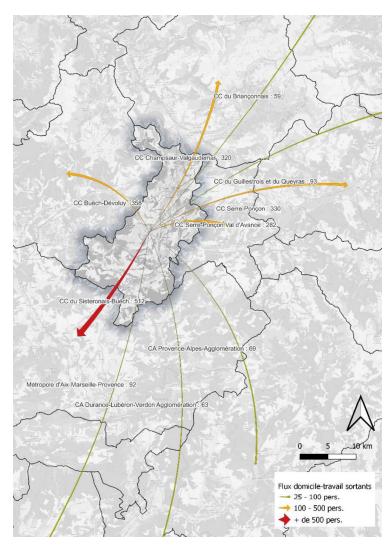
90 % des flux entrants proviennent des **communautés de communes voisines**. Il s'agit donc essentiellement de déplacements de proximité, qui suivent l'axe Est-Ouest, formé par la N94 et la voie ferrée.

Les flux en provenance d'autres EPCI sont beaucoup plus faibles, avec systématiquement moins de 150 mouvements.



Les flux entrants proviennent essentiellement de trois EPCI proches du territoire communautaire, et suivant l'axe de la voie ferrée. Les autres flux sont beaucoup plus diffus.

Flux sortants de la communauté d'agglomération



Insee (2022) Note : les flux de moins de 25 unités ne sont pas représentés sur la carte. On dénombre 2 488 mouvements sortants du territoire communautaire.

Ils sont plus diffus que les flux entrants. Les EPCI voisins sont représentés de façon relativement homogène, avec entre 250 et 400 mouvements chacun.

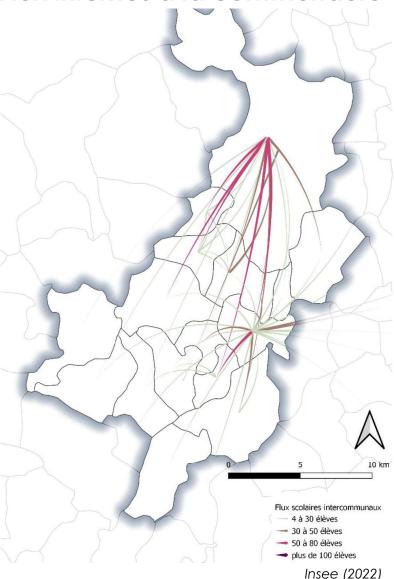
Seule la CC du Sisteronais-Buëch se distingue, avec 512 mouvements.

Une centaine d'actifs se rend vers la Métropole d'Aix-Marseille pour travailler. Ces mouvements se distinguent par leur longueur, et sont à priori très dépendants des transports régionaux.

Les **flux pendulaires sortants** se distinguent des entrants par leur caractère **plus diffus**. 76% de ces échanges sont font avec les **CC limitrophes**.

Flux domicile-étude

Flux internes à la communauté d'agglomération



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:

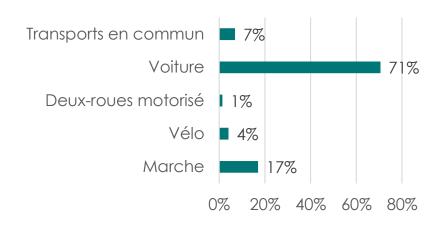
- La **voiture** est le mode de déplacement **majoritaire**, avec **71** % de part modale.
- Les transports en commun ont une part de 7 %.
- Les modes actifs représentent près de 21 % des déplacements, ce qui traduit une géographie plutôt favorable à leur pratique, tout du moins dans certains quartiers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

Hors de Gap:

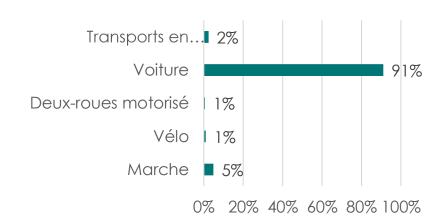
Le territoire est rural et l'urbanisation est très diffuse. De ce fait :

- 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.

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.



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



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



tecurbis

03

Diagnostic des offres de mobilité

Le réseau viaire

Un territoire structuré par le relief autour de deux axes

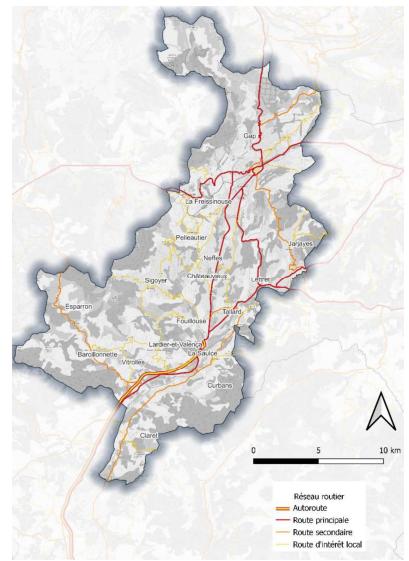
Le réseau viaire de l'agglomération est organisé autour de deux axes structurants : un **axe Nord-Sud**, **entre Gap et la Durance** (aval) qui correspond à la N85, et un **axe Est-Ouest**, correspondant à la N94, **qui traverse Gap**.

Les axes principaux sont : la N85, la N94/D994, la D942 et la D900B.

L'autoroute A51 se termine à La Saulce – Tallard, à une quinzaine de kilomètres au Sud de Gap. Elle ne joue pas de rôle pour les déplacements internes au territoire communautaire.

L'ensemble des axes principaux convergent sur Gap, à l'exception de la D942 qui permet de contourner Gap par le Sud pour un trajet vers Chorges, Embrun ou Briançon. Il est actuellement nécessaire de traverser Gap pour accéder à la route vers Grenoble. La rocade est en construction et permettra à terme de dévier le trafic de transit du cœur de ville.

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.



BD Carto (2022) – réalisation Tecurbis

Le réseau viaire

Zoom sur Gap: un réseau radial organisé autour du centre historique

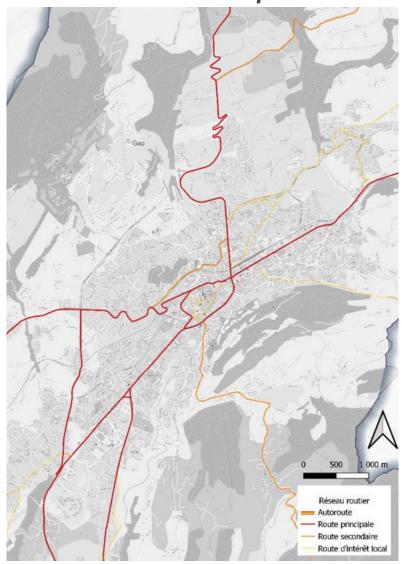
Le réseau viaire de Gap est organisé autour d'un ensemble de boulevards – partiellement à sens unique – qui ceinturent le centre historique. La contrainte du relief a conduit à la constitution d'un **tissu urbain très dense**, peu commun pour une ville de cette taille.

La ville s'est développée suivant un axe Nord-Ouest – Sud-Est, suivant la rivière Luye. L'axe traverse l'agglomération sur environ 6 km et constitue l'axe principal pour la circulation automobile. Cet axe accueille à la fois le trafic local et le trafic de transit.

Les voiries structurantes ont un gabarit correct, mais n'autorisant pas plus de deux voies de circulation à quelques rares exceptions. Il y a **peu de liaisons inter-quartiers structurantes**, ce qui reporte la plupart du trafic sur l'axe principal.

Il n'existe que **peu d'aménagement de voirie à destination des transports en commun** (pas de site propre ni de voie réservée), du fait de gabarits contraint. Un système de priorité aux feux existe à certains carrefours, mais n'est plus actif à l'heure actuelle.

La structure du réseau est exclusivement radiale. Il n'existe pas de réelle liaison inter-quartier structurante, ce qui reporte tout le trafic sur les axes principaux.



BD Carto (2022) – réalisation Tecurbis

Le réseau viaire

Zoom sur Gap : un réseau très sensible à la congestion routière

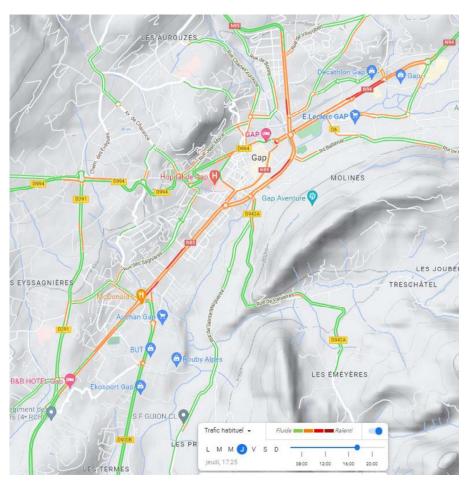
Du fait d'une organisation très linéaire de l'urbanisme et de la présence d'un seul axe structurant, la ville de Gap est sensible à la congestion routière. L'absence de contournement implique une superposition des trafics urbains, périurbains et de transit sur les mêmes axes, ce qui amplifie les volumes de circulation.

La circulation reste fluide, hormis en heure de pointe.

On note habituellement un trafic dense sur l'ensemble des axes structurants pendant environ 60 à 90 minutes aux pointes du soir et du matin. On note quelques remontées de files à l'hyperpointe, en amont des ronds-points importants notamment. La période de pointe du soir (16h45 – 18h15) semble plus congestionnée que celle du matin.

Hors de Gap, le territoire communautaire n'est habituellement pas soumis à des phénomènes de congestion routière, hormis, ponctuellement au niveau de Tallard lors des week-end touristiques.

Les voiries internes à Gap sont sensibles à la congestion en heure de pointe, notamment le soir. La circulation reste très dense en journée, même hors heures de pointe.



Trafic habituel pour un jeudi à 17h25 - Google Trafic (2022)

Stationnement

Une pression importante à Gap, qui concerne l'ensemble de l'agglomération

La gestion du stationnement est un enjeu très fort de la mobilité à Gap, dont la municipalité s'est d'ores et déjà saisie.

L'offre s'articule autour de :

- 6 parkings fermés payants en centreville, gratuits 30 minutes ou 1 heure (2764 places)
- 800 places payantes en voirie, dont la première heure est offerte
- 9 parkings gratuits
- 5 parkings-relais en périphérie, desservis par les transports en communs

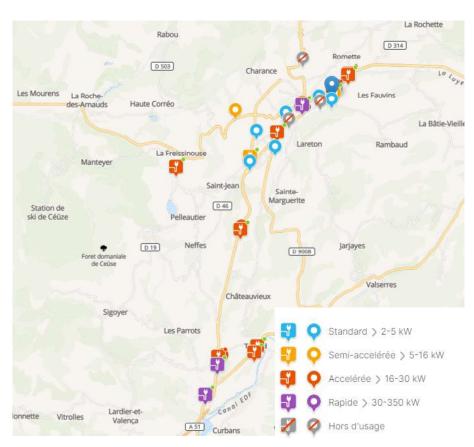


Le stationnement en centre-ville représente un défi en termes de circulation, pollution, occupation de l'espace public, mais est aussi un enjeu d'attractivité commerciale et de dynamisme économique. Le développement du système de parking-relais couplés au réseau de bus représente une opportunité importante de réduire le trafic en centre-ville.

Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Un déploiement programmé dans l'agglomération

- On note un maillage relativement important de bornes électriques sur la communauté d'agglomération, avec une concentration des bornes à Gap et Tallard principalement.
- Ces bornes sont d'initiative privée, et appartiennent à plusieurs réseaux de recharge, ce qui peut en compliquer l'utilisation.
- Le développement du réseau de bornes de recharge est à poursuivre, du fait de l'électrification progressive du parc automobile.
- Une convention d'occupation de l'espace public a été passée avec un opérateur privé pour l'installation de 20 bornes de recharge à Gap.
- SD départemental pour les autres communes

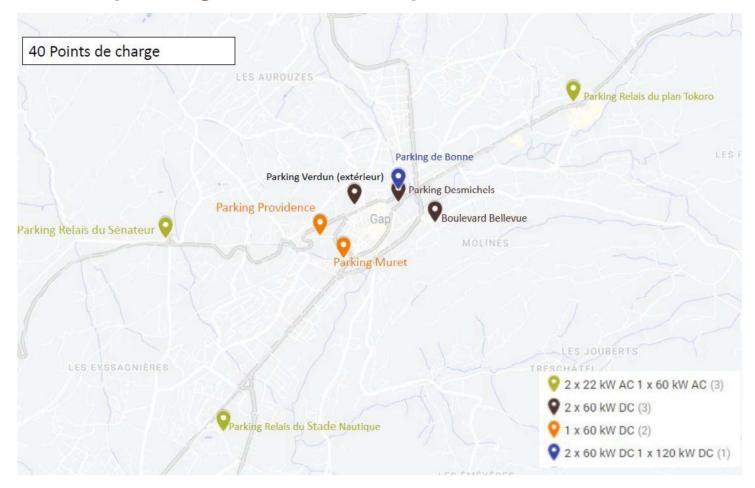


chargemap.com, 03/2023

Le développement du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est une nécessité, car les besoins en recharge sont amenés à croitre fortement. L'ensemble des communes est concerné par un plan de déploiement.

Infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Déploiement Easy Charge Services à Gap



40 emplacements de charge seront proposés sur la commune de Gap, avec essentiellement des dispositifs de charge rapide.

Le pôle d'échange multimodal de la Gare

Un outil à développer



Un pôle d'échange multimodal a été aménagé entre 2019 et 2022 au niveau de la gare de Gap. Ce projet est le fruit d'un partenariat entre la communauté d'agglomération, la Région et la SNCF.

Une nouvelle gare routière a été réalisée devant la gare, sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération. La gare a été rénovée, et ses quais ont été réhaussés pour assurer une accessibilité PMR des trains.

Ce pôle d'échange multimodal constitue un outil important de développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Il permet notamment une interface entre l'échelle urbaine et l'échelle régionale, constituant de fait une des portes d'entrée de l'agglomération.

Sur le plan contractuel, il est désormais nécessaire d'établir une convention de gestion de la gare routière, afin de garantir son bon usage et un développement coordonné de l'usage du PEM.

Une offre ferroviaire peu adaptée aux déplacements locaux

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**.

Située sur la ligne de Veynes à Briançon – à voie unique, nonélectrifiée, elle se situe entre les points d'arrêts de Veynes et de Chorges. La fréquentation était de **292 300 voyageurs en 2019** (opendata SNCF - dernières données avant Covid).

Elle voit passer des trains **TER** ainsi qu'une ligne **intercités de nuit**. Les services ferroviaires sont assurés vers :

- Veynes Grenoble (5,5 AR/j sem.)
- Veynes Aix Marseille (4,5 AR/j sem.)
- Veynes Valence (3 AR/j sem)
- Chorges-Briançon (6 AR/sem)
- Paris-Austerlitz (1AR/j) en intercité de nuit

En raison de la faiblesse des fréquences et des horaires peu arrangeants, le train apparait peu approprié à la mobilité du quotidien depuis et vers Gap.



Le transport ferroviaire est tourné vers des voyages de moyenne à longue distance et non vers les déplacements du quotidien.

Le développement d'une offre adaptée aux mouvements pendulaires locaux est une attente forte du territoire.

Zou! : lignes express (ex-LER)

Ce réseau correspond au réseau développé à l'échelle régionale pour compléter l'offre ferroviaire.

Trois lignes régulières desservent Gap:

69 (ex 29): Briançon – Gap – Marseille (4,5 AR/j sem.)

535 (ex 30): Gap – Barcelonnette (3 AR/j sem.)

400 (ex 33): Digne - Veynes - Gap (2 AR/j sem.)

Comme pour les TER, la tarification se fait selon le parcours.

Au-delà de Sisteron, les LER répondent à une logique de transports à longue distance, qui ne relève plus nécessairement des déplacements du quotidien.

En complément du réseau ferré, la Région AURA propose deux AR vers Grenoble depuis Gap.



Les lignes LER complètent le réseau TER. Elles permettent avant tout des déplacements à l'échelle régionale, et n'ont vocation à entrer que marginalement dans les déplacements du quotidien.

Zou! 05 : lignes de proximité

Ce réseau correspond aux anciennes lignes départementales, qui ont été transférées à la région.

Quatre lignes régulières desservent Gap:

510 (ex-B): Veynes - Gap (8,5 AR/j sem.)

520 (ex-C): St-Bonnet – Gap (8 AR/j sem.)

523 (ex-D): St-Jean-St-Nicolas – Gap (8,5 AR/j sem.)

530 (ex-E): Chorges – Gap (3,5 AR/j sem.)

Les fréquences proposées peuvent permettre un usage non-scolaires de ces lignes.

Elles sont complétées par des lignes à vocation scolaires, qui fonctionnent vers Gap le matin, et depuis Gap le soir :

500, 511, 512, 513, 514, 521, 522, 524, 526

Contrairement au réseau l'Agglo en bus, l'usage des lignes régionales est payant.

Certaines dessertes scolaires internes à la communauté d'agglomération sont assurées par les lignes régionales. Il existe une convention de partenariat à ce sujet, et la communauté d'agglomération finance les abonnements, afin que le service reste gratuit pour les élèves de l'Agglo utilisant le réseau régional.



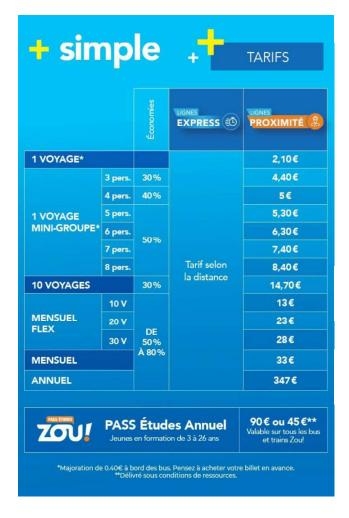
Le transport depuis les communautés de communes voisines est assuré à l'aide du réseau régional, dont l'usage est payant.

Néanmoins, nous notons une fréquence plutôt soutenue à la vue de la densité du territoire sur les lignes régulières 510, 520 et 523.

Une nouvelle tarification au 1er janvier 2023

Afin de simplifier l'usage du réseau, la Région Sud a décidé de renuméroter l'ensemble de ses lignes début 2023.

Une nouvelle tarification, commune à l'ensemble de la région, a également été mise en place.





L'Agglo en bus

Les services organisés par la communauté d'agglomération



La communauté d'agglomération exploite un vaste ensemble de services de bus et cars, regroupés sous l'appellation « l'Agglo en bus »

La Régie des transports a été créée par la ville de Gap en 1991, puis a été transférée à la CA lors de sa création en 2014, puis en 2017.

Les lignes régionales internes au périmètres de la CA ont été prises en charge en 2018.

La gratuité des lignes a été mise en place dès 2005 à Gap. Elle a été étendue à l'ensemble du réseau de l'Agglo en juin 2018, ce qui a été accompagné d'un changement de nom et de logo sur l'ensemble du réseau.