

Faciliter la circulation des bus



Chiffrage estimatif

Selon la nature des aménagements envisagés :

Voies de bus matérialisées sur voiries existantes : 50 à 100 k€/km

Site propre, avec requalification complète de la voirie : entre 1 M€ et 3 M€ /km

Système de priorité aux feux :

- 1 000 €/carrefour (équipement)
- 1 000 €/bus (équipement)
- 150 €/an/carrefour (fonctionnement)

➔ *Les systèmes de priorité aux feux peuvent être mis en place rapidement, et faire gagner en régularité et en coût d'exploitation ➔ une mise en place rapide semble être prioritaire*

➔ *La création des aménagements de voirie doit être planifiée à moyen et long terme, et doit être réalisée progressivement, au fil des renouvellements de voirie*

➔ *Priorités d'aménagement : boulevard G. Pompidou, avenue d'Embrun*

Faciliter la circulation des bus



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Service mobilité de la CAGTD
- Mairie de Gap
- Régie
- Transporteurs
- Conducteurs



Estimation financière : gestion et suivi

- **Variable selon choix retenus**
- Echelonnés dans le temps
- Coût de maintenance et d'entretien à anticiper pour les systèmes de priorisation aux feux
- **Gains sur les coûts d'exploitation**



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **moyen et long terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Taux de ponctualité
- Vitesse commerciale
- Taux de fonctionnement des systèmes de priorité
- Respect des voies réservées

Engager un renouvellement de la flotte de bus



Description du programme

L'âge et le kilométrage très élevé du parc roulant de la régie constituent un réel défi de maintenance, et a une incidence sur la fiabilité du service.

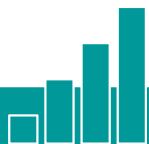
Les bus ont été achetés d'occasion, et le parc est donc constitué d'un ensemble hétérogène de modèles de véhicules. De ce fait, la maintenance est fortement complexifiée.

Afin d'être en mesure de proposer un réseau performant et pérenne, il est nécessaire d'engager un renouvellement progressif du parc, qui doit être planifié et appliqué sur plusieurs années.

Cette action sera donc à coordonner avec d'autres choix politiques, dont l'évolution éventuelle du mode de gestion du réseau, et également l'évolution du niveau d'offre proposé sur le réseau, qui dimensionne le parc de matériel roulant.

Il apparaît nécessaire d'homogénéiser le parc de la régie. Aussi, la stratégie de renouvellement sera dépendante de la restructuration du réseau, et également des choix de sous-traitance sur certaines lignes.

Engager un renouvellement de la flotte de bus



Stratégie de renouvellement suggérée

- Afin d'homogénéiser le parc en possession de la régie, nous suggérons un renouvellement par acquisition du parc de véhicules à gabarit réduit (10,5m), soit le parc le plus important :
 - Il y a actuellement 9 véhicules de 10,5m
 - Nous suggérons une acquisition de 4 véhicules par an sur 3 ans, de façon à constituer un parc homogène et neuf de 12 véhicules, capable de faire face à d'éventuels renforcements de fréquence
 - Le parc nouvellement acheté devra être homogène en modèle, équipement et motorisation
- Pour les véhicules de 12m, à engager sur les lignes fortes en priorité, un recours à la location peut être engagé. Il est également possible d'envisager une sous-traitance de ces lignes à des transporteurs privés. La location laisse la possibilité de passer sur des véhicules 18m à moyen terme.
- Les navettes constituent un parc spécifique de 4 véhicules. Elles pourront être renouvelées par achat ou par location, selon les évolutions de la gestion du réseau.

Engager un renouvellement de la flotte de bus



Chiffrage estimatif des acquisition

Sur la base de l'acquisition de 12 véhicules 10,5m Euro 6 sur les années 2024-2025-2026 :

Le coût unitaire d'un bus est estimé à 225 000€ en 2022.

Hypothèses d'inflation	
2023	10%
2024	4%
2025	3%
2026	3%

bus 10,5m euro 6 2024
bus 10,5m euro 6 2025
bus 10,5m euro 6 2026

Coûts hors ETP					
cout unitaire	investissement		fonctionnement annuel		
	nb.	total	cout unitaire	nb.	total
257 400,00 €	4	1 029 600,00 €	- €	-	- €
265 122,00 €	4	1 060 488,00 €	- €	-	- €
273 075,66 €	4	1 092 302,64 €	- €	-	- €
	0	- €	- €	-	- €
- €	0	- €	- €	-	- €
ETP nécessaires					
nb ETP estimé					
0					
Investissement					3 182 390,64 €
Fonctionnement annuel					- €
ETP					0

TOTAUX

Engager un renouvellement de la flotte de bus



Chiffrage estimatif des locations

Sur la base de la location de 12 véhicules 10,5m Euro 6 sur les années 2024-2025-2026 :

Le loyer annuel d'un bus est estimé à 18 750€ en 2022.

Hypothèses d'inflation	
2023	10%
2024	4%
2025	3%
2026	3%

Coûts hors ETP

		Coût total en						
		investissement		fonctionnement annuel				
		cout unitaire	nb.	total	cout unitaire		nb.	total
bus 10,5m euro 6 2024		-	€	21 450,00 €	12	257 400,00 €		
bus 10,5m euro 6 2025		-	€	22 093,50 €	12	265 122,00 €		
bus 10,5m euro 6 2026		-	€	22 756,31 €	12	273 075,66 €		
			0	-	€	-	€	-
		-	€	0	-	€	-	€

ETP nécessaires

nb ETP estimé
0

TOTAUX

Investissement	-	€
Fonctionnement annuel	795 597,66	€
ETP	0	

Engager un renouvellement de la flotte de bus



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CAGTD
- Régie



Estimation financière : gestion et suivi

- **Investissement** : 3,2 M€ sur 3 ans
- **Location** : 0,8 M€ sur 3 ans
- Gains en coûts de maintenance et en immobilisations



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **2024-2026**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Disponibilité du matériel roulant
- Taux de pannes
- Âge et kilométrage moyens

Améliorer la maintenance et la tenue des véhicules



Description du programme

L'objet de cette action est de palier à court terme au problèmes de fiabilité du parc roulant actuel de la régie.

Il est important que la mise en place du réseau restructuré ne soit pas dégradée par une indisponibilité trop prononcée du matériel roulant. Aussi, une augmentation des capacités de maintenance du dépôt peut être une solution à court terme pour réduire les immobilisations de véhicules pour cause de panne.

On constate généralement un ratio de 10 à 15 bus par ETP de maintenance. Toutefois, le parc de la régie étant âgé et kilométrés, une maintenance accrue est nécessaire. Le recrutement d'un mécanicien supplémentaire peut donc être envisagé, afin de venir renforcer les équipes actuelles.

Améliorer la maintenance et la tenue des véhicules



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CAGTD
- Régie



Estimation financière : gestion et suivi

- 1 ETP Supplémentaire



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Disponibilité du matériel roulant
- Taux de pannes
- Délais d'immobilisation en cas de panne

Réfléchir à un verdissement des motorisations



Description du programme

A la vue des enjeux immédiats sur le parc roulant, la réflexion du verdissement des motorisations revêt un aspect prospectif, à plus long terme. Il est néanmoins nécessaire d'engager une réflexion quant aux choix techniques qui seront effectués, car la transition sera étalée sur plusieurs années, au fil du renouvellement du matériel roulant, ce qui implique des choix arrêtés et une stratégie préétablie.

Les solutions envisageables sont multiples :

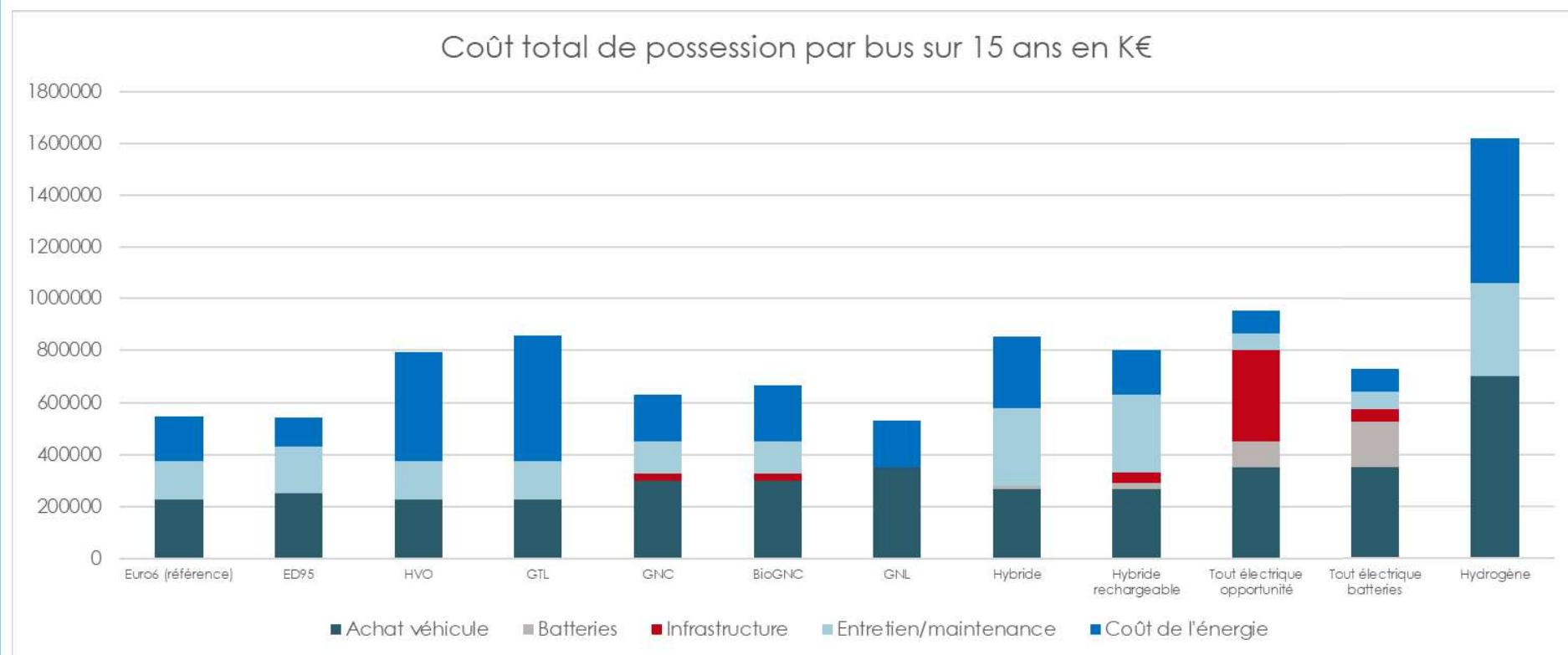
- Diesel conventionnel en norme Euro6, éventuellement substituable par bio-carburants
- Gaz naturel comprimé pour véhicules, pouvant être du biogaz
- Electrique à batterie ou à accumulateur
- Hydrogène / Electrique à pile à combustible

A la vue de la taille restreinte du parc, il sera important d'arrêter le choix sur une seule solution, faute de quoi les frais d'installation seront démultipliés.

Réfléchir à un verdissement des motorisations



Description du programme



Réfléchir à un verdissement des motorisations



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CAGTD
- Régie
- Transporteurs



Estimation financière : gestion et suivi

- Selon modalités choisies et horizon de verdissement



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **long terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Taux de motorisation alternative
- Bilan carbone du parc roulant

Mettre en place les outils de suivi nécessaires pour assurer la bonne vie du réseau



Description du programme

A la vue de la multiplicité des transporteurs exerçant pour le compte de la CAGTD, il apparaît nécessaire d'imposer à chacun, en plus de la régie, de produire un certain nombre de document et d'assister à de nombreuses réunions afin d'évaluer périodiquement le bon fonctionnement de l'ensemble du réseau.

Classiquement, pour les contrats de transport urbains et interurbains, il est nécessaire de demander aux transporteurs :

- Production d'un rapport mensuel, récapitulant par ligne, à minima, le nombre de service (prévu/réalisé), les kilomètres effectués (prévus/réalisés), les accidents et incidents rencontrés (humains et matériels) ;
- Production d'un rapport annuel complet, détaillant, par ligne et par mois les éléments des rapport mensuels, précisant les effectifs (en homme et en équivalent temps plein), le matériel roulant utilisé, les faits marquants de l'année et en préconisant les évolutions à étudier pour chacune des lignes ;
- De présenter périodiquement aux services de la CAGTD (mensuellement ou trimestriellement) ses rapports mensuels ;
- De présenter annuellement le bilan de l'année écoulée.

Mettre en place les outils de suivi nécessaires pour assurer la bonne vie du réseau



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CAGTD
- Régie
- Transporteurs



Estimation financière : gestion et suivi

- Selon les modalités choisies et la récurrence des actions



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court terme**

Impact

Coût

Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Nombre de réunion de suivi avec chaque transporteur
- Délai d'envoi des documents demandés

Mettre en place un SAEIV



Description du programme

Un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur permet la gestion en temps réel d'un réseau de bus, notamment pour assurer la régularité des véhicules en exploitation. Il possède plusieurs interfaces : pour l'exploitation, pour les conducteurs, et pour les voyageurs.

Le système est alimenté par le plan de transport, ainsi que l'affectation (des véhicules et des conducteurs).

Le but premier du SAEIV est de connaître avec précision la position des bus. De la position découle les retards/avances des véhicules par rapport aux horaires théoriques.

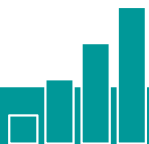
Il permet d'alimenter les informations voyageurs en temps réel (en stations, et dans les véhicules). La diffusion d'information peut se faire par de multiples canaux, y compris par sms, à destination des usagers du réseau.

En temps réel, le SAEIV permet de réguler le trafic, de gérer les communications (via appel général ou appel ciblé aux conducteurs)

Il permet également la remontée de données d'exploitation en temps différé: vitesse commerciale réelle, arrêts effectués, temps de parcours réels par course, etc...

Il existe des systèmes lourds, mais également des systèmes légers, qui fonctionnent grâce à un téléphone ou une tablette embarquée.

Mettre en place un SAEIV



Stratégie de mise en place

- A la vue de la taille restreinte du réseau, il semble judicieux d'orienter l'action vers l'installation d'un SAEIV léger, dont le fonctionnement est basé sur des téléphones mobiles.
- Il est nécessaire pour cela de procéder aux investissements suivants :
 - Equipement en smartphone : 1 smartphone par bus + réserve
 - Abonnement à un SAEIV léger
 - Prise en charge des abonnements 4g des smartphones
- L'installation d'un SAEIV léger permet d'alimenter un système d'information voyageur dynamique (bornes aux arrêts, écrans dans les véhicules), ainsi qu'en ligne (application, page web)
- Il permet également aux conducteurs de disposer d'une information en temps réel sur leur position par rapport à l'horaire théorique

Mettre en place un SAEIV



Chiffrage estimatif

	Coûts hors ETP					
	investissement			fonctionnement annuel		
	cout unitaire	nb.	total	cout unitaire	nb.	total
abonnement annuel SAEIV	- €	0	- €	12 000,00 €	1	12 000,00 €
acquisition smartphones	250,00 €	30	7 500,00 €	- €	0	- €
forfaits téléphonie mobile	- €	0	- €	180,00 €	30	5 400,00 €
installation supports téléphones bus	25,00 €	30	750,00 €	- €	0	- €
ETP nécessaires						
	nb ETP estimé					
	0					
TOTAUX	Investissement			8 250,00 €		
	Fonctionnement annuel			17 400,00 €		
	ETP			0		

Mettre en place un SAEIV



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CAGTD
- Régie
- Transporteurs



Estimation financière : gestion et suivi

- Investissement : smartphones + supports : 8 250,00 €
- Fonctionnement : abonnement SAEIV + téléphonie mobile : 17 400,00 €/an
- Pas d'ETP supplémentaire



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **1** (absolue)

Mise en œuvre : **court terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

Réfléchir aux possibilités d'évolution du mode de gestion du réseau

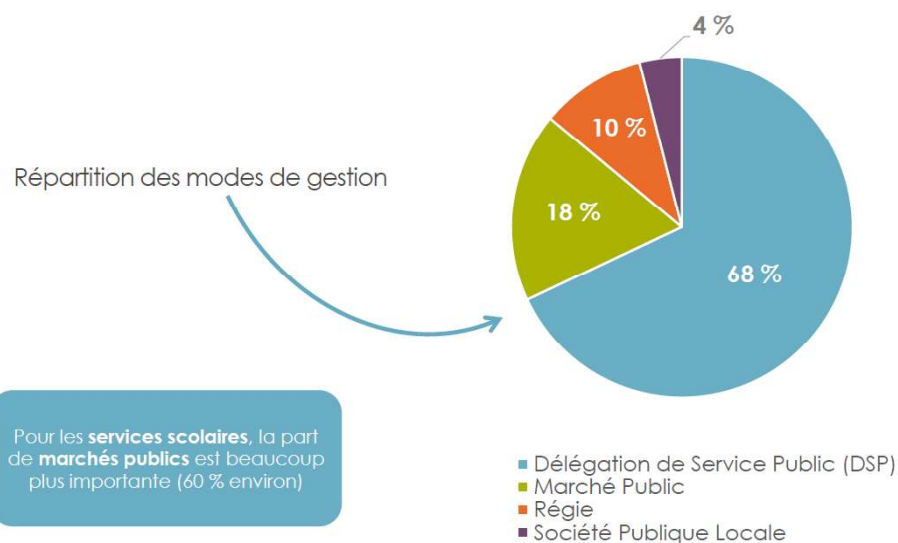


Description du programme

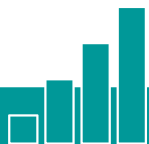
Parce qu'à ce jour il existe une mixité de mode gestion pour l'exécution des services de transport en commun « L'Agglo en Bus », avec une partie gérée en régie et une partie gérée via des marchés publics, l'harmonisation de la gestion pourrait être un réel plus pour la collectivité.

En effet, multiplier les modes de gestions et/ou les contrats impliquent de nombreux acteurs différents, des procédés et processus variés, une qualité de service disparate...etc.

Les modes de gestion des réseaux de transports urbains



Réfléchir aux possibilités d'évolution du mode de gestion du réseau



Stratégie de mise en place

A la vue de la mixité actuelle, il semble judicieux de faire réaliser une étude, par un cabinet spécialisé, sur les différents modes de gestion envisageables.

Cette réflexion devra permettre à la collectivité de disposer d'un outil d'aide à la décision complet, prenant en compte en compte différents thèmes :

Liberté de gestion du service, directe ou externalisée

- **Gestion directe** par la collectivité, par ses propres moyens et services : REGIE
- **Gestion externalisée** auprès d'un tiers

Modalités d'externalisation des prestations

- **Quel contrat ?**
 - Marché public
 - Concession de service public
- **Quel opérateur ?**
 - Au capital 100% privé : opérateur privé, société dédiée
 - Au capital public-privé : SEM, SEMOP
 - Au capital public : SPL
- **Quel périmètre ?**
 - Quels services ? Transport urbain –TAD –TPMR –Transport scolaire –Vélo –Autopartage –Billettique –Périscolaire
 - Quels investissements ? Matériel roulant –Dépôt

	REGIE	MARCHE PUBLIC	CONCESSION
Facilité de procédure			
Réactivité / Adaptation du service			
Maîtrise de l'exploitation par la collectivité			
Proximité des usagers			
Mobilisation d'expertise technique pointue			
Incitation à la performance			
Lisibilité de la trajectoire budgétaire			
Sanctions en cas de défaillance			
Externalisation des risques (commercial, social, technique, économique)			

- **L'arbitrage entre gestion publique ou privée dépend de facteurs multiples** : moyens internes, complexité du service, volonté politique, évolution du territoire, budget, fiscalité, calendrier, etc.

Réfléchir aux possibilités d'évolution du mode de gestion du réseau



Acteurs et partenaires à mobiliser

➤ CAGTD



Estimation financière : gestion et suivi

➤ Coût d'une étude de mode de gestion : entre 5000€ et 7000€



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court terme**

Impact

Coût

Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

• -

Mettre en place un local sanitaire et de prise de service en ligne



Description du programme

L'exploitation du nouveau réseau de bus supprime la relève aux ateliers, sur le temps de midi.

Cette suppression permet une économie substantielle de kilomètres haut-le-pied, mais elle nécessite l'organisation d'une relève en ligne. L'horaire est construit pour que la relève s'organise à Faure-du-Serre/Ladoucette.

Il est donc nécessaire de prévoir à minima un local sanitaire, à la disposition exclusive du personnel de conduite du réseau de l'agglomération (pas de toilettes publiques). Certains terminus peuvent également être équipés de sanitaires.

Enfin, il peut être envisagé de créer un local de prise de service au niveau de Faure-du-Serre / Ladoucette. Bien que cela ne soit pas obligatoire, cela permet une nette amélioration des conditions de travail des personnels de conduites.

Ce local peut être envisagé dans un local commercial dont la régie ou l'agglomération pourrait se porter locataires ou acheteurs, selon les disponibilités à proximité du pôle de correspondance.

Mettre en place un local sanitaire et de prise de service en ligne



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Agglomération
- Régie
- Transporteurs ?



Estimation financière : gestion et suivi

- Variable selon nature des installations
- Coût d'un bail commercial /coût d'une structure temporaire, etc...
- Pas d'ETP supplémentaire



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

Développer la communication sur les offres de mobilités



Description du programme

Le succès des actions entreprises et des offres mises en place est dépendant de la connaissance de ces sujets par les publics ciblés. Il est donc nécessaire que la CA GTD structure sa communication sur les offres de mobilités disponibles sur le territoire.

Les canaux de communication doivent être multiples :

- Site internet
- Réseaux sociaux
- Affichages
- Liste de diffusion sms / mailing / application

Les acteurs locaux (communes, entreprises, structures associatives) doivent aussi être des relais d'information.

L'objectif de l'action est de définir une stratégie globale de communication qui inclue :

- La définition des moyens de communication à employer, et à éventuellement développer
- La définition de procédures et de circuits décisionnels qui permettent de coordonner les actions de communication avec l'ensemble des actions touchant à la mobilité sur le territoire
- Être le relais des informations départementales ou régionales sur le territoire

Développer la communication sur les offres de mobilités



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Services communication et mobilité de la CAGTD
- Communes
- Identification des entreprises/structures associatives et autres partenaires à impliquer en tant que relais locaux de l'information
- Régie et transporteurs sous-traitants
- Etablissements scolaires



Estimation financière : gestion et suivi

- Très variable selon la nature des actions et des supports envisagés
- Une action très transversale qui doit venir compléter l'ensemble des actions engagées sur le territoire
- Possibilité d'engager la réalisation d'un plan de communication formalisé (réalisation en interne possible)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court et moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Visibilité des campagnes de communication en ligne (données de fréquentation des sites/des publications)
- Enquêtes ponctuelles sur l'utilisation de services ayant bénéficié d'une campagne de communication (par question du type « comment avez-vous eu connaissance de... »)

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



Enjeux et objectifs

● Enjeux

- Faciliter la mobilité professionnelle (déplacements domicile-travail) et limiter l'autosolisme
- Limiter l'impact de la mobilité professionnelle au quotidien et réduire l'empreinte carbone liée aux déplacements

● Objectifs

- Encourager les entreprises à réaliser leur Plan de Mobilité dans le but d'améliorer les conditions d'accès à l'emploi et de limiter l'impact des activités économiques sur l'environnement

Les entreprises peuvent porter un Plan de Mobilité et agir concrètement sur les déplacements domicile-travail, le transport de marchandises ou encore l'accès à l'emploi.

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



Description du programme

La CAGTD peut inciter les principales entreprises ou administrations du territoire à lancer des Plans de Mobilités (anciennement PDE/PDA) visant à trouver des solutions sur mesure et suivies dans le temps pour limiter l'usage de l'automobile individuelle tant pour les salariés que les visiteurs. Un plan de mobilité peut se lancer à l'échelle d'une zone d'activité en groupant plusieurs entreprises.

De nombreux effets sont attendus :

- Réduire les coûts liés aux déplacements et optimiser les surfaces de stationnement,
- Améliorer le pouvoir d'achat des salariés,
- Diminuer les risques routiers et la congestion,
- Améliorer la qualité de l'air,
- Améliorer l'image des entreprises et favoriser le bien-être au travail.

Une démarche exigeante mais personnalisée :

- Suppose de faire appel à un prestataire spécialisé qui va établir un diagnostic complet pour chaque salarié concerné,
- Un suivi indispensable à faire à chaque changement d'organisation dans les entreprises concernées,
- Un panel de solutions adaptées au contexte : covoiturage, flotte de vélo/véhicules partagés, mise en place de douches, etc...

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



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CAGTD
- Identification des entreprises/administrations/zones et partenaires à impliquer, avec identification d'un référent par structure



Estimation financière : gestion et suivi

- Possibilité de participation de la collectivité (subvention de 10 à 15 plans par an par exemple) : **30k€/an**
- Prévoir un suivi et un appui technique de la part de la collectivité : **0,25 ETP**
- Réalisation d'un PDM pour la CAGTD, pour l'exemplarité. Possibilité de le faire à bas coût en interne (recrutement d'un stagiaire ou d'un service civique par exemple)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **2**

Mise en œuvre : **court et moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Recensement des démarches engagées sur le territoire
- Avancement et difficultés rencontrées sur les PDM engagés
- Nombre d'action mises en œuvre sur chaque PDM
- Evolution des parts modales pour le domicile travail au sein des entreprises engagées

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



Description du programme

L'objectif est de proposer une solution ponctuelle dans l'attente d'une solution pérenne de mobilité, adaptée au besoin (obtention du permis, réparation du véhicule, autres solutions...)

L'action consiste à mettre à disposition aux usagers dans la nécessité un scooter, une voiture, ou un vélo électrique, selon le besoin exact, à un tarif préférentiel. La location doit s'inscrire dans un contexte de réinsertion économique et sociale, par exemple dans le cadre d'un retour à l'emploi.

Le plus souvent, les usagers versent une caution et peuvent louer un véhicule pour une durée limitée (1 semaine, 1 mois, etc...), et à un montant peu élevé. Il est envisageable de mettre en place une tarification différenciée selon la situation (par exemple accès au premier emploi). La gestion peut se faire par un prestataire social local (CCAS, mission locale, etc...) ou par un prestataire privé (garage, réparateur, etc...)

Les publics cibles sont les jeunes adultes (notamment sans permis), les personnes en recherche d'emploi, les personnes en formation ou en accès à un premier emploi, les bénéficiaires du RSA.

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



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Structures sociales locales **à identifier**



Estimation financière : gestion et suivi

- Coûts d'achat des véhicules : Selon dimensionnement du service
- Coûts de fonctionnement : 50 à 100 k€/an
- 1 ETP à minima
- Coûts de structure mutualisations (expl. maison de la mobilité)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **3**

Mise en œuvre : **moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Utilisation du service
- Taux de retour à l'emploi après passage par le service

Développer des aires de covoiturage



Enjeux et objectifs

● Enjeux :

- Une politique publique en faveur du covoiturage présente le double avantage d'être vertueuse pour l'environnement et pour le pouvoir d'achat des bénéficiaires, dans un contexte d'incertitude énergétique;
- Elle ne prend de sens que si elle s'adjoit à une politique d'infrastructure et une politique servicielle (plateforme de mise en relation)

● Objectifs :

- Rationaliser l'usage de la voiture individuelle ;
- S'appuyer sur la participation citoyenne pour désenclaver les territoires ruraux ;
- Apporter une solution de mobilité aux personnes non motorisées;

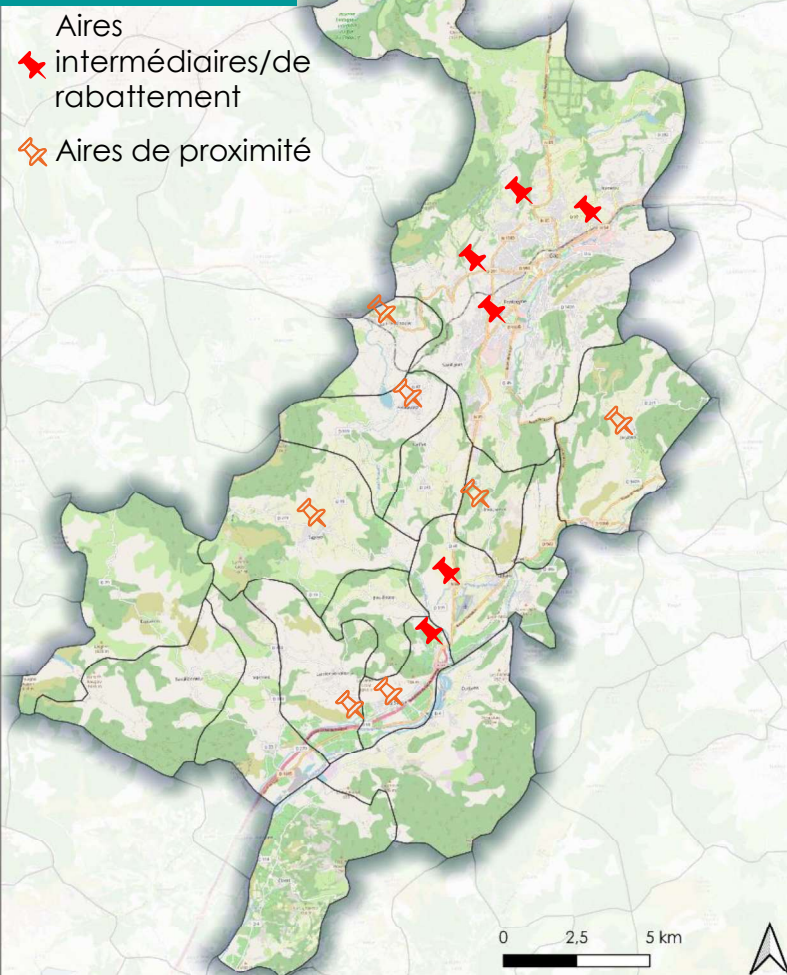
Développer des aires de covoiturage



Description du programme

- **Caractéristiques communes à rechercher** : arceaux vélo + borne de réparation – jalonnement – vidéoprotection – proche d'aménagements cyclables – accessibilité PMR – faible impact sur l'environnement
- **Un réseau d'aires intermédiaires et de rabattement situées si possible au droit d'axes structurants**
 - **Enjeux** : visibilité, rabattement, accessibilité
 - **Caractéristiques spécifiques** : environ 15 places par aire – à proximité du réseau urbain / interurbain - abri covoitureurs
- **Un réseau d'aires de proximité en centre-village pour faciliter l'accessibilité en modes actifs dans des zones visibles et fréquentées**
 - **Enjeux** : proximité au centre-bourg, visibilité, accessibilité piétons, mutualisation auto-stop organisé
 - **Caractéristiques spécifiques** : environ 5 places par aire – mutualisation avec auto-stop organisé

Proposition



Développer des aires de covoiturage



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Communes
- Résopouce (pour coordination des points d'arrêts)



Estimation financière : gestion et suivi

- Phasage possible des dépenses
- Possible aménagement d'un parking préexistant
- Coûts estimatifs :
 - 20 à 25k€ / aire intermédiaire
 - 10 à 15 k€ / aire de proximité
- 250 k€ pour la proposition présentée sur la carte



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Fréquentation des aires (occupation des places)
- Nombre de trajets enregistrés sur résopouce par aire

Promouvoir la plateforme Rézopouce pour faciliter le covoiturage



Description du programme

Le déploiement de la plateforme Rézopouce sur le territoire doit être accompagné, afin de faciliter son intégration dans le panel de solutions de mobilité connu des habitants et travailleurs.

Il est donc primordial que l'agglomération promeuve la plateforme auprès de l'ensemble des publics. Elle peut pour cela s'appuyer sur les communes et les acteurs sociaux comme relais locaux auprès des populations.

Les entreprises ont également un rôle immense à jouer dans le développement du covoiturage. Aussi, il est important que l'agglomération entre en contact avec les services RH des grands employeurs du territoire, qui seront à même de faire la promotion en interne de cet outil.

Il est également intéressant d'engager la même démarche auprès de petites entreprises regroupées dans des zones d'activité. La difficulté est alors qu'il y a plusieurs interlocuteurs, et que les personnes sont moins susceptibles de se connaître, et donc de covoiturer. Pour autant, le potentiel de covoiturage est important, et il est donc nécessaire que l'agglomération s'attèle à la promotion de la plateforme Rézopouce dans les zones dont elle a la gestion.

Ces actions de promotion sont à mettre en parallèle avec la fiche action sur le soutien à la réalisation de plans de mobilité entreprise et inter-entreprises.

Promouvoir la plateforme Résopouce pour faciliter le covoiturage



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Relais sociaux locaux (mairies, acteurs sociaux, etc...)
- Employeurs, zones d'activités



Estimation financière : gestion et suivi

- Proposition de subventionner :
 - 1 €/trajet pour le conducteur
 - 1 €/trajet pour le passager
- Estimation de 500 trajets/jours covoiturés et enregistrés
- Environ 200 k€ de subvention/an



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Nombre de trajets covoiturés

Mettre à disposition des véhicules en autopartage



Description du programme

Enjeux et Objectifs :

- Encourager la pratique de l'autopartage sur le territoire, inciter au partage de la voiture et à la réduction du nombre de véhicules par ménage, faciliter la mobilité pour les personnes dans le besoin
- Proposer une solution de mobilité complémentaire et ponctuelle pour les personnes dans le besoin

Programme suggéré

- La CAGTD peut mettre à disposition du public une flotte de véhicules partagés en différents points du territoire, de façon à offrir des possibilités de déplacement à un public n'ayant pas de voiture personnelle à disposition en général ou bien sur le moment
- Différentes modalités possibles :
 - Système en boucle (à privilégier pour des raisons de praticité et d'économie : l'utilisateur remet la voiture à son point de départ)
 - Système en trace directe, mais qui implique des frais de personnel pour éventuellement repositionner les véhicules sur le territoire
 - Possibilité de mettre à disposition une partie de la flotte de véhicules de l'agglomération, hors heures de travail (coût faible)
- Une échelle à réfléchir :
 - Echelle réduite (par exemple 1 voiture disponible dans les principales communes)
 - Ou bien inscription dans un projet territorial plus vaste, en partenariat éventuel avec les EPCI voisins, à l'échelle du bassin de mobilité

Mettre à disposition des véhicules en autopartage



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Prestataire privé (selon solution envisagée)
- Communes



Estimation financière : gestion et suivi

- Selon les modalités du dispositif
- Fonctionnement de 10k€/an/véhicule si passage par un prestataire, incluant :
 - Fourniture du véhicule,
 - Gestion du service,
 - Entretien et réparation.



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **3**

Mise en œuvre : **moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Taux de réservation par véhicule mis à disposition
- Nombre de réservation par période
- Durée de la réservation, nombre de kilomètres parcourus
- Principaux trajets effectués (prise>destination>dépose)
- Enquête de satisfaction des usagers

Développer une offre de TAD sur l'agglomération



Description du programme

Du fait de la très grande étendue de l'agglomération, ainsi que de la densité de population limitée, il est irrationnel d'envisager une couverture de la totalité de la population par un transport en commun régulier. Cependant, l'agglomération est en mesure de mettre un place une offre de transport à la demande, permettant de répondre à des besoins de déplacements locaux.

De nombreux choix techniques s'offrent à l'agglomération. Il peut d'ailleurs être judicieux de faire varier les offres proposées selon les secteurs, la nature des besoins de mobilité n'étant pas homogène sur l'ensemble du territoire communautaire.

Développer une offre de TAD sur l'agglomération

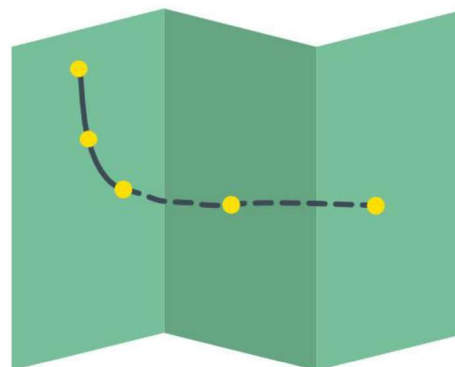


Les types de transport à la demande

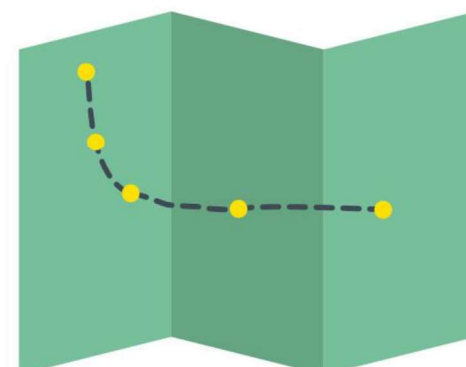
Les lignes virtuelles

- *Equivalent à une ligne régulière dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi qu'en cas de réservation*
- *Pas de prise en charge à domicile. Arrêts et itinéraires fixes et parfois horaires prédéfinis*
- *Une solution adaptée lorsque la demande est faible mais concentrée*
- *Un modèle assez coûteux au regard de la qualité du service rendu, sauf en milieu urbain ou périurbain dense*
- *De multiples applications :*
 - Fin de lignes ou branches
 - Périodes creuses
 - Dernier service

◆ Ligne virtuelle partielle



◆ Ligne virtuelle totale



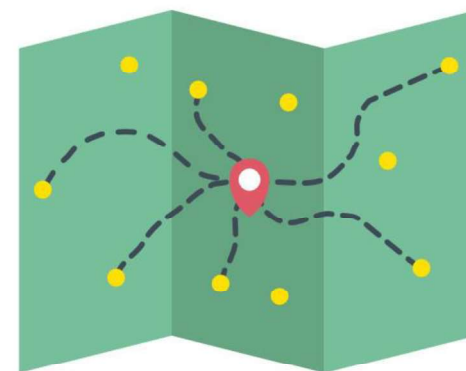
Développer une offre de TAD sur l'agglomération



Les types de transport à la demande

Le TAD zonal

- **Le principe** : desserte organisée dans une zone donnée **sans itinéraire défini**
- Les modalités de prise en charge :
 - **Au plus près du domicile**
 - Adapté aux zones peu denses
 - Rassurant pour l'utilisateur
 - Attention aux conditions de mise en œuvre (sécurité, responsabilité)
 - Généralement le cas pour les service TPMR (Transport à la demande réservé aux personnes à mobilité réduite)
 - **A l'arrêt**
 - Moins attractif
 - Adapté aux urbanisations plus denses
 - Attention aux coûts d'équipement induits



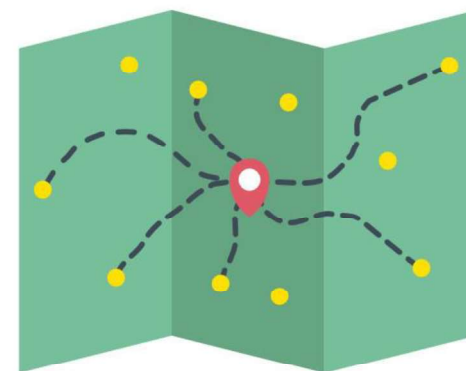
Développer une offre de TAD sur l'agglomération



Les types de transport à la demande

Le TAD zonal : principales modalités d'exploitation

- **Le porte-à-porte (arrêts à arrêts)**
 - Très attractif : pas de contrainte
 - Forte concurrence des taxis
 - Rapidement très coûteux
- **La desserte zonale à horaire libre mais destinations définies:**
 - Permet la prise en charge à domicile pour des destinations fixes (points d'intérêt, de rabattement) avec des horaires en fonction des demandes
 - Est une solution séduisante et adaptée lorsque la demande n'est pas concentrée dans le temps
 - Système le plus répandu



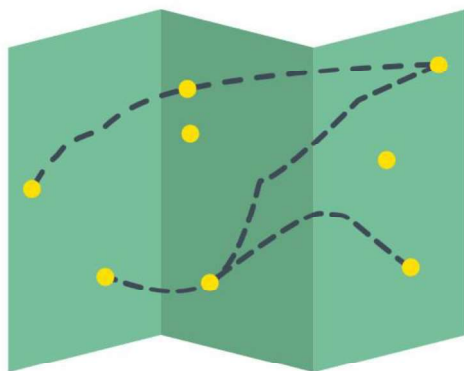
Développer une offre de TAD sur l'agglomération



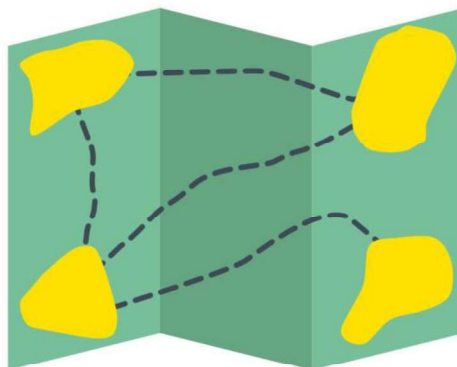
Les types de transport à la demande

Le TAD zonal : principales modalités d'exploitation

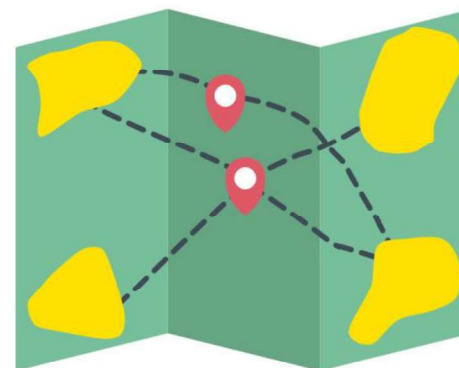
◆ TAD zonal non polarisé – Points d'arrêt



◆ TAD zonal non polarisé – Porte à porte



◆ TAD zonal multipolarisé – Porte à porte



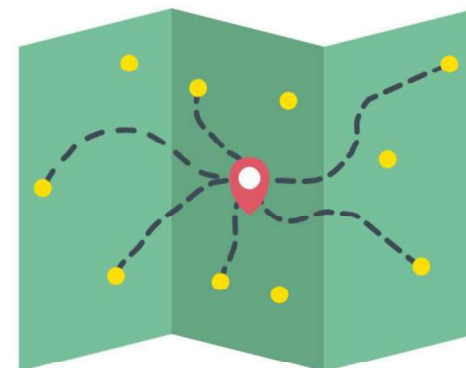
Développer une offre de TAD sur l'agglomération



Les types de transport à la demande

Une grande diversité de variantes

- **Les systèmes convergents/divergents**
 - Un point de départ défini
 - Pas nécessairement de réservation préalable (dans un sens)
 - Une construction de l'itinéraire en fonction des usagers présents
 - Champs d'application
 - Desserte d'une Gare SNCF (dernier train)
 - Système de retour garanti (dernier départ)



Développer une offre de TAD sur l'agglomération

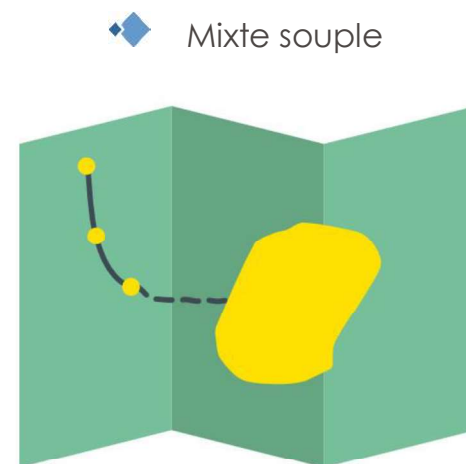


Les types de transport à la demande

Une grande diversité de variantes

Les systèmes de type mixtes « souples »

- Articulation avec une ligne classique
- Desserte de certaines zones effectuée uniquement à la demande des usagers présents dans le véhicule
- Pas nécessairement de réservation préalable (dans un sens)
- Une construction de l'itinéraire en fonction des usagers présents
- Champs d'application
 - Toutes dessertes de type Flexo
 - **Essentiellement des dessertes de zones d'activité**



Développer une offre de TAD sur l'agglomération



Stratégie de déploiement TAD suggérée

- Secteur Gap
 - TAD en rabattement sur les lignes régulières pour les quartiers non-desservis
- Secteur « Périurbain de Gap » : Neffes, Sigoyer, Pelleautier, La Freissinouse, Châteauneuf ?
 - Ajout de courses à la demande sur les lignes périurbaines
- Secteur hors Gap
 - Développement d'un TAD de proximité, à destination des non-motorisés, pour des déplacements ponctuels
 - Fonctionnement hors heures de pointe
 - Points de rabattement : Gap (centre-ville, hôpital), Tallard, La Saulce, Ligne 100
- T-PMR
 - Sur l'ensemble de l'agglomération, mise en place d'un service réservé aux PMR
 - Prise en charge de trajets porte-à-porte, y compris dans Gap

Développer une offre de TAD sur l'agglomération



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Transporteurs (si sous-traitance)



Estimation financière : gestion et suivi

- Variable selon les conditions imposées au service
- Coûts de fonctionnement indicatif : entre 200 k€/an et 400 k€/an, selon taux de déclenchement
- Nécessité de gérer une centrale de réservation : 0,5 ETP



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court ou moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Utilisation du service

Mettre en place des navettes villages



Description du programme

Afin d'assurer la desserte des villages les plus isolés les jours de marché, il est possible de mettre en place des navettes, permettant de relier les villages à Tallard et Gap les samedis matins.

Sur la base des marchés de 2018, non-déclenchés à ce jour, on peut envisager les liaisons :

- Esparron – La Saulce – Gap
- Claret – Curbans – Tallard – Gap
- Jarjayes Les Tancs – Gap
- Fouillouse – Gap (possiblement en rabattement sur la L100?)

Mettre en place des navettes villages



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Transporteurs



Estimation financière : gestion et suivi

- Sur la base des marchés de 2018, réajustés aux couts 2023
- 50 000 à 60 000 €/an



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court ou moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Utilisation du service

Mise à disposition de véhicules aux communes



Description du programme

L'agglomération envisage de mettre à disposition des communes des véhicules de 9 places afin de réaliser du transport de voyageurs dans le cadre de la compétence Mobilité de l'agglo.

Les habitants des communes concernées pourraient ainsi être transportés, à la demande, vers les centres-bourgs ou Gap. La conduite serait assurée par des agents municipaux. Il est prévu que l'Agglo rembourse aux communes les frais de roulage ainsi que les temps de conduites des agents municipaux.

Il est également envisagé que les communes utilisent les véhicules sur des trajets hors du champs de compétence de l'agglo, auquel cas les frais de mise à disposition des véhicules seraient remboursés par les communes à l'agglomération.

L'action serait mise en place de manière expérimentale pour une durée d'un an.

Les véhicules pourraient être répartis de la sorte (répartition restant à finaliser en accord avec les élus) :

- 1 véhicule pour Jarjayes
- 1 véhicule pour Claret et Curbans
- 1 véhicule pour Esparron, Barcillonnette, Lardier-et-Valença et Vitrolles
- 1 véhicule pour Fouillouse

Mise à disposition de véhicules aux communes



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Communes



Estimation financière : gestion et suivi

- Part fixe d'acquisition de véhicules
- Part variable selon l'utilisation du service



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court ou moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Utilisation du service

Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale



Description du programme

Le bassin de vie Gapençais dispose encore d'une infrastructure ferroviaire en service. La configuration du relief est favorable au transport ferroviaire : les principaux flux pendulaires suivent l'axe de la ligne ferroviaire.

Afin d'encourager le report modal et la transition écologique de la région, l'Agglomération et les EPCI voisins (CC Buëch-Dévoluy, CC de Serre-Ponçon et CC de Serre-Ponçon Val d'Avance) souhaitent le développement d'une offre ferroviaire de proximité, adaptée aux déplacements du quotidien.

L'objet de cette action est donc d'avancer quelques pistes de réflexions quant aux possibilités de développement d'une telle offre.

La réouverture des arrêts de La Bâtie Neuve, La Freissinouse, La Roche des Arnauds sont souhaitées. Il existe également des réflexions sur l'implantation d'arrêts supplémentaires sur la commune de Gap.

Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale



Recommandations techniques : niveau de desserte

Miser sur la complémentarité entre les dessertes

- Les dessertes régionales existantes pourraient jouer un rôle dans la mobilité locale, à condition que les horaires correspondent aux besoins. Il serait donc nécessaire de les décaler, ce qui peut être impactant pour leur insertion dans les nœuds ferroviaires importants (Marseille, Grenoble, Valence)
- Dans l'hypothèse de la mise en place d'un nouveau service, elles peuvent compléter l'offre en proposant des trajets supplémentaires entre les gares principales

Appliquer un cadencement strict

- Afin d'être attractive, la desserte ne doit pas être ponctuelle, mais continue dans la journée
- Un cadencement aux 60 min, de 6h à 21h permet de couvrir la plupart des besoins.
- Miser sur la complémentarité entre les dessertes

Ne pas tout miser sur l'heure de pointe

- Le succès d'une desserte ferroviaire tient à la diversité des usagers qu'elle peut capter : les actifs constituent une première cible, mais il est aussi nécessaire de capter d'autres usagers : déplacements de loisir, déplacements pour courses, rendez-vous, etc...
- Pour cela, il est nécessaire de proposer un service en journée, ainsi que les week-ends

Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale



Recommandations techniques : matériel roulant

Un matériel de type « tram-train » à éviter

- La desserte envisagée ne correspond pas au domaine de pertinence d'un tram-train : la distance entre les arrêts est importante, et la vitesse autorisée sur la ligne est élevée (80 à 100 km/h selon les sections). Or, le tram-train est pertinent en cas d'arrêts très rapprochés, comme en milieu urbain, et est à contrario peu confortable sur des distances plus importantes.
- La ligne est non-électrifiée. Or, il n'existe pas de matériel tram-train thermique ou à batterie homologué en France actuellement.
- Les quais de la gare de Gap ont été mis en accessibilité pour des trains régionaux. Or, l'accès à un tram-train est plus bas, ce qui impliquerait une reprise des quais.

Un matériel de type régional tout à fait pertinent

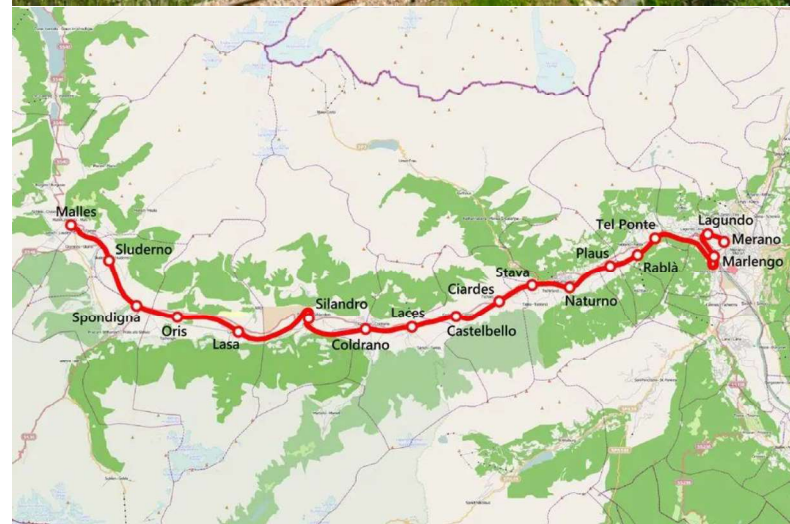
- Un matériel régional récent (type Régiolis) est tout à fait capable d'assurer des dessertes de proximité, en assurant un haut niveau de confort, de bonnes capacités d'accélération, et une capacité d'emport suffisante pour gérer les pics de demande (internes les lundis et vendredis, vélos les week-end, etc...)
- Le REM de Strasbourg, ainsi que les RER Suisses sont assurés par des trains régionaux de type régiolis

Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale



Un cas d'école : la ligne Merano-Malles (Italie)

- Ligne de montagne, 60km, dans le Tyrol Italien
- Reprise par la Province, après une quasi-fermeture dans les années 1990
- Après une modernisation de l'infrastructure, la province a financé :
 - 10 rames nouvelles, capables d'accélération fortes (35M d'euros d'investissement en 2005)
 - La mise en place d'un service dense : un train par heure et par sens, week-end inclus, de 5h à 23h, contre 4 allers-retours quotidiens auparavant
- Un succès indéniable : 7000 voyageurs quotidiens en 2010
- Une ligne qui se modernise face à son succès :
 - Passage à 30 minute de cadence
 - Electrification de la ligne en cours



Soutenir le développement de l'offre ferroviaire locale



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- EPCI limitrophes
- Département
- Région Sud PACA
- Etat
- SNCF Réseau
- SNCF Voyageurs



Estimation financière : gestion et suivi

- Possible contribution aux études (études de sillon, potentiel de chalandise, faisabilité des réouvertures des gares etc...)
- Forte variation des coûts selon date de réalisation et nature du projet
- Echelle de coût : plusieurs dizaines de millions d'euros



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **3**

Mise en œuvre : **long terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

• -

Poursuivre le maillage du territoire en infrastructures cyclables



Description du programme

Le développement de la pratique du vélo est un levier clé de la transition écologique des mobilités. Le mode vélo est particulièrement performant sur les distances courtes, de moins de 5 km. La pratique nécessite toutefois un réseau continu d'infrastructures sécurisées et confortables, faute de quoi elle n'est pas attractive.

Il est donc nécessaire de poursuivre le développement des infrastructures, afin de proposer un maillage sécurisé et de permettre le développement des pratiques.

Il est pour cela nécessaire de réexaminer le schéma directeur qui existe à l'échelle de la ville de Gap, et de l'articuler avec un schéma à l'échelle de l'agglomération, et en cohérence avec les projets envisagés dans les EPCI limitrophes.

Il est également nécessaire d'intégrer :

- L'expérience des cyclistes actuels, plus à même d'identifier les manques et les freins les plus importants à la pratique,
- L'évolution des recommandations techniques sur les aménagements cyclables.

Poursuivre le maillage du territoire en infrastructures cyclables



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Communes
- Région / Département
- Office de tourisme
- Associations et habitants
- Entreprises
- ADEME



Estimation financière : gestion et suivi

- Actualisation du SD : 10 à 20k€ (étude)
- Complétion du réseau cyclable : selon choix retenus. Les créations de voies cyclables étant à mutualiser avec les réfections de voirie, l'estimation du coût total n'est pas faisable
- Néanmoins, un objectif de réalisation de 5km d'aménagements sécurisés par an peut-être envisagé sur l'Agglo (**entre 1 et 2,5M€/an**)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **court, moyen et long terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Evolution de la pratique cyclable (installation de compteurs)

Mettre en place une flotte de vélos partagés



Description du programme

Le but de l'action est de proposer une flotte de vélos à disposition de la population et/ou des touristes.

La modalité technique est à définir : il est possible d'envisager un système de vélo en libre-service (type Vélib), qui peut exister dans des agglomérations de taille similaire, ou bien de vélos mise en location via une structure à définir (magasin, association, maison de la mobilité, etc...).

Le système de vélo en libre service est plus coûteux (il nécessite la mise en place de stations, ainsi que le repositionnement régulier des vélos dans les stations). Il répond à une problématique de dernier kilomètre, et est en cela complémentaire des bus et parkings-relais. Il vient en revanche concurrencer les trottinettes électriques.

La mise en location via une structure fixe permet de répondre à des besoins ponctuels ou de plus longue durée (de la demi-journée à l'année). Les besoins couverts sont larges. Par ailleurs, le portage peut être partiellement ou totalement associatif, ce qui réduit le coût pour la collectivité.

Cette action vient en complément du développement des infrastructures cyclables.

Mettre en place une flotte de vélos partagés



Retour d'expérience : Dieppe Maritime

- Mise en place d'une flotte de 50 vélos (dont VAE) du 15/06/21 au 20/09/21 (visée essentiellement touristique)
- La propriété des vélos est associative, la gestion revenant à des associations d'aide à la mobilité et de réinsertion professionnelle.
- La location proposée est de courte durée, allant de la demi-journée à la semaine. Le prix de la location était de 5€ la demi-journée, 12€ la journée, 20€ le week-end et 35€ la semaine.
- La contribution de la CA Dieppe Maritime était de 20k€ pour l'opération, avec la mise à disposition gratuite du local en maison de la mobilité, ainsi que la participation de l'office de tourisme à l'opération
- 40% des locations ont été effectuées par des résidents, alors que l'opération était originellement à visée touristique.

Mettre en place une flotte de vélos partagés



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Tissus associatifs
- Relais sociaux locaux (mairies, acteurs sociaux, etc...)



Estimation financière : gestion et suivi

- Selon les modalités du dispositif
- Possibilité de mutualisation de l'action avec une éventuelle maison de la mobilité
- Coûts indicatifs par vélo :
 - Location longue durée : 250 à 500 €/an (vélo), 750 à 1500 €/an (VAE)
 - VLS / location courte durée : 1500 à 2000€/an (vélo) en cas de portage direct
 - Coûts inférieurs si portage associatif



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **2**

Mise en œuvre : **court ou moyen terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Nombre de location
- Analyse des profils de location (durée, usage, etc...)

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



Description du programme

Enjeux et Objectifs :

- Faciliter l'acquisition de vélos adaptés aux besoins du quotidien : vélo classique pour les profils plus sportifs et sur les courtes distances et VAE pour faciliter la pratique quotidienne sur des plus longues distances ainsi que sur des zones ayant potentiellement un dénivelé.

Programme suggéré

- Organiser des évènements permettant de visibiliser l'offre existante dans le territoire (vente, usages...)
- Evènements (1) : organiser des bourses à vélos en partenariat avec les associations de réparation de vélos et/ou magasins agréés (vérification de l'état des vélos avant vente),
- 2. Evènements (2) : participer à des évènements locaux pour faire des démonstrations des différents types de vélos existants et des accessoires permettant de rendre la pratique plus facile,
- 3. Mettre en place des primes à l'achat de VAE et vélos classiques basées sur des critères de sélection liés à une pratique quotidienne/utilitaire et non pas de loisir (éviter les abus, ne pas subventionner tous les types de vélos),
- 4. Participer à l'achat de matériel en partenariat avec les commerçants locaux

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



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance



Estimation financière : gestion et suivi

- Selon les modalités du dispositif : possibilité de plafonner le nombre d'aides, de proportionner le montant selon quotient familial, etc...
- Montant des subventions : 25k€/an (expl.)
- Coûts de gestion (gestion des dossiers) mutualisables avec d'autres actions (par expl. Maison de la mobilité)



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : **2**

Mise en œuvre : **court terme**

Impact



Coût



Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Nombre d'attributions de subventions

Développer un maillage d'itinéraires piétons



Description du programme

Enjeux et Objectifs :

- La marche à pied constitue la première des mobilités : même si elle n'est pas toujours le mode principal d'un déplacement, elle intervient toujours, au moins sur les derniers mètres du trajet. La marche est par ailleurs le seul déplacement qui permet l'interaction avec l'environnement urbain, ce qui signifie qu'elle est nécessaire à la vie d'un espace urbain. Il est donc important de la faciliter autant que possible

Programme suggéré

- À l'échelle de l'agglomération, il est important de procéder à un relevé des discontinuités d'aménagement piétons et de les sécuriser, avec une priorité à donner là où les enfants marchent
- À l'échelle de Gap, là où les flux piétons sont les plus importants, il est nécessaire d'avoir une vision ambitieuse et stratégique sur le développement de la marche à pied
- Il est donc nécessaire de hiérarchiser un réseau marchable, au même titre qu'un réseau routier ou cyclable hiérarchisé, puis de l'aménager et de le jalonner au gré des projets urbains et des renouvellements de voirie

Développer un maillage d'itinéraires piétons



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CA Gap-Tallard-Durance
- Communes
- Tissus associatifs (parents d'élèves, personnes à mobilité réduite, etc...)



Estimation financière : gestion et suivi

- 15 à 20k€ pour identification des discontinuités et création d'un réseau marchable (Etude Schéma Directeur?)
- Coûts de réalisation à intégrer aux renouvellements de voirie



Niveau de priorité et délais de mise en œuvre

Priorité : 1

Mise en œuvre : **moyen terme**

Impact



Coût

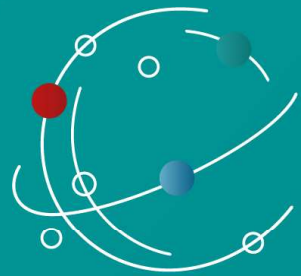


Mise en œuvre



Indicateurs de suivi

- Evolution de la part modale de la marche
- Possibilité d'installer des compteurs piétons et de suivre la fréquentation à certains passages clés



Groupe
espelia
Servir l'intérêt général

espelia ressources tecurbis icea
Consultants Finances

Financements :

Communauté d'Agglomération
GAP • TALLARD • DURANCE

CONTACT :

Vincent GRANDJEAN

Chef de mission

vincent.grandjean@tecurbis.fr

Mathieu LABAT

Chargé de mission

mathieu.labat@tecurbis.fr

Interreg



Cofinancé par
l'Union Européenne
Cofinanziato
dall'Unione Europea

France – Italia ALCOTRA