



COMMUNAUTE DE COMMUNES DE SERRE-PONÇON



Plan de mobilité simplifié

Diagnostic - version du 06 juillet 2022

REDACTEURS
Jérôme PETIT
Basil BIANCO



SOMMAIRE

1	CONTEXTE TERRITORIAL ET OBJECTIFS	6
1.1	Contexte territorial	6
1.2	Objectifs du Plan de mobilité simplifié	8
1.2.1	<i>Cadre réglementaire et objectifs de la CCSP</i>	8
1.2.2	<i>Etapes d'élaboration du plan de mobilité simplifié</i>	9
1.2.3	<i>Moyens mis en œuvre</i>	10
2	TERRITOIRE ET BESOINS DE MOBILITE	11
2.1	Populations et pôles générateurs de déplacements	11
2.1.1	<i>Populations permanentes</i>	11
2.1.2	<i>Hébergement touristique</i>	13
2.1.3	<i>Pôles générateurs de déplacements</i>	15
2.2	Pratiques de déplacements	24
2.2.1	<i>Déplacements domicile travail</i>	24
2.2.2	<i>Déplacements domicile études</i>	29
2.2.3	<i>Les déplacements touristique estivaux</i>	33
2.2.4	<i>Les déplacements des saisonniers</i>	34
2.2.5	<i>Autres motifs</i>	35
2.2.6	<i>Freins à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle</i>	37
2.3	Projets	37
2.4	besoins et attentes en matière de mobilité	39
3	LES RESSOURCES MOBILITE ET LEUR ADAPTATION AUX BESOINS	47

3.1	Les cheminements piétonniers	47
3.2	Les conditions de pratique du vélo	50
3.2.1	<i>Le vélo loisir</i>	50
3.2.2	<i>Le vélo utilitaire</i>	52
3.2.2.1	Rouler en sécurité	53
3.2.2.2	Trouver son chemin et être informé	61
3.2.2.3	Réparer et entretenir son vélo	61
3.2.2.4	Stationner son vélo	61
3.2.2.5	Se procurer un vélo	61
3.2.2.6	Savoir faire du vélo	62
3.2.3	<i>Voirie et modes actifs</i>	63
3.3	Le réseau routier et le transport individuel motorisé	66
3.3.1	<i>Structure du réseau</i>	66
3.3.2	<i>Usages de la voirie</i>	68
3.3.3	<i>Le stationnement</i>	71
3.3.4	<i>Le covoiturage</i>	72
3.3.5	<i>La pratique de l'autopartage</i>	75
3.3.6	<i>L'alimentation et le rechargement des véhicules</i>	75
3.3.7	<i>La logistique routière</i>	78
3.4	Les transports en commun	80
3.4.1	<i>Les accès au territoire</i>	80
3.4.2	<i>Opportunité et faisabilité d'une extension de la desserte TER</i>	84
3.4.3	<i>Les services de transport locaux</i>	88
4	LE COUT, LE FINANCEMENT ET LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS PUBLICS.....	106
4.1	Gouvernance actuelle des transports	106
4.2	Coûts et financement	107

5 SYNTHÈSE ET ORIENTATIONS..... 108

1 CONTEXTE TERRITORIAL ET OBJECTIFS

1.1 CONTEXTE TERRITORIAL

La Communauté de Communes de Serre-Ponçon (CCSP) regroupe 17 communes pour 16.499 habitants (Insee 2018) : Baratier, Châteauroux-les-Alpes, Chorges, Crévoux, Crots, Embrun, Le Sauze-du-Lac, Les Orres, Pontis, Prunières, Puy-Saint-Eusèbe, Puy-Sanières, Réallon, Saint-André-d'Embrun, Saint-Apollinaire, Saint-Sauveur, Savines-le-Lac.

Les principales polarités du territoire sont situées à proximité du lac de Serre-Ponçon, dont la Ville d'Embrun qui regroupe plus du tiers de la population intercommunale. Il s'agit d'un territoire dynamique qui a vu sa population augmenter de près de 6% entre 2013 et 2018 (Insee 2018).

Le territoire intercommunal est marqué par une forte activité touristique estivale liée au lac de Serre-Ponçon. Près de 2.000 personnes par jour fréquentent les plages de Savines-le-Lac durant cette période. L'activité hivernale est également importante, avec les stations des Orres, Crévoux et Réallon, qui fixent également une clientèle de plus en plus importante en saison d'été. L'hébergement touristique représente plus de 65 000 lits, soit environ 17% de la capacité départementale.

La CCSP est située en périphérie de plusieurs grands bassins, avec un bon niveau de connexion :

- A l'Ouest, les réseaux routiers et ferroviaires permettent de rejoindre, via Gap, la métropole d'Aix-Marseille. L'aéroport de Marseille Marignane est le plus proche du territoire ; celui de Turin n'est cependant guère plus éloigné.
- A l'Est, la N94 et la ligne ferroviaire établissent un lien avec Briançon. Au-delà, le Piémont est accessible toute l'année par le col de Montgenèvre. De plus, la gare d'Oulx est la gare TGV la plus proche, sur la ligne reliant Paris, Lyon, Modane, Turin et Milan.

Sur le plan administratif, le territoire de Serre-Ponçon se situe dans la région Sud Provence Alpes Côte-d'Azur, dans le département des Hautes-Alpes (hormis la commune de Pontis située dans le département des Alpes-de-Haute-Provence).

- Le Département est compétent en matière de gestion de la voirie départementale (la RN94 restant gérée par les services de l'Etat).
- La CCSP s'est dotée de la compétence mobilité en 2021 : elle a donc pour mission d'organiser les services de mobilité à l'intérieur de son ressort territorial. Cependant, la Région est encore en charge de l'organisation des services de transport internes, jusqu'au transfert éventuel de ces derniers à la CCSP.

- La Région est compétente en matière de services de mobilité d'intérêt régional, et joue le rôle de tête de file en matière d'intermodalité et d'interopérabilité. Elle a adopté son Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires le 15 octobre 2019, avec les objectifs suivants concernant la mobilité, assortis de règles avec lesquelles les Plans de Mobilité se doivent d'être en compatibilité :
 - Objectif 22 Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités.
 - Objectif 23 Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables.
 - Objectif 34 Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels et l'accès aux services dans les centres locaux et de proximité.
 - Objectif 35 Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme transport.
 - Objectif 38 Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale.
 - Objectif 39 Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux.
 - Objectif 41 Déployer des offres de transport en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine.
 - Objectif 42 Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires.
- La Communauté de Communes de Serre-Ponçon et la Communauté de Communes de la vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon sont regroupées au sein du Pays Serre-Ponçon Ubaye Durance, qui anime le programme européen LEADER, le TEPOS (territoire à Energie positive) ainsi que l'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial.

1.2 OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

1.2.1 CADRE REGLEMENTAIRE ET OBJECTIFS DE LA CCSP

La Communauté de Communes de Serre-Ponçon, devenue Autorité Organisatrice des Mobilité (AOM) sur son ressort territorial, a souhaité se doter d'un outil permettant de définir une politique de mobilité cohérente et stratégique.

Le plan de mobilité simplifié est défini dans l'article L.1214-36-1 du code des transports :

« Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité. »

En d'autres termes, il constitue une véritable feuille de route pour l'intercommunalité visant à cibler et organiser ses actions à venir, dans le cadre des objectifs suivants :

1/ Atténuer impact changement climatique

> La CCSP s'est engagée depuis 2015 via le SRADDET et le schéma directeur « territoire à énergie positive » à réduire fortement les consommations d'énergie et émissions de GES avec 3 échéances : 2020, 2030 et 2050. Un point d'étape fait en 2020 a montré qu'un effort particulier devait être mené sur le volet transport. En effet, la baisse de consommation d'énergie issue de produits pétroliers a suivi la même baisse que la consommation d'énergie totale - 12% au lieu des - 23% prévu. La diminution des émissions de GES liées au transport est donc fondamentale pour atteindre les objectifs « climat » de la collectivité.

2/ Améliorer l'accès aux services pour tous.

> 30 % de la population du territoire a plus de 65 ans. Un diagnostic territorial a été mené dans le cadre du projet « bien vieillir » du programme européen INTERREG ALCOTRA PITER Terres Monviso, et a fait ressortir des besoins prioritaires, dont le maintien le plus longtemps possible de la mobilité des personnes, et la multiplication des actions de proximité en direction des plus âgés. Une inégalité d'organisation des transports entre les zones urbaines et les zones rurales a été notée, qui peut expliquer que 1/3 des personnes âgées déclarent avoir des difficultés à se déplacer hors et à l'intérieur de leur village et trouvent que la ville n'est pas adaptée.

D'autre part les jeunes sont également très dépendants de la voiture et ont des difficultés de financement du permis de conduire, malgré les dispositifs locaux d'accompagnement.

3/ Diversifier l'économie du territoire et en augmenter l'attractivité

> La très forte dépendance du territoire à son économie touristique et la concentration de la fréquentation touristique sur des périodes restreintes fragilisent le territoire et les entreprises qui s'y sont établies. La Communauté de Communes de Serre-Ponçon et ses communes membres s'engagent depuis plusieurs années dans une stratégie pluriannuelle de développement intégré et de diversification touristique. La stratégie du territoire est d'optimiser son potentiel pour mettre en exergue le patrimoine naturel et culturel exceptionnel du territoire, et répartir les flux de clientèle sur le territoire tout au long de l'année. Il s'agit ici de concilier la volonté de faire partager un territoire source de fierté et la nécessité de le préserver et de le protéger. La mobilité sur le territoire doit donc faciliter le plus possible cette diversification et faciliter l'accès au territoire et à ses sites touristiques, notamment les plus fréquentés tout au long de l'année. La mobilité doit aussi permettre le développement d'une économie dynamique qui ne soit pas basée uniquement sur le tourisme saisonnier.

1.2.2 ETAPES D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Pour constituer un cadre opérationnel en matière de mobilité, il est nécessaire :

- De réaliser un diagnostic du territoire, visant à apporter une vision claire de l'offre et des besoins en mobilité de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon.
- De construire une stratégie de développement des offres de mobilité coordonnée à l'échelle du territoire, en construisant une dynamique collective tirant parti d'expériences et d'initiatives locales souvent réussies, mais aujourd'hui fragmentées.
- De proposer un plan d'action permettant de traduire opérationnellement la politique de déplacements. Prenant la forme de fiches actions, il constituera la feuille de route de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon et ses principaux partenaires.

1.2.3 MOYENS MIS EN ŒUVRE

Le diagnostic du plan de mobilité simplifié est basé sur :

- Des données existantes.
 - Données topographiques IGN (BD Alti, BD Topo).
 - Données Insee population, tourisme, emploi, déplacements domicile travail (2018).
 - Données issues du pré-diagnostic de la CCSP.
- Des études récentes sur le thème des mobilités
 - Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région SUD.
 - Présentation du territoire du Pays S.U.D.
 - Dossier de candidature Espaces Valléens (2015).
 - Schéma stratégique Territoire à Energie Positive (TEPOS) (2016).
 - Schéma cyclable de la CCSP (2017).
- Des entretiens menés avec :
 - Chacune des communes de la CCSP.
 - Des professionnels locaux acteurs dans le domaine de la logistique.
- Des visites de terrain
- Des ateliers de concertation avec les habitants du territoire : 8 ateliers publics à Savines-le-Lac, Chorges et Embrun.
- Une enquête en ligne auprès de la population (367 questionnaires recueillis).

2 TERRITOIRE ET BESOINS DE MOBILITE

2.1 POPULATIONS ET POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

2.1.1 POPULATIONS PERMANENTES

La démographie de la CCSP est en légère croissance, alimentée principalement par le solde migratoire (+1.3 % entre 2013 et 2018). Par ailleurs, le vieillissement de la population est notable : la tranche d'âge 60-74 ans progresse de plus de 12% en dix ans, en partie à la faveur de l'installation d'anciens résidents secondaires pour leur retraite.

Embrun regroupe près de 38% des habitants de l'intercommunalité. A l'exception de Savines-le-Lac, Crévoux et Réallon, toutes les communes voient leur population augmenter. La commune d'Embrun est la plus peuplée, avec plus de 6 000 habitants, suivie par la commune de Chorges et ses 3 000 habitants. Seules les communes d'Embrun et de Chorges atteignent un volume de population supérieur à 3.000 habitants, qui constitue souvent un seuil en matière d'autonomie pour les activités essentielles du quotidien. La forte fonction touristique du territoire entraîne toutefois un niveau d'équipement qui favorise l'autonomie de plus petites communes comme Châteauroux-les-Alpes ou Savines-le-Lac.

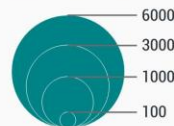
Commune	Population en 2013	Population en 2018	Evolution 2013-2018
Baratier	520	612	18%
Châteauroux-les-Alpes	1 110	1 193	7%
Chorges	2 774	3 055	10%
Crévoux	130	125	-4%
Crots	1 010	1 097	9%
Embrun	6 123	6 236	2%
Le Sauze-du-Lac	141	145	3%
Les Orres	532	556	5%
Pontis	80	88	10%
Prunières	297	298	0%
Puy-Saint-Eusèbe	133	152	14%
Puy-Sanières	232	279	20%
Réallon	253	253	0%
Saint-André-d'Embrun	641	677	6%
Saint-Apollinaire	128	160	25%
Saint-Sauveur	429	507	18%
Savines-le-Lac	1 069	1 066	0%
TOTAL	15 602	16 499	6%



Limites administratives

-  EPCI
-  Communes

Nombre d'habitants



Taux d'évolution de la population

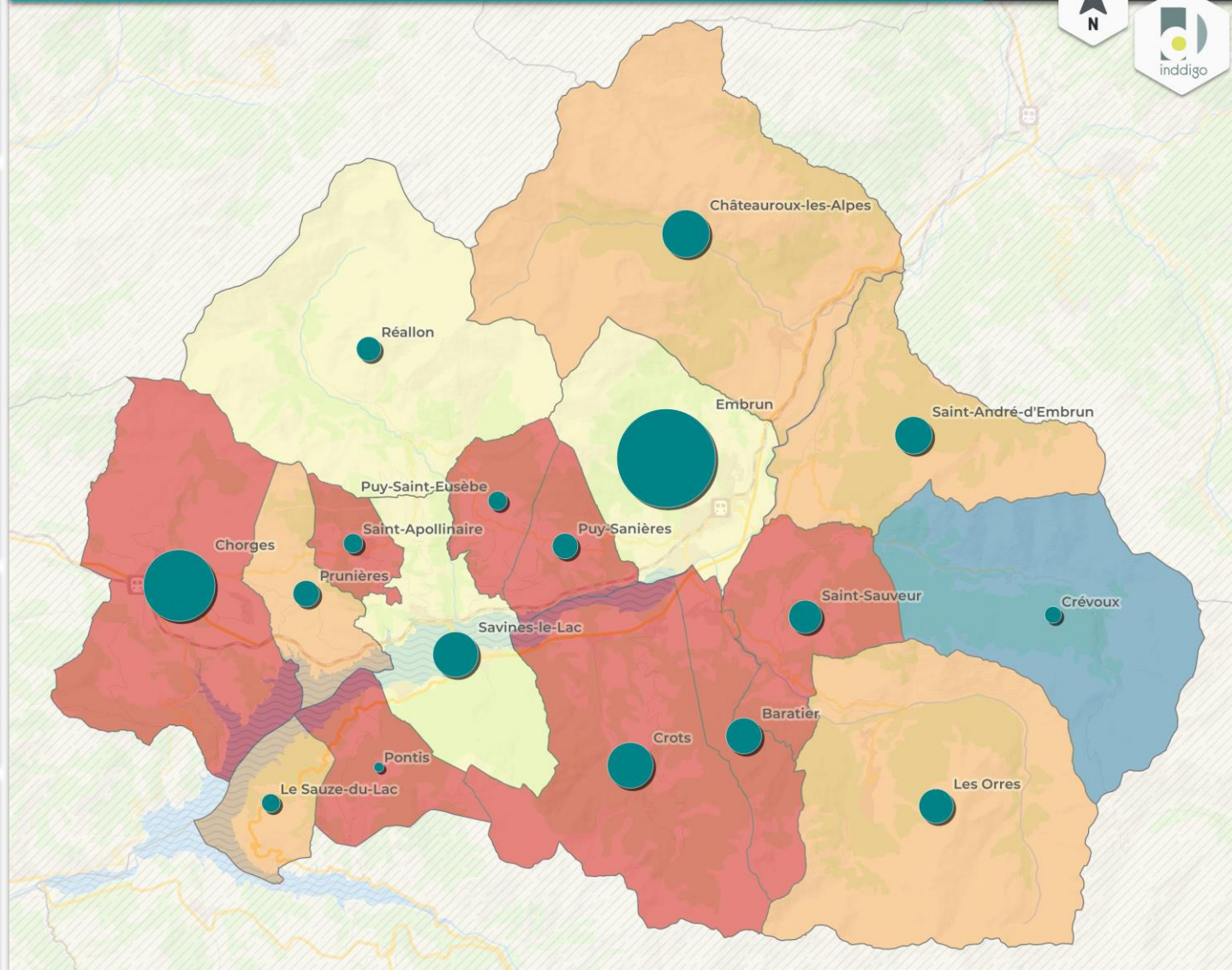
-  Inférieur à -10 %
-  Entre 0 et 2 %
-  Entre 2 et 10 %
-  Supérieur à 10 %



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2011-2018

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022



2.1.2 HEBERGEMENT TOURISTIQUE

Le tableau-ci-dessous dresse la répartition de l'hébergement touristique par commune, selon les dernières données INSEE disponibles (capacité des communes en hébergement touristique 2018).

Cette évaluation permet de disposer d'une vision de la population de visiteurs à la maille communale en pointe, en considérant un remplissage moyen de 2 lits par résidence secondaire, et une saturation des capacités marchandes. La population théorique incluant les visiteurs est alors près de 3 fois plus importante que la population permanente, avec près de 50.000 personnes présentes simultanément, hors excursionnistes.

Commune	Population permanente	Résidences secondaires	Lits marchands	Population totale en saison
Baratier	612	285	785	1 967
Châteauroux-les-Alpes	1 193	276	474	2 219
Chorges	3 055	681	2 572	6 992
Crévoux	125	171	22	489
Crots	1 097	318	429	2 162
Embrun	6 236	2 061	1 077	11 435
Le Sauze-du-Lac	145	116	54	431
Les Orres	556	3 048	4 281	10 933
Pontis	88	91	90	360
Prunières	298	154	372	978
Puy-Saint-Eusèbe	152	85	0	322
Puy-Sanières	279	80	287	726
Réallon	253	516	284	1 569
Saint-André-d'Embrun	677	205	0	1 087
Saint-Apollinaire	160	154	65	533
Saint-Sauveur	507	271	0	1 049
Savines-le-Lac	1 066	765	1 489	4 085
TOTAL	16 499	9 277	12 284	47 337

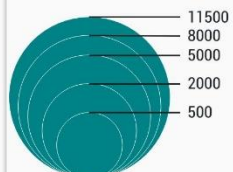
COMMUNAUTÉ DE
COMMUNES DE
SERRE-PONÇON

PLAN DE
MOBILITÉ

» VARIATION SAISONNIÈRE DE LA POPULATION



Population en haute-saison



● Population permanente

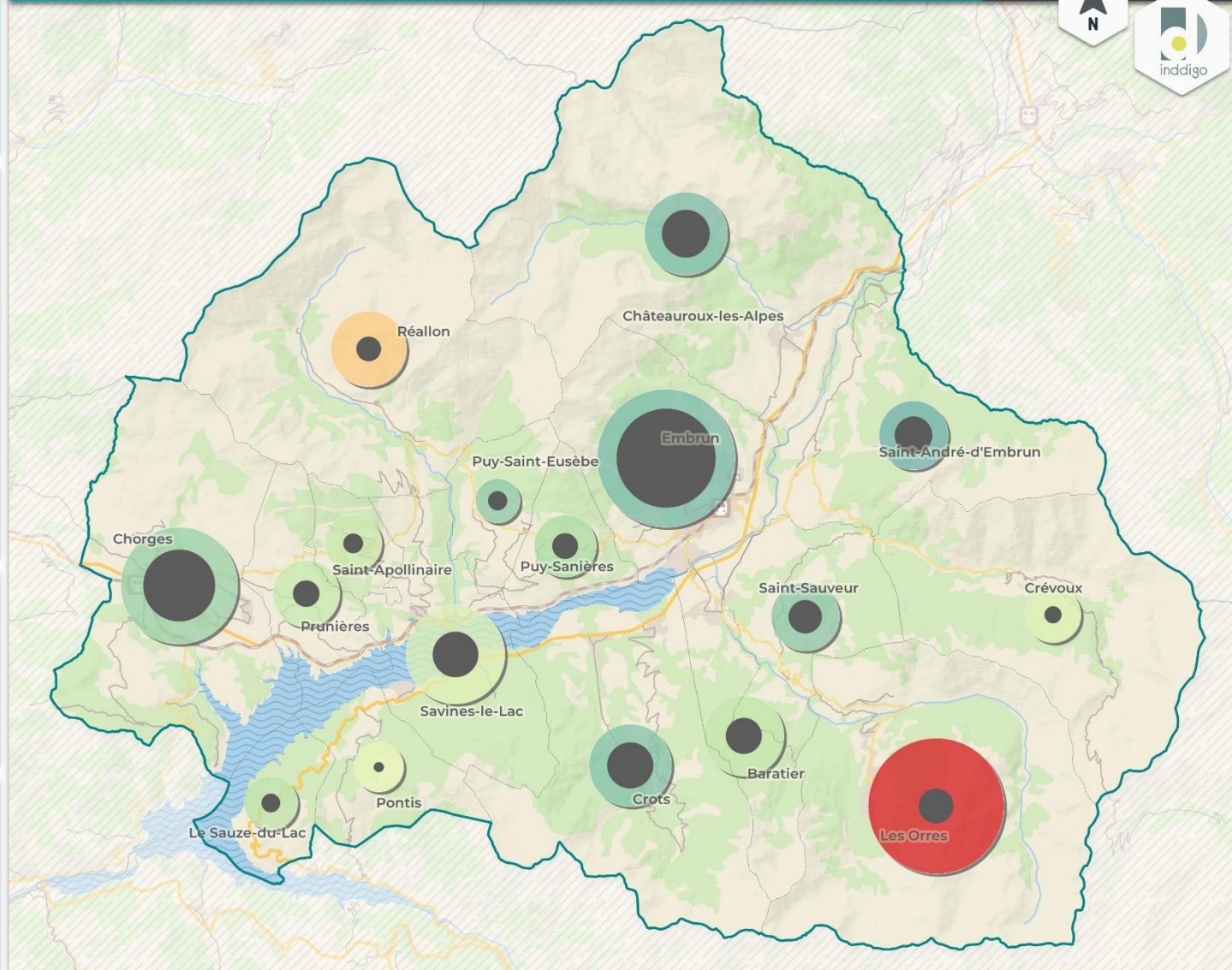
Taux d'évolution saisonnier



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juillet 2022



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

- La station des Orres, qui se distingue par son extrême sensibilité, puisque sa population de visiteurs correspond à près de 20 fois sa population permanente ; elle accueille près de 35% des visiteurs de l'intercommunalité.
- Les communes de Chorges et Embrun, qui concentrent à elles seules près de 30% des visiteurs. Du fait de leur population déjà importante, elles sont modérément impactées par la population de visiteurs mais constituent néanmoins des polarités touristiques importantes du territoire.
- La commune de Savines-le-Lac, dont la population augmente de près de 3 fois en période estivale. Elle accueille environ 10% des visiteurs.
- La station de Réallon dont la population permanente est inférieure à 300 habitants mais qui est sensible à la fréquentation touristique, avec une population pouvant être 6 fois plus importante en saison. Elle accueille environ 4% des visiteurs.
- Les villages de Baratier, Châteauroux-les-Alpes, Crévoux, Crots, Le Sauze-du-Lac, Pontis, Prunières, Puy-Saint-Eusèbe, Puy-Sanières, Saint-André-d'Embrun, Saint-Apollinaire et Saint-Sauveur, qui disposent d'une offre en hébergements touristiques moins importante. Ces territoires sont toutefois impactés par les saisons.

2.1.3 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

La Communauté de Communes de Serre-Ponçon est marquée par une forte centralité de la ville d'Embrun, qui offre un ensemble de commerces (grande surface, commerces de proximité), d'équipements (clubs, gymnase), et de ressources dans les domaines de la santé (centre hospitalier, maison médicale, médecins généralistes), créant ainsi une forte attractivité à l'échelle de l'intercommunalité. La présence de la gare renforce cette centralité.

La commune de Chorges offre des services de niveau intermédiaire, suffisants pour couvrir les besoins du quotidien : médecins généralistes, pharmacie, écoles primaires et élémentaires, crèche, banque, poste, commerce d'alimentation, supermarché, etc. Enfin, les communes de Savines-le-Lac et Les Orres présentent des services de proximité, davantage liés à l'activité touristique. Le tableau ci-dessous effectue le décompte de ces services.

Communes	Services de santé	Education	Commerces de proximité ¹	TOTAL
Embrun	83	8	23	114
Chorges	38	3	11	52
Châteauroux-les-Alpes	3	2	3	8
Savines-le-Lac	15	2	8	25
Les Orres	3	1	8	12
Crévoux	-	-	1	1
Réallon	1	1	3	5
Crots	-	1	4	5
Baratier	-	2	5	7
Saint-André-d'Embrun	-	1	1	2

Les autres communes de la CCSP sont très peu pourvues en services et sont donc majoritairement dépendantes d'Embrun ou de Chorges, voire de Savines-le-Lac, selon leur localisation. La carte sur la page suivante souligne l'importance des déplacements liés au tourisme et aux loisirs, avec une concentration importante d'offre de loisir sur les pourtours du lac de Serre-Ponçon et à la station des Orres.

¹ : D'après l'INSEE, les commerces de proximité se composent de « *commerces de quotidienneté, dans lesquels le consommateur se rend fréquemment, voire quotidiennement* » : boulangerie, commerce d'alimentation, magasins populaire, commerce de détail d'habillement et de chaussure, coiffure, commerce de détail d'articles de sport, supermarchés, commerce de détail de bricolage, hypermarchés, etc.

» PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



Limites administratives

- EPCI
- Communes

Pôles générateurs

- Administratif ou militaire
- Culture et loisirs
- Industriel et commercial
- Santé
- Science et enseignement
- Sport

Réseau routier

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Occupation du sol

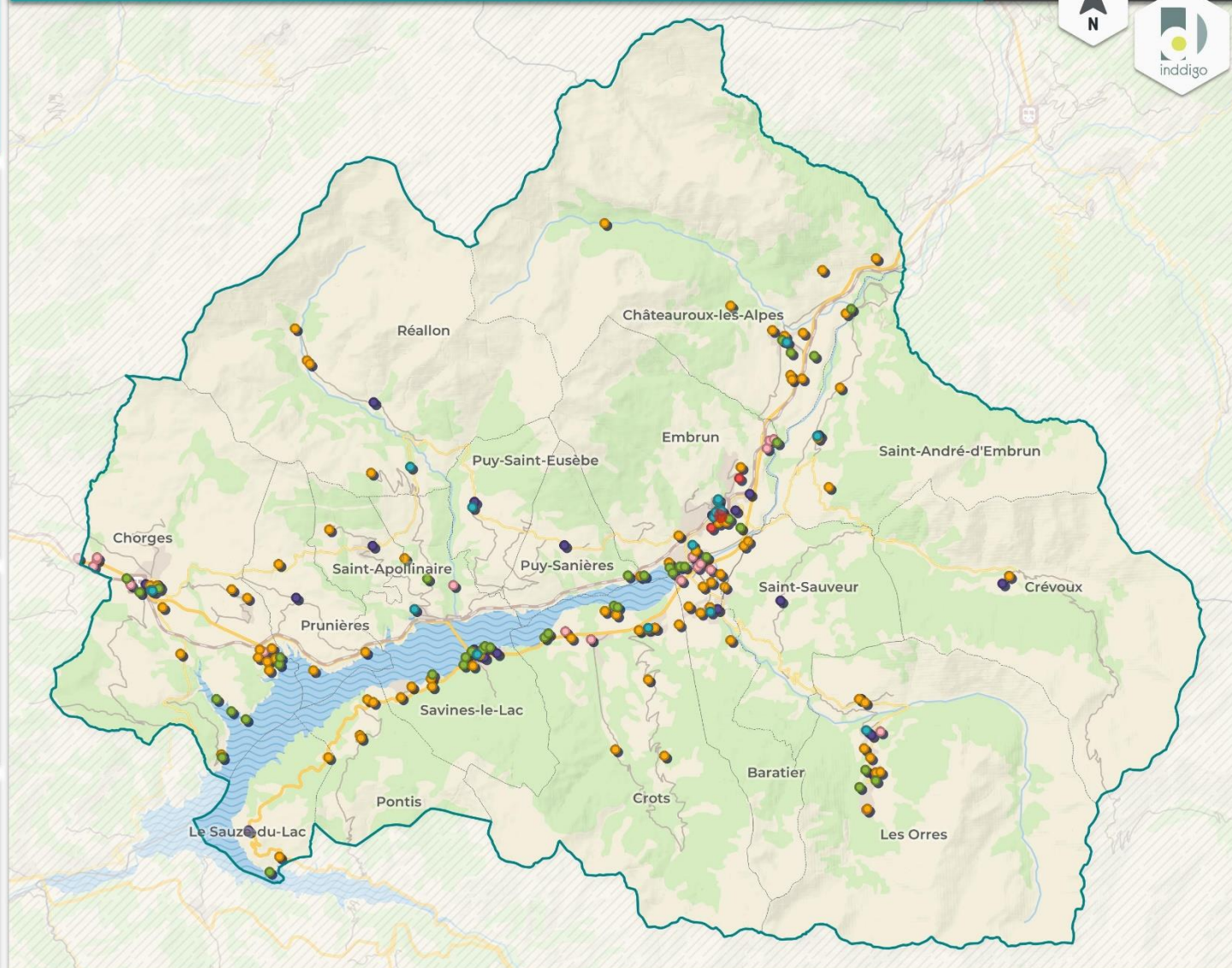
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022





Limites administratives

- EPCI
- Communes

Pôles générateurs de déplacements

- Industriel et commercial

Réseau routier

- Routes primaires
- Routes secondaires
- Routes tertiaires
- Routes mineures

Occupation du sol

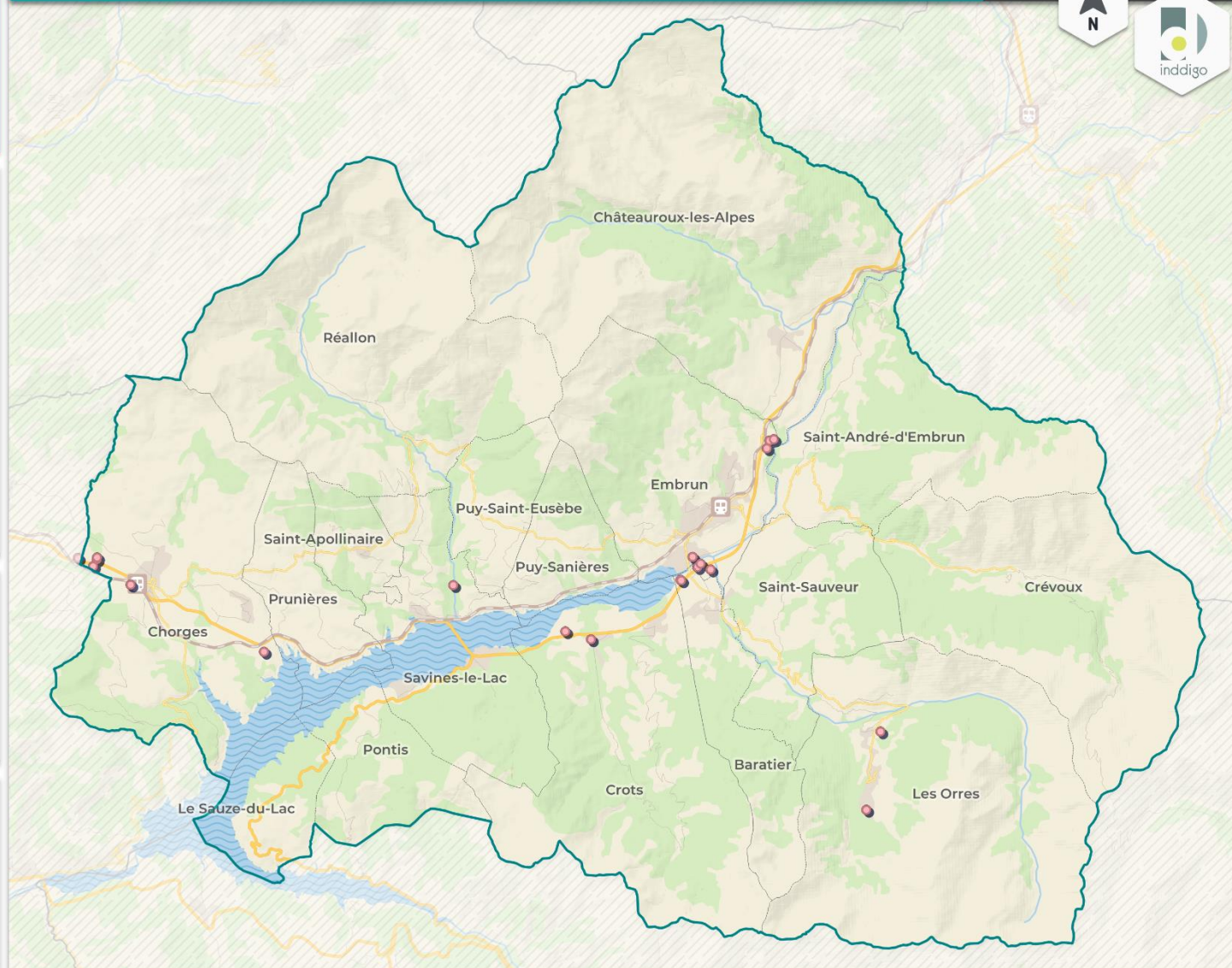
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2011-2018

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022





Limites administratives

- EPCI
- Communes

Pôles générateurs de déplacements

- Culture et loisirs

Réseau routier

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale
- Liaison locale

Occupation du sol

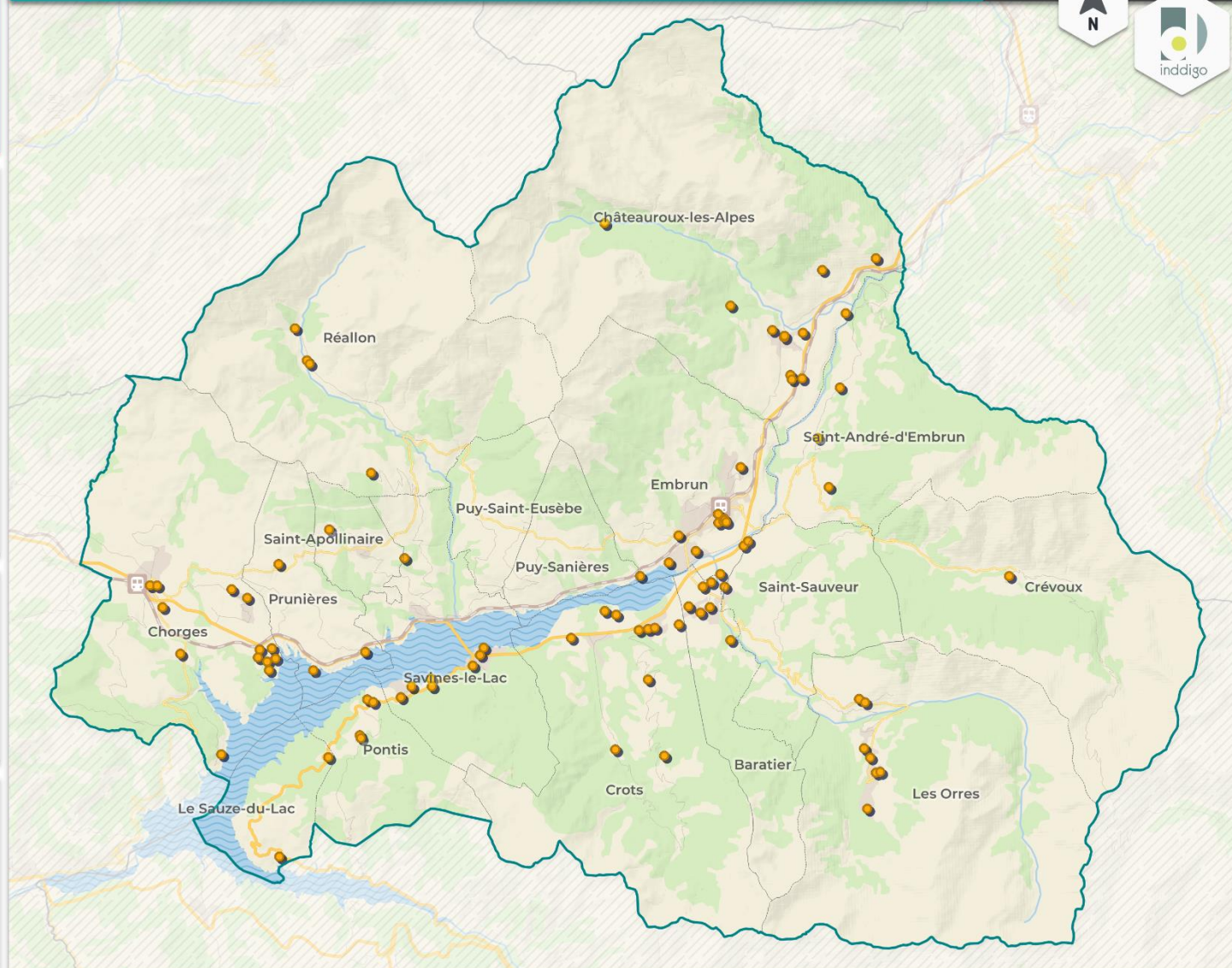
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2011-2018

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022





Limites administratives

- EPCI
- Communes

Pôles générateurs de déplacements

- Science et enseignement

Réseau routier

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale
- Liaison locale

Occupation du sol

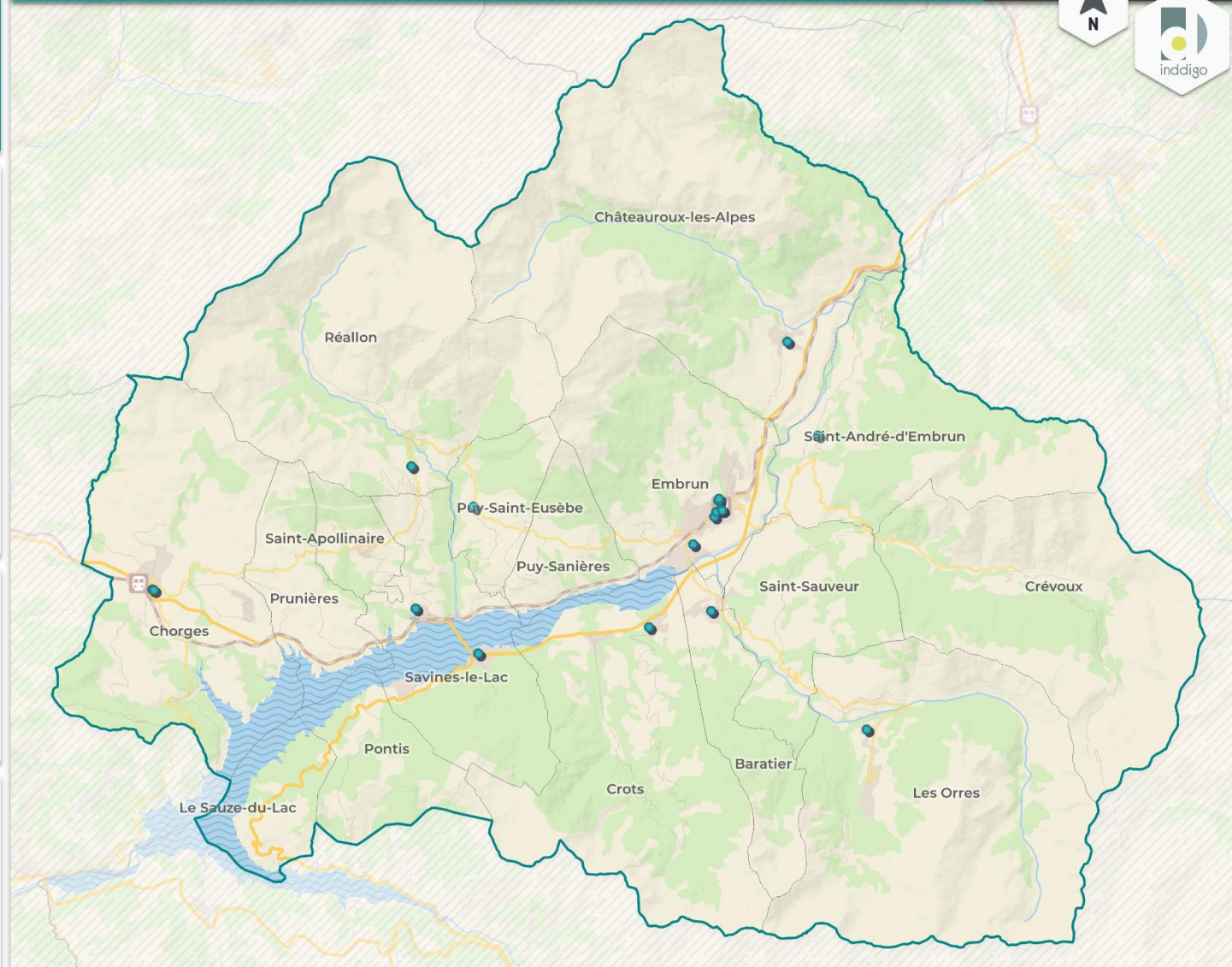
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2011-2018

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022





Limites administratives

- EPCI
- Communes

Pôles générateurs de déplacements

- Sport

Réseau routier

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale
- Liaison locale

Occupation du sol

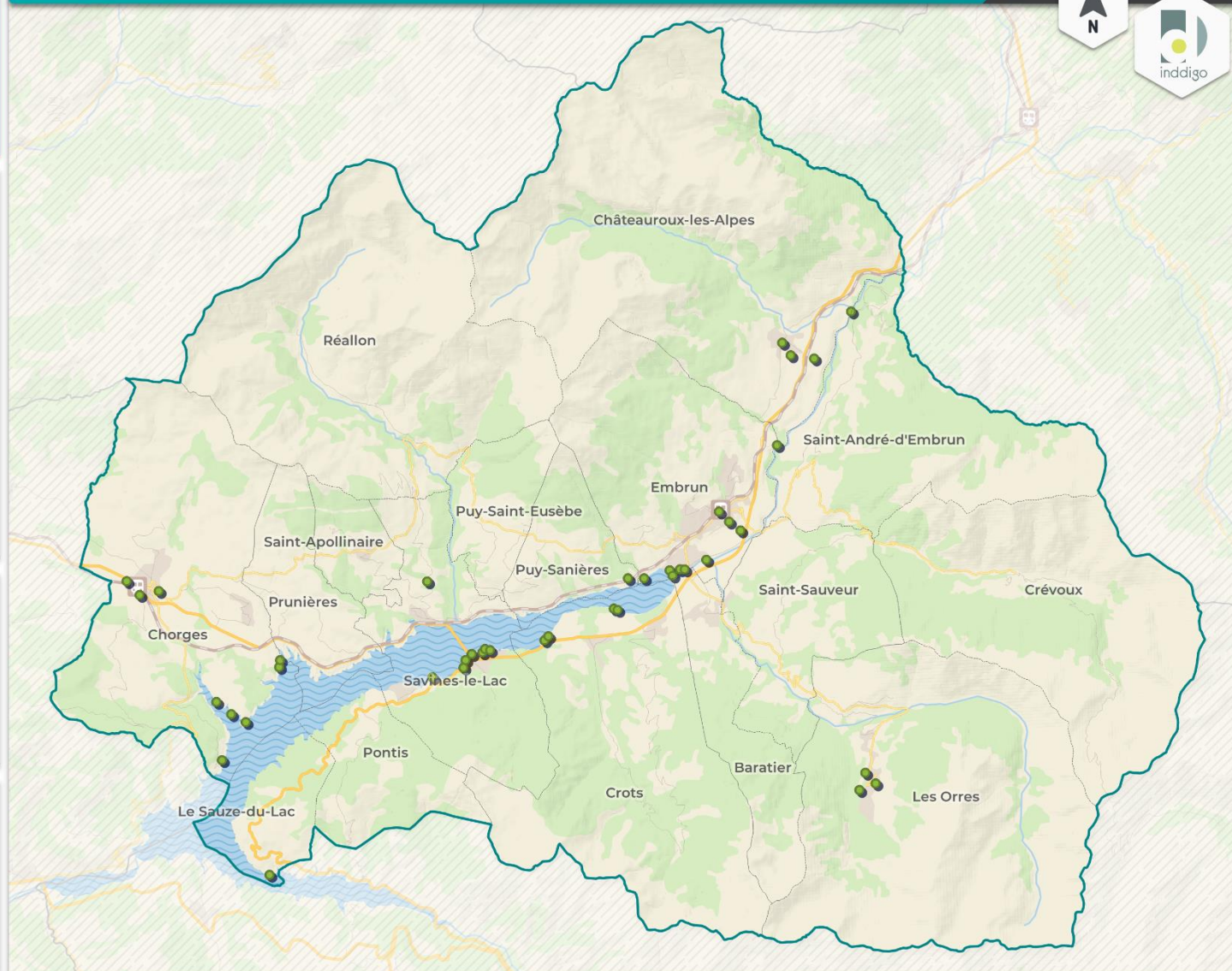
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2011-2018

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022



La fréquentation touristique est fortement concentrée sur les stations en saison d'hiver, mais essaime en saison d'été sur d'autres sites :

- Sur les versants : Abbaye de Boscodon, forêt de Morgon, accès au Parc National des Ecrins aux Gourniers, Réallon, Mont Guillaume, parmi les plus notables
- Autour du lac, particulièrement les sites de Chanteloubé, le plan d'eau d'Embrun, la Baie Saint-Michel, les Hyvans, Pré d'Émeraude, les plages de Savines-le-Lac et de Crots.
- Des comptages routiers ont été réalisés sur ces zones, avec environ 1.000 véhicules/jour sur Chanteloubé et 1.500 véhicules/jour sur la Baie Saint-Michel, avec des enjeux en matière d'attractivité et de préservation des sites.

» PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES



Limites administratives

- Communes
- EPCI

Tourisme

- Sites touristiques principaux

Réseau routier

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Occupation du sol

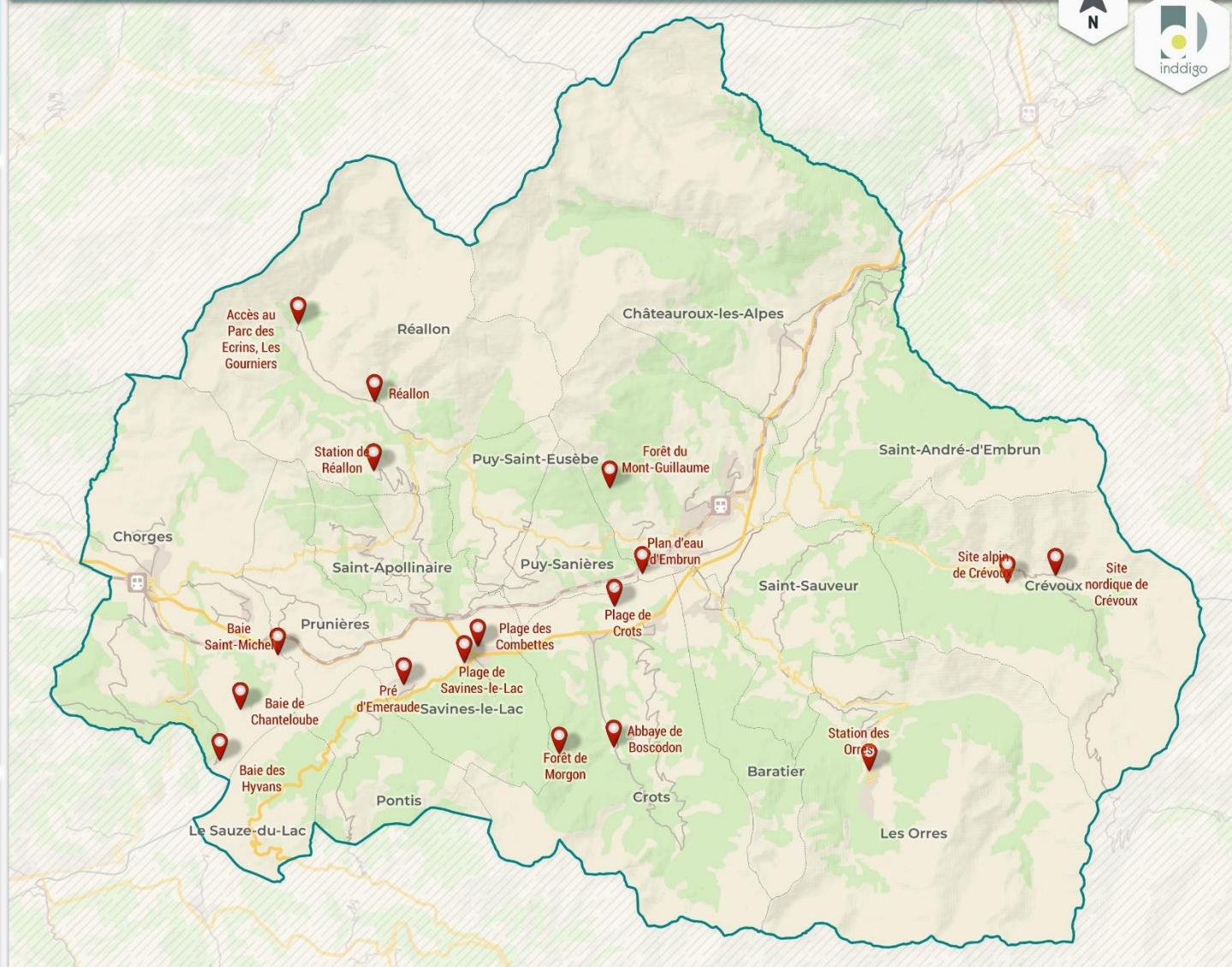
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juillet 2022



2.2 PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

Les données quantitatives concernant l'organisation des déplacements sont issues du recensement de la population par l'Insee, et ne couvrent, à la maille communale, que les déplacements domicile-travail et les déplacements domicile-études. Les déplacements des saisonniers n'y figurent pas de manière exhaustive, et les déplacements des visiteurs n'y sont pas intégrés.

Des données issues de l'enquête en ligne, moins robustes statistiquement, sont également intégrées, permettant de mettre en avant les pratiques du quotidien. En compléments, une enquête touristique a été réalisée en période estivale (du 15 au 30 juillet 2021), afin de connaître les pratiques des visiteurs du territoire, ainsi qu'une enquête à destination des saisonniers.

2.2.1 DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL

La CCSP compte une part importante d'actifs sur son territoire, puisqu'ils représentent près de 76% des 15-64 ans. Cela représente un potentiel de plus de 7 000 travailleurs. Les principaux pôles pourvoyeurs d'emplois sont Embrun (près de 3 000), Chorges (près de 1 000), Les Orres (près de 600) et Savines-le-Lac (près de 500).

Les déplacements domicile travail internes sont effectués à 78% en voiture, à 10% à pied, à 3% en transports en commun, 2% à vélo. Il est également à noter que près de 7% de la population active de la CCSP ne se déplace pas pour se rendre à son travail.

On recense environ 6400 navettes domicile-travail pour les habitants du territoire de la CCSP. La grande majorité (72%) concerne des déplacements internes à l'intercommunalité (4 600 navetteurs).

Le tableau ci-dessous précise les flux de navetteurs entre communes de la CCSP.

		Commune de travail																	
		Baratier	Châteauroux-les-Alpes	Chorges	Crévoux	Crots	Embrun	Le Sauze-du-Lac	Les Orres	Pontis	Prunières	Puy-Saint-Eusèbe	Puy-Sanières	Réallon	Saint-André-d'Embrun	Saint-Apollinaire	Saint-Sauveur	Savines-le-Lac	TOTAL
Commune de résidence	Baratier	54	0	5	0	0	65	0	65	0	0	0	11	0	5	0	0	11	216
	Châteauroux-les-Alpes	10	140	5	0	25	190	0	25	0	0	0	0	0	5	0	0	5	405
	Chorges	10	0	417	0	0	64	0	10	0	0	0	0	0	0	5	0	44	550
	Crévoux	0	0	0	16	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
	Crots	24	5	5	0	122	122	0	20	5	0	0	0	0	0	0	0	20	323
	Embrun	69	25	35	0	10	1 456	0	95	0	0	0	15	10	5	0	0	35	1 755
	Le Sauze-du-Lac	0	0	0	0	0	20	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
	Les Orres	0	0	0	0	0	20	0	249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	269
	Pontis	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	15
	Prunières	0	0	30	0	0	5	0	0	0	40	0	0	5	0	0	0	10	90
	Puy-Saint-Eusèbe	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	45
	Puy-Sanières	0	0	0	0	5	40	0	10	0	0	0	0	0	5	0	0	5	65
	Réallon	0	5	20	0	0	10	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	10	75
	Saint-André-d'Embrun	10	0	5	0	5	139	0	29	0	0	0	0	0	57	0	0	5	250
	Saint-Apollinaire	0	5	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	15	45
	Saint-Sauveur	5	0	5	0	5	55	0	35	0	0	0	0	0	0	5	30	5	145
	Savines-le-Lac	15	0	5	0	10	85	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	165	290
	TOTAL	197	180	532	16	182	2 336	10	548	10	40	10	26	45	77	20	30	335	4 594

Tableau 1 : Nombre de flux domicile-travail entre les communes de la CCSP (en nombre d'individus)

Le rôle de centralité de la ville d'Embrun s'affirme donc en matière de mobilité domicile travail.

- Les flux en lien avec Embrun sont largement dominants (2 335 des 4 594 mouvements soit plus de 50%).
- Les autres flux notables correspondent à des échanges ayant lieu au sein même d'une commune, comme à Embrun, Chorges ou Les Orres. Cela représente près de 3 000 déplacements. **La mobilité domicile-travail est donc largement une mobilité de proximité (près de 45% des navettes domicile travail sont internes aux communes).**

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

» FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTER ET INTRACOMMUNAUX



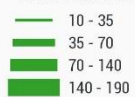
Limites administratives

- EPCI
- Communes

Flux intracommunaux

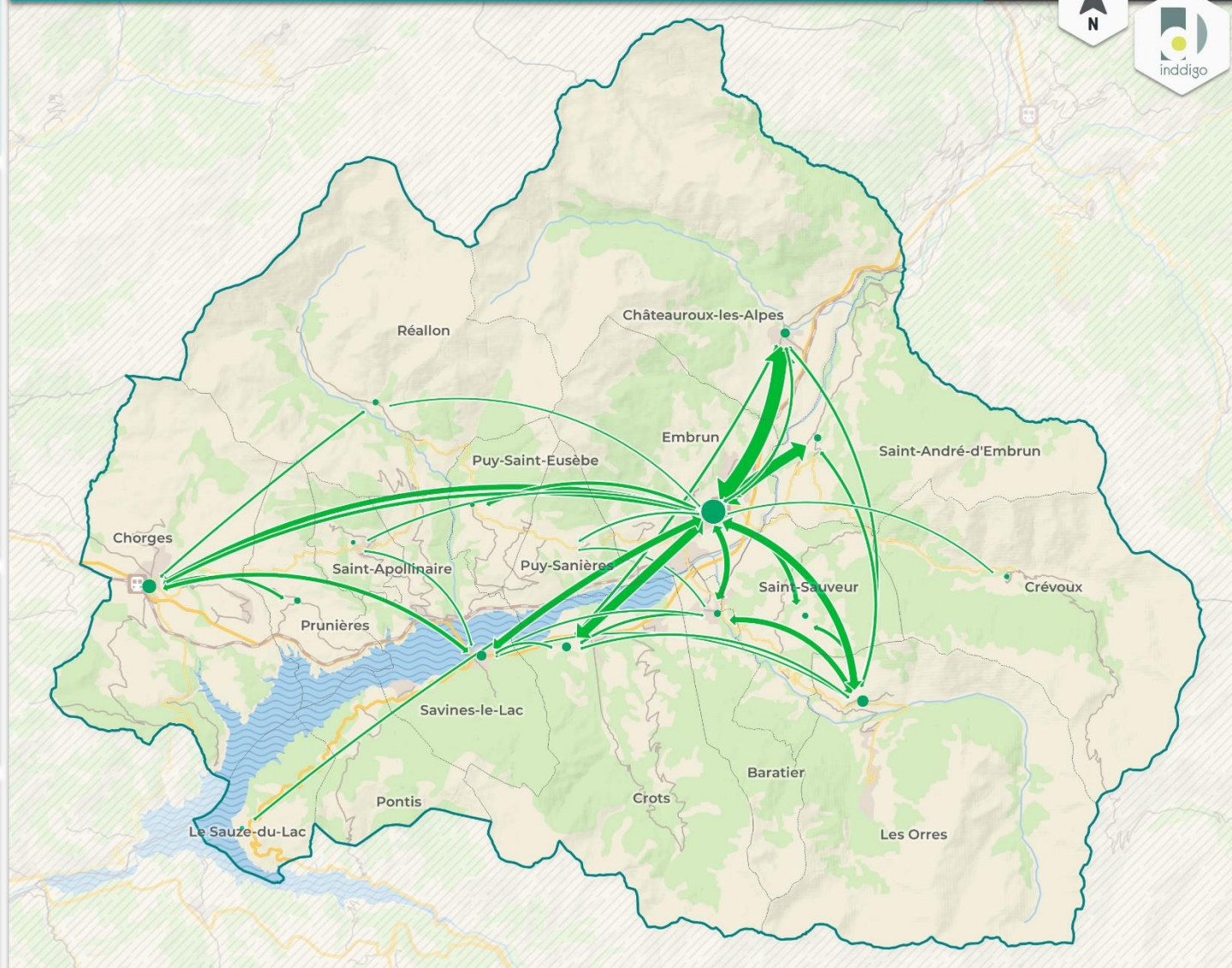


Flux intercommunaux

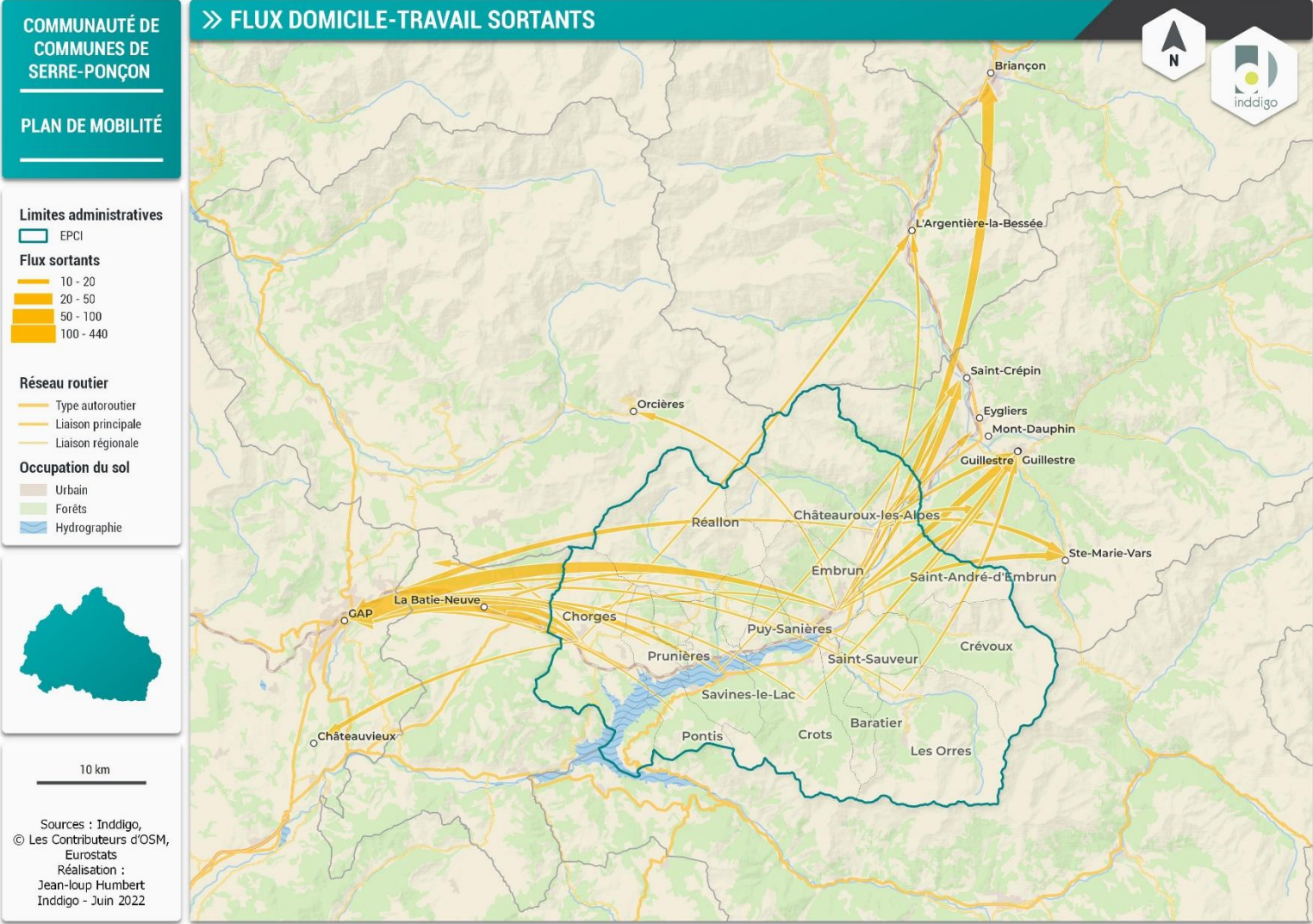


5 km

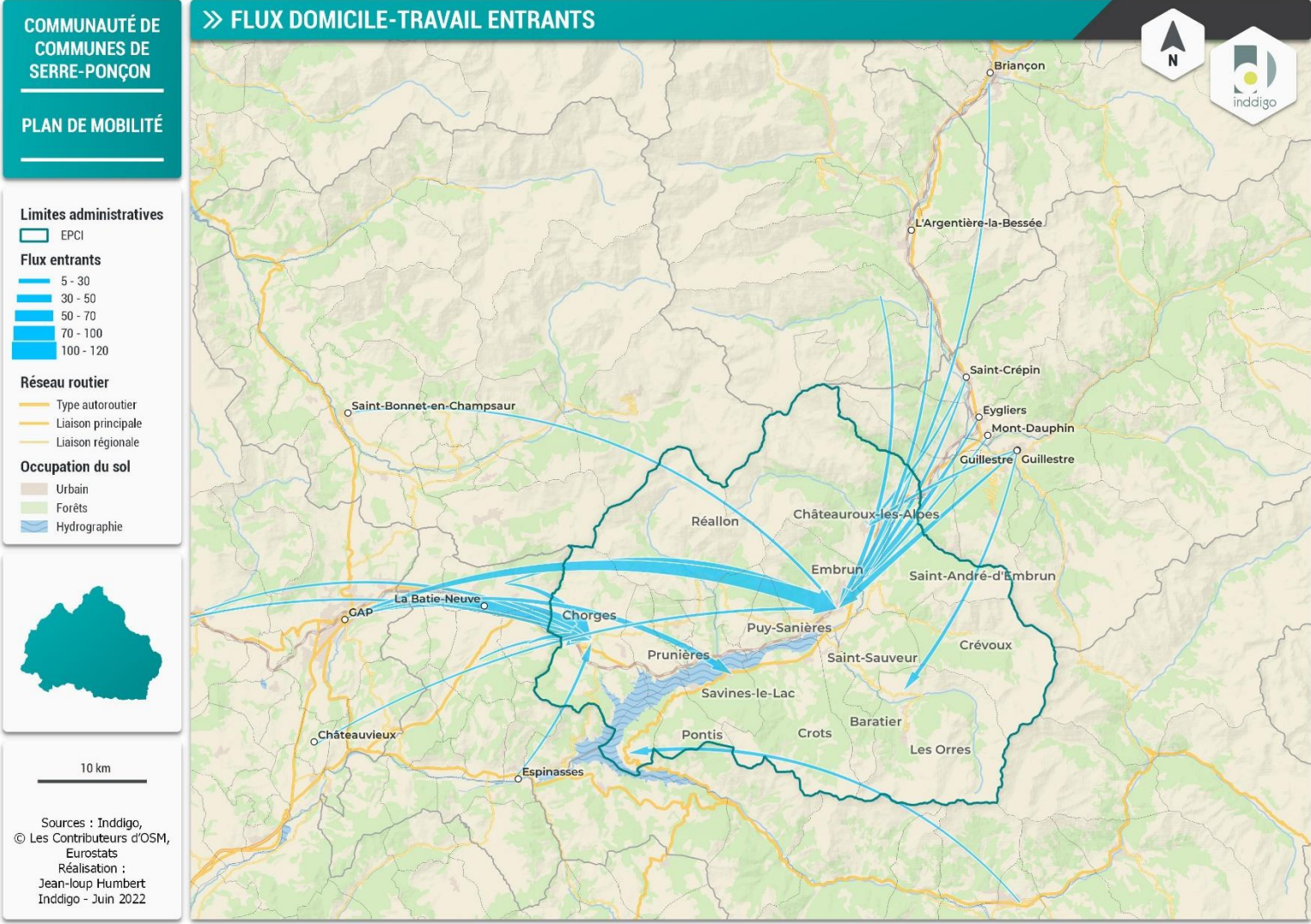
Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats
Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022



Environ 28% des actifs sortent du territoire pour accéder à leur lieu de travail. Les principales destinations correspondent à Gap (750, soit la deuxième destination pour le motif travail pour les habitants de la CCSP), Briançon (119), Guillestre (110) et dans une moindre mesure les stations de sports d'hiver environnantes (Vars, Risoul, Puy-Saint-Vincent).



Près de 15% des emplois sont occupés par des non-résidents du territoire. La CCSP attire environ 1 000 actifs d'autres territoires, dont les principaux proviennent de Gap (250), La Bâtie-Neuve (76) ou encore Guillestre (61). Ces non-résidents travaillent principalement dans les polarités de la Communauté de Communes, à savoir Embrun (410) et Chorges (350).



2.2.2 DEPLACEMENTS DOMICILE ETUDES

Les données de l'INSEE renseignent également sur les flux domicile-étude, tout âge confondu à partir de 3 ans. Tous les niveaux d'études sont ainsi pris en compte.

Les flux domicile-étude représentent plus de 3 000 déplacements pour les résidents de la CCSP. Les déplacements scolaires se font majoritairement à l'intérieur du périmètre de la Communauté de Communes, soit près de 65%. Ceux-ci sont fortement orientés sur Embrun : 1 300 sur 2 900, soit 43 %.

Une part non-négligeable de déplacements domicile-étude ont donc lieu en dehors du périmètre communautaire, cela étant dû à la proximité de Gap qui présente une offre d'enseignement plus fournie (six lycées et quatre collèges). Près de 350 déplacements domicile – étude interne sortant sont à destination de cette commune. De plus, les collégiens de Chorges sont scolarisés en majorité à la Bâtie-Neuve.

La commune d'Embrun accueille dans ses établissements scolaires des usagers ne résidant pas au sein de la CCSP (près de 500). Ceux-ci proviennent essentiellement des bassins de vie à proximité et notamment des communes de Gap, Guillestre et Briançon.



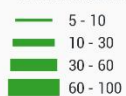
Limites administratives

-  EPCI
-  Communes

Flux intracommunaux

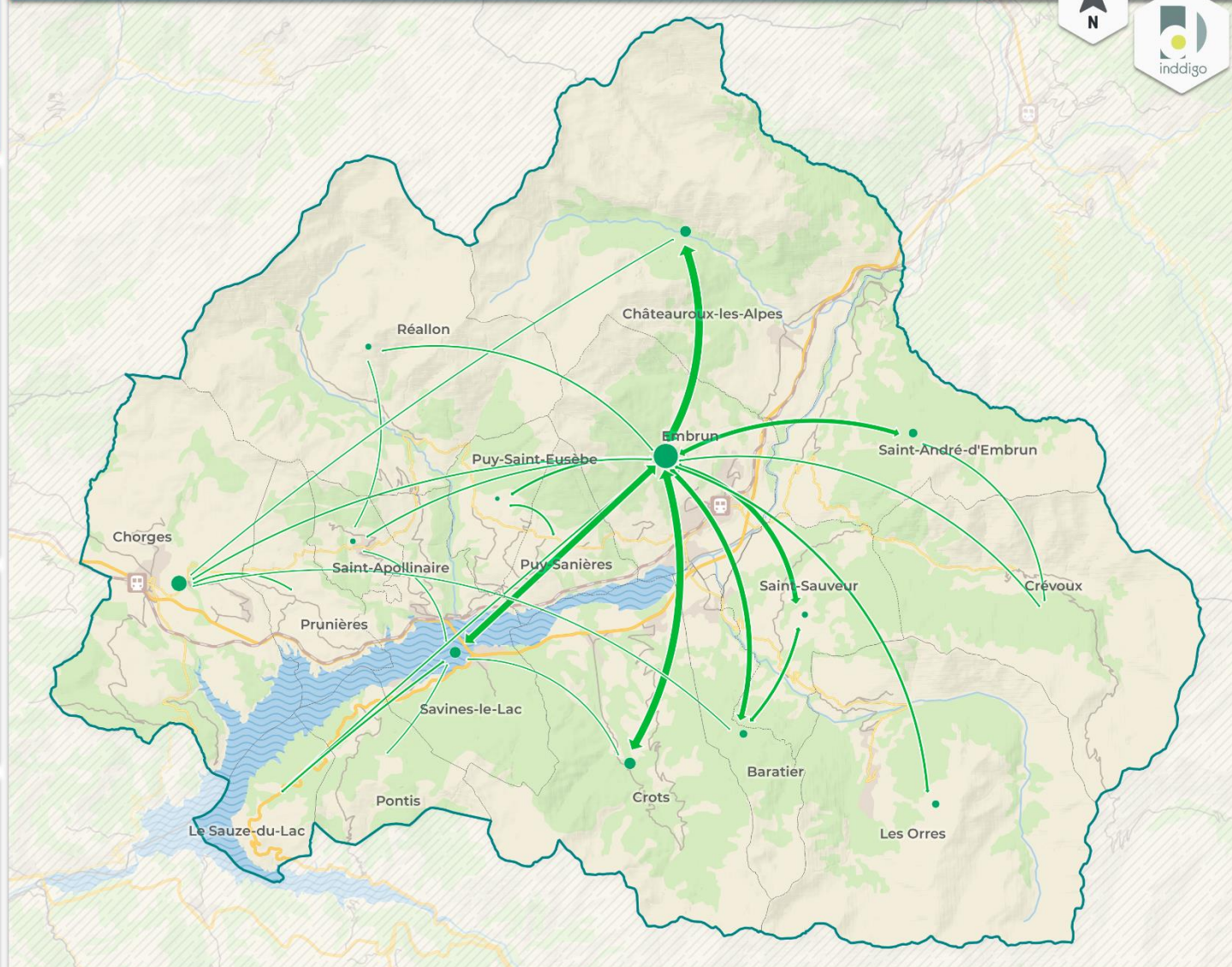


Flux intercommunaux



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats
Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022



» FLUX DOMICILE-ÉTUDE SORTANTS



Limites administratives

EPCI

Flux sortants

10 - 10
10 - 30
30 - 90
90 - 140

Réseau routier

Type autoroutier
Liaison principale
Liaison régionale

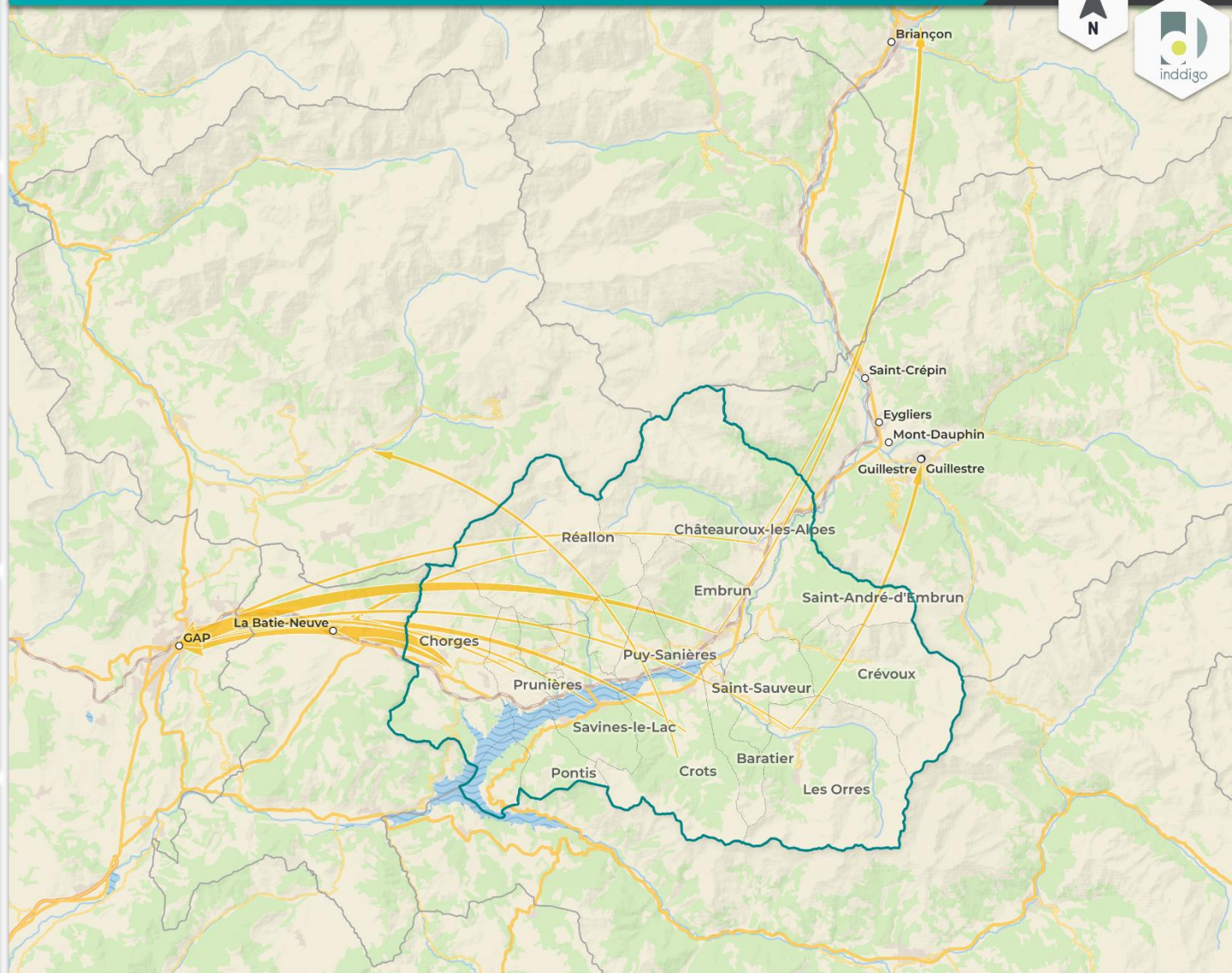
Occupation du sol

Urbain
Forêts
Hydrographie



10 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats
Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022



COMMUNAUTÉ DE
COMMUNES DE
SERRE-PONÇON

PLAN DE MOBILITÉ

» FLUX DOMICILE-ÉTUDE ENTRANTS



Limites administratives

EPCI

Flux entrants

10 - 20
20 - 30
30 - 40
40 - 50
50 - 60

Réseau routier

Type autoroutier
Liaison principale
Liaison régionale

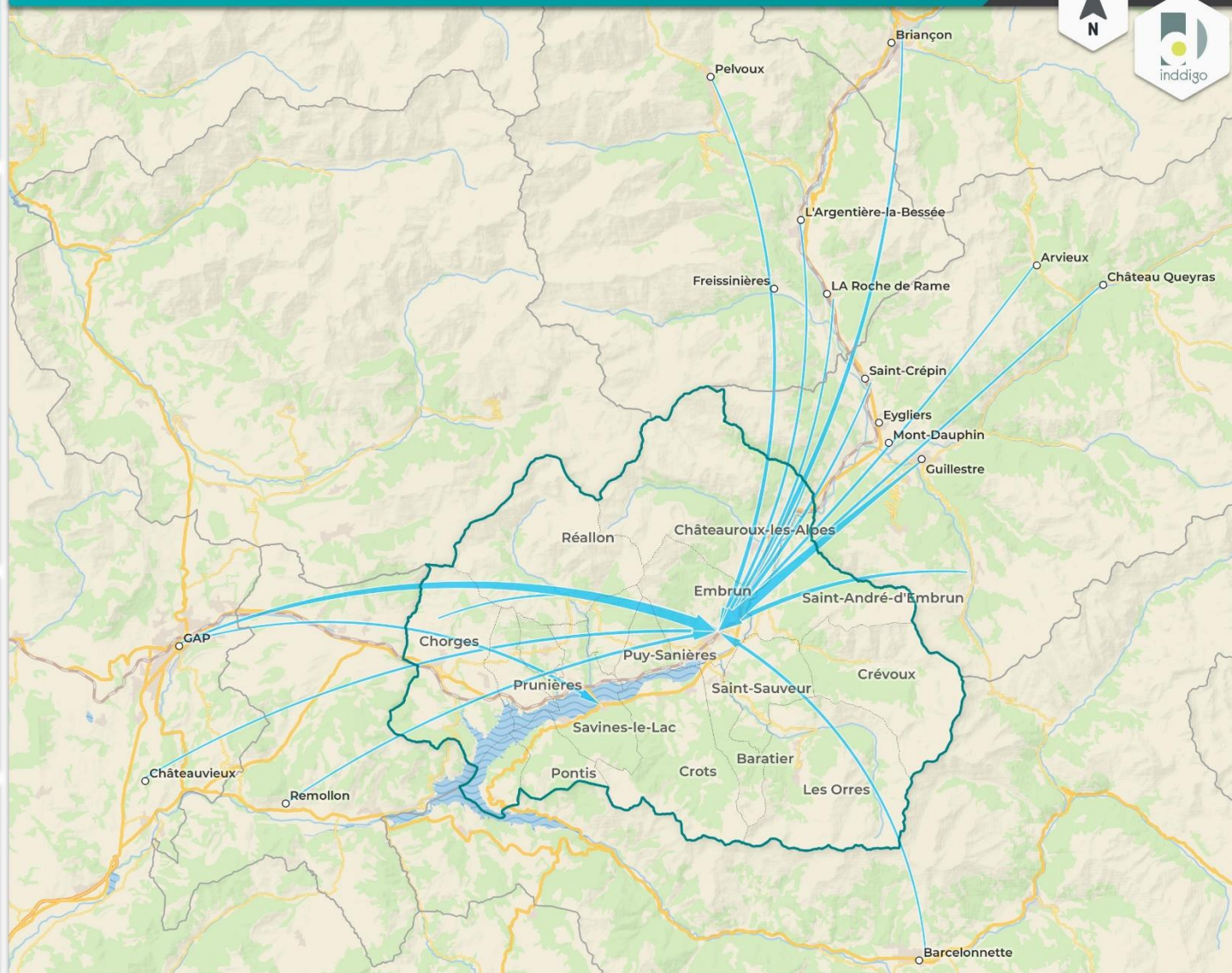
Occupation du sol

Urbain
Forêts
Hydrographie



10 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats
Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022

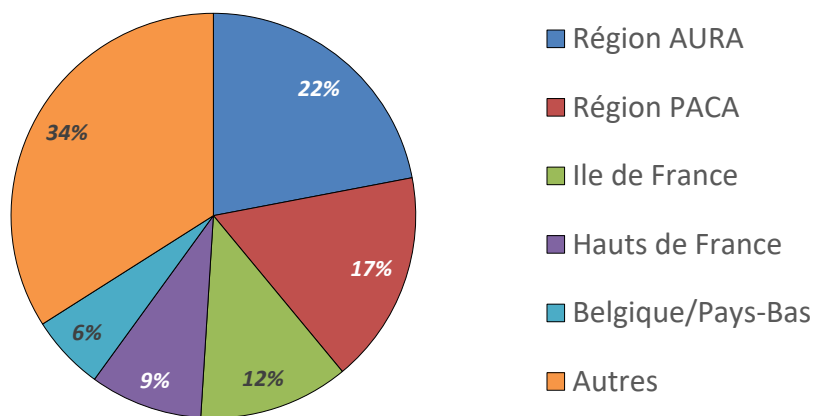


2.2.3 LES DEPLACEMENTS TOURISTIQUE ESTIVAUX

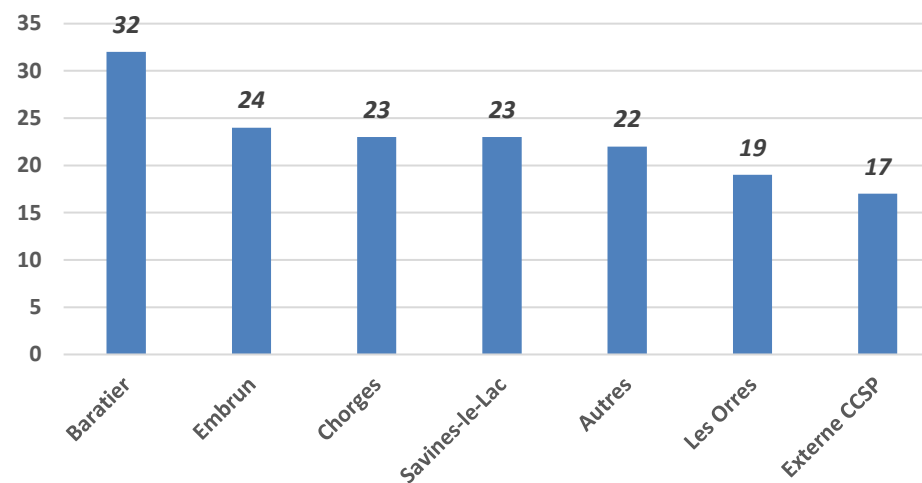
L'enquête réalisée auprès de la clientèle touristique à l'été 2021 permet de renseigner l'origine des visiteurs ainsi que leurs pratiques sur le territoire.

La provenance des usagers est assez disparate, avec une part importante de visiteurs en provenance de la Région AURA, de la Région PACA, mais aussi de l'Ile de France, comme indiqué sur le graphique ci-dessous. Ces individus séjournent principalement sur la partie Est du territoire (Baratier, Embrun, Savines-le-Lac, Les Orres).

Provenance des 180 personnes enquêtées



Lieu de résidence



L'accès au territoire se fait en très grande majorité via la voiture personnelle (plus de 91%) ou en camping-car. Les déplacements alternatifs ne sont que très peu utilisés par les visiteurs.



Les mobilités sur le territoire en période touristique mettent en avant une forte fréquentation des sites d’Embrun (86%), Savines-le-Lac (71%), Chorges (51%). La mobilité touristique estivale est donc principalement ancrée sur les pourtours du lac de Serre-Ponçon. Toutefois, une part non négligeable des déplacements se fait à destination des stations : Les Orres (49%), Réallon (27%).

L’enquête met également en avant une certaine appétence de la clientèle aux solutions de déplacements alternatives, notamment la mise en place de navettes vers les marchés et centre-ville (64%), vers les plages (57%) ou encore vers les départs de randonnées (57%).

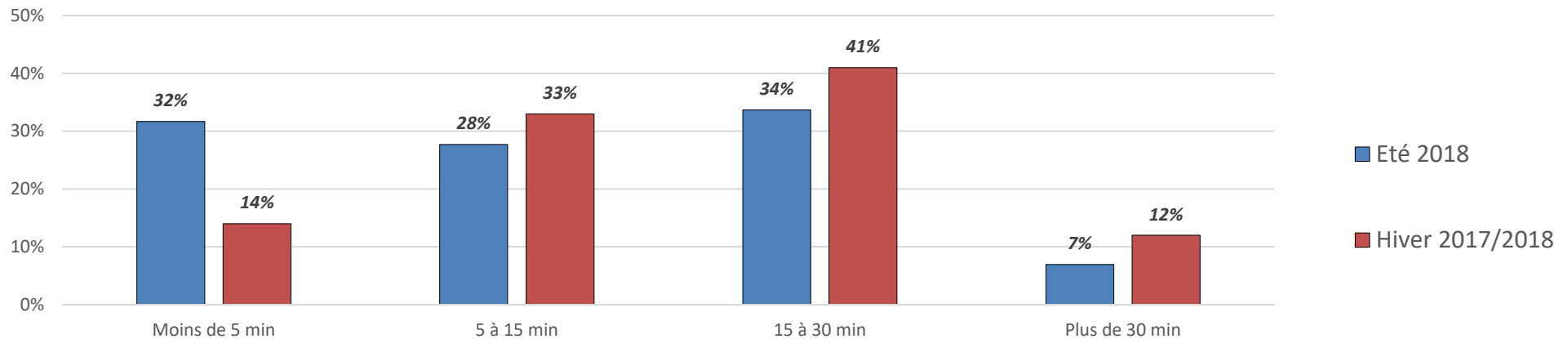
2.2.4 LES DEPLACEMENTS DES SAISONNIERS

Le diagnostic sur le logement des travailleurs saisonniers 2020 renseigne sur les principales caractéristiques et les pratiques de déplacements des saisonniers.

Les durées de trajets pour se rendre sur le lieu de travail sont généralement supérieures à 5minutes, plus particulièrement en hiver, où les logements saisonniers sont situés en vallée.

Ainsi, la voiture constitue le mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail (1 déplacement sur deux), bien que d’autres modes soient utilisés, comme la marche à pied et le covoiturage, qui constituent les 50% restants en période estivale, et près de 40% des déplacements en période hivernale.

Durée du trajet pour se rendre au travail

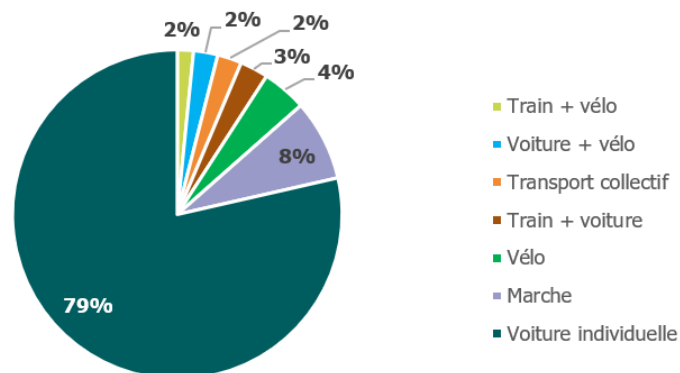


2.2.5 AUTRES MOTIFS

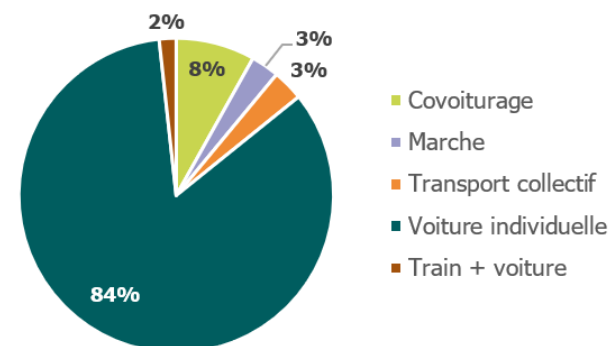
Le schéma ci-dessous issu de l'enquête mobilité montre que l'usage de la voiture reste prédominante pour l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne, même si la pratique du vélo, de la marche ou du covoiturage peut être notable, en particulier pour l'accès aux loisirs.

La pratique du vélo n'est pas complètement marginale, mais la marche reste très peu utilisée, plus de deux fois moins qu'en moyenne nationale. Les déplacements inférieurs à 2% de sont pas mentionnés sur ces graphiques : covoiturage, télétravail, etc.

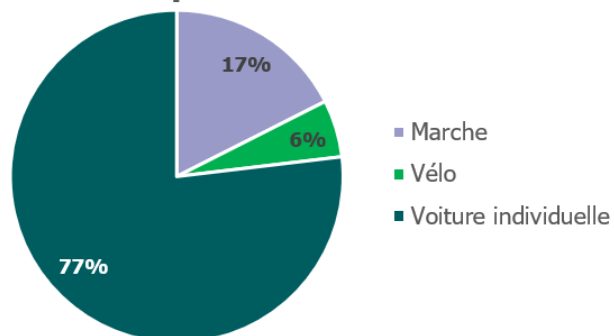
Déplacements liés au travail



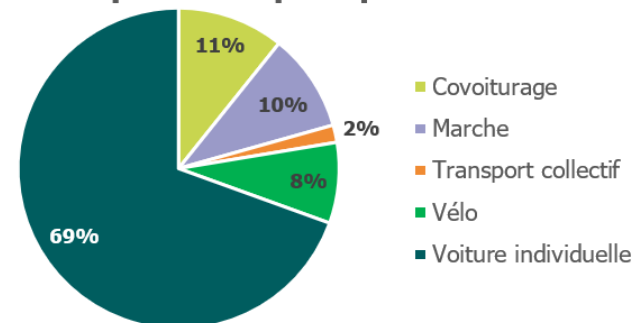
Déplacements pour rendre visite à la famille



Déplacements pour se rendre chez le médecin



Déplacements pour aller pratiquer un loisir



Répartition modale des déplacements selon les motifs, d'après l'enquête mobilité CCSP

2.2.6 FREINS A L'USAGE DES MODES DE DEPLACEMENT ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE

L'enquête en ligne permet d'explorer les freins et motivation des habitants en matière de mobilité.

- Les transports scolaires répondent aux besoins essentiels du territoire, mais avec un niveau de service limité en fréquence et en desserte.
- L'éloignement des gares et les fréquences jugées faibles impactent l'usage du train et de l'autocar pour les déplacements du quotidien.
- Pour les déplacements touristiques, le niveau de desserte demande à être développé. La voiture est aujourd'hui l'une des seules alternatives pour se déplacer vers les sites.
- La pratique du covoiturage est jugée difficile car ce mode de déplacement nécessite d'organiser son trajet et présente trop de contraintes personnelles. De plus, il y a peu de trajets disponibles sur le territoire, du fait qu'aucun service de mise en relation n'est aujourd'hui disponible.
- La pratique du vélo est difficile du fait des distances, du dénivelé important et des conditions climatiques parfois rudes. Le stationnement s'avère être une problématique au moins aussi importante que les aménagements sécurisés. Il ressort un enjeu de valorisation du réseau secondaire pour développer la pratique du vélo sur des routes à faible trafic.
- La pratique de la marche peut s'avérer contraignante en cas de manque d'aménagements dédiés et sécuritaires, expliquant une part modale assez faible de la marche. Les distances de déplacements sont parfois trop importantes pour être réalisées à pied.

2.3 PROJETS

Différents projets sont en cours sur le territoire afin de favoriser le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle :

- Le projet de Via Durancia (V862 inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes) traverse le territoire communautaire, avec :
 - Des liaisons inscrites au schéma cyclable de 2017 de la CCSP, révisé en 2022.
 - Des liaisons entre Chorges et Gap d'une part, entre Châteauroux-les-Alpes et le Guillestrois d'autre part.
- Le Département des Hautes-Alpes envisage de mettre à disposition des intercommunalités un service d'autostop organisé.
- Les communes mènent des projets d'aménagement, de mobilité ou de voirie synthétisés au tableau suivant :

Commune	Projet d'aménagement	Projet voirie ou mobilité
Baratier	Développement touristique (sentiers, itinéraires VTT, signalisation).	Voie centrale banalisée sur l'ancienne route de Baratier (ex-RD240). Cheminement piétons-cycles sur le centre-bourg.
Châteauroux-les-Alpes		Réaménagement de la rue centrale.
Chorges		Développement de liaisons piétonnes.
Crévoux	Diversification des activités touristiques, maintien d'un niveau élevé d'activité ski, fort développement de l'activité estivale	
Embrun	Construction (un peu moins de 100 logements) sur les coteaux derrière la gare. Amélioration de la qualité des logements en centre-ville (programme PVD). Relocalisation de l'Hôpital à proximité du giratoire de la montée aux Orres.	Mise en service d'abris vélo sécurisés (gare, Manutention) et d'arceaux vélo sur l'espace public. Projet de passerelle piétons et vélos au Pont-Neuf. Révision du PLU à venir, avec objectif d'identifier des emplacements réservés en faveur des aménagements cyclables.
Le Sauze-du-Lac	Projet de 90 logements et de 90 logements touristiques.	
Les Orres	Diversification des activités touristiques, maintien d'un niveau élevé d'activité ski, fort développement de l'activité estivale (en particulier vélo). A horizon 5-10 ans, + 1 500 lits seront créés et 500 lits froids réhabilités (capacité d'hébergement + 10%)	+ 360 places de stationnement payant à court terme sur des résidences en cours de commercialisation.
Réallon	Diversification des activités touristiques, maintien d'un niveau élevé d'activité ski, fort développement de l'activité estivale (en particulier vélo)	
Saint-Apollinaire		Des habitants se mobilisent pour créer un groupe covoiturage Mise en place d'un atelier vélo
Savines-le-Lac	Maison de santé en 2022. Développement du tourisme d'affaires.	Deux projets d'aires de covoiturage (à côté de la gare pour 25-30 places, une à l'entrée Est en face de la station-service (une trentaine de places). Signalisation tricolore sur RN84 pour sécuriser la sortie d'école.

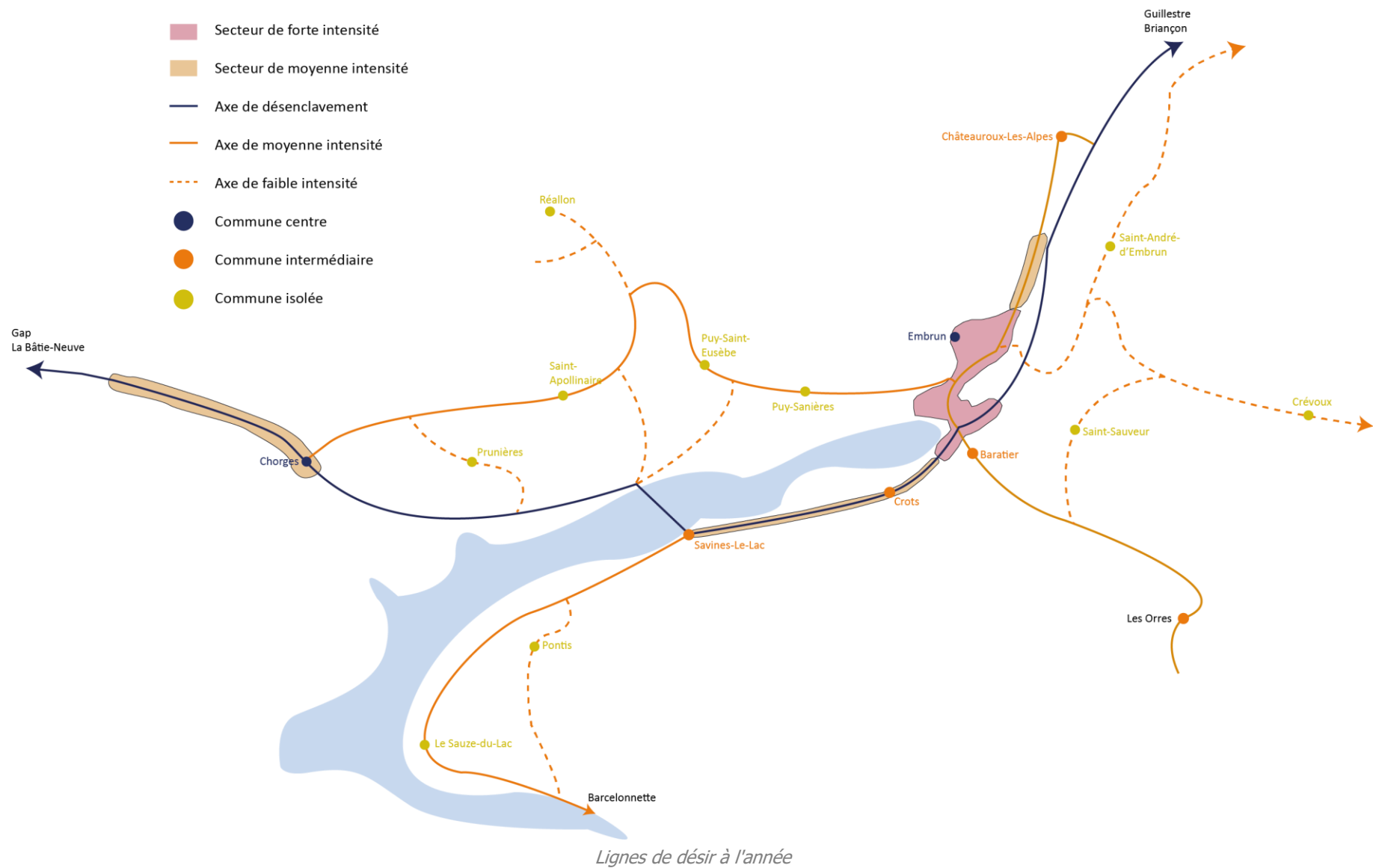
2.4 BESOINS ET ATTENTES EN MATIERE DE MOBILITE

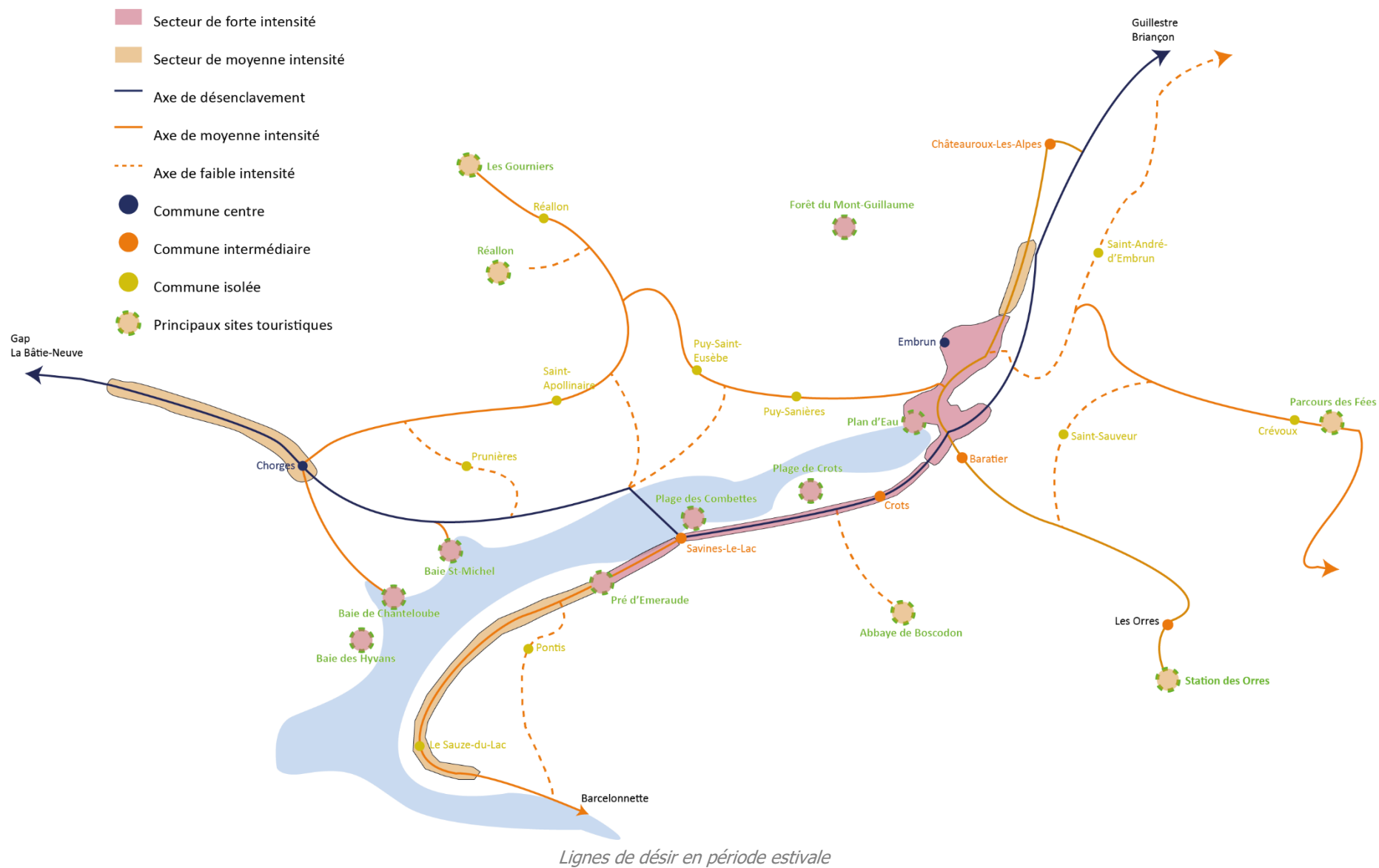
La Communauté de Communes de Serre-Ponçon constitue un territoire en croissance démographique modérée, qui est toutefois fortement impacté par les saisons touristiques. Durant ces périodes, sa population peut tripler et des enjeux de desserte massifs apparaissent alors. Ceux-ci sont principalement concentrés autour du lac de Serre-Ponçon et, principalement en période hivernale, sur la desserte des stations.

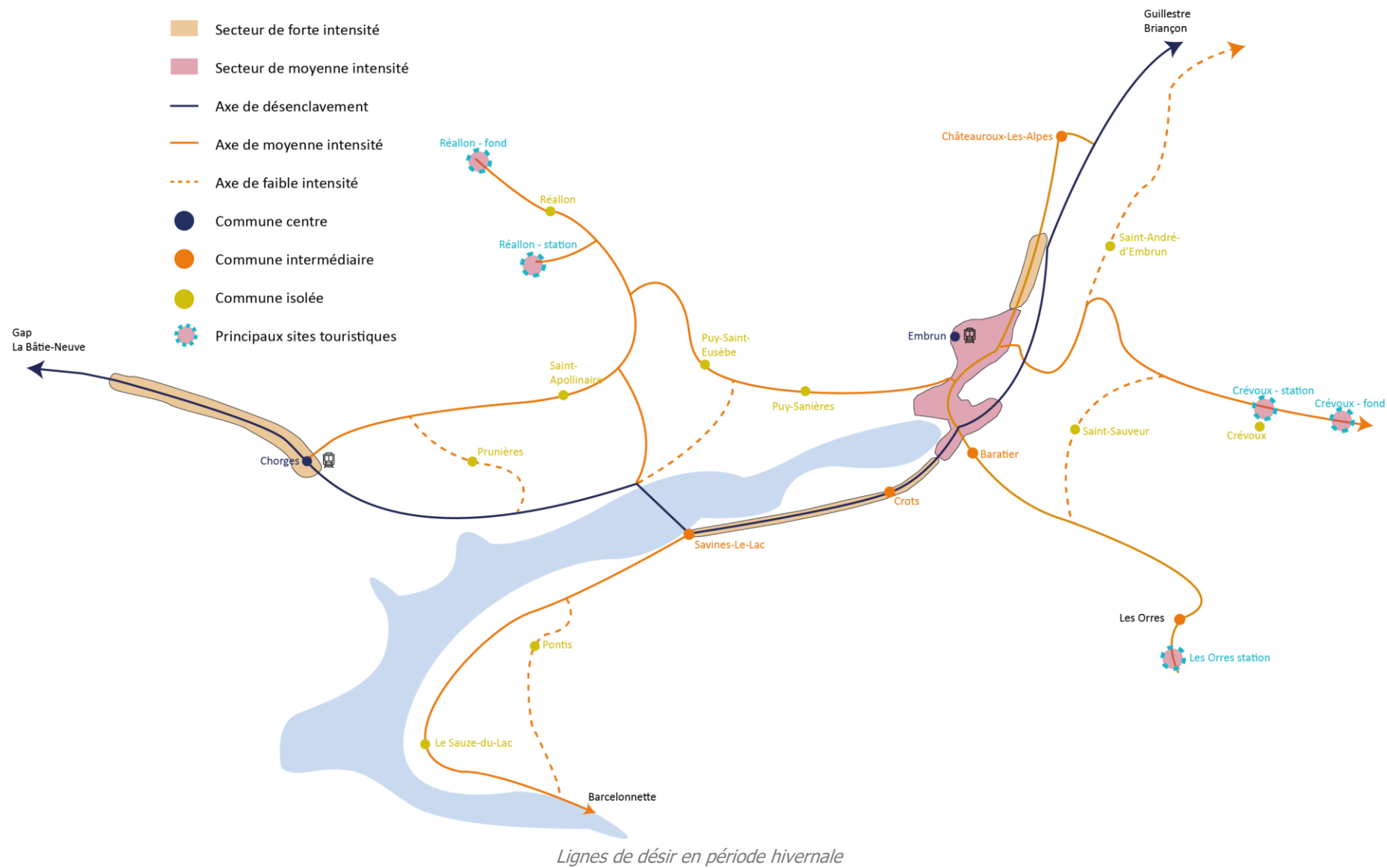
En dehors des saisons touristiques, les besoins de liaison sont plus limités en volume, principalement à destination d'Embrun, principale polarité du territoire, de Chorges, pôle secondaire, et de Gap.

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

- En dehors des saisons touristiques, de septembre à mi-décembre et de mi-avril à fin juin, soit environ 6 mois sur 12 :
 - Un axe de fond de vallée reliant Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Savines-le-Lac et Chorges, qui canalise la majorité des mobilités locales.
 - Cet axe se prolonge sur le Guillestrois d'une part, et sur Gap d'autre part, avec des flux sensiblement plus importants en direction de Gap.
 - Des axes reliant chaque commune à la polarité la plus proche (Embrun, Chorges ou Savines-le-Lac).
 - En saison d'hiver, de mi-décembre à mi-avril, soit 4 mois de l'année, s'ajoute à cette mobilité :
 - Un axe très dense d'Embrun à la station des Orres, qui concentre une majorité des flux touristiques hivernaux. Cette liaison concerne à la fois les vacanciers et les actifs travaillant en station.
 - Les liaisons entre Embrun et Crévoux d'une part, entre Chorges et Réallon d'autre part, génèrent également des concentrations de trafic importantes.
- > Le cumul de ces circulations avec les échanges touristiques provenant du Guillestrois, du Briançonnais et du Pays des Ecrins occasionnent des situations fréquentes de saturation du réseau routier entre Baratier et Gap.
- En saison d'été (juillet et août, et fréquemment sur les ailes de saison, dès le mois de mai et parfois jusqu'à octobre), la demande de déplacement est concentrée autour du lac de Serre-Ponçon. Les secteurs lacustres de Chorges, Embrun et Savines-le-Lac deviennent les principaux lieux de fréquentation. La station des Orres dispose également d'une offre touristique fournie en saison estivale et génère des flux importants.







Les rencontres avec les habitants menées à l'occasion des ateliers ont permis d'évaluer de façon qualitative les besoins de mobilité.

Deux thématiques dominent nettement dans les préoccupations des habitants :

- Les transports collectifs (transport régional, transport communautaire et transport touristique).
- Les modes actifs (tronçons spécifiques à aménager, services associés à la pratique (stationnement, intermodalité), tronçons à entretenir).

D'autres thématiques émergent aussi fortement :

- L'usage partagé de la voiture : covoiturage solidaire, covoiturage organisé et autopartage.
- Le stationnement : sur les sites touristiques (plages et stations), lors d'événements, et en zone urbaine (Embrun).
- La communication : informer sur l'ensemble des solutions de mobilité.
- La circulation : congestion au giratoire des Orres et sur la route nationale, shunt sur la route des Puys et le chemin du Pré de Lobre.

Parmi les remarques et les suggestions principales, on retrouve :

- En matière de transport
 - Augmenter la desserte en TER (20/30 minutes pour certains, 1h pour d'autres), augmenter l'amplitude horaire, réfléchir sur la tarification
 - Remettre en service les gares de Savines-le-Lac, Châteauroux-les-Alpes, La Bâtie-Neuve et La-Roche-des-Arnaud.
 - Améliorer la fréquence et la desserte des arrêts de la LER29 (en particulier sur Savines-le-Lac, Crots et Châteauroux-les-Alpes).
 - Desservir la zone d'Entraigues avec le réseau urbain d'Embrun.
 - Améliorer le cadencement des services urbains pour une meilleure correspondance avec le réseau interurbain en gare d'Embrun (notamment entre 12h et 14h)
 - Augmenter l'amplitude horaire de la navette du plan d'eau.
 - Développer un service de transport entre Savines-le-Lac, Saint-Apollinaire, Prunières et Chorges en particulier le dimanche et les jours de marché, mettre en place une navette entre Embrun et Les Puys.
 - Mettre en place une navette routière estivale entre Chorges et la Baie-Saint-Michel
 - Mettre en place une liaison fluviale.

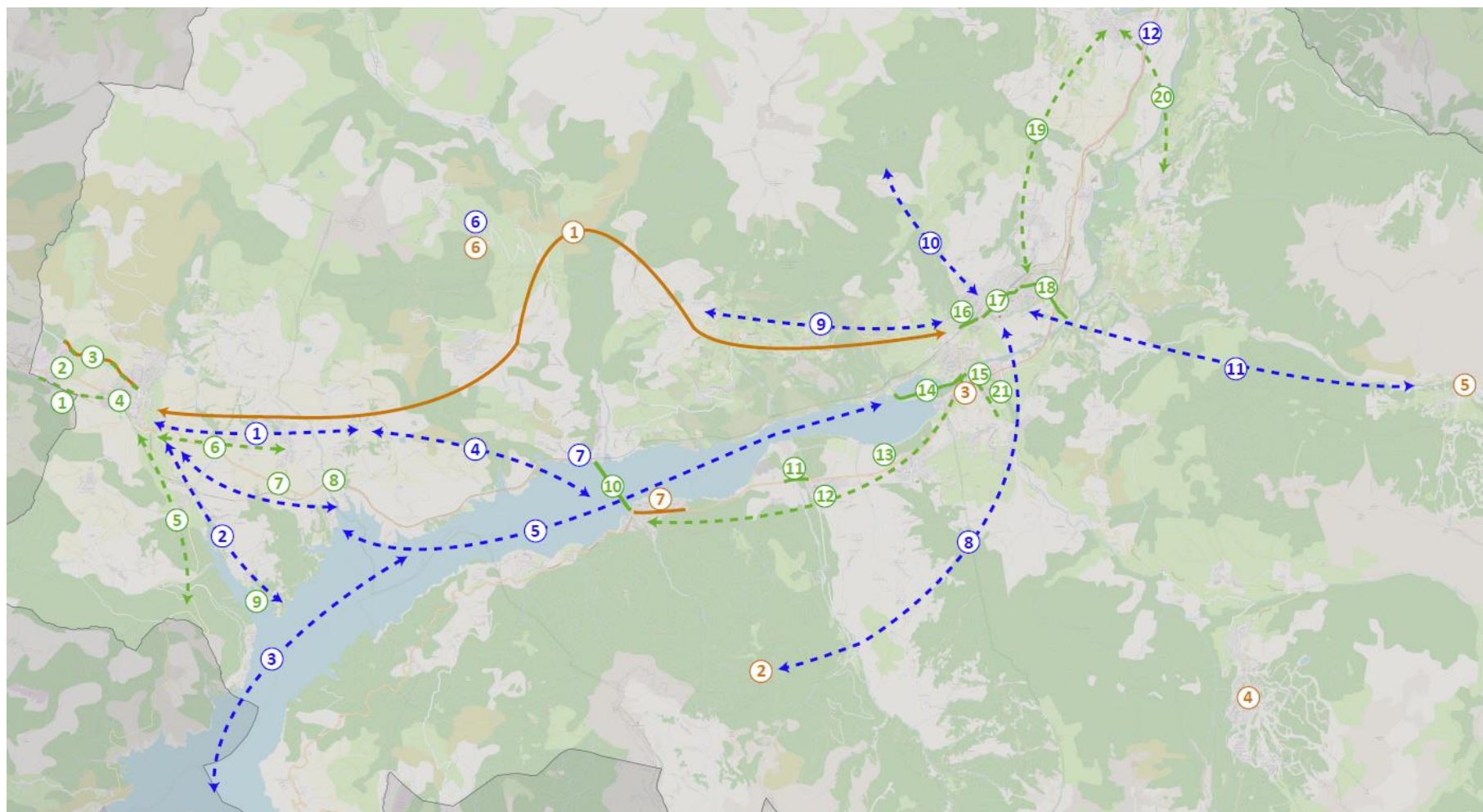
- Mettre en place une navette estivale entre Embrun et Morgon/Crévoux/Mont-Guillaume
- Mettre en place une navette entre la Baie-Saint-Michel/Les Hyvans et Chorges pour les personnes logeant sur les sites touristiques et pour les saisonniers
- Desservir toutes les stations au moins à la 1/2 journée.

- Pour les modes actifs :
 - Créer des aménagements cyclables, en particulier :
 - Le franchissement du pont de Savines : navette fluviale avec embarquement des vélos, reconfiguration de la chaussée.
 - Liaison Chorges – La Grande Ile : le long de la voie ferrée ou par le Pré de Lobre
 - L'axe Embrun – Savines-le-Lac
 - L'axe Chorges – Les Bernards
 - Améliorer les conditions de stationnement, en particulier sur la baie de Chanteloube, et sur les gares.
 - Des demandes de davantage de visibilité pour la pratique du vélo, de davantage de lisibilité et de jalonnement pour les itinéraires cyclables.
 - Davantage de services pour soutenir la pratique (atelier de réparation de vélo à Chorges, aide à l'achat d'un VAE, éduquer et sensibiliser à la pratique, développer les vélobus/pédibus.
 - Des problématiques principalement liées à la qualité des cheminements
 - Traversées de la RN dangereuses, en particulier à Savines-le-Lac, mais aussi Prunières, Crots.
 - Manque de cheminements en dehors des centralités.

- Autres sujets :
 - Stationnement difficile lors des événements estivaux (feu d'artifice de Savines-le-Lac)
 - Fermeture de la route de Chanteloube au niveau du viaduc
 - Stationnement difficile sur Les Orres et Crévoux
 - Faciliter l'embarquement des vélos dans les cars
 - Développer une plateforme de covoiturage pendulaire vers Gap et Embrun
 - Développer le covoiturage solidaire pour les personnes ne pouvant pas se déplacer de façon autonome ou non motorisées
 - Mettre en place des commerces ambulants dans les hameaux dépourvus de services
 - Réguler davantage le stationnement sur le centre-ville d'Embrun (tout public + livraison)

- Informer les populations sur les solutions de mobilité existantes
- Organiser l'autostop ou proposer une solution de covoiturage spontané
- Eloigner les parkings des écoles

La carte et la légende ci-dessous précisent les enjeux d'amélioration identifiés par la population.



MODES ACTIFS

- ① Liaison cyclable sur le chemin existant le long de la voie ferrée entre Chorges et La-Bâtie-Neuve
- ② Sécurisation du carrefour de la zone de la Grande-Ile
- ③ Shunt par le chemin du Pré de Lobre - proposition d'aménagement cyclable
- ④ Stationnement vélo près de la gare de Chorges
- ⑤ Entretien et aménagement cyclable sur la RD3
- ⑥ Liaison douce entre Chorges et les hameaux (Les Bernards)
- ⑦ Traversées de la RN difficile entre Les Bernards et le lac
- ⑧ Traversée de la RN difficile au niveau de Prunières
- ⑨ Implantation de stationnement vélo vers le viaduc de Chanteloube
- ⑩ Traversée du pont de Savines
- ⑪ Passage de 3 voies à 2 voies au niveau du torrent du Boscodon dangereux pour les vélos
- ⑫ Liaison Savines-le-Lac - Embrun non sécurisée pour les vélos
- ⑬ Traversée de la RN non aménagée au niveau de Crots
- ⑭ Revêtement de la voie verte du plan d'eau inconfortable
- ⑮ Améliorer la traversée du boviduc de Baratier
- ⑯ Cheminement piéton non sécurisé sous la voie ferrée direction la route des Puys
- ⑰ Aménagement cyclable mal compris
- ⑱ Souhait d'une liaison entre la ville haute et le Pont Neuf
- ⑲ Sécurisation de la liaison cyclable entre Châteauroux-les-Alpes et Embrun
- ⑳ Création d'une liaison cyclable entre Châteauroux-les-Alpes et Saint-André-d'Embrun
- ㉑ Créer une liaison cyclable entre Baratier et Embrun

Propositions non-localisées

- Développer le stationnement vélo à proximité des gares (sécurisé et gratuit)
- Réaliser le tour du lac de Serre-Ponçon de manière sécurisée à pied et à vélo
- Créer une voie verte à l'échelle du département
- Jalonner davantage le réseau secondaire
- Créer un atelier de formation pour l'entretien des vélos

TRANSPORTS EN COMMUN

- ① Navette entre Prunières, Saint-Apollinaire, les hameaux de Chorges et Chorges les jours de marché
- ② Navette entre Chorges et la Baie de Chanteloube en période estivale
- ③ Navette fluviale entre Savines-le-Lac et l'Ubaye en période estivale
- ④ Navette entre Prunières, Saint-Apollinaire et Savines-le-Lac les jours de marché
- ⑤ Navette fluviale entre Embrun - (Crots) - Savines-le-Lac et la Baie-Saint-Michel en période estivale
- ⑥ Mettre en place une consigne sécurisée pour les personnes utilisant la navette Chorges-Réallon
- ⑦ Réouverture de la gare de Savines-le-Lac
- ⑧ Navette entre Embrun et le parking du Morgon en période estivale
- ⑨ Navette entre Embrun et les Puys à l'année
- ⑩ Navette entre Embrun et la forêt du Mont-Guillaume
- ⑪ Navette entre Embrun et Crévoux également en période estivale
- ⑫ Réouverture de la gare de Châteauroux-les-Alpes

Propositions non-localisées

- Meilleure desserte en navette des stations de Crévoux, Les Orres et Réallon
- Meilleure desserte en car des communes de Savines-le-Lac, Crots et Châteauroux-les-Alpes
- Meilleure fréquence de passage du TER (à l'heure)
- Meilleure fréquence de passage de la LER29
- Rendre possible le transport du vélo dans le car et le train
- Augmenter la fréquence des transports scolaires en heure de pointe
- Revoir les critères d'implantation des arrêts de transports scolaires

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

- ① Shunt de la RN par la route des Puys engendrant des problèmes de circulation et des conflits d'usage
- ② Parking payant du Morgon entraînant des reports de stationnement sur les secteurs à proximité
- ③ Congestion routière et goulot d'étranglement au niveau du giratoire des Orres, en lien avec le flux émanant de Briançon et des stations de ski
- ④ Difficulté de stationnement sur la station des Orres
- ⑤ Difficulté de stationnement sur la station de Crévoux
- ⑥ Difficulté de stationnement sur la station de Réallon
- ⑦ Traversée de Savines-le-Lac (jusqu'à Embrun) difficile et dangereuse en période estivale

Propositions non-localisées

- Organiser la covoiturage via une plateforme locale, ou nationale
- Développer le covoiturage spontané via des aires aménagées

Enjeux d'amélioration des conditions de mobilité exprimés par les habitants lors des ateliers

3 LES RESSOURCES MOBILITE ET LEUR ADAPTATION AUX BESOINS

3.1 LES CHEMINEMENTS PIETONNIERS

Une majeure partie des flux domicile-travail et domicile-études se font à l'échelle intra communale. La qualité des cheminements piétons est primordiale pour développer les trajets à pied.

Les communes d'Embrun, Savines-le-Lac et Chorges présentent des secteurs centraux relativement denses et compacts, sur lesquels les cheminements piétons s'effectuent dans des conditions plutôt favorables.

- Une aire piétonne est en place sur le centre historique d'Embrun.
- Un ensemble de voies apaisées et de cheminements piétonniers continus sillonne le centre de Chorges, et celui de Savines-le-Lac.
- Les circulations piétonnes sur Savines-le-Lac sont toutefois fortement perturbées par les traversées de la RN94, en particulier en saisons touristiques.

Cependant, chaque commune de la CCSP se compose de plusieurs hameaux, avec une très forte dispersion de la population. Les liaisons entre hameaux peuvent être longues, avec parfois des dénivelés notables, et un niveau d'aménagement des cheminements piétonniers beaucoup plus lacunaire que dans les centralités. Les liaisons de proximité au sein des hameaux sont plus favorables, même si elles peuvent être perturbées par des trafics rapides et denses en saisons touristiques : Puy-Sanières, Puy-Saint-Eusèbe et Saint-Apollinaire sont particulièrement concernées, avec un flux parasite en shunt de la RN84.

Par ailleurs, les travaux neufs sur l'ensemble du territoire contribuent à hausser progressivement le niveau de qualité des cheminements.

Comme à Savines-le-Lac, la coupure opérée par la RN94 complexifie les déplacements des piétons sur des itinéraires pourtant régulièrement empruntés, en particulier :

- Entre Crots, une partie de Baratier et la zone commerciale d'Entraigues.
- Entre Crots et les plages.
- Entre les coteaux résidentiels de Savines-le-Lac, Prunières, Chorges et le Lac.



Entrée de l'aire piétonne d'Embrun



Passerelle modes actifs sur la Durance



Marquage piéton dans le centre-ville d'Embrun



Traversée de Savines-le-Lac



Cheminement piéton entre Savines-le-Lac et le Pré d'Emeraude (source : Google Maps)



Centre-ville de Chorges

		Plusie 
Traversée de Châteauroux-les-Alpes	Réallon	Place centrale de Saint-André d'Embrun

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

3.2 LES CONDITIONS DE PRATIQUE DU VELO

3.2.1 LE VELO LOISIR

Le vélo fait partie de la marque touristique du département des Hautes-Alpes, dont le territoire de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon fait partie.

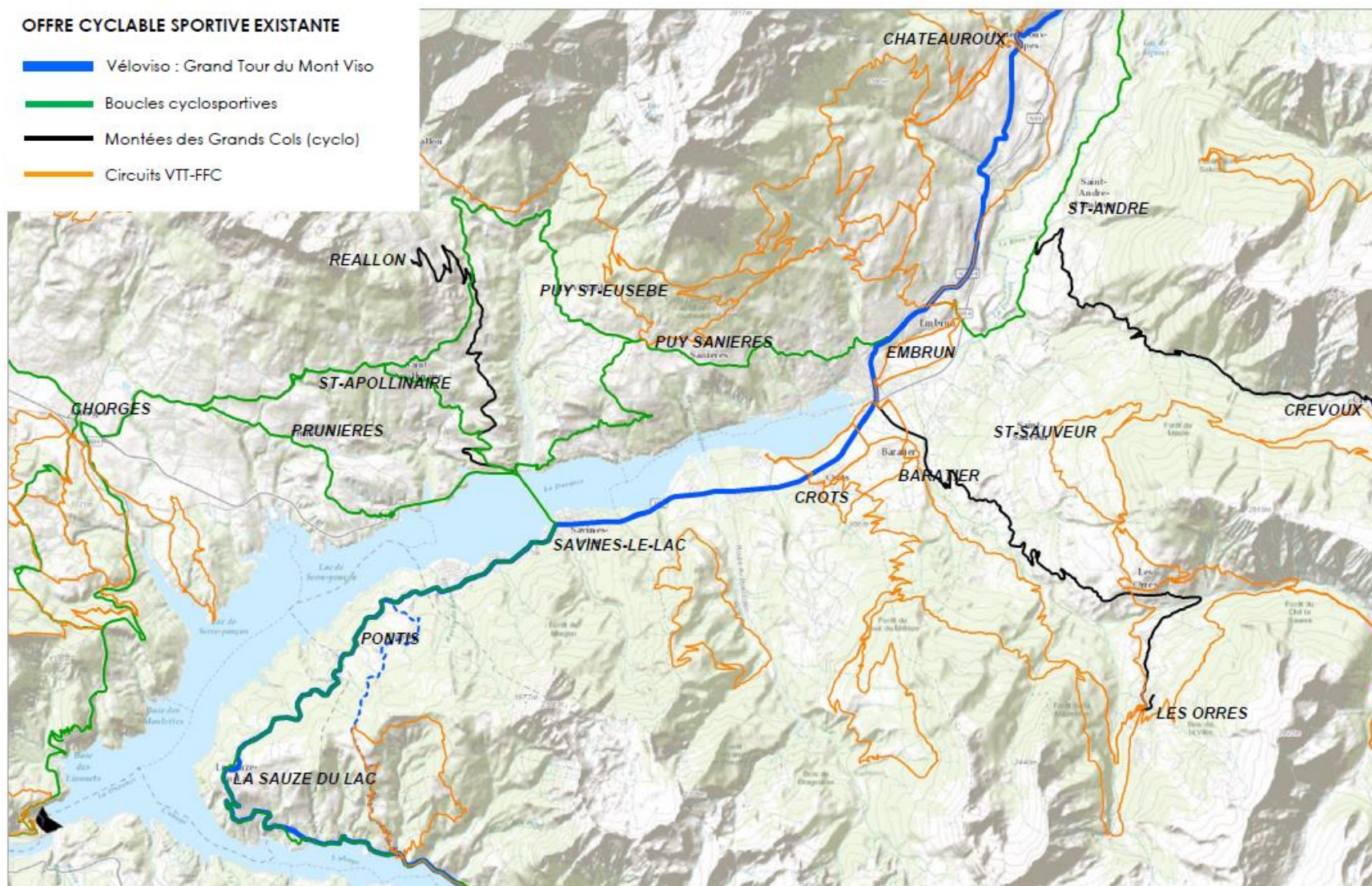
L'offre cyclable sportive existante est relativement fournie. Les usages sont nombreux et concernent les visiteurs mais également les résidents :

- Ascension de cols et montées : col de Pontis, col de la Coche, col de Parpaillon (uniquement en VTT), montée des Orres et de Réallon. Le département a d'ailleurs instauré la fermeture de la montée des Orres le 20 août afin de réserver l'ascension aux cyclistes. Cette situation géographique exceptionnelle pour la pratique du vélo se confirme d'ailleurs par l'organisation de l'Embrunman, un triathlon très longue-distance proposant un parcours vélo de 188km autour d'Embrun.
- VTT, avec de nombreux parcours, certains étant accessibles en descente par l'ouverture de remontées mécaniques en saison d'été (Les Orres et Réallon). Le site de Serre-Ponçon est labélisé VTT FFC (site n°31). Les Communautés de communes de Serre-Ponçon et Serre-Ponçon Val d'Avance (CCSPVA) ont fusionné leurs espaces VTT respectifs. Depuis le 1er janvier 2020, les deux intercommunalités se sont en effet rapprochées afin de proposer une offre VTT complémentaire et cohérente autour du grand lac des Alpes du Sud et ses vallées. L'espace VTT FFC n°31 regroupe :
 - 41 itinéraires VTT représentant 560 km.
 - 14 itinéraires VTT à assistance électrique représentant 250 km.
 - 3 parcours enduro.
 - 5 parcours vert (très facile), 13 parcours bleu (facile), 16 parcours rouge (difficile), 6 parcours noir (très difficile).
 - 1 grand tour en itinérance (tour du lac) représentant 150 km pour 6000 m de dénivelé positif.

La carte ci-dessous issue du Schéma Cyclable de 2017 de la CCSP indique les différentes opportunités de pratique du vélo « loisir » sur le territoire

OFFRE CYCLABLE SPORTIVE EXISTANTE

- Véloviso : Grand Tour du Mont Viso
- Boucles cyclosportives
- Montées des Grands Cols (cyclo)
- Circuits VTT-FFC



Offre cyclable sportive sur la CCSP

La cible sportive, particulièrement le VTT, est donc actuellement bien adressée, avec des itinéraires, des équipements et un marketing dédié. Les autres usages sont moins fortement pris en compte : les pratiques d'itinérance, promenade, gravel ont pourtant un potentiel considérable sur Serre-Ponçon. La mise en place progressive d'itinéraires comme la Durance à Vélo ou VéloViso devrait contribuer à cette émergence.

Ces différentes offres sont accompagnées d'un panel d'établissements labélisés « Accueil vélo ». Ce label permet d'identifier les établissements proposant des services complémentaires pour les vélos, qu'il s'agisse de commerces, d'hébergements, de restaurateurs, etc. Six hébergements bénéficient de ce label sur les communes d'Embrun, Baratier et Les Orres. Deux commerces de réparation de vélos s'ajoutent à cette liste.

3.2.2 LE VELO UTILITAIRE

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

- Beaucoup de trajets stratégiques, correspondant à des distances de 2 à 8 km, dans la cible des trajets à vélo, accusent des dénivellations de l'ordre de 100 mètres. Pour la plupart des publics, ces trajets nécessitent l'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE) pour être réalisés régulièrement.
 - 125m sur 6,5 km pour un trajet entre Embrun et Châteauroux-les-Alpes.
 - 125m sur 6 km pour un trajet entre Embrun et Saint-André d'Embrun.
 - 100m sur 1,3 km pour un trajet entre Embrun et le quartier de la Bellote.
 - 80m sur 3km entre la zone d'activité d'Entraigues et Embrun.
 - 170m sur 5,5km entre Chorges et Prunières.
- D'autres trajets ne peuvent être que difficilement réalisable au quotidien, même avec l'usage d'un VAE :
 - Embrun – Les Orres, 17km et 900m de dénivelé.
 - Embrun – Réallon, 21km et 850m de dénivelé.
 - Embrun – Crévoux, 13km et 800m de dénivelé.
 - Embrun – Saint-Sauveur, 9km et 450m de dénivelé
- Cependant, une part non-négligeable des trajets utilitaires sur le territoire de la CCSP restent accessibles avec un dénivelé et une distance raisonnable :
 - Chorges – Z.A de la Grande Ile, 2km et aucun dénivelé.

- Charges – La Bâtie Neuve, 7km et 50m de dénivelé.
- Zone d'activité d'Entraigues – Crots, 2km et 5m de dénivelé.
- Zone d'activité d'Entraigues – Baratier, 2km et 60m de dénivelé.

Concernant le climat, le territoire de la CCSP est situé à une altitude plutôt élevée, le lac de Serre-Ponçon étant à une altitude de 800m. L'enneigement peut donc être conséquent en saison hivernale, même sur la partie basse du territoire. Sur l'année, la température moyenne est d'environ 10°C, et de 2°C en janvier. Dans ces conditions, le dénivelé et le climat peuvent être des obstacles sérieux, même équipé d'un vélo à assistance électrique, et limiter la pratique régulière.

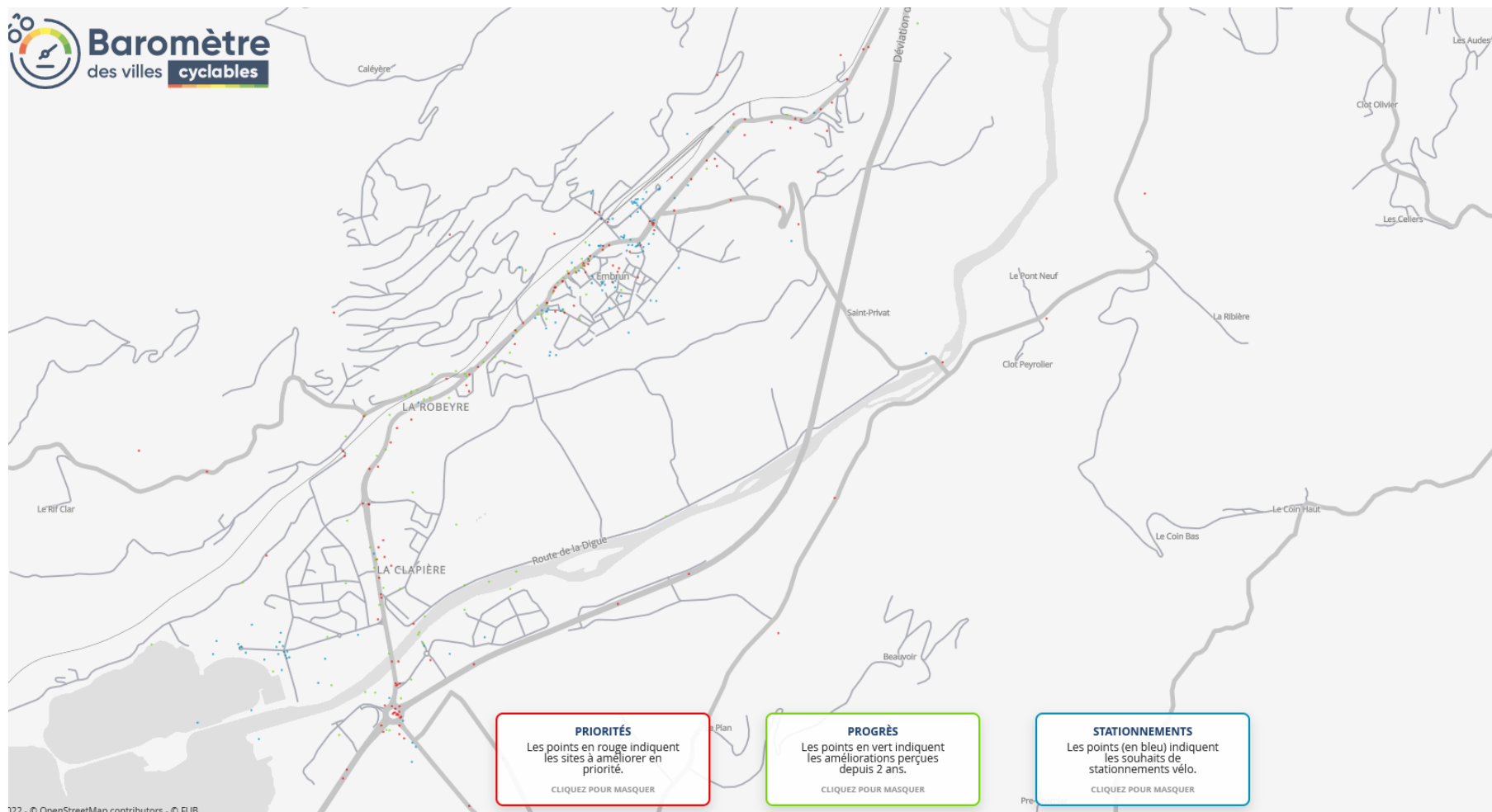
3.2.2.1 Rouler en sécurité

Les lacunes d'aménagement constituent l'un de principaux facteurs limitants, ce dont témoignent les usagers eux-mêmes à travers le baromètre « Parlons vélo » de 2021 (89 participants sur Embrun). Avec une note de 3,01 (climat « plutôt défavorable »), et une situation stable depuis 2019, la ville d'Embrun est toutefois la mieux notée des Hautes-Alpes.

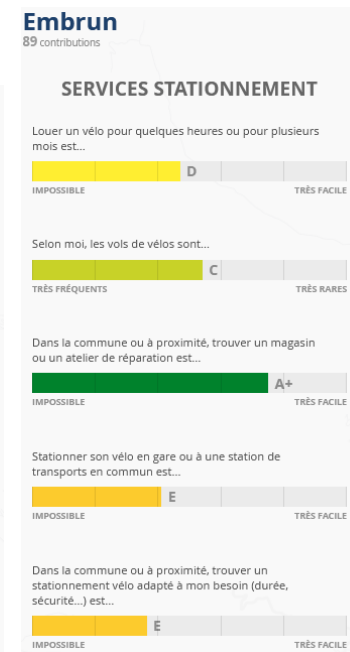
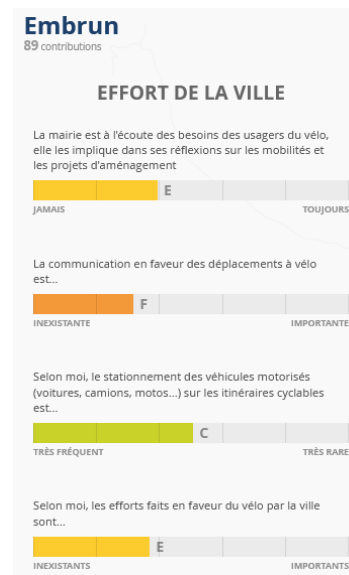
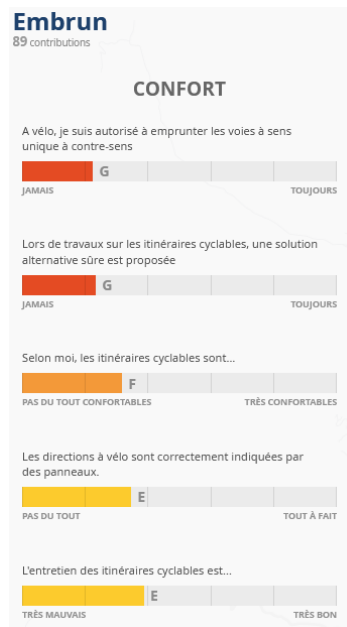
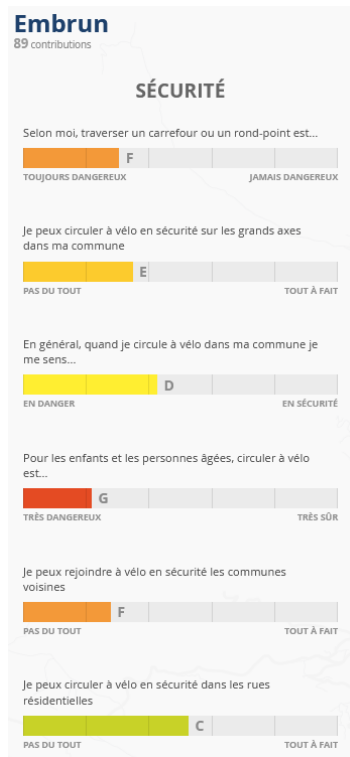


Carte

des besoins d'aménagements et de stationnement vélo, Baromètre Fub 2021, secteur de Chorges



Carte des besoins d'aménagements et de stationnement vélo, Baromètre Fub 2021, secteur d'Embrun



Appréciation des usagers du baromètre Fub (89 personnes)

Les appréciations des usagers permettent de distinguer différents principaux points forts :

- Le réseau de vente, location et réparation.
- La circulation au sein des rues résidentielles.
- Le respect des aménagements cyclables par les véhicules en stationnement.

Les principaux points faibles concernent :

- Les conditions de sécurité à vélo, en particulier pour les enfants et les personnes âgées.
- Le faible nombre de double sens cyclables.
- Le maintien des aménagements cyclables pendant les périodes de travaux.

Un relevé non exhaustif des aménagements cyclables existants a été réalisé sur les itinéraires correspondant aux lignes de désir de la pratique utilitaire.

Itinéraire	Points saillants	Appréciation
Giratoire des Orres > Carrefour D9	Bande cyclable monodirectionnelle dans le sens montant. Conflit d'usage avec les piétons et marquage peu visible (notamment la nuit)	Cheminement existant à sécuriser davantage
Carrefour D9 -> Centre-ville d'Embrun	Bandes de rive latérales. La présence d'un marquage central peut provoquer des erreurs d'appréciation de la part des automobilistes.	Cheminement existant à clarifier
Crots -> Zone d'Entraigues	Aménagement cyclable inexistant. Circulation dangereuse le long de la RN94. Voie verte en cours de déploiement en entrée de zone.	Circulation dangereuse pour les cycles
Ancienne route de Baratier -> Zone d'Entraigues	Blocage au niveau de la traversée de la RN94. Projet de remise en état du boviduc.	Cheminement incomplet
Savines-le-Lac : Avenue de la Combe d'Or	Zone à fort trafic motorisé (RN94). Bande cyclable unilatérale dans le sens montant avec une largeur instable.	Aménagement insuffisant en matière de sécurité compte tenu du niveau de trafic
Chorges -> ZA La Grande Ile	Aménagements cyclables entre les abords de la RN94, la zone commerciale (Intermarché), le parvis de la gare et le centre-village. Au-delà, circulation très difficile.	Cheminements convenables à proximité du centre-ville puis inexistant.

Il est également à noter que le pont de Savines-le-Lac, non équipé d'aménagements cyclables, représente une coupure majeure pour la pratique du vélo. La structure de l'ouvrage ne permet pas d'y intégrer un aménagement cyclable.

		
Axe d'accès à la ville haute d'Embrun	Aménagements autour du giratoire d'entrée de ville de Chorges (source : mairie de Chorges)	Aménagement cyclable à l'entrée d'Embrun (source : Google Maps)

Le Schéma Cyclable de 2017 proposait initialement le jalonnement et la création d'itinéraires cyclables selon leur usage :

- Un axe principal Embrun - Savines le Lac - Chorges.
- Des axes secondaires vers les pôles résidentiels et touristiques (Chadenas, Baratier, Crots, Les Eygoires, Baie Saint-Michel, Chanteloube, Les Hyans/Roussillon).
- Des axes vers les autres sites touristiques : Demoiselles Coiffées, abbaye de Boscodon, cœur de ville d'Embrun.
- Des axes vers les pôles générateurs de déplacements : gares, aires de covoiturages, établissements sportifs.

Il s'agit principalement d'aménagements légers sur du linéaire existant. De ce fait, ceux-ci sont accessibles aux VTC mais pas forcément aux usagers circulant à vélo de route. Les voies partagées sont prioritaires aux sites propres. La carte sur la page suivante présente les itinéraires initiaux prévus aux Schéma Cyclable. La construction de la passerelle sur la Durance en 2018 a marqué le début du développement du schéma cyclable.

L'actualisation du schéma cyclable en 2022 a permis d'étudier l'opportunité de réaliser quatre axes structurants :

- Un axe principal Embrun – Chorges, totalement en rive droite du lac de Serre-Ponçon, sur environ 20km.
- Un axe Chorges – Baie de Chanteloube, sur environ 6,5km.

- Un axe Embrun – Châteauroux-les-Alpes
- Un axe Savines-le-Lac – Le Pré d’Emeraude

Ces quatre axes doivent désormais faire l’objet d’études de faisabilité plus approfondies. La carte ci-dessous met en avant ces différents tracés, avec leurs variantes possibles.

» SYNTHÈSE DES ITINÉRAIRES PROPOSÉS



3.2.2.2 Trouver son chemin et être informé

Des équipements de jalonnement cyclables doivent être installés progressivement sur les sections déjà aménagées. Une signalisation codifiée existe à l'échelle nationale.

Les contraintes de déneigement rendent le marquage au sol vulnérable, ce qui ne facilite pas le signalement des itinéraires dans les carrefours par des marques horizontales.

Aucun plan des itinéraires cyclable n'est disponible pour une pratique utilitaire. Cependant, l'Office du Tourisme de Serre-Ponçon permet de connaître les offres cyclotouristes et cyclosporives disponibles sur le territoire : bike park, itinéraires, écoles de VTT, boutiques, etc.

3.2.2.3 Réparer et entretenir son vélo

Il existe un réseau de professionnel plutôt dense sur Embrun et Baratier. Du fait de sa forte activité touristique centrée sur le plein-air, le territoire dispose de plusieurs magasins de sports proposant un atelier vélo : Alpes 2 roues, Intersport, Le Zappeur rider Shop et Intersport Les Orres.

Plusieurs associations existent sur le territoire, ayant cependant une vocation d'initiation au vélo loisir plutôt que de réparation et d'entretien des vélos.

Un « bistrot vélo » est implanté à Embrun et permet d'entretenir et réparer son vélo tout en profitant d'un service de restauration.

3.2.2.4 Stationner son vélo

Peu de lieux de stationnement existent sur le territoire. Cependant, cette offre tend à augmenter notamment sur Embrun, où la commune installe progressivement des arceaux vélos fabriqués par les services techniques de la ville : salle de la Manutention, Mairie, salle des fêtes, écoles, office du tourisme, gare, etc.

Le reste du territoire de la CCSP compte une dizaine de secteurs concentrés principalement sur les pôles structurants de l'intercommunalité.

3.2.2.5 Se procurer un vélo

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

Il est possible de louer tous types de vélo, aussi bien des VTT, des vélos de route mais aussi des vélos électriques. Le public majoritaire est un public de vacanciers, généralement de niveau débutant ou intermédiaire. Il existe une dizaine de commerces permettant de louer un vélo : Alpes 2 roues, Sport 2000 et Voltage Bike à Embrun, Intersport, Nardo Sport et l'hôtel des Peupliers à Baratier, Charges Sport et Loisirs à Charges, Le Zappeur Rider Shop et Intersport aux Orres.

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

3.2.2.6 Savoir faire du vélo

Des associations existent afin de promouvoir la pratique du vélo et du territoire de la CCSP (« Roule Pas perso », « Vélo Passion Charges »), en proposant des sorties à vélo de route et en VTT pour tous les niveaux.

En dehors de l'accompagnement de la pratique sportive, aucune initiative n'est en place pour former les usagers à la pratique du vélo utilitaire. Il s'agit pourtant d'un axe important d'une politique vélo pour les adultes comme pour les enfants.

Le programme « Génération Vélo » piloté par la Fub constitue une opportunité à saisir pour développer le savoir rouler à l'école.

> Les itinéraires pour la pratique du vélo loisir sont très étendus, particulièrement pour un usage VTT, avec de nombreux services complémentaires et une promotion active.

> Le potentiel de développement du vélo utilitaire est important, même si des contraintes physiques limitent la pratique pendant l'hiver. Les marges de progrès sont liées à la continuité des aménagements, aujourd'hui très peu maillés et très hétérogènes, la mise en place de jalonnement et d'informations, l'accroissement des possibilités de stationnement (en particulier au niveau des établissements scolaires et des zones d'activités). La présence de plusieurs professionnels constitue un atout du territoire.

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

> Les projets en cours (révision du Schéma Cyclable, La Durance à vélo, ViaViso) mettent en avant une volonté politique de développer l'usage du vélo dans les trajets quotidiens mais également en tant qu'offre touristique.

3.2.3 VOIRIE ET MODES ACTIFS

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

- Le trottoir. Même s'il ne bénéficie pas d'une définition claire dans le code de la route, il s'agit d'une portion de la voirie qui se distingue nettement de la chaussée, réservée aux piétons (y-compris ceux qui se déplacent à l'aide d'un engin non motorisé), aux engins à moteurs conçus pour ne pas dépasser 6 km/h, et aux véhicules d'entretien.
- La piste cyclable. Il s'agit d'une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (code de la route, R110-2).
- La voie verte, parfois confondue avec la piste cyclable. Il s'agit d'une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (code de la route, R110-2).

D'autres aménagements peuvent être utilisés :

- La bande cyclable. Il s'agit d'une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (code de la route, R110-2).
 - La bande cyclable peut être déclinée en sens inverse d'une circulation générale en sens unique. On parle alors de double sens cyclable.
- La zone 30 (code de la route, R110-2) : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
 - La zone 30 ne constitue pas un aménagement cyclable en soi, mais peut créer des continuités sur des sections où le trafic est modéré (moins de 4.000 véhicules jour)
 - La mise en place de zones 30 sur des périmètres larges permet de contribuer structurellement à la sécurité et au confort des itinéraires cyclables et des cheminements piétonniers. Il ne s'agit pas de marquer une portion de voie précise affectée d'une limitation de vitesse particulière, mais de positionner un secteur comme un espace de circulation apaisé.
 - Des standards d'aménagement s'appliquent, qui ne nécessitent pas forcément une succession de dispositifs ralentisseurs.
 - Signalisation d'entrée et de sortie.
 - Pas ou peu de passages piétons en traversée : les piétons traversent en tout point.
 - Pas ou peu de carrefours à feu : la priorité à droite est privilégiée (ou des giratoires de faible dimension).
 - Rayons de giration courts

- Carrefours dégagés des masques de visibilité dus au stationnement.
- Un nombre croissant de collectivités ont généralisé les zones 30 en faisant de la limitation à 30 km/h la règle en agglomération. Seuls des axes structurants avec une fonction circulatoire développée conservent une exploitation à 50 km/h ou davantage.
- La zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- Il s'agit également d'un moyen puissant d'apaisement de la circulation, mais avec un domaine d'emploi moins large que la zone 30 (trafics inférieurs à 2.000 véhicules jour).
- L'aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.
- Les couloirs bus + vélo. Selon la densité des circulations des véhicules lourds de transport, la circulation des vélos peut y être autorisée, moyennant dans certains cas une surlargeur.
- La voie centrale banalisée. Il s'agit d'une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes ou les piétons sur les accotements revêtus appelés rives. Ces rives ne sont pas des bandes cyclables et peuvent donc, en cas de besoin, être chevauchées par les véhicules motorisés. Lorsque des véhicules doivent se croiser sur cette voie centrale et que la largeur est insuffisante pour permettre ce croisement, ces derniers peuvent, chevaucher la rive, en vérifiant et tenant compte de l'éventuelle présence de cyclistes sur ces rives. Une fois le croisement réalisé ils doivent reprendre leur circulation sur la voie centrale.
 - La voie centrale banalisée a été introduite en 2015 dans le code de la route, avec un grand succès sur les sites aménagés.
 - Il s'agit d'un aménagement adapté à des vitesses réglementaires de 50 à 70 km/h, pour des trafics de 1.000 à 5.000 véhicules jours, dans des situations bénéficiant d'une bonne visibilité.
 - Cette technique apporte une solution pratique en cas de voirie étroite, ne permettant pas l'implantation d'une bande cyclable.
- Sur des voies dont le trafic est inférieur à 1.000 veh/jour, un simple partage de voie est possible (signalisation verticale, jalonnement, signalisation horizontale possible).
- Des voies sans issue peuvent être équipées d'un by-pass pour piétons et vélos.



PISTE CYCLABLE

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



VOIE VERTE

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



BANDE CYCLABLE

- largeur $\geq 1,25$ m
- réservée aux vélos



DOUBLE-SENS CYCLABLE

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



ZONE 30

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



© Eurométropole de Strasbourg



ZONE DE RENCONTRE

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



© Ville de Bagnères-de-



AIRES PIÉTONNES

- si autorisées à la circulation des vélos



COULOIR BUS + VÉLO



PARTAGE DE VOIRIE

- chevrons, pictogrammes ou panneau « partageons la route »



VOIE CENTRALE BANALISÉE



PARTAGE SANS TRANSIT

- en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles



3.3 LE RESEAU ROUTIER ET LE TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE

3.3.1 STRUCTURE DU RESEAU

Le territoire de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon est structuré par la RN94, reliant Gap à Montgenèvre. Elle sillonne le département des Hautes-Alpes et opère une liaison avec l'Italie. Elle suit principalement la vallée de la Haute-Durance. Des axes secondaires permettent une desserte locale des communes internes à la CCSP. Il s'agit principalement :

- La D40, reliant Baratier aux Orres.
- La D39, reliant Les Orres à Crévoux, en passant par Saint-Sauveur.
- La D9 qui relie Chorges à Embrun en passant par Saint-Appolinaire, Puy-Saint-Eusèbe et Puy-Sanières.
- La D994 reliant Embrun à Châteauroux-les-Alpes.

Le territoire n'est pas directement connecté au réseau autoroutier. L'A51 en direction de Marseille s'atteint à La Saulce, à 50 km d'Embrun.

Le réseau routier des Hautes-Alpes est relativement exposé aux aléas climatiques et aux risques naturels : enneigement, avalanches, glissements de terrains, chutes de blocs.

La carte suivante replace la CCSP dans son environnement routier régional, et précise la hiérarchisation du réseau routier.

» RÉSEAU ROUTIER



Limites administratives

-  EPCI
-  Communes

Réseau routier

-  Réseau primaire
-  Réseau secondaire
-  Desserte locale

Occupation du sol

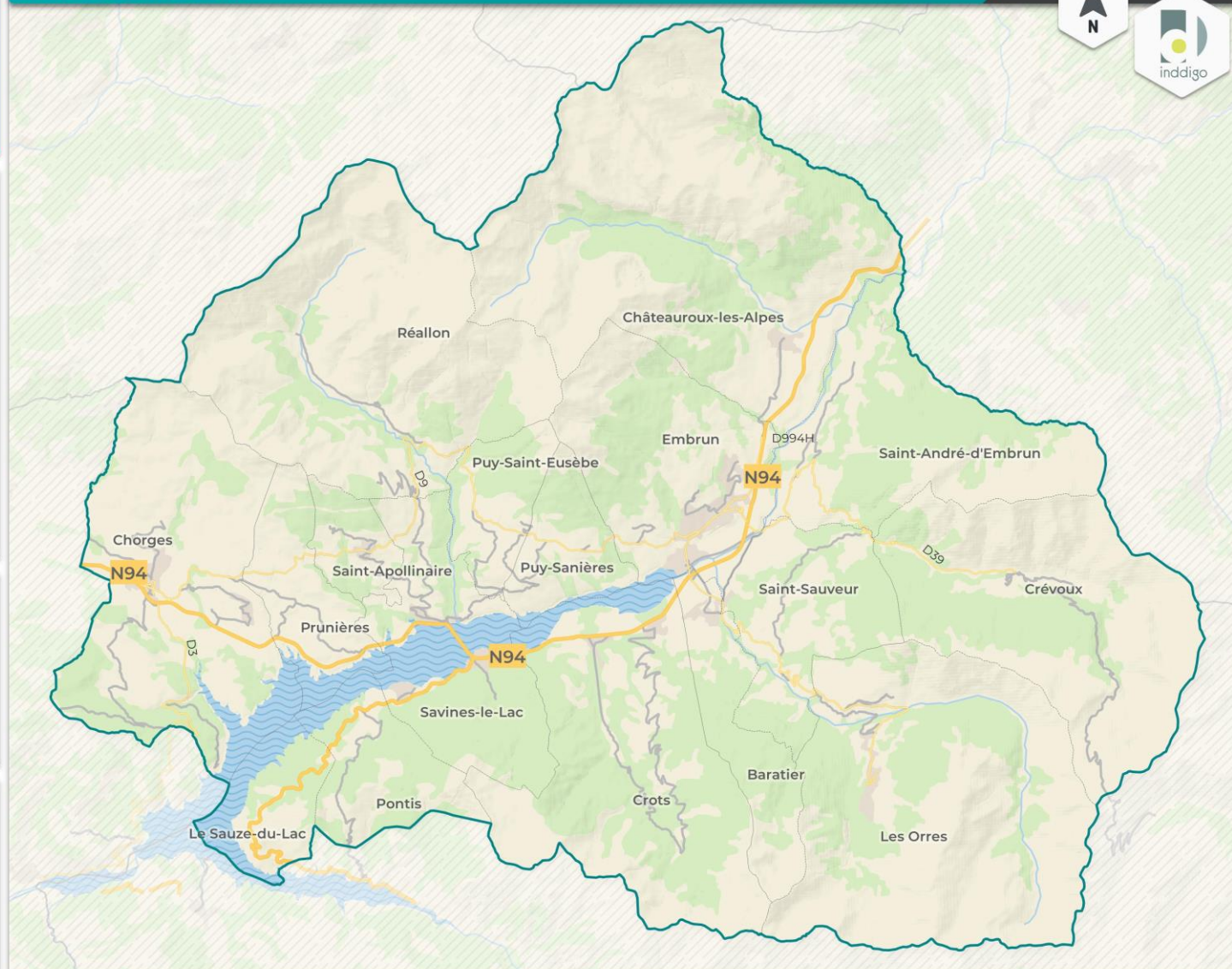
-  Urbain
-  Forêts
-  Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022

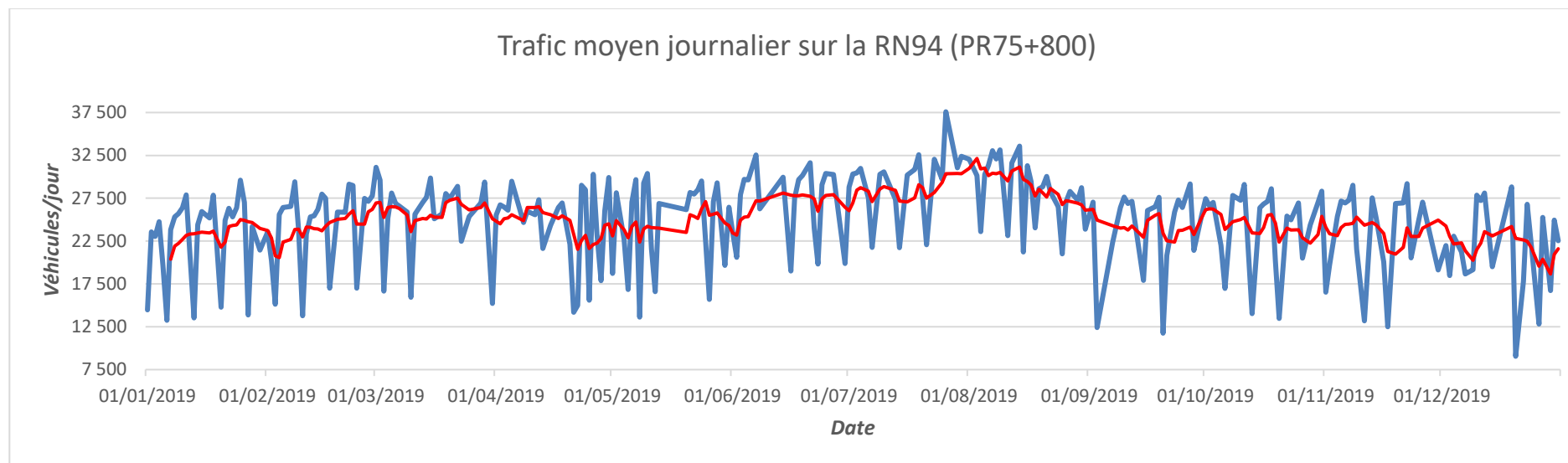


3.3.2 USAGES DE LA VOIRIE

Le réseau principal de la CCSP est exposé aux variations de trafic liées à l'activité touristique.

En été, la RN94 est particulièrement fréquentée ce qui génère des situations de congestion entre Crots et Savines-le-Lac, et fréquemment jusqu'à la Bâtie-Neuve et le carrefour de la RD42. En saison hivernale, particulièrement lors des échanges touristiques du samedi, la convergence des flux liés au Briançonnais, au Guillestrois-Queyras et à l'Embrunais génère également des situations de congestion.

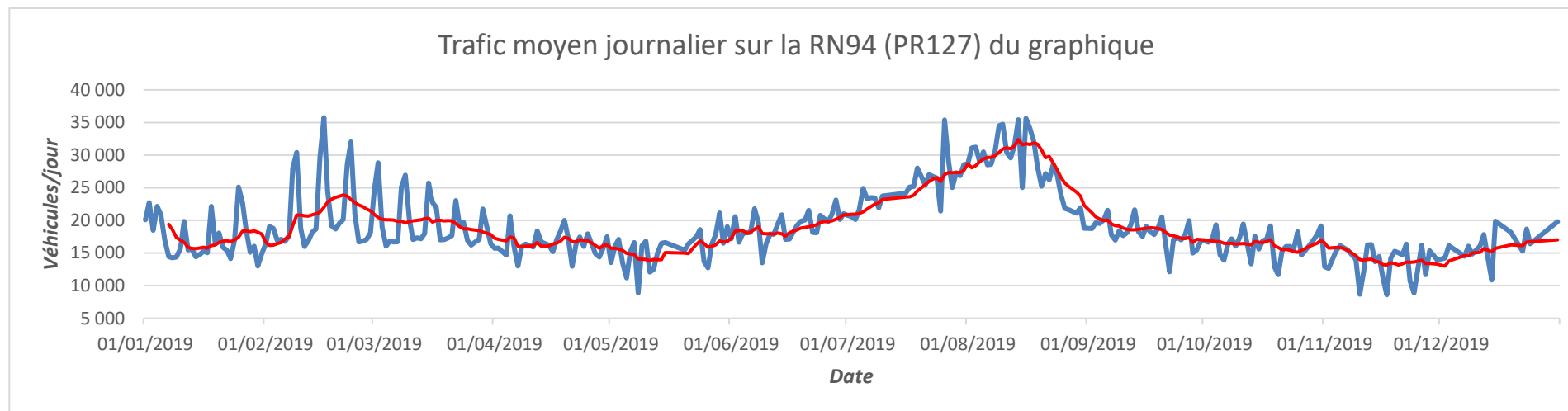
A titre d'illustration, le graphique suivant correspond aux trafics journaliers observés sur la RN94 à l'Est de Gap (PR75+800) en 2019, pour un trafic moyen journalier annuel d'environ 25 000 véhicules.²



Nombre de véhicules journaliers sur l'année 2019 sur la RN94 entre Gap et Chorges

² : Ces données provenant de la DIR Méditerranée sont incomplètes pour certaines heures et certains jours. Ces valeurs ont donc été retirées des comptages (TMJ < 3000 véhicules/jour)

La tendance est identique au PR127 près de Guillestre, avec un trafic moyen journalier annuel de l'ordre de 19 000 véhicules et des pointes à 35 000 véhicules/jours.¹



Nombre de véhicules journaliers sur l'année 2019 sur la RN94 à proximité de Guillestre

Le réseau secondaire de la CCSP est moins impacté par la circulation automobile, mais la circulation est toutefois assez soutenue sur certains axes :

- La D994H reliant Embrun à Châteauroux-les-Alpes supportait près de 3 500 véhicules quotidiennement en 2018.
- La D40 permettant d'accéder à la station des Orres présente un trafic moyen journalier annuel d'environ 4 000 véhicules en 2019, avec de fortes fluctuations saisonnières.

Le giratoire reliant la N94, la D40 et la D994H (Embrun) est donc amené à supporter une quantité très importante de véhicules lors des saisons touristiques, et constitue le point clef du territoire en matière de gestion du trafic.

En situation de congestion, plusieurs shunts sont susceptibles de se mettre en place, et des itinéraires sont amenés à supporter un trafic inadapté : RD9 et RD41 sur le versant surplombant la rive droite du lac, chemin du pré de Lobre et RD614 entre Chorges et La Bâtie-Neuve.

» TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL



Limites administratives

-  EPCI
-  Communes

Trafic moyen journalier annuel

-  Pas de données
-  Entre 1000 et 2000
-  Entre 2000 et 5000
-  Entre 5000 et 8000
-  Entre 8000 et 15000

Occupation du sol

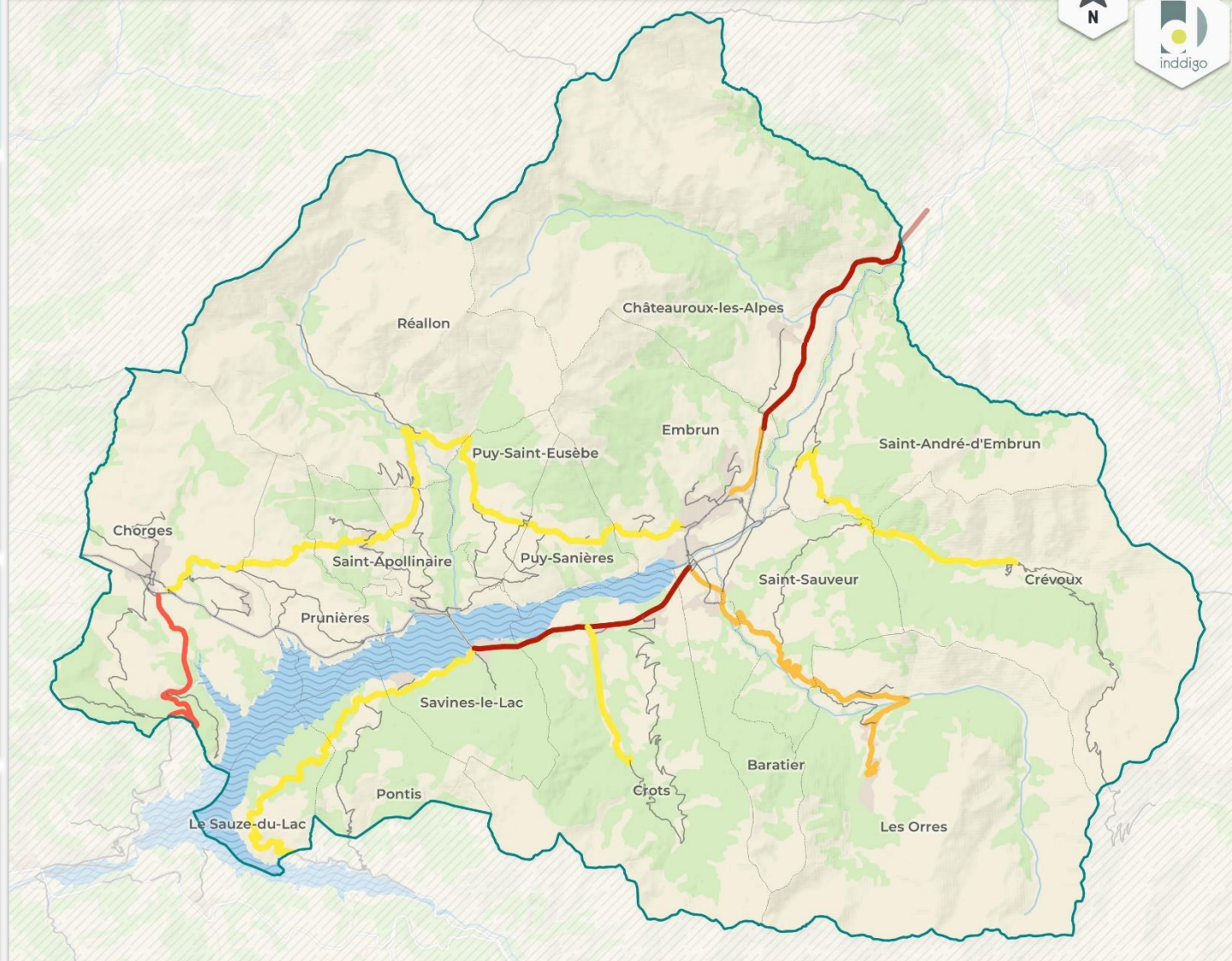
-  Urbain
-  Forêts
-  Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022



3.3.3 LE STATIONNEMENT

Le stationnement est gratuit sur l'ensemble de la CCSP, sauf localement sur la station des Orres. Dans le centre d'Embrun, de Chorges et de Savines-le-Lac, des zones bleues limitées à 1h30 de stationnement ont été mises en place afin de favoriser la rotation.

Par ailleurs, l'accès en voiture au site du Morgon par la route de la Melzeratte fait l'objet d'une tarification de 5 € depuis l'été 2021 (22 k€ de recette pour 4.000 véhicules durant ce premier été).

Plusieurs secteurs concentrent de forts enjeux de stationnement :

- Le centre-ville d'Embrun et de Chorges, tout au long de l'année.
- L'accès à la station des Orres, en saison hivernale.
- Les accès aux plages du lac de Serre-Ponçon, plus particulièrement sur les communes de Savines-le-Lac, Chorges, Crots et Embrun.
- Les accès aux domaines skiables de Crévoux et de Réallon, en saison d'hiver.
- Les accès aux autres sites touristiques du territoire : Abbaye de Boscodon, La Montagne aux Marmottes, etc.

La gestion du stationnement en saison touristique représente un problème opérationnel majeur pour les gestionnaires de voirie, et les débordements des aires de stationnement impactent fortement la qualité des sites. Les impacts les plus importants concernent :

- Les stations, en particulier Crévoux et Réallon, dont les accès ont parfois dû être régulés par les forces de l'ordre.
- Les sites de Chanteloube et de la Baie Saint-Michel.

En dehors des saisons touristiques, les capacités de stationnement sont très largement excédentaires.

3.3.4 LE COVOITURAGE

Le territoire de la CCSP est à dominante rurale ce qui incite à l'usage de la voiture individuelle. Cependant, plusieurs aires de covoiturage ont été implantées sur le territoire afin d'inciter les habitants à mutualiser leurs déplacements.

Il existe aujourd'hui 16 aires de covoiturations sur le territoire, qu'elles soient formelles ou informelles (à minima un panneau d'indication covoiturage). Certaines d'entre-elles sont positionnées à des emplacements stratégiques :

- Au niveau du giratoire au Sud de la commune d'Embrun, sur la commune de Baratier, en bordure de RD40.
- Au niveau de la gare de Chorges.



Limites administratives

-  Communes
-  EPCI

Mobilités

-  Aires de covoiturage

Réseau routier

-  Type autoroutier
-  Liaison principale
-  Liaison régionale

Occupation du sol

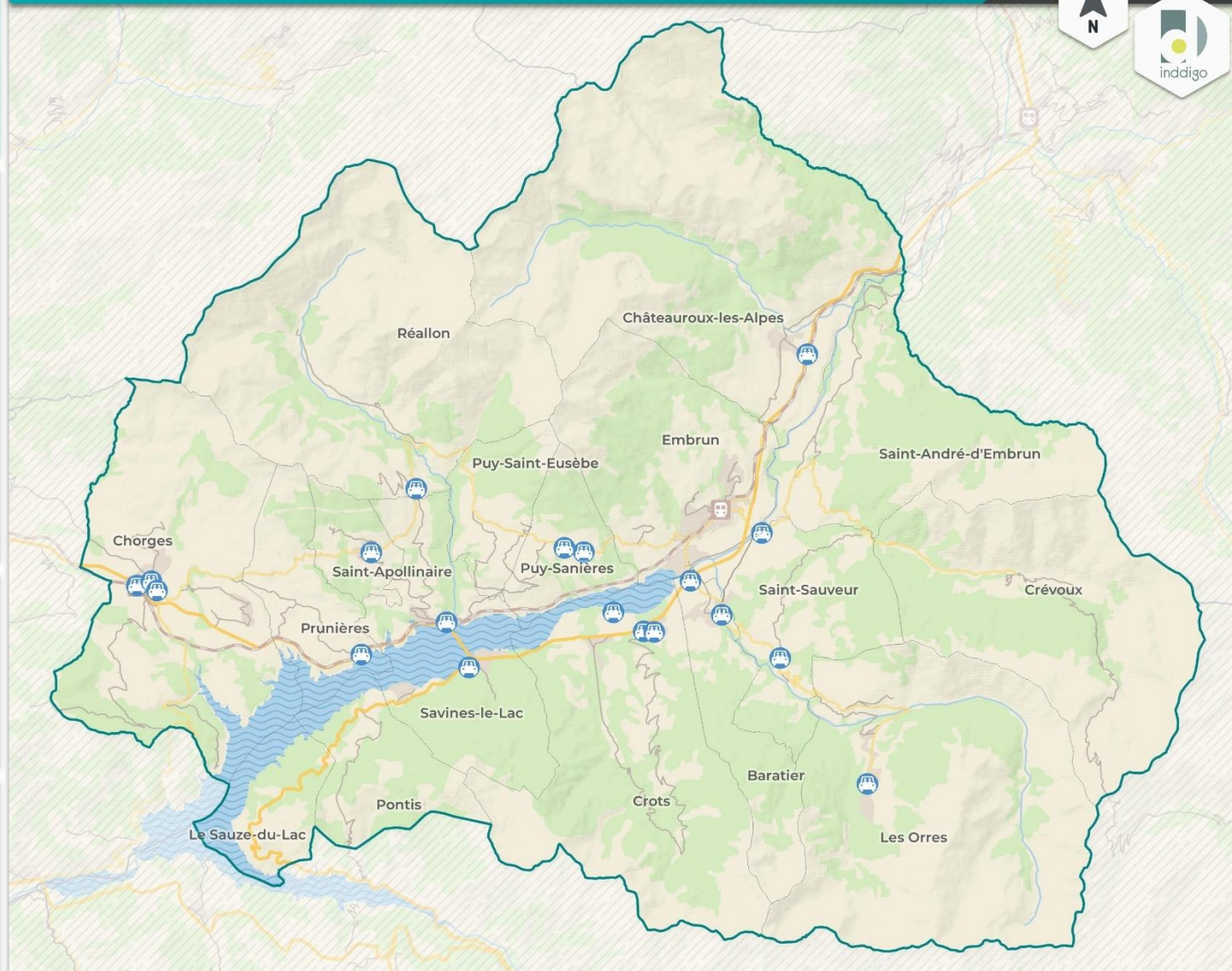
-  Urbain
-  Forêts
-  Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juillet 2022



L'offre de covoiturage n'est que peu connue et peu développée, si ce n'est par le biais des plateformes de covoiturage longue distance : Blablacar, La Roue Verte, Mobicoop, etc.

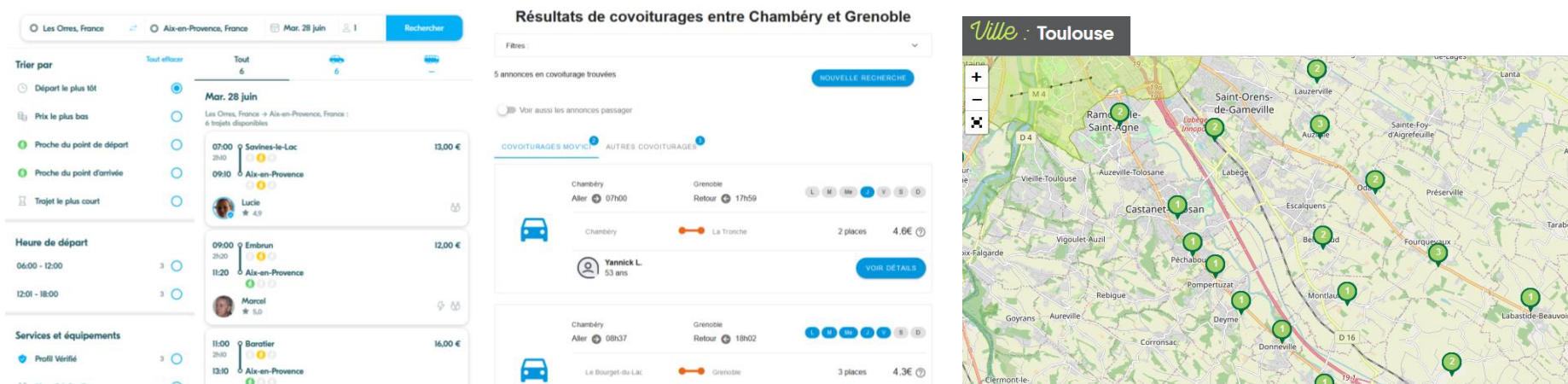
Des pages Facebook sont également régulièrement sollicitées pour des annonces de covoiturage, notamment la page « Covoiturage Hautes-Alpes », qui regroupe plus de 1.000 membres. Des communautés locales peuvent également se constituer, comme à St-Apollinaire.

Il n'existe donc pas de service local de mise en relation à disposition du public, ce qui constitue un frein pour le covoiturage régulier.

Le potentiel du covoiturage pour la CCSP est pourtant important : le réseau routier est relativement simple et hiérarchisé, les directions des automobilistes et passagers sont souvent claires ; les solidarités locales sont encore fortes, les personnes se connaissent souvent et se font confiance.

Ce potentiel peut s'exprimer sur trois types de pratiques :

- Le covoiturage longue distance (>100 km), pour l'accès aux séjours touristiques. Cette pratique bénéficie d'une offre adéquate, à la promotion de laquelle les opérateurs touristiques sont cependant encore peu associés.
- Le covoiturage courte distance, régulier, pour lequel une offre de service est à construire, et des moyens de promotion à mettre en place ; la diffusion d'espaces de stationnement adaptés constitue à ce titre une intervention complémentaire de la collectivité, sans représenter une condition suffisante au décollage de la pratique.
- Le covoiturage courte distance, spontané, du domaine de l'autostop, qui peut demander la mise en place d'aires de dépose sécurisées et signalisées.



Blablacar, Movici (Auvergne Rhône-Alpes), Rezo Pouce (Toulouse) : trois services pour trois cibles caractéristiques du covoiturage

3.3.5 LA PRATIQUE DE L'AUTOPARTAGE

La plateforme Getaround, spécialisée dans l'autopartage en mettant en relation des propriétaires de véhicules avec des conducteurs, ne recense que 3 véhicules à Embrun, 2 à Chorges, 1 à Saint-Sauveur. Il s'agit principalement de voitures berlines ou familiales. Sur Ouicar, 2 voitures sont proposées à Embrun.

La pratique de l'autopartage est donc très confidentielle, mais elle dispose certainement d'un certain potentiel, en particulier s'agissant d'une destination accessible en train.

3.3.6 L'ALIMENTATION ET LE RECHARGEMENT DES VEHICULES

Le territoire de la CCSP compte huit stations carburant réparties sur les principales polarités du territoire : 2 à Embrun, 3 à Baratier, 1 à Savines-le-Lac et 2 à Chorges. Certaines d'entre-elles proposent des carburants alternatifs : Ethanol à Chorges et Embrun, GPL à Baratier. Il n'existe aucune station GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) sur le territoire, les plus proches étant situées à Grenoble et Montélimar.

La CCSP dispose de 21 infrastructures de recharges pour les véhicules électriques publiques (16) et privées (5), principalement réparties sur les communes d’Embrun, Chorges et Savines-le-Lac.

Commune	Standard : 2-5 kW	Semi-accélérée : 5-16 kW	Accélérée : 16-30 kW	Rapide : 30-350 kW	Ensemble
Embrun			10		10
Baratier	1 (non eborn)		2 (non eborn)	2	5
Crots			1		1
Crévoux			2		2
Les Orres			4		4
Savines-le-Lac		1 (non eborn)	4		5
Puy-Sanières	1 (non eborn)				1
Réallon			2		2
Chorges			4	2	6
CCSP	2	1	29	4	36

» - BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULE ÉLECTRIQUE



Limites administratives

- Communes
- EPCI

Bornes

Puissance maximale



Réseau routier

- Type autoroutier
- Liaison principale
- Liaison régionale

Occupation du sol

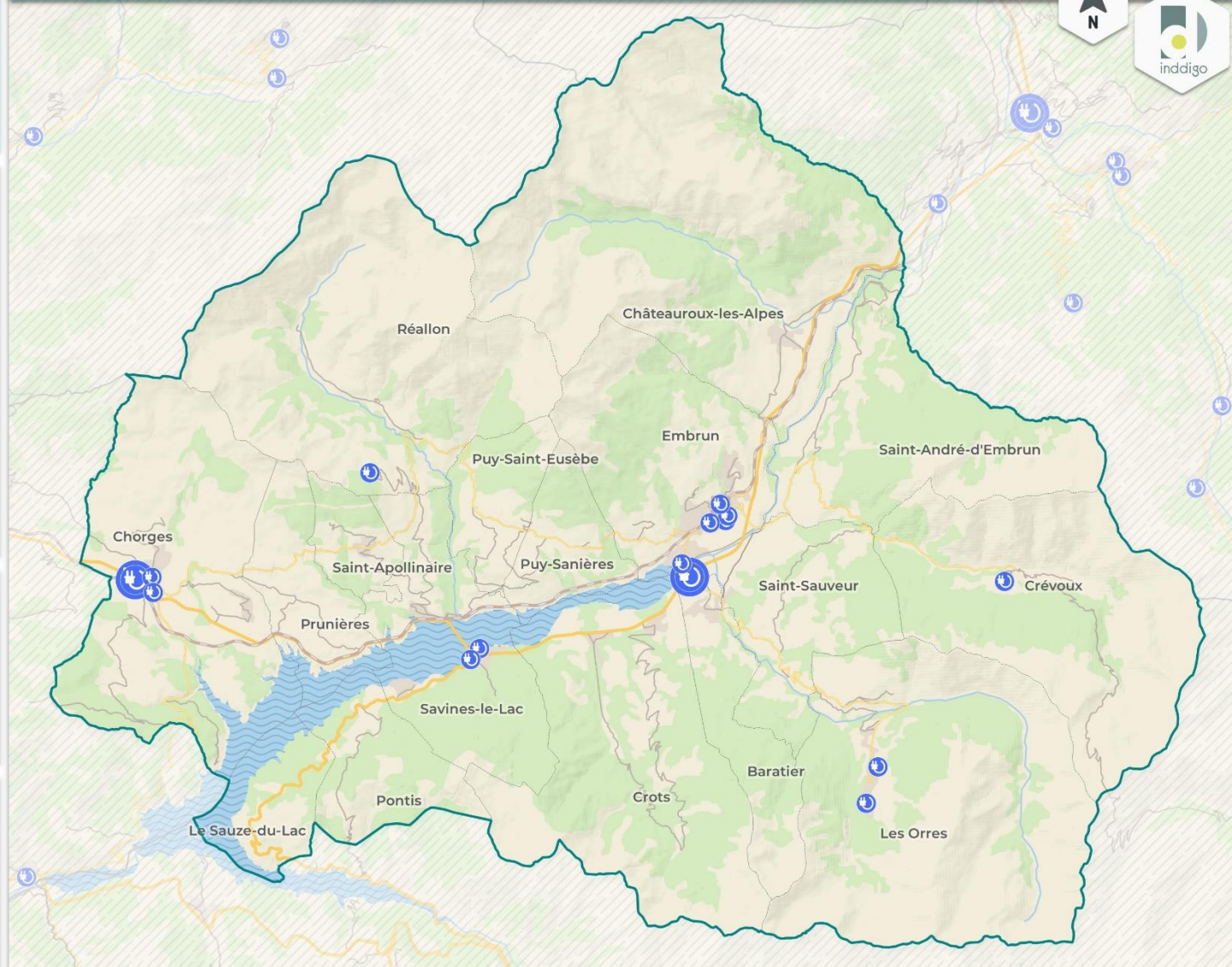
- Urbain
- Forêts
- Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juillet 2022



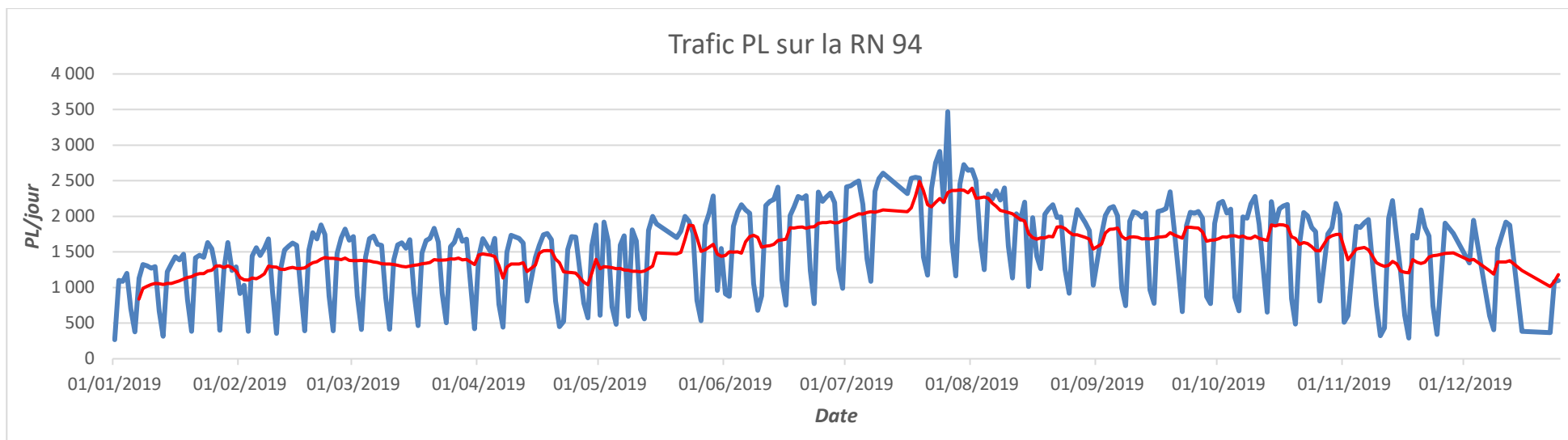
3.3.7 LA LOGISTIQUE ROUTIERE

Le fret ferroviaire n'étant pas développé sur le territoire et la navigation sur le lac de Serre-Ponçon étant simplement touristique, le transport de marchandises s'effectue uniquement par le réseau routier sur le territoire de la CCSP. Le département des Hautes-Alpes compte environ 90 entreprises de transport routier de marchandises immatriculées au registre national, dont une dizaine sur le territoire intercommunal. La N94 constitue l'une des principales artères pour les transports de marchandises sur le territoire des Hautes-Alpes, et la principale voie à l'échelle de la CCSP.

Les données de comptage sur la RN84 à proximité de Guillestre font état d'un trafic PL plus important en période estivale, où il atteint par moment près de 3 500 véhicules/jour. Une forte variation a lieu entre le trafic en semaine et le trafic en week-end, beaucoup moins important. En moyenne sur l'année 2019, le TMJA de PL était d'environ 1 542 véhicules/jour, soit plus de 8% de la part du trafic total.

> Les flux PL sont donc importants, et impactent significativement les conditions de confort et de sécurité des déplacements sur le territoire.

Les transporteurs présents sur le territoire effectuent leurs livraisons principalement à l'échelle régionale, mais les trafics concernent en majorité des flux de transit : la RN94 établit en effet un lien à l'année entre le Sud-Est de la France et le Piémont. A ces flux s'ajoute un trafic important, mais difficile à évaluer, de véhicules de moins de 3,5 tonnes qui opèrent à l'échelle européenne.



Des rencontres avec les acteurs locaux de l'industrie, de la distribution et du tourisme ont permis de préciser des enjeux locaux :

- Le mode ferré n'est aujourd'hui pas mis à contribution, même si un potentiel existe (avec des pratiques par le passé) pour l'expédition de la production d'eau minérale à Chorges. La mise en place d'un service de fret serait conditionnée à la capacité du territoire à faire venir des marchandises par le train sur les trajets aller.
- Plus généralement, la mutualisation de flux logistique constituerait un progrès, mais demande une réflexion coordonnée des acteurs privés et publics du territoire, qui n'est pas encore amorcée.
- Les flux à destination de la CCSP sont très marqués par la saisonnalité : en ce qui concerne la distribution, presque la moitié des livraisons sont effectuées en saison touristique d'été.
- Les livraisons liées à la distribution sont en général assez bien optimisées, avec des trajets retour permettant d'évacuer les vides (cartons, palettes) ou d'autres marchandises.
- En revanche, les livraisons de petits colis paraissent moins optimisées, et génèrent des trafics importants. Les livraisons terminales en station en saison d'hiver ne sont souvent pas réalisées de bout en bout, avec une dépose des colis à Baratier, générant des déplacements pour les clients.

- Les flux logistiques à destination des stations sont relativement limités, le plus souvent réalisés avec de petites unités. Les horaires de livraison ne sont pour le moment pas règlementés. Les approvisionnements en combustibles sont également assez limités : le chauffage bois est produit localement, et le remplissage des cuves de carburant ne s'effectue qu'une à deux fois par saison.
- Les livraisons dans le centre-ville d'Embrun sont davantage contraintes. Dans ce secteur situé en aire piétonne le stationnement et la circulation sont autorisés les lundis, mardis, jeudis, vendredis et dimanches de 05h00 à 09h30 et les mercredis et samedis de 05h00 à 08h30. En dehors de ces horaires, des autorisations spécifiques peuvent être demandées préalablement au service de la Police Municipale.

> Les niveaux de trafic routier particulièrement importants et variables sur la RN94 sont pénalisants pour le territoire, avec un impact sur l'attractivité des sites, le confort et la sécurité des usagers.

> Les capacités de stationnement, largement dimensionnées, s'avèrent toutefois insuffisantes pour absorber l'ensemble de la demande en pointe saisonnière, avec des situations de saturation qui se concentrent toutefois sur 10 à 15% des jours de l'année.

> Les usages collectifs de la voiture sont très peu développés, et ne peuvent s'appuyer que sur peu de services aux usagers.

> Les flux logistiques les plus pénalisants sont ceux liés au transit. Localement, des optimisations pourraient être imaginées, mais demandent au préalable une mise en réseau des acteurs. Le potentiel ferroviaire n'est à ce jour pas mis à contribution.

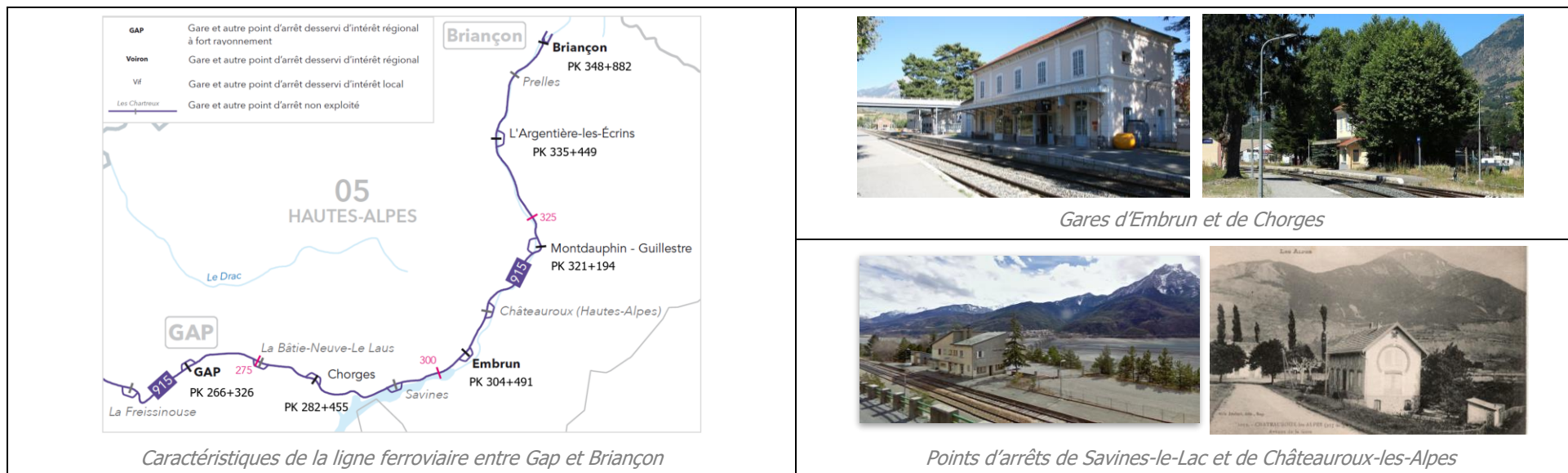
3.4 LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.4.1 LES ACCES AU TERRITOIRE

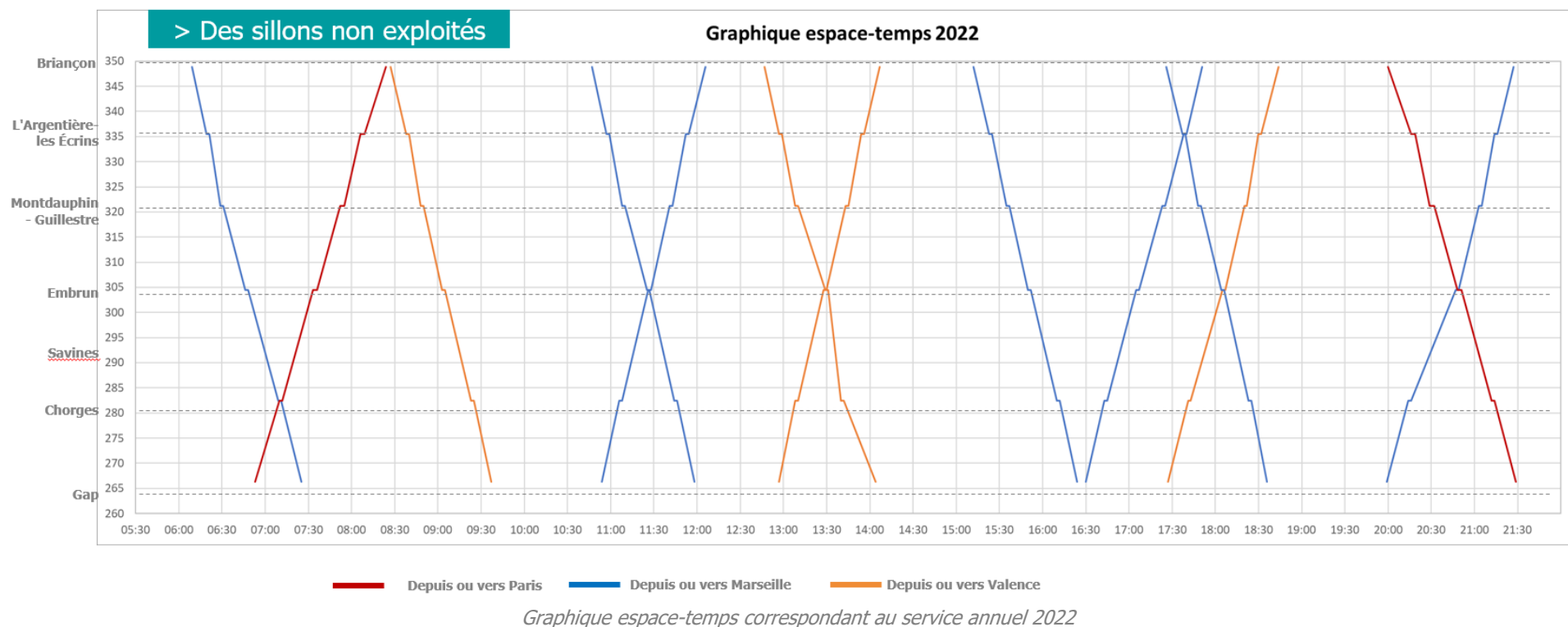
La desserte ferroviaire concerne les gares de Embrun et Chorges, sur la ligne reliant Gap à Briançon :

- 72,5 km de ligne mixte non électrifiée à voie unique
- Ecartement standard (1,435 m)
- 4 points d'arrêts non exploités en plus des deux gares (La Bâtie-Neuve-Le-Laus, Savines, Châteauroux, Prelles).
- Les gares et points d'arrêts (exploités ou non) sont tous dotés d'une voie d'évitement permettant le croisement des trains.

- Signalisation ferroviaire en block automatique à permissivité restreinte (BAPR), adaptée aux lignes à trafic faible à modéré, reposant sur le découpage de la voie en cantons, d'une longueur allant de 6 à 15 km.



L'offre TER, organisée depuis Briançon, et en direction de Marseille et de Valence, comprend 11 circulations quotidiennes (offre régulière de semaine), représentées sur le graphique espace-temps suivant : plusieurs sillons apparaissent inoccupés. Un train de nuit quotidien circule de nouveau en provenance de Paris Austerlitz, depuis la réouverture de la ligne fin 2021.



Des circulations routières du réseau LER de la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur circulent également sur cet axe (ligne LER Marseille Briançon) ; la consultation des fiches horaires indique qu'avec 19 courses par jour, l'offre routière est très majoritaire, avec 12 courses desservant, en plus de Chorges et Embrun, les communes de Châteauroux-les-Alpes, Crots et Savines-le-Lac. Il n'est toutefois pas possible de réaliser des allers retours en après-midi depuis ces trois dernières communes.

L'offre TER est par ailleurs plus rapide, avec des conditions de confort supérieures, et de meilleures conditions d'emport des vélos.

	LER	TER	LER	LER	LER	LER	LER	LER	TER	LER	TER	TER	LER	LER	TER	LER	TER	LER	LER	TER	LER	TER	LER	TER	LER	LER	TER
Gap	6:05					6:50		8:10				10:54	11:00			12:57	15:25				16:20	16:30	17:15	17:27	18:25	19:40	19:59
Chorges	6:25					7:12		8:32				11:08	11:20			13:10	15:47				16:42	16:45	17:43	17:43	18:47	19:55	20:16
Savines						7:24		8:44									15:59				16:54		17:55		18:59		
Crots						7:30		8:50									16:05				17:00		18:01		19:05		
Embrun	6:50					7:45		9:00				11:28	11:45			13:30	16:15				17:15	17:07	18:15	18:07	19:15	20:20	20:49
Chateauroux						7:53		9:08									16:23				17:23		18:23		19:23		
Briançon	7:45					8:55		10:10				12:06	12:40			14:07	17:25				18:25	17:51	19:25	18:44	20:25	21:15	21:27
Briançon		6:09		6:25	6:30		7:15		8:27	10:00	10:47			11:00	12:47	14:00	15:12		15:50	16:55	17:26	18:25					
Chateauroux			6:35	7:30						11:05				12:05				16:55	17:52								
Embrun		6:48	6:45	7:45	7:30		8:15		9:05	11:20	11:27			12:20	13:31	15:00	15:52		17:10	18:10	18:06	19:30					
Crots			6:52	7:52						11:27				12:27				17:17	18:17								
Savines			7:00	8:00						11:33				12:33				17:23	18:23		19:41						
Chorges		7:11	7:15	8:15	7:50		8:35		9:25	11:45	11:46			12:45	13:42	15:20	16:12		17:34	18:34	18:25	19:49					
Gap		7:25	7:40	8:35	8:10		8:55		9:37	12:10	11:58			13:05	14:04	15:40	16:24		18:00	18:55	18:36	20:08					

Cumul des circulations TER et LER sur l'axe Gap Briançon ; Vert : LER ; Bleu : TER

Les fréquentations des gares d'Embrun et de Chorges sont considérées par la SNCF comme respectivement moyenne (50.000 à 200.000 montées/ descentes par an) et faible (moins de 50.000 montées/ descentes par an) :

- 31.000 à Chorges,
- 110.000 à Embrun.

Des navettes permettent aussi de relier l'aéroport de Marseille Provence et la gare TGV d'Aix à Embrun, Les Orres, Crévoux, Chorges et Réallon des vacances de Noël à fin mars, via la ligne 40 du réseau Zou. Il est en effet possible d'effectuer ces trajets tous les samedis de mi-décembre à fin mars, ainsi que le dernier et le premier dimanche de l'année. Des créneaux supplémentaires durant les samedis de très haute-saison (vacances de février) viennent compléter l'offre. La durée d'un trajet vers les stations du territoire varie de 3h30 à 4h selon la destination. Le prix d'une course est de 20€ plein tarif, et 35€ l'A/R.

HORAIRES VALABLES DU 18 DECEMBRE 2021 au 26 MARS 2022

Sens "Aéroport Marseille Provence et Aix TGV > Stations de ski"		
Aller (premier aller le 18/12/21)	Tous les samedis du 18/12/21 au 19/03/22 et les Dimanches 26/12/21 et 02/01/22	Départs supplémentaires : les 5, 12, 19, 26 février et le 05 mars 2022
Aéroport	14:50	13:00
Aix TGV	15:15	13:25
Chorges	17:45	15:55
Crévoux	18:35	16:45
Embrun	18:05	16:15
Les Orres 1600	18:35	16:45
Les Orres 1800	18:40	16:50
Réallon	18:15	16:25

HORAIRES VALABLES DU 18 DECEMBRE 2021 au 26 MARS 2022

Sens "Stations de ski > Aix TGV et Aéroport Marseille Provence"		
Retour (dernier retour le 26/03/22)	Tous les samedis du 25/12/21 au 26/03/22 et les Dimanches 26/12/21 et 02/01/22	Départs supplémentaires : les 5, 12, 19, 26 février et le 05 mars 2022
Chorges	08:55	12:45
Crévoux	08:00	11:50
Embrun	08:35	12:25
Les Orres 1600	08:00	11:50
Les Orres 1800	07:55	11:45
Réallon	08:25	12:15
Aix TGV	11:25	15:30
Aéroport Marseille Provence	11:45	15:50

Cumul des horaires à destination des communes de la CCSP - Hiver 2022

Enfin, des services plus ponctuels, librement organisés ou relevant de prestations de voyages, sont proposées par des transporteurs depuis Marseille, Paris Bercy et Oulx (correspondance TGV, cependant suspendue à l'hiver 2022).

> La desserte ferroviaire et par autocar longue distance est donc consistante, mais insuffisamment régulière, peu coordonnée, et peu lisible pour l'utilisateur.

3.4.2 OPPORTUNITÉ ET FAISABILITÉ D'UNE EXTENSION DE LA DESSERTE TER

Compte tenu de la présence de haltes ferroviaires, aujourd'hui inexploitées à Châteauroux-les-Alpes et à Savines-le-Lac, et des réserves de capacité sur l'axe ferroviaire, deux questions peuvent se poser :

- Quelle offre de service cadencée serait-il possible d'intégrer entre Gap et Embrun voire Briançon ?

- Quelles seraient les perspectives de fréquentation pour une éventuelle réouverture des haltes ?

1/ Perspectives de cadencement

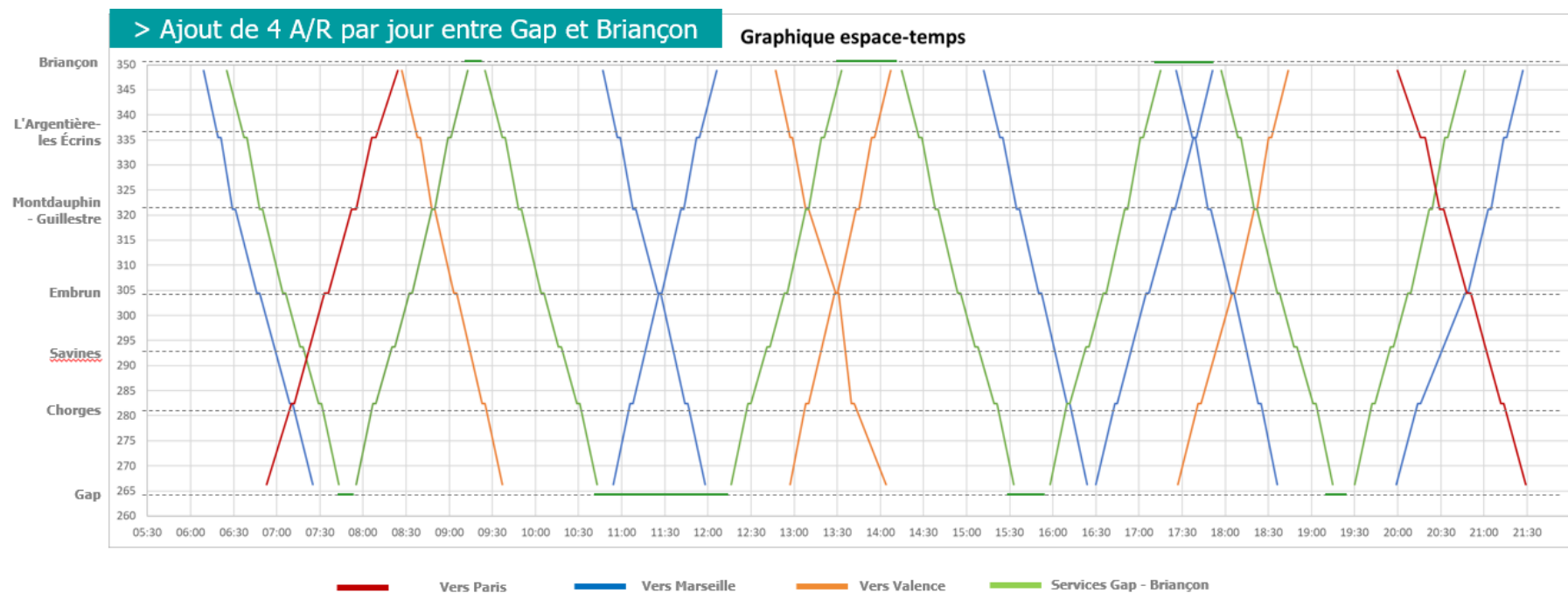
L'intégration d'un service TER entre Gap et Briançon paraît possible sans perturber les services existants, à condition de pouvoir exploiter la gare de Savines comme point de croisement, et d'effectuer le remisage nocturne du véhicule en gare de Briançon.

La simulation de graphique espace temps suivant exprime cette hypothèse.

Pour une situation initiale comprenant 11 circulations quotidiennes (hors train de nuit), cette hypothèse porterait la desserte à 19 circulations.

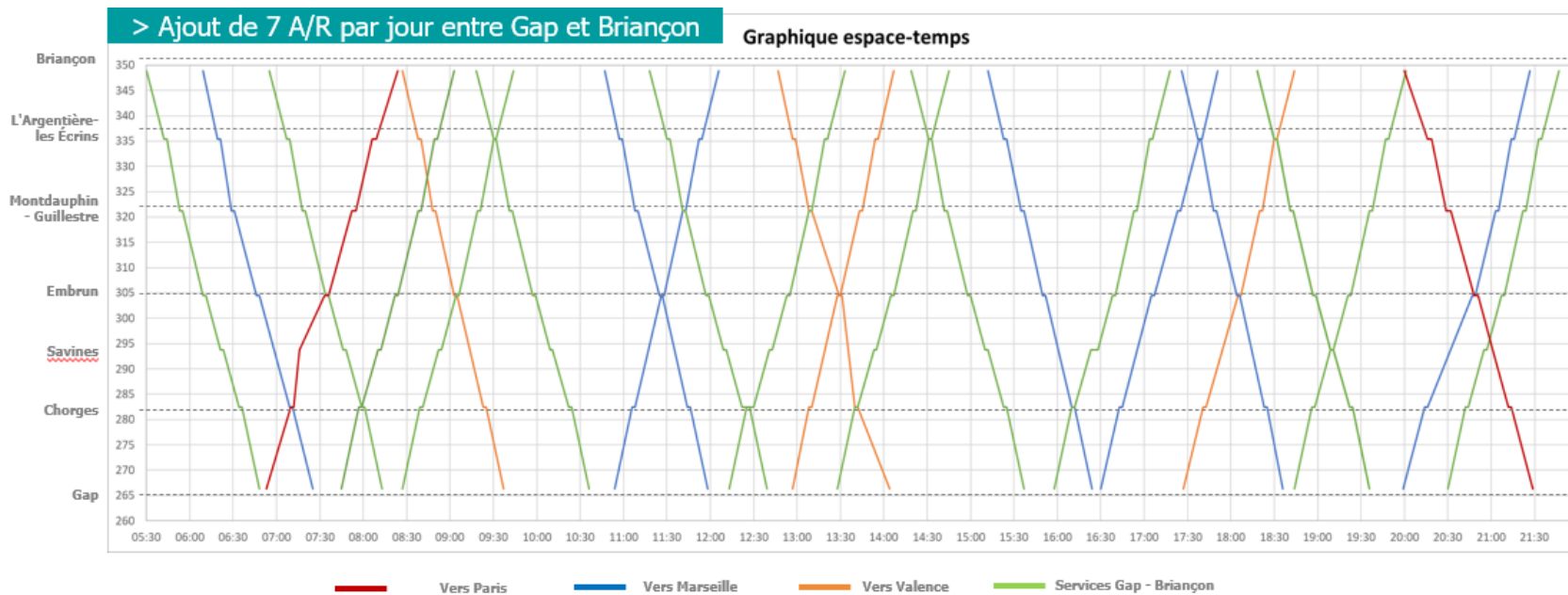
L'offre est plus fournie sur l'ensemble de la journée, mais les fréquences sont toutefois irrégulières, et la desserte pendulaire en direction de Gap reste insatisfaisante, avec des départs tôt le matin, et des retours tard le soir.

- > L'injection d'un seul train au sein de la grille horaire actuelle, exploité entre Gap et Briançon, améliore donc la desserte, mais la grille horaire reste insatisfaisante.
- > Obtenir une fréquence proche de l'heure, suffisamment régulière, supposerait donc des évolutions horaires sur les services en direction de Valence et de Marseille, avec des conséquences qui doivent être étudiées à l'échelle de ces deux lignes.



L'ajout d'un train supplémentaire paraît théoriquement envisageable au prix de plusieurs croisements en surstationnement. Cette option aboutit à une desserte plus régulière, et à un total de 24 circulations hors train de nuit. Elle est cependant conditionnée aux possibilités de stationnement en gare de Briançon ; de plus, la multiplication des croisements sur voie unique fragilise l'exploitation.

- > Une hypothèse d'injection de deux trains entre Gap et Briançon pourrait donc aboutir à un service attractif, mais demanderait à être confirmée par une étude d'exploitation à l'échelle des lignes Briançon Valence et Briançon Marseille.
- > En l'état actuel de l'infrastructure, de la signalisation et du matériel roulant, une étude fine d'exploitation serait nécessaire pour envisager l'ajout de circulation au-delà de ces 26 missions quotidiennes.



Simulation de graphique espace temps correspondant à l'ajout de 7 allers-retours (deux trains en exploitation entre Gap et Briançon)

Les coûts d'exploitation supplémentaires correspondant à ces deux options, sur une base minimale de 10 € par train kilomètre, seraient respectivement de l'ordre de 3 et 5 M€ par an.

2/ Le potentiel des haltes

Une évaluation du potentiel de réouverture des haltes de Savines-le-Lac, Châteauroux-les-Alpes et La Bâtie Neuve a été réalisé, en référence aux fréquentations connues des gares de Embrun (110.000 voyageurs) et de Chorges (31.000).

La méthode consiste à reconstituer les fréquentations connues des gares (ici Chorges et Embrun) à partir d'un nombre moyen de voyages annuels qui serait réalisé par les personnes habitant à moins de 5 km de la gare. Pour estimer la fréquentation potentielle d'une halte aujourd'hui non ouverte à la population, ce nombre de voyages annuel est multiplié par la population à moins de 5 km de la halte.

- Sur Chorges, on compte, d'après les données Insee de localisation de la population, 3.258 habitants à moins de 5 km de la gare, soit un ratio de 9,5 voyages par habitant.
- Sur Embrun, la population est plus importante, avec 7.948 habitants, et le ratio s'élève à 13,8 voyages par habitant. Le ratio plus élevé qu'à Chorges s'explique par la fonction touristique plus importante de la gare d'Embrun. Un recalcul du ratio en tenant compte d'une fréquentation touristique de l'ordre de 30.000 à 40.000 voyages annuels, correspondant aux fréquentations connues du train de nuit et de la S20, le ramènerait à une valeur proche de 10 voyages par habitant à 5 km.

La fréquentation potentielle des haltes de la Bâtie-Neuve et de Châteauroux-les-Alpes a été évaluée sur la base du ratio de Chorges ; le ratio d'Embrun a été appliqué à la halte de Savines-le-Lac, qui peut bénéficier d'une fonction touristique importante en lien avec le lac et la station de Réallon.

- La Bâtie-Neuve : potentiel de l'ordre de 30.000 voyages annuel, pour 3.031 habitants à 5 km.
- Savines-le-Lac : potentiel de l'ordre de 20.000 voyages annuel, pour 1.135 habitants à 5 km.
- Châteauroux-les-Alpes : potentiel de l'ordre de 10.000 voyages annuel, pour 1.212 habitants à 5 km.

> La halte présentant le plus fort potentiel est donc celle de La Bâtie-Neuve, avec une fréquentation qui pourrait être proche de celle de la gare de Chorges. La fréquentation potentielle d'une gare à Savines-le-Lac ou à Châteauroux-les-Alpes serait a priori plus faible, en conservant le même niveau de service qu'actuellement (2022).

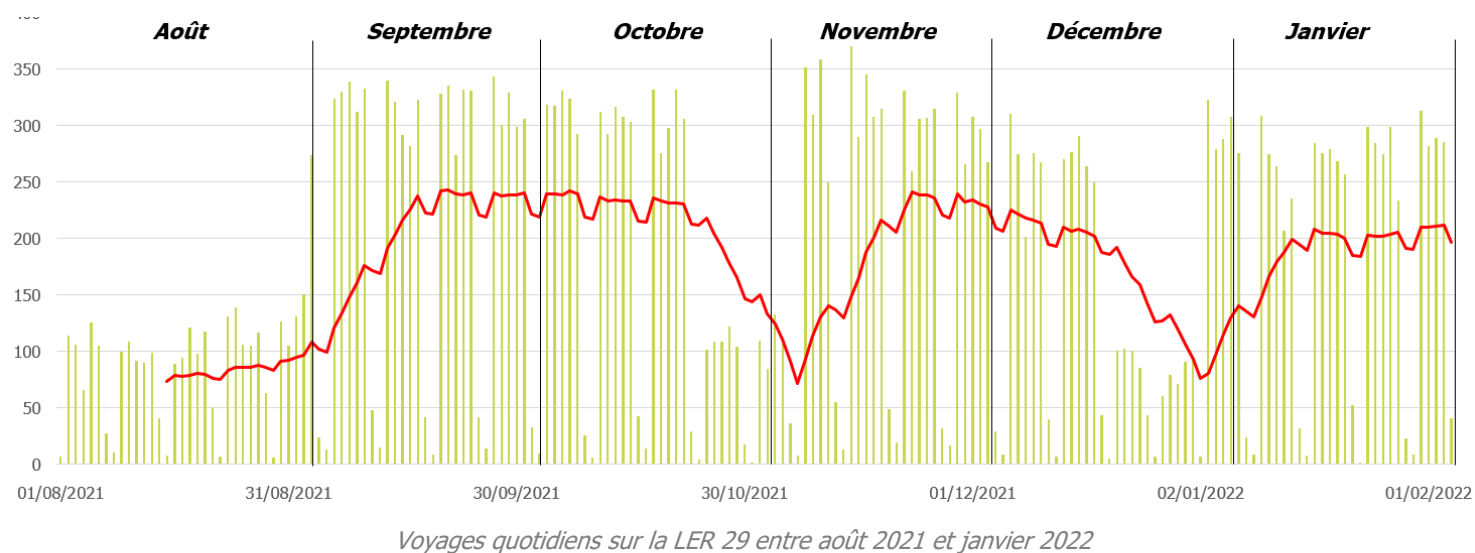
3.4.3 LES SERVICES DE TRANSPORT LOCAUX

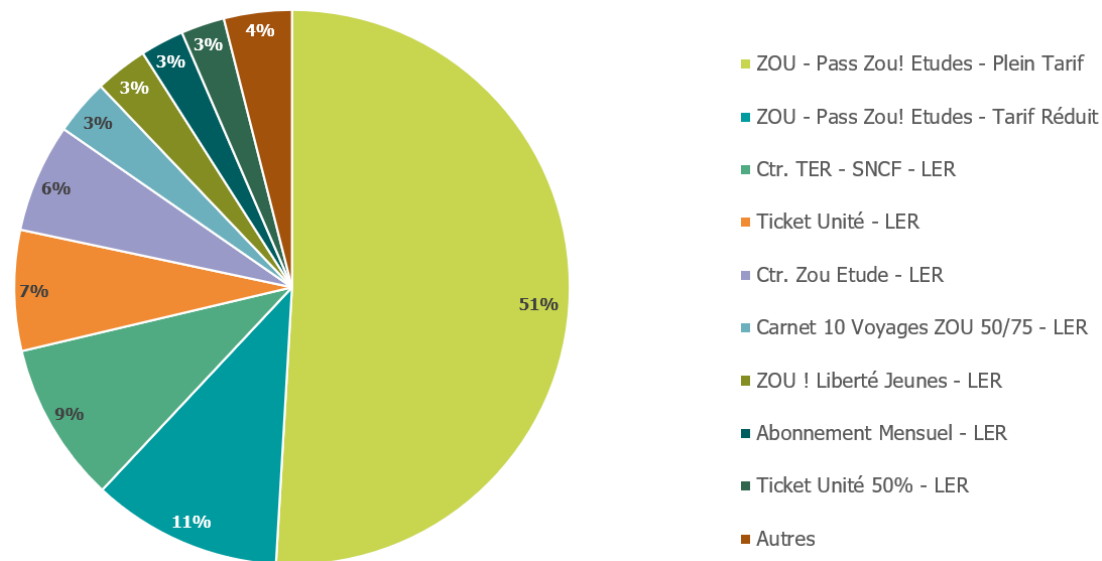
1/ L'offre de service organisée par la Région

La LER 29 Marseille Briançon complète le TER dans les liaisons internes sur l'axe de la Durance :

- 7 liaisons express desservant Embrun et Chorges.
- 12 liaisons fines desservant également Châteauroux-les-Alpes, Crots et Savines-le-Lac.

La fréquentation est environ aux 2/3 liée aux scolaires, comme le montre la répartition des voyages par titre. La fréquentation est donc assez régulière sur les jours de semaine hors vacances (de l'ordre de 300 voyages par jour), avec une fréquentation assez variable mais plus faible (moins de 150 voyages par jour) aux vacances et le week-end.





Répartition des voyages par titre sur la LER 29 entre août 2021 et janvier 2022

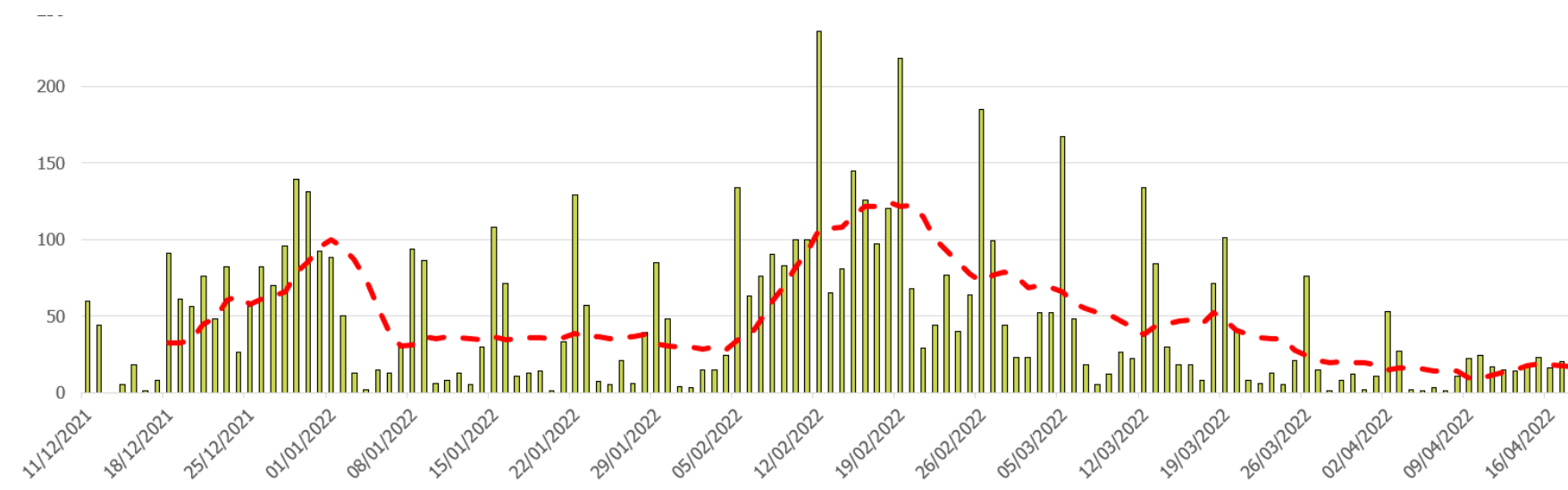
La fréquentation est très fortement liée à Embrun, qui concentre 80% de la fréquentation.

	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE	TOTAL GÉNÉRAL
CHORGES - Giratoire de la gare	786	793	918	676	614	173	62	4022
EMBRUN - Gare SNCF	4104	4109	3783	3828	4152	621	185	20782
CHORGES - Forest du Pin	1	2			9			12
EMBRUN - La Clapière	270	262	191	312	237	14		1286
EMBRUN - LEP d'Embrun	586	379	585	567	382	12		2511
CHORGES - Les Bernards	6	4	7	1	2	1		21
SAVINES LE LAC - Gare SNCF	106	58	80	63	53	10		370
SAVINES LE LAC - Village	452	332	420	317	282	59		1862
CROTS - Village	305	266	284	248	235	16		1354
TOTAL GÉNÉRAL	6616	6205	6268	6012	5966	906	247	32220

L'offre kilométrique mise en ligne par la Région en interne à la CCSP par le service LER est de l'ordre de 140.000 km annuels, soit presque autant que l'ensemble des autres services, hors transports scolaires.

La Région opère également la ligne saisonnière S20 entre Embrun et Les Orres :

- En saison estivale, elle fonctionne en juillet et en août, avec trois allers retours quotidiens entre 9h30 et 17h (renforts le week-end).
- En saison hivernale, elle fonctionne de mi-décembre à mi-avril, avec environ 10 courses quotidiennes (renforts sur certains horaires) sur une amplitude horaire allant de 7h55 à 18h15 pour la montée en station et de 7h05 à 19h15 pour descendre à Embrun. Plusieurs navettes ont été mis en place pour les personnes scolarisées qui bénéficiaient d'une priorité à l'embarquement.
- Le prix d'un ticket unité est de 6 euros (3 euros en tarif réduit), pour un service pensé en correspondance avec les arrivées et départs des trains.



Fréquentation quotidienne de la S20 durant l'hiver 2021 / 2022

La fréquentation de la ligne varie fortement selon les périodes, les jours et les horaires, comme en témoignent les tableaux suivants :

ALLER							
	8h	9h50	12h15	14h25	16h15	18h15	18h30
LUNDI	7,5	8,7	8,0			4,0	6,0
MARDI	8,0	15,3	7,3				3,3
MERCREDI	7,5	11,7	16,3				2,3
JEUDI	7,9	13,9	10,6				11,5
VENDREDI	9,3	8,9	6,7				3,2
SAMEDI	13,2	7,6	10,1	13,4	11,1	6,8	12,7
DIMANCHE	10,8	7,4	6,2		3,5	5,9	7,5
TOTAL GÉNÉRAL	9,2	9,6	8,6	13,4	10,1	6,6	6,0

RETOUR					
	8h50	10h40	13h10	17h10	19h15
LUNDI	2,0	1,8		17,3	4,3
MARDI	1,3	3,0		27,1	4,2
MERCREDI	2,4	6,4		13,3	3,6
JEUDI	3,7	4,7		24,3	3,2
VENDREDI	2,2	6,8	5,8	8,7	8,6
SAMEDI	7,6	12,6	14,4	18,9	5,5
DIMANCHE	3,0	3,2	6,3	12,3	6,4
TOTAL GÉNÉRAL	3,9	6,6	8,7	15,6	5,1

Fréquentation moyenne par jour et par horaire, ensemble de la saison

ALLER						
BASSE SAISON	8h	9h50	12h15	14h25	16h15	18h30
LUNDI	4,9					
MARDI	3,8					
MERCREDI	5					
JEUDI	5,5					
VENREDI	9,7		5,3			
SAMEDI	15,3	5	9,3	7,3	4,2	6,8
DIMANCHE	8	6,3	3,7			5,2
TOTAL GÉNÉRAL	7,5	5,7	6,1	7,3	4,2	6

RETOUR					
BASSE SAISON	8h50	10h40	13h10	17h10	19h15
LUNDI					5,1
MARDI					2,9
MERCREDI	2,1			4,5	2,5
JEUDI					2,1
VENREDI			3,8	3,8	4,8
SAMEDI	6,4	8,3	9,9	18,8	1,9
DIMANCHE	2,0	1,8	6,4	13,1	5,1
TOTAL GÉNÉRAL	3,5	5,1	6,7	10,0	2,4

Fréquentation moyenne par jour et par horaire, basse saison

ALLER							
HAUTE SAISON	8h	9h50	12h15	14h25	16h15	18h15 (25 dec)	18h30
LUNDI	9,8	7,6	7,0				3,8
MARDI	11,1	15,3	7,3				3,3
MERCREDI	10,3	11,7	16,3				2,3
JEUDI	10,7	13,9	10,6				3,3
VENREDI	8,7	8,9	8,9				2,7
SAMEDI	10,0	9,1	9,8	12,7	11,7	7,0	7,6
DIMANCHE	12,2	6,8	7,9		3,5		6,0
TOTAL GÉNÉRAL	10,4	10,5	9,7	12,7	7,6	7,0	4,1

RETOUR						
HAUTE SAISON	8h50	10h40	13h10	17h10	19h15	19h15 (25 dec et 1 ^{er} janvier)
LUNDI	1,0	1,1		15,1	1,9	
MARDI	0,7	3,0		27,1	2,0	
MERCREDI	1,4	4,6		25,3	3,3	
JEUDI	3,1	4,7		24,3	3,6	
VENREDI	1,9	4,9	8,9	13,9	9,6	
SAMEDI	7,1	14,0	14,2	17,1	5,4	11,0
DIMANCHE	1,2	1,9	4,9	11,5	4,9	
TOTAL GÉNÉRAL	2,3	4,9	9,3	19,2	4,4	11,0

Fréquentation moyenne par jour et par horaire, haute saison

La Région met aussi en œuvre deux lignes régulières à forte vocation scolaire (ligne E Chorges - Gap, avec 3 allers-retours quotidiens en période scolaire, ligne E1, en rabattement sur la ligne E et la LER depuis les hameaux des Andrieux et des Bernards à Chorges), et 5 circuits scolaires pénétrants :

Circuit scolaire	Desserte (circuit pénétrant sur la CCSP)
GA024	Relie Chorges à La Bâtie-Neuve (collège)
GA026	Rabattement depuis Prunières (collège), en correspondance avec la ligne E
GA035	Rabattement depuis les hameaux de Chorges, en correspondance avec la ligne E

Circuit scolaire	Desserte (circuit interne)
EM004	Circuit interne à Embrun (gare, collège et lycée)
EM014	Relie les hameaux de Châteauroux-les-Alpes au centre-bourg
EM015	Relie les hameaux de Châteauroux-les-Alpes à l'école (primaires)
EM025	Relie Les Orres à Embrun (collège et lycée)
EM026	Saint-Sauveur – Baratier – gare d'Embrun
EM030	Relie Saint-André d'Embrun à la gare d'Embrun (collège et lycée) et au lycée des métiers
EM031	Dessert Crévoux, Saint-Sauveur, Saint-André d'Embrun et Embrun (collège et lycées)
EM032	Dessert Crévoux, Saint-Sauveur, Saint-André d'Embrun et Embrun (primaires)
EM033	Desserte des hameaux de Saint-André d'Embrun (primaires)
EM040	Relie Saint-Sauveur à Baratier (primaires)
EM045	Desserte de l'école des Orres (primaires)
EM055	Desserte des hameaux de Crots (primaires)
EM060	Desserte des hameaux de Crots (primaires)
EM065	Relie Crots à Embrun (collège et lycées)
EM070	Relie Le Sauze-du-Lac, Pontis, Savines-le-Lac et Embrun (collège et lycées)
EM075	Relie Le Sauze-du-Lac, Pontis et Savines-le-Lac (primaires)
EM076	Circuits primaires de Savines-le-Lac
EM090	Relie Réallon à Saint-Apollinaire (primaires)
EM094	Relie Réallon, Saint-Apollinaire, Savines-le-Lac et Embrun (collège et lycées)

EM095	Relie Puy-Sanières, Puy-Saint-Eusèbe et Embrun (collège et lycées)
EM100	Circuit primaires Puy-Sanières et Puy-Saint-Eusèbe
GA031	Relie les hameaux de Prunières et de Chorges à l'école de Chorges (primaires)
GA036	Relie des hameaux de Chorges à l'école (primaires)

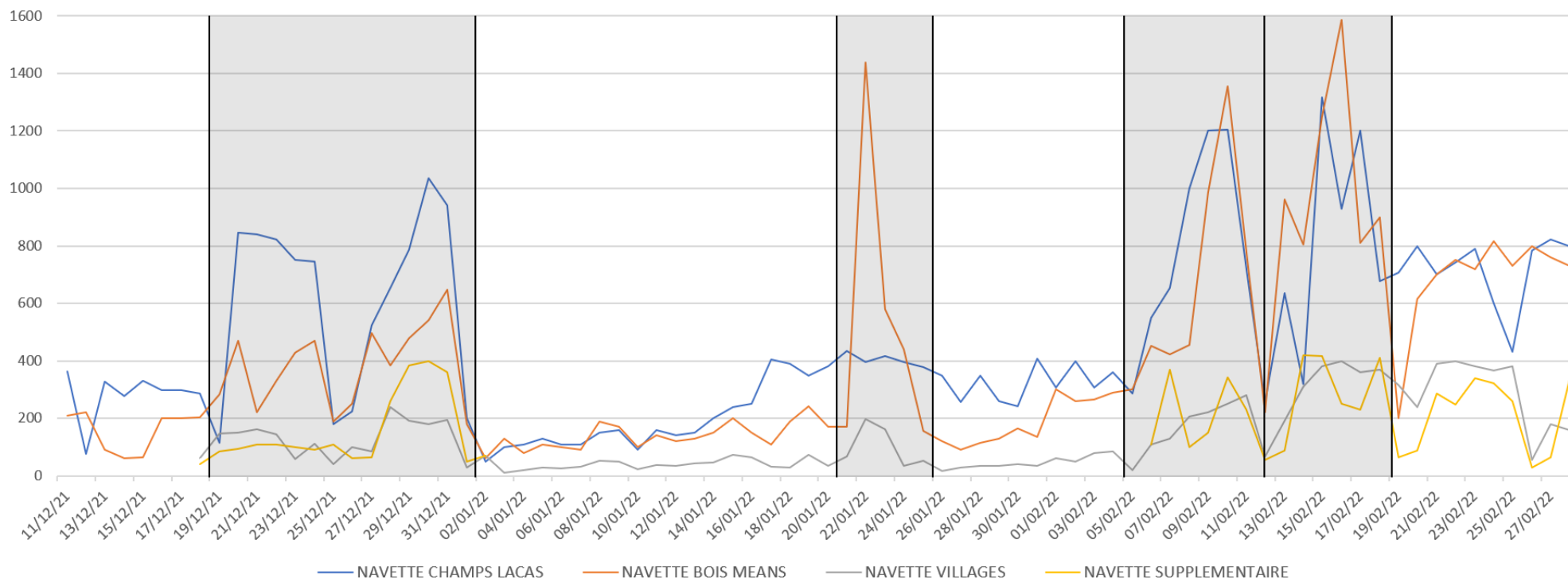
- Les principaux tarifs sont les suivants :
- Ticket unité 4 € (2,75 € en ligne, et 1 € tarif réduit)
- Ticket 10 voyages 26 €, et 10 € tarif réduit
- Abonnement mensuel tous publics 52 €
- Pass Zou études annuel 110 € pour les scolaires (90 € depuis la rentrée 2020).

2/ L'offre de service organisée par la CCSP

La CCSP organise plusieurs services de transport, tous en libre circulation, pour certains liés à l'activité touristique :

- Quatre circuits assurant la distribution interne des Orres en saison d'hiver, des vacances de Noël jusqu'au mois d'avril.
 - La navette des villages, reliant le chef-lieu au centre-station (16 courses par jour).
 - La navette Bois-Méan, reliant le centre-station à Bois Méan (toutes les 20 minutes, entre 8h30 et 19h).
 - La navette Champ Lacas, reliant le centre-station à Champ Lacas (toutes les 20 minutes, entre 8h30 et 19h).
 - La navette des hameaux, reliant le chef-lieu à trois hameaux satellites (5 courses par jour).
- En termes de fréquentation, les navettes Bois-Méan et Champ Lacas sont les plus fréquentées, particulièrement en période de vacances scolaires. Sur la totalité de la période, ces deux premières lignes présentent une fréquentation moyenne journalière de 474 et 400 voyages/jour.

Fréquentation des navettes des Orres - Du 11 décembre 2021 au 28 février 2022



- Une liaison entre Embrun et Crévoux en saison d'hiver, de décembre à mars, avec une desserte les week-ends (2 allers-retours), renforcée par une desserte quotidienne pendant les vacances scolaires de la zone B. Cette navette est complétée par un circuit permettant de distribuer les flux de visiteurs à l'intérieur de la station (village, parkings, domaine nordique).
- Une liaison en saison d'hiver entre Chorges et Réallon, de décembre à mars, avec une desserte les week-ends (3 allers-retours), renforcée par une desserte quotidienne pendant les vacances scolaires de la zone B (2 allers-retours).
- A partir de l'été 2022 et à titre expérimental, un service estival reliant Chorges à Chanteloube, avec une desserte cadencée à l'heure de 9h à 18h30, en juillet et août, du lundi au samedi.
 - Afin d'accompagner la mise en place de ce service et de réguler le stationnement sur le site, l'accès aux deux parkings de la pointe, situés après le parking du Centre Nautique de Chanteloube, sera payant (3 €) pour tous les véhicules motorisés de 9h30 à 17h00, dans la limite des places disponibles.

- Une desserte des quartiers et hameaux d'Embrun, avec 5 circuits en boucle reliés à la gare, pour 4 à 6 courses quotidiennes du lundi au samedi. Ce service est concentré en juillet et en août sur deux circuits avec chacun 6 allers-retours tous les jours, permettant en particulier de desservir le plan d'eau. En période estivale, le service est régulièrement saturé, avec une moyenne de 150 à 350 voyages par jour.

3/ Les offres de service privées

Les stations et les communes réalisent également des services privés (hors compétence CCSP) :

- La station des Orres pour acheminer le personnel de la station entre Embrun et Les Orres
- La commune des Orres pour acheminer des personnes âgées ou à mobilité réduite à Embrun (courses, marché).
- La commune d'Embrun, en période estivale, pour l'accès au marché le mercredi et le samedi.
- Les habitants de Chorges peuvent bénéficier d'un service de transport à la demande mis en place par la communauté de communes Serre-Ponçon Val d'Avance, à destination des personnes de plus de 60 ans et des personnes dépendantes. Le service fonctionne sur réservation et inscription préalable (30 € par trimestre), les mardis, mercredi et vendredi. Il permet de se déplacer sur le territoire de la communauté de communes Serre-Ponçon Val d'Avance, et de rejoindre Gap.



LA NAVETTE d'EMBRUN (septembre à juin)



Circuit 1 | GARE - S' Surnin - GARE



1	Départ GARE	9 h 27	10 h 54	15 h 15	16 h 43
2	Saint-Surnin pompiers	9 h 30	10 h 57	15 h 18	16 h 46
3	Pontfrache	9 h 32	10 h 59	15 h 20	16 h 48
4	La chaussière - Les Hesperides	9 h 33	11 h 00	15 h 21	16 h 49
5	Manutention	9 h 35	11 h 02	15 h 23	16 h 51
6	RD POINT CHEMIN DES CROIX	9 h 36	11 h 03	15 h 24	16 h 52
1	Arrivée GARE	9 h 37	11 h 04	15 h 25	16 h 53

Circuit 2 | GARE - Les Maures - GARE



1	Départ GARE	8 h 14	9 h 38	11 h 05	14 h 00	15 h 27	16 h 54
8	Les Cytises	8 h 16	9 h 40	11 h 07	14 h 02	15 h 29	16 h 56
9	Les Maures	8 h 21	9 h 45	11 h 12	14 h 07	15 h 34	17 h 01
10	L'oratoire	8 h 22	9 h 46	11 h 13	14 h 08	15 h 35	
11	Lot L'oratoire	8 h 23	9 h 47	11 h 14	14 h 09	15 h 36	
12	Chardouires	8 h 24	9 h 48	11 h 15	14 h 10	15 h 37	
13	Valjoyeux	8 h 25	9 h 49	11 h 16	14 h 11	15 h 38	
14	Paramart	8 h 28	9 h 52	11 h 19	14 h 14	15 h 41	
15	Pont de la Gare	8 h 29	9 h 53	11 h 20	14 h 15	15 h 42	
1	Arrivée GARE	8 h 30	9 h 54	11 h 21	14 h 16	15 h 43	

Circuit 3 | GARE - Les Vignes - GARE



1	Départ GARE	8 h 31	09 h 57	11 h 22	14 h 19	15 h 46	17 h 07
17	St Esprit	8 h 34	10 h 00	11 h 25	14 h 22	15 h 49	17 h 10
18	Chemin des Sarments (entrée)	8 h 35	10 h 01	11 h 26	14 h 23	15 h 50	17 h 11
19	Hameau des Vignes	8 h 36	10 h 02	11 h 27	14 h 24	15 h 51	17 h 12
20	St Georges	8 h 37	10 h 03	11 h 28	14 h 25	15 h 52	
21	Carrefour Ste Marthe	8 h 38	10 h 04	11 h 29	14 h 26	15 h 53	
22	Cimetière (Télécom)	8 h 39	10 h 05	11 h 30	14 h 27	15 h 54	
23	Rond Point Pied de Ville	8 h 40	10 h 06	11 h 31	14 h 28	15 h 55	
24	Boulevard Pasteur Farandole	8 h 42	10 h 08	11 h 33	14 h 30	15 h 57	
25	Haut de ville Place St Marcellin	8 h 43	10 h 09	11 h 34	14 h 31	15 h 58	
5	Manutention	8 h 44	10 h 10	11 h 35	14 h 32	15 h 59	
6	Rd Chemin des Croix	8 h 45	10 h 11	11 h 36	14 h 33	16 h 00	
1	Arrivée GARE	8 h 46	10 h 12	11 h 37	14 h 34	16 h 01	

Circuit 4 | GARE - Champ Bossu - La Belotte - GARE



1	Départ GARE	8 h 47	10 h 13	11 h 38	14 h 35	16 h 02	17 h 18
28	Champs Bossu/Chemin des Rossignols	8 h 49	10 h 15	11 h 40	14 h 37	16 h 04	17 h 20
29	Champs Bossu/Allée des Fauvettes (bas)	8 h 50	10 h 16	11 h 41	14 h 38	16 h 05	17h21
30	Grand Horizon 2/Allée des Séyères (bas)	8 h 53	10 h 19	11 h 44	14 h 41	16 h 08	17h24
31	Grand Horizon 1 (Haut)	8 h 54	10 h 20	11 h 45	14 h 42	16 h 09	17h25
32	Les Clots (Bas)	8 h 55	10 h 21	11 h 46	14 h 43	16 h 10	17 h 26
33	Grand Horizon 3	8 h 56	10 h 22	11 h 47	14 h 44	16 h 11	17 h 27
34	Rue des Pins (haut)	8 h 57	10 h 23	11 h 48	14 h 45	16 h 12	
35	Rue des Capucines (haut)	8 h 58	10 h 24	11 h 49	14 h 46	16 h 13	
36	Impasse du pressoir	8 h 59	10 h 25	11 h 50	14 h 47	16 h 14	
37	Rue des Capucines (bas)	9 h 00	10 h 26	11 h 51	14 h 48	16 h 15	
38	Rue des Violettes (Haut)	9 h 02	10 h 28	11 h 53	14 h 50	16 h 17	
39	Allée des Fonts Couvertes	9 h 03	10 h 29	11 h 54	14 h 51	16 h 18	
40	Promenade tour des portes (Resto scolaire)	9 h 05	10 h 31	11 h 56	14 h 53	16 h 20	
1	Arrivée Gare	9 h 06	10 h 32	11 h 57	14 h 54	16 h 21	

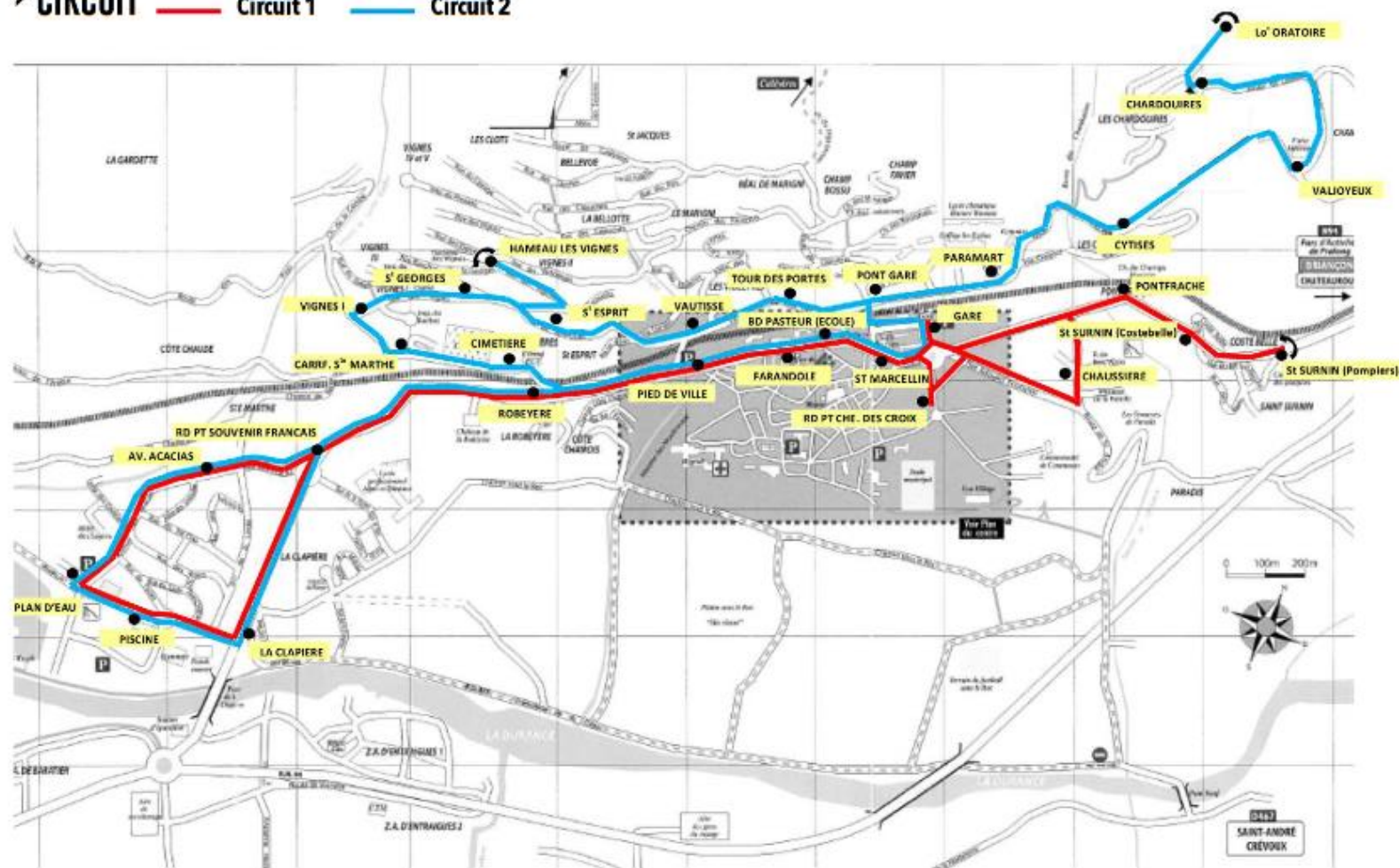
Circuit 5 | GARE - Robéyère - Plan d'Eau - GARE



1	Départ GARE	9 h 07	10 h 33	11 h 58	14 h 55	16 h 23	17 h 33
41	Ecole Pasteur	9 h 09	10 h 35	12 h 00	14 h 57	16 h 25	17 h 35
42	Rd point pied de ville	9 h 11	10 h 37	12 h 02	14 h 59	16 h 27	17 h 37
43	Robéyère	9 h 12	10 h 38	12 h 03	15 h 00	16 h 28	17 h 38
44	Rd point Souvenir Français	9 h 13	10 h 39	12 h 04	15 h 01	16 h 29	17 h 39
45	Avenue des Acacias Les Lupins	9 h 14	10 h 40	12 h 05	15 h 02	16 h 30	17 h 40
46	Plan d'Eau	9 h 15	10 h 41	12 h 06	15 h 03	16 h 31	17 h 41
47	Piscine	9 h 16	10 h 42	12 h 07	15 h 04	16 h 32	17 h 42
48	La Chaplière	9 h 17	10 h 43	12 h 08	15 h 05	16 h 33	17 h 43
49	Rond point Souvenir Français	9 h 18	10 h 44	12 h 09	15 h 06	16 h 34	17 h 44
50	Robéyère	9 h 19	10 h 45	12h 10	15 h 07	16 h 35	17 h 45
51	Rd point Pied de ville	9 h 20	10 h 46	12 h 11	15 h 08	16 h 36	17 h 46
52	SQUARE LAPEYROUSE	9 h 21	10 h 47	12 h 12	15 h 09	16 h 37	17 h 47
53	Jardin de L'Archevêché	9 h 22	10 h 48	12 h 13	15 h 10	16 h 38	17 h 48
5	Manutention	9 h 24	10 h 50	12 h 15	15 h 12	16 h 40	17 h 50
6	Rd Chemin des Croix	09 h 25	10 h 51	12 h 16	15 h 13	16 h 41	17 h 51
7	Arrivée Gare	9 h 26	10 h 52	12 h 17	15 h 14	16 h 42	17 h 52

NAVETTE GRATUITE
Circuits quotidiens du lundi au samedi inclus
Navette accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

> **CIRCUIT** — Circuit 1 — Circuit 2





> GARE - ST SURNIN - LA CHAUSSIÈRE - PLAN D'EAU

Départ GARE	8h00	9h35	11h05	13h30	16h32	17h53
Saint-Surnin (Costebelle)	8h03	9h38	11h08	13h33	16h35	17h56
Saint-Surnin (pompiers)	8h04	9h39	11h09	13h34	16h36	17h57
Pontfrache	8h06	9h41	11h11	13h36	16h38	17h59
La Chaussière - Les Hesperides	8h07	9h42	11h12	13h37	16h39	18h00
Rd point Chemin des Croix	8h10	9h45	11h15	13h40	16h42	18h03
Bd Pasteur (Ecole)	8h12	9h47	11h17	13h42	16h44	18h05
Pied de ville	8h14	9h49	11h19	13h44	16h46	18h07
Robéyère (station Avia)	8h15	9h50	11h20	13h45	16h47	18h08
Rd point Souvenir Français	8h16	9h51	11h21	13h46	16h48	18h09
Av des Acacias (Les Lupins)	8h17	9h52	11h22	13h47	16h49	18h10
Plan d'Eau	8h18	9h53	11h23	13h48	16h50	18h11



> PLAN D'EAU - CENTRE VILLE - ST SURNIN - GARE

Plan d'Eau	8h25	10h00	11h30	13h50	16h52	18h12	19h02
Piscine	8h26	10h01	11h31	13h51	16h53	18h13	19h03
La Clapière	8h28	10h03	11h33	13h53	16h55	18h15	19h05
Rd point Souvenir Français	8h29	10h04	11h34	13h54	16h56	18h16	19h06
Robéyère	8h30	10h05	11h35	13h55	16h57	18h17	19h07
Pied de Ville	8h31	10h06	11h36	13h56	16h58	18h18	19h08
Bd Pasteur (la Farandole)	8h32	10h07	11h37	13h57	16h59	18h19	19h09
Haut de ville - Place St Marcellin	8h33	10h08	11h38	13h58	17h00	18h20	19h10
Rd point Chemin des Croix	8h34	10h09	11h39	13h59	17h01	18h21	19h11
Saint Surnin (pompiers)	8h37	10h12	11h42	14h02	17h04	18h24	19h14
Gare	8h39	10h14	11h44	14h04	17h06	18h26	19h16

Accessible aux personnes à mobilité réduite

À partir du 1^{er} juillet jusqu'au 31 août
Du lundi au dimanche et jours fériés (sauf 15 août)

Horaires susceptibles d'être modifiés en fonction des conditions de circulation



> (BOUCLE) GARE - CHALVET - LES VIGNES - PLAN D'EAU

Départ GARE	8h40	10h15	14h05	15h45	17h08	18h27
Lot l'oratoire	8h48	10h23	14h13	15h53	17h16	18h35
Chardouires	8h51	10h26	14h16	15h56	17h19	18h38
Valjoyeux	8h53	10h28	14h18	15h58	17h21	18h40
Cytises	8h55	10h30	14h20	16h00	17h22	18h41
Paramart	8h56	10h31	14h21	16h01	17h23	18h42
Pont de la Gare	8h57	10h32	14h22	16h02	17h24	18h43
Jardin du Tour des portes	8h58	10h33	14h23	16h03	17h25	18h44
Vautisse (Passage à niveau)	8h59	10h34	14h24	16h04	17h26	18h45
St Esprit	9h01	10h36	14h26	16h06	17h28	18h47
Hameau des vignes	9h04	10h39	14h29	16h09	17h31	18h50
St Georges	9h05	10h40	14h30	16h10	17h32	18h51
Vignes 1	9h06	10h41	14h31	16h11	17h33	18h52
Carrefour Ste Marthe	9h07	10h42	14h32	16h12	17h34	18h53
Cimetière (télécom)	9h08	10h43	14h33	16h13	17h35	18h54
Pied de ville	9h11	10h46	14h36	16h16	17h38	18h57
Robéyère (station Avia)	9h12	10h47	14h37	16h17	17h39	18h58
Rd Point Souvenir Français	9h13	10h48	14h38	16h18	17h40	18h59
Avenue des Acacias (les lupins)	9h14	10h49	14h39	16h19	17h41	19h00
Plan d'Eau	9h15	10h50	14h40	16h20	17h42	19h01



> PLAN D'EAU - CENTRE VILLE - GARE

Plan d'Eau	9h20	10h55	14h45	16h21	17h43
Piscine	9h21	10h56	14h46	16h22	17h44
La Clapière	9h23	10h58	14h48	16h24	17h46
Rd Point Souvenir Français	9h24	10h59	14h49	16h25	17h47
Robéyère	9h25	11h00	14h50	16h26	17h48
Pied de ville	9h26	11h01	14h51	16h27	17h49
Bd Pasteur (la Farandole)	9h27	11h02	14h52	16h28	17h50
Haut de ville - Place St Marcellin	9h28	11h03	14h53	16h29	17h51
Gare	9h29	11h04	14h54	16h30	17h52

Documentation commerciale navettes Embrun



Limites administratives

-  EPCI
-  Communes

Transports en commun

-  Ligne LER 29
-  Réseau de bus d'Embrun
-  Ligne E
-  Ligne E1
-  Réseau ferré

Occupation du sol

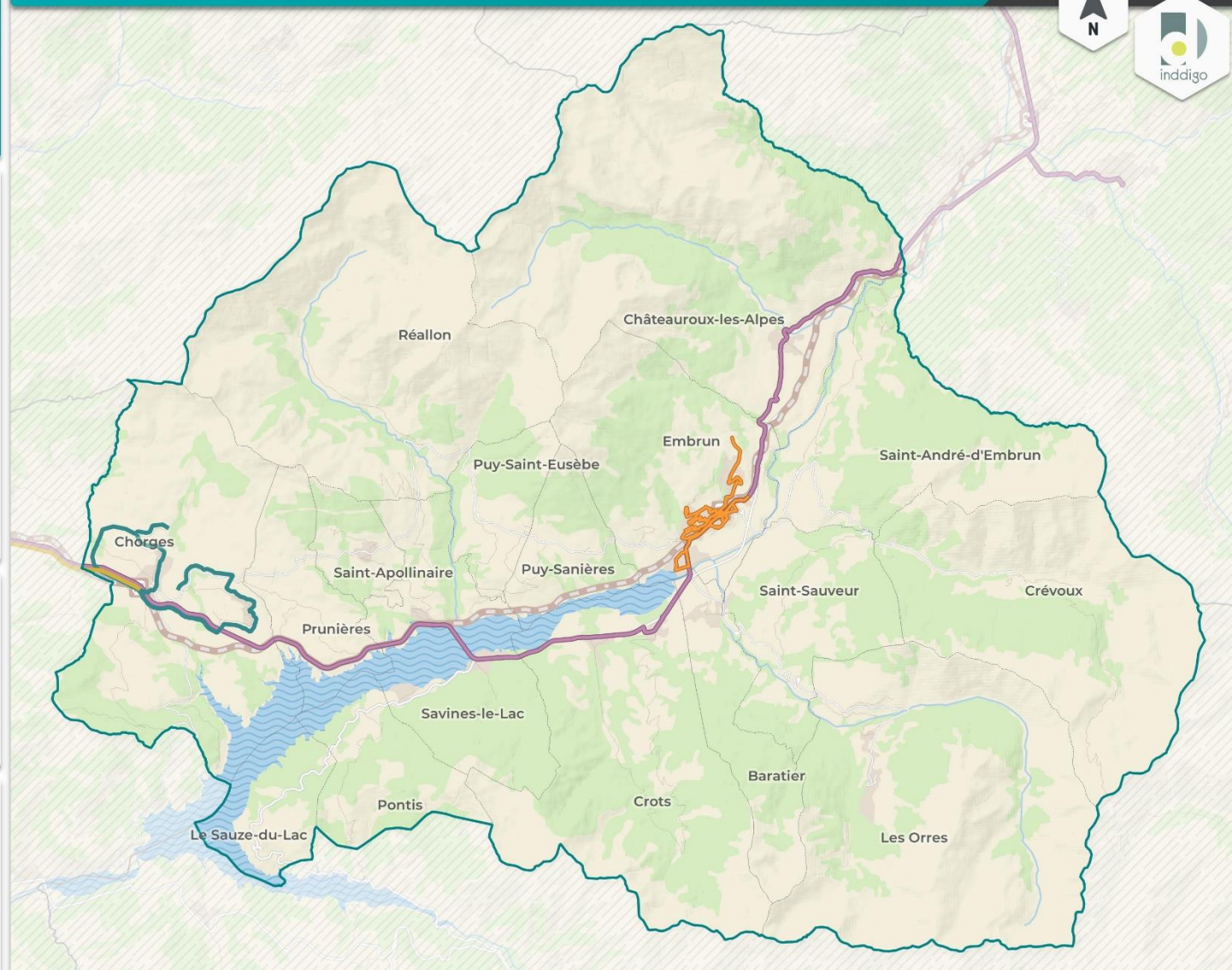
-  Urbain
-  Forêts
-  Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juin 2022





Limites administratives

-  EPCI
-  Communes

Transport en commun estival

-  Réseau de bus d'Embrun
-  Navette Chorges - Baie de Chanteloube

Navettes hivernales

-  Navette Réallon
-  Navette Crévoux
-  Navette Les Orres
-  Navettes locales

Occupation du sol

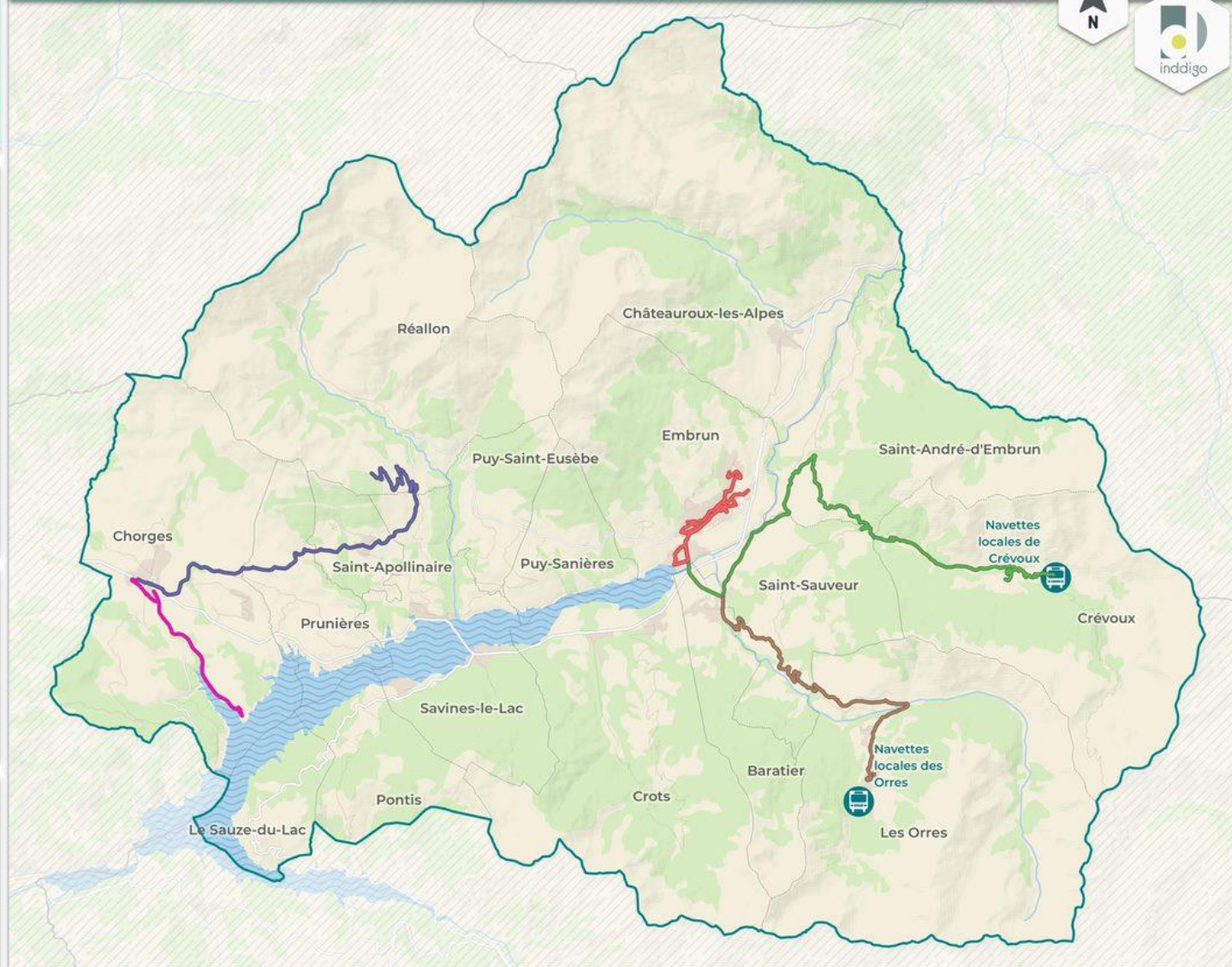
-  Urbain
-  Forêts
-  Hydrographie



5 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats

Réalisation :
Jean-loup Humbert
Inddigo - Juillet 2022



> Le territoire bénéficie d'une offre ferroviaire et routière pour des liaisons avec Briançon, Gap, mais également Marseille, Valence et Paris. Les capacités ferroviaires ne sont pourtant pas pleinement exploitées, et les offres routières et ferroviaires ne paraissent pas entièrement coordonnées.

> Les services de transport locaux sont encore peu lisibles pour la population et pour les visiteurs. Même si la CCSP développe désormais un service communautaire, une part importante de l'offre est déployée par la Région (LER, S20 et circuits scolaires), et l'offre globale manque de visibilité. En particulier, le fait que les stations de Crévoux et Réallon soient desservies par des services communautaires (et gratuits) alors que la station des Orres est reliée à Embrun par un service régional (payant) nuit à la lisibilité de l'offre.

> La desserte hivernale de la station des Orres est particulièrement consistante, avec un niveau permettant aux clientèles de se passer d'une voiture sur le lieu de séjour, et même de composer des séjours sans voiture. Avec la mise en place de liaisons depuis Chorges et Embrun, les stations de Crévoux et de Réallon s'inscrivent sur la même dynamique.

> La ville d'Embrun bénéficie d'un service régulier, qui constitue cependant le seul service local à l'année. Les populations des villages et des hameaux se trouvent ainsi relativement isolées ; les personnes qui ne disposent pas d'un véhicule peuvent encore compter sur des solidarités locales et familiales, qui tendent toutefois à s'éroder.

> Jusqu'à l'été 2022, l'absence de liaisons estivales pouvait constituer une lacune en matière d'offre de service.

4 LE COUT, LE FINANCEMENT ET LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS PUBLICS

4.1 GOUVERNANCE ACTUELLE DES TRANSPORTS

L'organisation des services de transport sur la Communauté de Communes de Serre-Ponçon implique plusieurs acteurs à des échelles différentes :

- L'autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET, y compris les trains de nuit) est l'Etat, à travers le Ministère de la Transition écologique et solidaire.
- La Région est l'AOM historique. Elle organise à ce titre :
 - Le transport express régional.
 - Les lignes express régionales.
 - La ligne de transport saisonnier S20 à destination des Orres.
 - Les services de transports scolaires sur le périmètre de la CCSP, ainsi que les lignes E et E1.
- La CCSP, en se dotant de la compétence mobilité en juillet 2021, organise les services précédemment mis en place par les communes (navette d'Embrun, navettes des Orres, de Crévoux), ainsi que les services mis en place depuis (desserte de Réallon en saison d'hiver, et de Chanteloube en saison d'été).

L'exploitation relève de plusieurs transporteurs :

- La SNCF exploite les services ferroviaires, mais avec des services différents pour le TER et le TET.
- Les Autocars Jullien exploitent les lignes urbaines d'Embrun, une partie des lignes scolaires du territoire de la CCSP (lignes EM), les navettes stations de la commune des Orres, ainsi que la ligne saisonnière Les Orres-Embrun.
- La Société Cars Alpes Littoral qui exploite les lignes scolaires de la partie Ouest ainsi que la LER 29.
- Les Autocars Imbert qui exploitent les lignes scolaires EM095 et EM015 ainsi que la ligne saisonnière Embrun – Crévoux.

4.2 COUTS ET FINANCEMENT

Les coûts des différents services internes à la CCSP sont répertoriés dans le tableau suivant, pour l'année 2021. Certains sont approximatifs, et ont dû être évalués au regard d'unités d'œuvre elles-mêmes estimées, faute de données disponibles à ce jour (services organisés par la Région).

Service	Coût de production HT	Recette HT	Coût HT pour la collectivité	Financement
Lignes urbaines Embrun	170 k€		170 k€	CCSP
S20 Embrun - Les Orres	150 k€	20 k€	130 k€	Région SUD
Ligne Embrun - Crévoux	30 k€		30 k€	CCSP
Ligne Charges - Réallon	20 k€		20 k€	CCSP
Desserte de Chanteloube	25 k€		25 k€	CCSP
Navettes Les Orres	300 k€	0 k€	300 k€	CCSP
Transports scolaires	997 k€	44 k€	953 k€	Région

Le coût annuel des transports est donc de 1,628 M€, dont environ 505 k€ à forte vocation touristique.

Le financement Région de cette offre de transport est de 1,083 M€.

La Région met également en œuvre l'offre TER, ainsi qu'une offre LER de l'ordre de 140.000 km/an, dont 100.000 km/an en desserte fine, soit un budget de l'ordre de 400 k€/an.

5 SYNTHÈSE ET ORIENTATIONS

1/ La Communauté de Communes de Serre-Ponçon est désormais Autorité Organisatrice des Mobilités sur son ressort territorial, sur lequel la Région intervient également, avec des circuits traversants qui contribuent largement à l'offre locale, et avec des circuits internes, qui peuvent être transférés si la CCSP en fait la demande.

> Quel que soit les choix en matière d'organisation, il est important que la situation soit la plus transparente possible pour l'utilisateur. Il est donc important de poursuivre la mise en cohérence de l'offre à l'échelle du territoire (coordination des services, tarification), de développer une information complète et lisible, voire d'associer les services de transport à une signature locale.

2/ La Communauté de Communes de Serre-Ponçon présente une forte attractivité résidentielle, qui se traduit en tendance par un vieillissement de la population sous l'effet de deux facteurs : des résidents secondaires s'installent de façon pérenne, et les familles peuvent avoir du mal à organiser leurs activités quotidiennes si elles se trouvent à l'écart des services de mobilité.

> L'organisation d'une offre de mobilité globale à l'année, adaptée à tous les publics (familles, actifs, jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) est un facteur décisif de développement territorial. Les besoins de mobilité du territoire doivent se traduire par des services permettant de relier les différents pôles de l'axe de la Durance de façon performante, et par des services de rabattement souples, adaptés à des faibles intensités de demande (covoiturage, transport à la demande).

3/ Les besoins de mobilité apparaissent très différents en fonction de la saison, avec des situations très contrastées en saison d'hiver et en saison d'été. Les besoins des clientèles de tourisme et de loisir sont encore insuffisamment adressés, et les trafics automobiles générés par les visiteurs nuisent parfois fortement à l'attrait de la destination. L'offre de mobilité touristique doit donc se développer pour accompagner le développement touristique et permettre de maîtriser les flux routiers.

> Le développement de l'offre doit donc se poursuivre, avec une desserte plus lisible des stations, une offre de mobilité en saison estivale conçue comme une réelle alternative à la voiture, et une intégration progressive des services de mobilité dans l'offre touristique en matière d'information, de promotion et de commercialisation. Un modèle économique pérenne doit également être construit, afin que les visiteurs contribuent durablement au financement des renforts saisonniers.

4/ Les niveaux de trafic et les vitesses pratiquées sur le réseau principal de voirie, en particulier la RN94, posent des enjeux de sécurisation des circulations automobile, des vélos, et des trajets effectués à pied.

> Des mesures de régulation des circulations et surtout du stationnement sont susceptibles de permettre aux services de mobilité de donner leur pleine mesure. Des aménagements de voirie ou de continuité des cheminements piétonniers sont également nécessaires afin de limiter les situations de vitesse excessive.

6/ L'amélioration des conditions de pratique du vélo constitue une attente prioritaire de la population. Par ailleurs, le potentiel du vélo n'est pas pleinement exploité sur le plan touristique.

> Serre-Ponçon peut devenir un territoire et une destination vélo, à condition de déployer un réseau d'itinéraires reliant les communes et les différents pôles générateurs : continuité sur l'axe de la Durance en lien avec les services de transport, maillage des itinéraires sur Chorges et sur l'ensemble Embrun / Baratier / Crots, liaisons entre villages et hameaux. Il est également essentiel de fournir à la population et aux visiteurs des services adaptés en particulier en matière de stationnement, de jalonnement, de location ou d'aide à l'achat, de savoir-rouler



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
SERRE-PONÇON

Soutenu
par



Interreg
ALCOTRA

Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale

TERRES MONVISO | IncL



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Plan d'actions définitif - Janvier 2024



www.inddigo.com

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cadre réglementaire et opérationnel

✓ **Le Plan de Mobilité simplifié**

- La communauté de communes de Serre-Ponçon a entrepris à partir de fin 2021 l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié en référence à l'article L.1214-36-1 du code des transports :
 - « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.
- Son élaboration comprend une consultation des partenaires institutionnels de la communauté de communes, et une participation du public.
- Bien que le Plan de mobilité simplifié ne constitue pas un document opposable, cette formalité permet d'asseoir la portée de la programmation.
 - « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne (...) ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.
 - Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.
 - Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.
 - Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cadre territorial

✓ **Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires**

- La Région est compétente en matière de services de mobilité d'intérêt régional, et joue le rôle de tête de file en matière d'intermodalité et d'interopérabilité. Le Plan de Mobilité se doit d'être en compatibilité avec les objectifs du SRADDET :
 - Objectif 22 Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités.
 - Objectif 23 Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables.
 - Objectif 34 Préserver la qualité des espaces ruraux et naturels et l'accès aux services dans les centres locaux et de proximité.
 - Objectif 35 Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme transport.
 - Objectif 38 Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale.
 - Objectif 39 Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux.
 - Objectif 41 Déployer des offres de transport en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine.
 - Objectif 42 Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires.

✓ **Le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques**

- Territoire d'Energie (SyMÉnergie05) déploie les infrastructures de recharge sur le domaine public, avec un réseau dense de bornes sur le territoire des Hautes-Alpes.
 - La communauté de communes de Serre-Ponçon compte 16 points de recharge, permettant de couvrir largement le territoire, tant pour les besoins des habitants que pour ceux des visiteurs : Baratier (charge rapide), Chorges (3 bornes, dont une rapide et deux accélérées), Crévoux (accélérée), Embrun (5 bornes accélérées), Les Orres (2 bornes accélérées), Réallon (1 borne accélérée), Savines (3 bornes, dont 2 accélérées).
 - Le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SDIRVE) des Hautes-Alpes a fait ressortir des besoins à horizon 2025 en bornes de recharges pour véhicules électriques sur le territoire, de l'ordre de 68 points de charge.
 - Le Schéma Directeur de déploiement des bornes pour vélos à assistance électrique prévoit par ailleurs l'ouverture en phase expérimentale de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn. Le syndicat a également assuré la maîtrise d'ouvrage de 4 stations VAE sur la commune d'Embrun.

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cadre territorial

✓ Les enjeux locaux

- La CCSP s'est engagée depuis 2015 via le SRADDET et le schéma directeur « territoire à énergie positive » à réduire fortement les consommations d'énergie et émissions de GES avec 3 échéances : 2020, 2030 et 2050.
 - Un point d'étape fait en 2020 a montré qu'un effort particulier devait être mené sur le volet transport. En effet, la baisse de consommation d'énergie issue de produits pétroliers a suivi la même baisse que la consommation d'énergie totale - 12% au lieu des - 23% prévu.
 - La diminution des émissions de GES liées au transport est donc fondamentale pour atteindre les objectifs « climat » de la collectivité.
- La CCSP est chef de file du projet simple n°5 "Bien vieillir" du programme européen INTERREG ALCOTRA (PITER Terres Monviso).
 - Les Terres Monviso concernent la zone transfrontalière qui s'étend au Sud du Mont Viso. Ce territoire englobe les vallées Barge et Bagnolo, Po, Varaita, Maira, Grana et Stura et les communes du Saluzzese côté italien et les communautés de communes du Guillestrois-Queyras, de Serre-Ponçon et de la Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon côté français. Sur Serre-Ponçon 30 % de la population a plus de 65 ans. Dans le cadre de ce projet, un diagnostic territorial a été réalisé afin de mieux comprendre l'adéquation des offres de services avec les besoins des personnes âgées de 65 ans et plus. Le diagnostic a permis de faire émerger plusieurs besoins. Parmi ces besoins, la mobilité a été identifiée comme un des besoins prioritaires. C'est pourquoi la réalisation de cette étude répond parfaitement aux attentes du projet « Bien vieillir » et 30 % du montant de cette étude (soit le pourcentage de personnes âgées de 65 ans et plus sur le territoire) seront imputés sur le projet « Bien vieillir ».

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cadre territorial

- Les jeunes sont également très dépendants de la voiture et ont des difficultés de financement du permis de conduire, malgré les dispositifs locaux d'accompagnement.
- La très forte dépendance du territoire à son économie touristique et la concentration de la fréquentation touristique sur des périodes restreintes fragilisent le territoire et les entreprises qui s'y sont établies.
 - La Communauté de Communes de Serre-Ponçon et ses communes membres s'engagent depuis plusieurs années dans une stratégie pluriannuelle de développement intégré et de diversification touristique. La stratégie du territoire est d'optimiser son potentiel pour mettre en exergue le patrimoine naturel et culturel exceptionnel du territoire, et répartir les flux de clientèle sur le territoire tout au long de l'année.
 - La mobilité sur le territoire doit donc faciliter le plus possible cette diversification et faciliter l'accès au territoire et à ses sites touristiques, notamment les plus fréquentés tout au long de l'année.
 - La mobilité doit aussi permettre le développement d'une économie dynamique qui ne soit pas basée uniquement sur le tourisme saisonnier.

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Objectifs du Plan de Mobilité

- ✓ **L'objectif du plan d'actions est de programmer les interventions nécessaires, en adéquation avec les ressources du territoire, en précisant le cadre partenarial et les évolutions de gouvernance nécessaires ou souhaitables.**
- ✓ **La planification comprend :**
 - Des interventions de court terme, réalisables en 1 à 3 ans et mobilisant essentiellement des ressources courantes.
 - Des interventions de moyen terme, pour lesquels la mobilisation des moyens financiers, techniques, organisationnels peut demander un délai de réalisation de l'ordre de 5 à 8 ans.
 - Des interventions correspondant à une vision 2030, correspondant au long terme.
- ✓ **Le plan d'actions vise à formaliser un projet transport et mobilité à l'échelle communautaire. Il est basé sur les principaux constats et orientations issus du diagnostic :**
 - 1/ La Communauté de Communes de Serre-Ponçon est désormais Autorité Organisatrice des Mobilités sur son ressort territorial, sur lequel la Région intervient également, avec des circuits traversants et internes qui contribuent largement à l'offre locale.
 - > Il est important que la situation soit la plus transparente possible pour l'utilisateur, ce qui suppose de poursuivre la mise en cohérence de l'offre à l'échelle du territoire (coordination des services, tarification), de développer une information complète et lisible, voire d'associer les services de transport à une signature locale.
 - 2/ La Communauté de Communes de Serre-Ponçon présente une forte attractivité résidentielle, qui se traduit en tendance par un vieillissement de la population sous l'effet de deux facteurs : des résidents secondaires s'installent de façon pérenne, et les familles peuvent avoir du mal à organiser leurs activités quotidiennes si elles se trouvent à l'écart des services de mobilité.
 - > L'organisation d'une offre de mobilité globale à l'année, adaptée à tous les publics (familles, actifs, jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) est un facteur décisif de développement territorial. Les besoins de mobilité du territoire doivent se traduire par des services permettant de relier les différents pôles de l'axe de la Durance de façon performante, et par des services de rabattement souples, adaptés à des faibles intensités de demande (covoiturage, transport à la demande).

Objectifs du Plan de Mobilité

3/ Les besoins de mobilité apparaissent très différents en fonction de la saison, avec des situations très contrastées en saison d'hiver et en saison d'été. Les besoins des clientèles de tourisme et de loisir sont encore insuffisamment adressés, et les trafics automobiles générés par les visiteurs nuisent parfois fortement à l'attrait de la destination. L'offre de mobilité touristique doit donc se développer pour accompagner le développement touristique et permettre de maîtriser les flux routiers.

> Le développement de l'offre doit donc se poursuivre, avec une desserte plus lisible des stations, une offre de mobilité en saison estivale conçue comme une réelle alternative à la voiture, et une intégration progressive des services de mobilité dans l'offre touristique en matière d'information, de promotion et de commercialisation. Un modèle économique pérenne doit également être construit, afin que les visiteurs contribuent durablement au financement des renforts saisonniers.

4/ Les niveaux de trafic et les vitesses pratiquées sur le réseau principal de voirie, en particulier la RN94, posent des enjeux de sécurisation des circulations automobile, des vélos, et des trajets effectués à pied.

> Des mesures de régulation des circulations et surtout du stationnement sont susceptibles de permettre aux services de mobilité de donner leur pleine mesure. Des aménagements de voirie ou de continuité des cheminements piétonniers sont également nécessaires afin de limiter les situations de vitesse excessive.

5/ L'amélioration des conditions de pratique du vélo constitue une attente prioritaire de la population. Par ailleurs, le potentiel du vélo n'est pas pleinement exploité sur le plan touristique.

> Serre-Ponçon peut devenir un territoire et une destination vélo, à condition de déployer un réseau d'itinéraires reliant les communes et les différents pôles générateurs : continuité sur l'axe de la Durance en lien avec les services de transport, maillage des itinéraires sur Chorges et sur l'ensemble Embrun / Baratier / Crots, liaisons entre villages et hameaux. Il est également essentiel de fournir à la population et aux visiteurs des services adaptés en particulier en matière de stationnement, de jalonnement, de location ou d'aide à l'achat, de savoir-rouler.

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

Vue d'ensemble

Des transports pour le quotidien

- _ Mieux relier les bourgs et hameaux à Embrun, Savines-le-Lac et Chorges
- _ Mieux relier Serre-Ponçon à Gap et Briançon

Des mobilités touristiques maîtrisées

- _ Développer les possibilités d'accès aux stations et sites touristiques sans voiture

Serre-Ponçon, territoire cyclable

- _ Sécuriser et stimuler la pratique utilitaire
- _ Etendre la gamme du vélo loisir

Espaces publics, espaces de vie

- _ Mieux sécuriser la voirie pour faciliter les déplacements de proximité
- _ Valoriser la gare d'Embrun

Une mobilité simple, lisible et fluide

- _ Informer, promouvoir, accompagner, réaliser ensemble

❖ LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

I- Des transports pour le quotidien

I- Des transports pour le quotidien

- _ Mieux relier les bourgs et hameaux à Embrun, Savines-le-Lac et Chorges
- _ Mieux relier Serre-Ponçon à Gap et Briançon

✓ I-1/ Intensifier les liaisons avec Gap et Briançon

- Développer la desserte sur l'axe ferroviaire

✓ I-2/ Faciliter la pratique du covoiturage

- Déployer un service d'autostop organisé et de covoiturage solidaire
- Aménager des aires de stationnement

✓ I-3/ Développer des liaisons régulières locales

- Compléter la grille horaire de la LER29 sur l'axe de la Durance pour la desserte de Savines-le-Lac, Crots et Châteauroux-les-Alpes
- Faciliter l'embarquement des vélos

✓ I-4/ Relier les villages et hameaux aux centralités (Embrun, Savines-le-Lac, Chorges)

- Faciliter l'accès du public aux services de transport scolaire
- Envisager un service de transport à la demande

✓ I-5/ Etendre le réseau de transport urbain d'Embrun

- Proposer de nouvelles liaisons, réorganiser le réseau

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-1/ Intensifier les liaisons avec Gap et Briançon

Situation initiale

- La grille horaire TER actuelle (13 trajets quotidiens) ne répond pas à l'ensemble des besoins de la vie quotidienne : un seul aller-retour le matin vers Gap et aucun vers Briançon, un seul retour de Briançon le soir, et pas de retour de Gap entre 17h30 et 20h.

Objectifs

Offrir une alternative performante à la voiture individuelle sur l'axe de la Durance pour les habitants de la CCSP, pour l'accès à l'ensemble des activités de la vie quotidienne.

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Etudier l'intégration de trains supplémentaires entre Briançon et Gap, avec une offre de service adaptée aux besoins des usagers du quotidien > Une fréquence de l'ordre de l'heure de 7h à 20h.	- Etude fine d'exploitation en cours - Mise en exploitation d'un train supplémentaire entre Gap et Briançon > <i>Coût de l'ordre de 1M€/an par aller-retour supplémentaire</i>	Permet l'utilisation de la ligne TER pour les motifs travail et loisir, avec une perspective de l'ordre de 100.000 voyages annuels supplémentaires en lien avec la CCSP.	<u>Région</u>	Lancement de l'étude d'exploitation en septembre 2023 Réalisation à partir de 2030
- Etudier une anticipation de l'offre de service supplémentaire par voie routière	- Etude de mise en exploitation de 2 à 4 autocars supplémentaires entre Gap et Briançon	Permet d'offrir une alternative à la voiture individuelle en s'affranchissant des contraintes de l'exploitation ferroviaire.	<u>Région</u>	A partir de 2025

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-2/ Faciliter la pratique du covoiturage

Situation initiale				
- A ce jour, l'aire multiservices de l'Embrunais constitue le seul appui local à la pratique du covoiturage.				
Objectifs				
Organiser la pratique du covoiturage en mettant à disposition du public des services et des aménagements visibles et sûrs. Stimuler la pratique pour former et étendre des communautés de conducteurs et de passagers.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Déployer le service d'autostop organisé Rezo Pouce / Mobicoop mis en place par le Département > Participer à l'implantation des points stop > Promouvoir le dispositif auprès des communes, des clubs, des associations, et auprès de la population > Faire tester le dispositif par des relais d'opinion et les faire témoigner > Lancer le service avec une animation de type challenge : défis à réaliser en autostop à l'occasion d'un événement de lancement convivial, avec remise de prix.	- Déploiement de la signalisation sur les points stop - Adhésion au dispositif > <i>Coût de l'ordre de 5k€/an</i> - Animation du dispositif > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i>	Sécurise et légitime auprès du grand public une forme de covoiturage spontané pour des déplacements de courte distance (généralement moins de 20 km)	<u>Département</u> (déploiement) <u>CCSP, communes</u> (animation)	A partir de 2024
- Faciliter la mise en relation pour des pratiques de covoiturage courte distance organisées à l'avance. > Promouvoir la plateforme de mise en relation associée au service Rezo Pouce (Mobicoop) : réalisation de speed-dating covoiturage avec des employeurs du territoire, des communes, des collectifs > Animer des communautés locales > Inciter à la pratique du covoiturage via l'appliquetif de mise en relation pour se rendre aux événements organisés sur le territoire. > Selon les résultats de l'étude programmée en action I-4, développer un système de covoiturage solidaire pour les trajets du quotidien,	- Animation du dispositif > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i>	Permet d'étendre la pratique du covoiturage au-delà des réseaux de connaissances pour des déplacements réguliers ou occasionnels (généralement de 10 à 40 km).	<u>CCSP, communes, employeurs</u> (animation)	A partir de 2024
- Aménager des aires de covoiturage > Savines-le-Lac, Embrun en direction de Guillestre (~ 60 places)	- <i>Cout de l'ordre de 230k€</i>	Aide au regroupement	<u>CCSP</u>	2024-2025

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-3/ Développer des liaisons régulières locales

Situation initiale

- La ligne express régionale 69 (ex LER29) Briançon Marseille dessert Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Crots, Savines-le-Lac, Chorges, mais sans toujours permettre d'effectuer des allers-retours sur une demi-journée, et avec parfois des circulations TER et LER sur des horaires proches.
- L'embarquement des vélos est admis sous réserve de la place disponible.

Objectifs

Permettre aux habitants de Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Crots, Savines-le-Lac et Chorges d'effectuer des liaisons avec Gap et Briançon à la demi-journée : arrivées à Gap à 8h, 9h, 12h et 14h ; départs de Gap à 12h, 15h, 16h30, 17h30 et 18h30

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Optimiser la cohérence horaire TER / LER > Pour les départs de Gap à 11h, 16h20, 17h15	Etude fine d'exploitation en cours	Meilleur niveau de service à moyens quasi-constants Augmenter la qualité et la visibilité de l'offre globale « express TER-LER » et « proximité » sur la base des besoins observés	<u>Région</u>	En cours
- Intégrer à la grille horaire de la ligne express 69 des services supplémentaires entre Gap et Briançon en mi-journée, desservant Embrun, Chorges, Crots, Savines-le-Lac et Châteauroux-les-Alpes > Départ cible de Gap à 12h du lundi au vendredi > Départ cible de Gap à 17h le samedi > Arrivée cible à Gap à 9h du lundi au vendredi (course existante en mode express)	Production de l'ordre de 300 courses annuelles supplémentaires entre Gap et Briançon > <i>Coût de l'ordre de 100k€/an</i>	Répond aux besoins de mobilité de la vie quotidienne pour un bassin de l'ordre de 13.000 habitants, dont près de 4.000 sur Châteauroux-les-Alpes, Crots et Savines-le-Lac	<u>Région</u>	Septembre 2024
- Poursuivre l'équipement des autocars de la LER de porte-vélos , et fluidifier leur usage : envisager un service sans réservation préalable (gratuit et sans réservation obligatoire depuis janvier 2023), avec un matériel adapté à l'exploitation.	Investissement en matériel porte-vélo > Environ <i>5k€ par véhicule</i>	Permettre aux usagers en intermodalité avec le vélo d'utiliser indifféremment le train ou l'autocar sur l'axe Gap Briançon	<u>Région</u>	Septembre 2024

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-4/ Relier les villages et hameaux aux centralités (Embrun, Savines-le-Lac, Chorges)

Situation initiale				
- Les services de transport scolaire à destination des collèges et des lycées sont ouverts au public, selon les places disponibles. Cette possibilité demande cependant une mise en relation préalable avec la Région, et elle est mal connue. - Aucun autre service ne dessert les villages à l'année, en dehors des liaisons offertes par la LER.				
Objectifs				
Faciliter l'accès aux services et aux commerces locaux pour les communes non desservies par des lignes régulières à l'année (St-André d'Embrun, St-Sauveur, Crévoux, Les Orres, Pontis, Le Sauze-du-Lac, Puy-Sanières, Puy-St-Eusèbe, St-Apollinaire, Prunières, Réallon), ainsi que pour les hameaux excentrés des communes de Châteauroux-les-Alpes, Embrun, Baratier, Crots, Savines-le-Lac, Chorges.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Faciliter l'usage des circuits scolaires par les habitants sans réservation : > Vérification en début de chaque année scolaire des capacités disponibles sur les circuits scolaires vers les collèges et les lycées. > Information du public, de la CCSP et des communes concernées sur les circuits ouverts. > Diffusion de la documentation commerciale aux communes et aux relais de terrain (horaires, itinéraires, tarifs, conditions particulières d'accès tenant compte des caractéristiques d'exploitation). > Etudier le maintien du service sur réservation pendant les vacances scolaires.	- Maintien du service sur réservation pendant les vacances scolaires sur les 12 circuits scolaires <i>> Coût de l'ordre de 40k€/an, sur la base d'un taux de déclenchement de 20%.</i>	Offre une solution de mobilité complémentaire aux habitants des secteurs excentrés (environ 5.000 personnes) pour des déplacements à la journée	<u>Région</u> (réalisation des services, information des collectivités), en coopération avec la CCSP et les communes (diffusion de l'information)	En cours
- Compléter la desserte par un service de transport à la demande zonal à destination de points d'intérêt sur Embrun, Savines-le-Lac et Chorges. > Si les services déployés précédemment (services scolaires, covoiturage) ne suffisent pas à répondre à la demande. > Les caractéristiques fonctionnelles du service envisagé sont détaillées page suivante.	- Centrale de réservation téléphonique et web - Mobilisation de 2 véhicules légers 7 places accessibles aux personnes à mobilité réduite <i>> Coût de production évalué à 150k€/an</i> - Etude opérationnelle avant déploiement du service adapté <i>> De l'ordre de 40 k€</i>	Permet aux habitants des secteurs excentrés (environ 5.000 personnes) de réaliser des activités localement à la journée ou à la ½ journée	<u>CCSP</u> (réalisation des services), en coopération avec les communes (diffusion de l'information)	Septembre 2027

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-4/ Relier les villages et hameaux aux centralités (Embrun, Savines-le-Lac, Chorges)

✓ Caractéristiques fonctionnelles du service communautaire envisagé pour le transport à la demande

- Service ouvert à tous publics, pleinement intégré à la marque mobilité de la CCSP, visant à relier les communes excentrées et les hameaux aux points d'intérêts d'Embrun, Chorges et Savines-le-Lac, ainsi qu'aux services de transport réguliers.
- Desserte basée sur les points d'arrêt du transport scolaire et des lieux stratégiques de rabattement (1 à 5 points par commune).
- Desserte organisée sur trois secteurs :
 - Secteur Ouest, en rabattement sur Chorges
 - Secteur Est, en rabattement sur Embrun
 - Secteur Centre, en rabattement sur Savines-le-Lac
- Réservation préalable, inscription annuelle
- Envisager une régulation des usages pour que les moyens de production puissent être distribués de façon équitable
 - Limite d'usage,
 - Jours et heures de service,
 - Titres de transport acceptés)

Facteurs de régulation et d'ouverture du transport à la demande				Préfiguration pour la CCSP
Identité	Réseau spécifique	Déclinaison de la marque du réseau	Marque du réseau	Intégration à la marque locale mobilité
Information	Canaux spécifique	Intégrée à celle du réseau		Intégrée au guide mobilité local
Tarification	Selon la longueur du trajet	Zonale	Plate	Tarification plate
Titres de transport	Paieement au trajet	Titres unité et carnets de tickets	Titres unité, carnets et abonnements	Adapter la tarification et la billetterie à des usages occasionnels
Billetterie	Billetterie spécifique	Interopérable Zou		
Public	Personnes à mobilité réduite	Populations vulnérables	Tous publics	Le public prioritaire correspond aux populations vulnérables, mais l'ouverture à tous les publics constitue un élément de visibilité favorable
Inscription	Inscription préalable annuelle payante	Inscription préalable annuelle gratuite		L'inscription payante annuelle permet de fiabiliser et d'actualiser les listes d'usagers
Stratégie de desserte	Lieux spécifiques (centralités, marchés)	Centralités, rabattement vers des lignes fortes	Ensemble du territoire	Le TAD intercommunal vise à rejoindre les centralités de la CCSP, et d'accéder aux principaux services de transport
Réservation	Au plus tard l'avant-veille de la course	Au plus tard la veille	2h avant ou moins	La réservation la veille est suffisante pour la plupart des usages. Une réservation l'avant-veille facilite l'organisation des services. Une réservation en dynamique génère peu d'économies par rapport à des lignes régulières
Plafonnement d'usage	Sans plafonnement	Jusqu'à 5 fois par mois	Jusqu'à 5 fois par semaine	Le plafonnement permet de limiter la mobilisation des moyens par un nombre d'usagers réduit
Prise en charge (aller)	Ensemble limité de points d'arrêts	Points d'arrêts du transport scolaire	Adresse	Les points d'arrêt scolaires constituent un ensemble suffisamment dense
Dépose (aller)	Lieux de rabattement (1 par commune au moins + POI)	Mêmes points d'arrêts de prise en charge	Adresse	Le TAD a vocation à rejoindre des destinations ciblées, dans une logique de rabattement
Jours de fonctionnement	Une journée par semaine	2 à 3 jours par semaine	Quotidien	Un fonctionnement régulier mais pas quotidien permet de limiter les moyens
Horaires	Fiche horaire virtuelle	Horaire au lieu de dépose	Plage horaire de fonctionnement	L'horaire au lieu de dépose permet d'envisager du groupage, mais peut imposer des procédures de rappel des usagers

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-4/ Relier les villages et hameaux aux centralités (Embrun, Savines-le-Lac, Chorges)

✓ **Zonage envisagé pour le transport à la demande**

Secteur	Communes desservies	Points de rabattement	Jours de fonctionnement
Ouest	Embrun, Châteauroux-les-Alpes, St-André d'Embrun, St-Sauveur, Crévoux, Les Orres, Puy-Sanières, Puy-St-Eusèbe, Crots, Baratier)	Embrun (gare, pied de ville, centre hospitalier, Manutention, cimetière, plan d'eau / piscine)	Mercredi, jeudi, samedi
Centre	Savines-le-Lac, Pontis, Le Sauze-du-Lac	Savines-le-Lac (mairie, office du tourisme, pôle XXème)	Mardi, vendredi
Est	Chorges, Réallon, St-Apollinaire, Prunières	Chorges (mairie, gare, salle des fêtes)	Mardi, vendredi

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun

Situation initiale

- Le réseau urbain d'Embrun constitue un outil de desserte des hameaux, et du plan d'eau en saison d'été.
- L'offre de service, très différente en saison d'été, nuit à sa lisibilité.

Objectifs

Améliorer l'accès aux polarités locales pour les habitants d'Embrun, Baratier et Crots
Améliorer les déplacements pour le quotidien

Propositions

- Structurer le réseau urbain autour d'une ligne forte traversant Embrun et poursuivant jusqu'à Baratier et Crots
> Fréquence horaire, de 7h30 à 19h, avec un véhicule en ligne
> Desserte du plan d'eau en saison estivale
> La desserte des hameaux d'Embrun est réalisée par le service de transport à la demande (action I-4)
> Possibilité de desserte de Pralong sur réservation

> *Les caractéristiques fonctionnelles du service envisagé sont détaillées page suivante.*

Moyens à mobiliser

- Redéploiement du service existant de navette, avec un niveau de production supérieur (temps de conduite et km)
> *Coût supplémentaire de l'ordre de 60 à 75k€/an selon le scénario choisi*

Impact attendu

Offre une solution de mobilité de proximité à Embrun et autour d'Embrun adaptée à tous les publics, sur un bassin cible de l'ordre de 8.000 habitants hors périodes touristiques (jusqu'au double en saison)

Réalisation

CCSP

Echéances

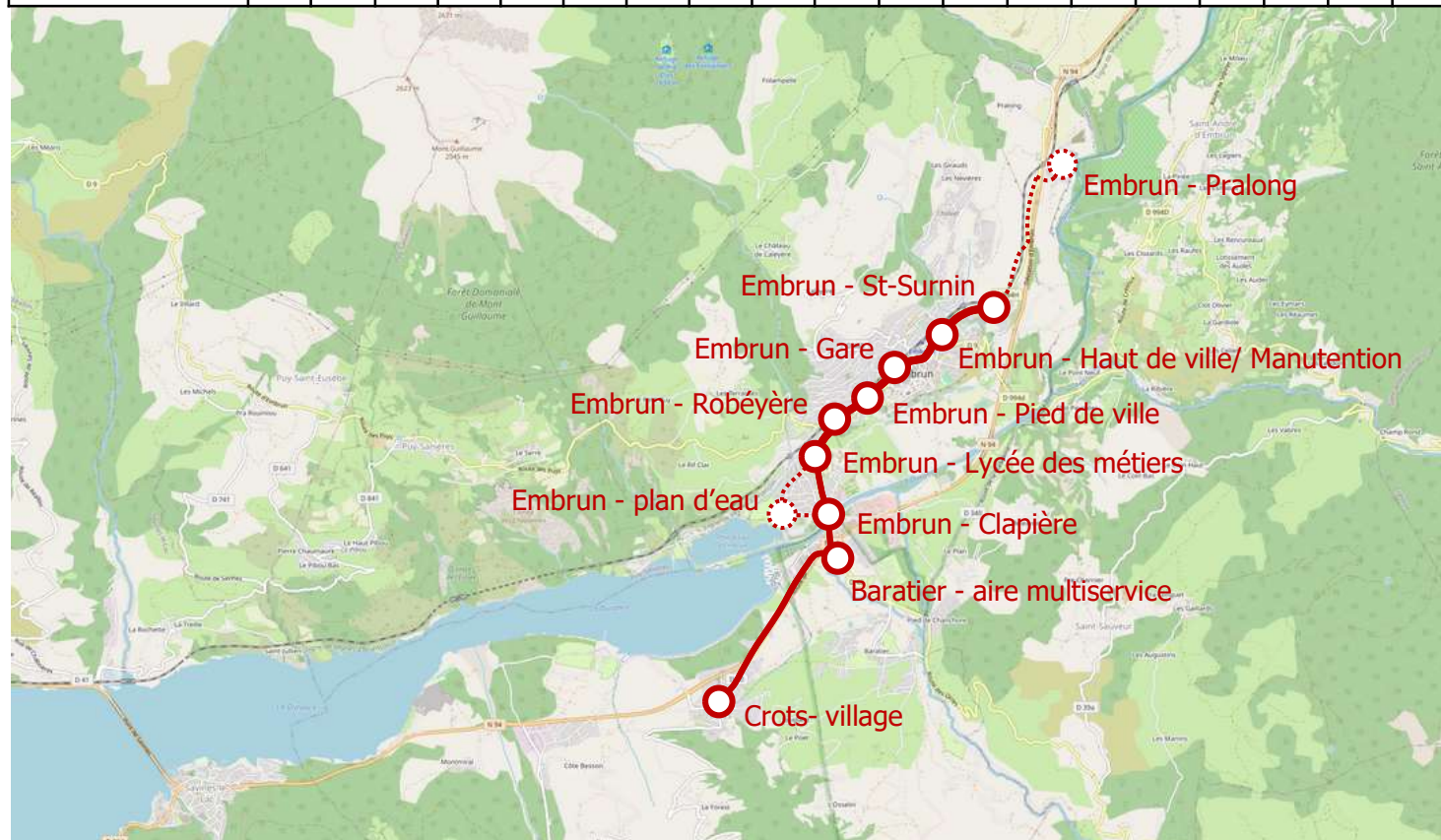
A partir de septembre 2027

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun

Exemple de grille horaire

Embrun St-Surnin	7:30	8:05	8:45	9:20	10:00	10:35	11:15	11:50	12:30	13:05	13:45	14:20	15:00	15:35	16:15	16:50	17:30	18:05	18:45
Crots	7:45	8:20	9:00	9:35	10:15	10:50	11:30	12:05	12:45	13:20	14:00	14:35	15:15	15:50	16:30	17:05	17:45	18:20	19:00
Crots	7:45	8:20	9:00	9:35	10:15	10:50	11:30	12:05	12:45	13:20	14:00	14:35	15:15	15:50	16:30	17:05	17:45	18:20	19:00
Embrun St-Surnin	8:00	8:35	9:15	9:50	10:30	11:05	11:45	12:20	13:00	13:35	14:15	14:50	15:30	16:05	16:45	17:20	18:00	18:35	19:15



> Scénario 1

Tracé permettant de desservir Embrun, Crots et Baratier avec une fréquence proche de la ½ heure, et un temps de trajet de 15 minutes.

Une prolongation sur réservation peut être envisagée sur Pralong. Les trajets effectués sont intégrés aux temps de régulation prévus à Embrun St-Saturnin.

Un passage par le plan d'eau d'Embrun et la piscine peut être effectué en été, avec un ajustement éventuel de la grille horaire de l'ordre de 5 minutes.

Population couverte de l'ordre de 7.000 habitants (environ 14.000 en haute saison touristique).

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Action I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun



> Scénario 2

Tracé permettant de desservir également Châteauroux-les-Alpes et Savines-le-Lac, mais avec une offre de service plus réduite (fréquence de 35 à 55 minutes), pour un temps de trajet de 35 minutes.

Un passage par le plan d'eau d'Embrun et la piscine peut être effectué en été, avec un ajustement éventuel de la grille horaire de l'ordre de 5 minutes.

Population couverte de l'ordre de 9.000 habitants, et près de 20.000 en haute saison touristique.

Exemple de grille horaire

Chateauroux	07:30							11:40		13:30					16:10		
Embrun St-Surnin	7:40	8:35	9:10	9:45	10:20	10:55	11:50	12:45	13:40	14:15	14:50	15:25	16:20	17:15	17:50		
Crots	7:55	8:50	9:25	10:00	10:35	11:10	12:05	13:00	13:55	14:30	15:05	15:40	16:35	17:30	18:05		
Savines-le-Lac	8:05						12:15						16:45				
Savines-le-Lac	8:05						12:15						16:45				
Crots	8:15	8:50	9:25	10:00	10:35	11:10	12:25	13:00	13:55	14:30	15:05	15:40	16:55	17:30	18:05		
Embrun St-Surnin	8:30	9:05	9:40	10:15	10:50	11:25	12:40	13:15	14:10	14:45	15:20	15:55	17:10	17:45	18:20		
Chateauroux							11:35	13:25					16:05	17:20			

❖ LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

II-Des mobilités touristiques maîtrisées

II-Des mobilités touristiques maîtrisées

_ Développer les possibilités d'accès aux stations et sites touristiques sans voiture

- ✓ **II-1/ Améliorer les services hivernaux desservant les stations**
 - Intensifier les liaisons Embrun Crévoux et Chorges Réallon
 - Homogénéiser l'information et la tarification
- ✓ **II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client**
 - Promouvoir le train dans le parcours client
 - Proposer des avantages en station pour les usagers accédant en train, en navettes et en covoiturage
- ✓ **II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale**
 - Desserte des plages à partir de Chorges et Embrun

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-1/ Améliorer les services hivernaux desservant les stations

Situation initiale

- La CCSP a mis en place pour la saison 2022/2023 une liaison renforcée en libre circulation entre Chorges et Réallon, ainsi qu'entre Embrun et Crévoux, avec 4 allers retours les week-ends et pendant les vacances scolaires de la zone B. Un service de navette interne sur la station des Orres est également organisé par la CCSP, avec un bon niveau de service et une fréquentation importante.
- La ligne saisonnière Embrun Les Orres, organisée par la Région, présente un niveau d'offre supérieur, avec un tarif unité de 2,50 € (2,10 € vente en ligne).
- Un service d'accès à la station des Orres organisé par la CCSP, est ouvert à tous les socio-professionnels durant la période hivernale d'ouverture de la station.

Objectifs

Offrir une alternative attractive à la voiture pour l'accès aux stations, avec plusieurs cibles complémentaires : les visiteurs à la journée des stations, la clientèle de séjour accédant à Embrun ou à Chorges en train, et les personnels travaillant en station et résidant en vallée.

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Etoffer les grilles horaires des services reliant Chorges à Réallon, Embrun à Crévoux et Embrun aux Orres, en assurant les horaires cibles suivants, en complément de l'offre régionale ZOU ! : > Arrivées en station à 8h (personnel des stations), 9h, 13h > Départs des stations à 12h, 14h, 16h, 17h et 18h. Cette offre de service correspond à 6-8 allers-retours quotidiens, avec des horaires à caler sur les horaires des trains, en particulier le samedi et le dimanche. Les courses du matin et du soir peuvent être combinés avec les trajets d'accès des véhicules assurant les services internes aux stations. Des renforts seront à prévoir lors des événements de saison.	- Pérennisation et adaptation des moyens mis en place pendant l'hiver 2022/2023 > <i>Coût supplémentaire de l'ordre de 30k€/an</i>	Gain d'environ 100 véhicules par jour pour chaque station : moins de pression sur le stationnement.	<u>CCSP</u>	A partir de l'hiver 2024/2025
- Accroître le financement des service saisonniers par les visiteurs : > Une étude économique associant les communes, les stations et les socio-professionnels du tourisme aura pour objectif d'évaluer la pertinence et l'acceptabilité de différentes solutions pratiques (cf. page suivante).	- Etude économique et financière > <i>Coût de l'ordre de 40k€</i>	Maintien d'un avantage client significatif par rapport à un accès en voiture. Financement pérenne de l'offre de transport saisonnière.	<u>CCSP</u>	2024-2025

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

Accroître le financement des service saisonniers par les clientèles touristiques

- ✓ **Les clientèles touristiques contribuent aujourd'hui très peu au financement des services de transport saisonniers:**
 - Les services mis en place par la CCSP fonctionnent aujourd'hui en libre circulation pour les usagers
 - La desserte des Orres réalisée par la Région est accessible par les abonnements et des titres unité, mais la recette ne couvre qu'une faible part (13%) des coûts de production.
- ✓ **Une étude économique associant les communes, les stations et les socio-professionnels du tourisme aura pour objectif d'évaluer la pertinence et l'acceptabilité de différentes solutions pratiques. Plusieurs familles de solutions peuvent être mises en œuvre, isolément ou de façon complémentaire, pour accroître la participation des clientèles touristiques au financement des services de transport saisonniers :**
 - 1/ Le relèvement du tarif des services de transport, sur la base du tarif des lignes régionales (tarif unité 2,5 €). Cette solution pourrait permettre de générer des recettes voyageurs, mais le signal prix donné à l'utilisateur est défavorable, et le trajet peut s'avérer moins coûteux en voiture.
> *Cette solution n'est en général pas pratiquée avec des niveaux de prix permettant de couvrir une part significative des coûts de production.*
 - 2/ Une participation des domaines skiables au fonctionnement des services de transport. Associé à un relèvement du tarif des forfaits des remontées mécaniques, cette solution revient à ce que l'ensemble des skieurs financent en partie l'offre de transport, quel que soit leur mode d'accès à la station. La limite de ce mode de financement, assez largement pratiqué, réside dans la compétitivité prix du domaine skiable, dans un environnement concurrentiel.
 - 3/ Une participation des communes, via les hébergeurs. Certaines stations ont financé une libre circulation sur leur réseau de transport par la délivrance d'une carte d'hôte valant titre de transport, distribué aux clients s'étant acquittés de la taxe de séjour. Cet avantage stimule les clients à obtenir leur carte d'hôte, et donc la perception de la taxe de séjour.
 - 4/ Une participation des communes, via le stationnement. Cette solution, également pratiquée par ailleurs, consiste à participer au financement des services de transport en utilisant des produits générés par la mise en place de stationnement payant sur les places les plus attractives, à proximité des fronts de neige. Cette solution présente un avantage important, car elle renforce l'avantage concurrentiel à la desserte en transport collectif pour les usagers. Le stationnement payant permet également de réguler la présence des voitures sur les lieux les plus stratégiques des stations.
> *La Vallée de Chamonix, la Haute-Maurienne-Vanoise, les Portes du Soleil, Montgenèvre, ont recours à tout ou partie de ces solutions.*
 - 5/ L'achat à l'avance, à tarif négocié, de forfaits par les transporteurs. La négociation tarifaire permet de vendre des allers-retours en station pour un prix équivalent à celui du forfait. L'avantage concurrentiel est important pour l'utilisateur, qui bénéficie d'un package.
> *Ce fonctionnement est utilisé par l'offre de service Transaltitude élaborée par le Département de l'Isère.*

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client

Situation initiale				
- La promotion de l'accès en transports collectifs aux stations est prise en charge par la CCSP et par la Région, chaque collectivité assurant l'information et la promotion de ses propres services.				
Objectifs				
Intégrer l'information et la promotion des services de transport permettant de se rendre en station aux canaux de communication qui touchent directement la clientèle touristique.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Informer et diriger la clientèle en amont du séjour : > Intégrer des messages promotionnels sur les sites web des offices du tourisme et sur les réseaux sociaux en amont des saisons, afin de diffuser l'image d'une destination sans voiture. > Associer aux réservations une proposition d'accès en train (clientèle Ile-de-France, Aix-Marseille, Valence). Le client ayant réservé un séjour est renvoyé vers les informations sur les horaires, les tarifs, et des ressources en ligne qui lui permettent d'organiser son voyage. > Intégrer des widgets pointant directement vers les services de mobilité (navettes, train, covoiturage) sur les sites web des offices du tourisme. Un widget Zou est disponible en marque blanche. > Intégrer les données horaires des services de transport sur le site DataSud.fr	- Développements à prévoir sur les outils de communication des OT et des stations. > <i>Pas de surcoût à prévoir</i>	Permet à la clientèle de se projeter dans une expérience de séjour sans voiture.	<u>Professionnels du tourisme</u> , CCSP, SNCF, Région, opérateurs de covoiturage	A partir de l'hiver 2024/2025
- Envisager une labellisation des stations (Alpine Pearls, Flocon Vert...)	- Processus de labellisation > Coût de l'ordre de 5k€/an pour chaque station.	Valorise les efforts en matière d'écomobilité.	<u>Communes</u>	2027

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client

The screenshot displays the Chamrousse website header with a snowy mountain background. The navigation bar includes a menu icon, the Chamrousse logo, and links for 'En direct' and 'Achat et rechargement forfaits'. Below the header, a breadcrumb trail reads 'Accueil / Station / Accès & Transports / Calcul d'itinéraire'. The main heading is 'Calcul d'itinéraire'. A red banner states 'Venir à Chamrousse en train, bus et covoiturage !'. Below this, a text block explains the Tictactrip widget for booking travel from various cities to Chamrousse. The central focus is a large widget titled 'CHAMROUSSE x tictactrip' with a French flag icon. The widget's background is a scenic view of a snowy mountain slope. On the left, a form titled 'Quel est votre trajet ?' contains fields for 'Saisissez votre ville de départ' (with 'Chamrousse' entered), 'Mercredi 21 décembre', 'Choisissez votre date de retour', and '1 adulte, 0 carte'. A 'Rechercher' button is at the bottom of the form. On the right, the text reads 'Réservez votre trajet jusqu'à Chamrousse !' and 'Train & Navettes de ski en un achat'. The footer of the widget shows the 'tictactrip' logo and links for 'Mentions légales', 'CGV', and 'Confidentialité'.

A Chamrousse, un calculateur d'itinéraire train + bus intégré au site web station

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client



Alpine Pearls

Mallnitz has been a member of "Alpine Pearls" - vacation resorts that stand for sustainable tourism - since 2009!

[Read more](#)



The hiking bus in Mallnitz: from the village to the mountains

You want to go up, we'll drive you there: Mountain air is good for the heart, the lungs and of course the soul. You are lucky if you can breathe as much of it as possible. Around the Mallnitz high plateau, one of the most beautiful hiking regions in Europe, there are the very best conditions for this. So that future generations can also enjoy the crystal-clear, clean air, Mallnitz now has a very special service, the hiking bus.

The way is the end, during the hiking season guests of Alpine Pearls accommodation can be driven free of charge to the start of the hike, the mountain tour and to many other excursion destinations. Luggage and dogs are allowed aboard, of course. Visitors enjoy time and comfort, the equipment arrives. Departure

Services de transport intégrés à des cartes multi-activités en Autriche

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale

Situation initiale				
- La CCSP a expérimenté une liaison entre Chorges et Chanteloube à l'été 2022, avec des résultats encourageants. - Les autres sites ne bénéficient pas d'une desserte en transports collectifs.				
Objectifs				
Offrir une alternative attractive à la voiture pour l'accès aux plages et aux principaux sites de versant, avec plusieurs cibles complémentaires : la clientèle de séjour, les visiteurs à la journée provenant du bassin de Gap et les locaux.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Pérenniser la liaison Chorges Chanteloube, en maintenant le stationnement payant sur les parkings les plus proches du lac. - Créer des dessertes complémentaires sur le même modèle : > Une desserte des plages de la rive gauche, entre Embrun et Savines-le-Lac. > Une desserte de la Baie Saint-Michel depuis Chorges. <i>> Les caractéristiques fonctionnelles du service envisagé sont détaillées pages suivantes.</i>	- Mise en ligne de deux véhicules en saison d'été. <i>> Coût de production de l'ordre de 80k€/an.</i> - Etude des aménagements de voirie facilitant la desserte <i>> Coût de l'ordre de 50k€.</i>	Réduit l'impact du stationnement et de la circulation sur les sites lacustres.	CCSP (réalisation des services) DIR-Méditerranée (étude des aménagements)	A partir de l'été 2027
- Desservir les sites de versants avec des moyens adaptés (Morgon, Crévoux, Réallon, Mont-Guillaume) > Intégration des destinations de Boscodon, Morgon et Montguillaume dans le système d'autostop organisé (cf. action I-4) > Expérimenter des liaisons régulières en complément du transport à la demande pour relier Crévoux à Embrun et Réallon à Chorges en haute saison estivale.	- Moyens intégrés à l'action I-4 pour Boscodon, Morgon et Montguillaume. - Mise en ligne d'un minibus avec remorque vélo pour les liaisons avec Crévoux et Réallon <i>> Coût de l'ordre de 20k€/an</i>	Réduit l'impact du stationnement et de la circulation sur les sites de versant. Offre des itinéraires plus variés aux promeneurs et randonneurs.	CCSP	A partir de l'été 2024

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale

Exemple de grille horaire

Embrun gare	9:00	10:05	11:15	12:35	13:55	15:15	16:35	17:55
Savines-le-Lac	9:30	10:35	11:45	13:05	14:25	15:45	17:05	18:25

Savines-le-Lac	9:30	10:35	11:55	13:15	14:35	15:55	17:15	18:35
Embrun gare	10:00	11:05	12:25	13:45	15:05	16:25	17:45	19:05



> Ligne des plages Embrun - Savines-le-Lac

Tracé permettant de desservir Embrun, le plan d'eau, Crots, les sites de la Garenne et des Eaux-Douces, et Savines-le-Lac.

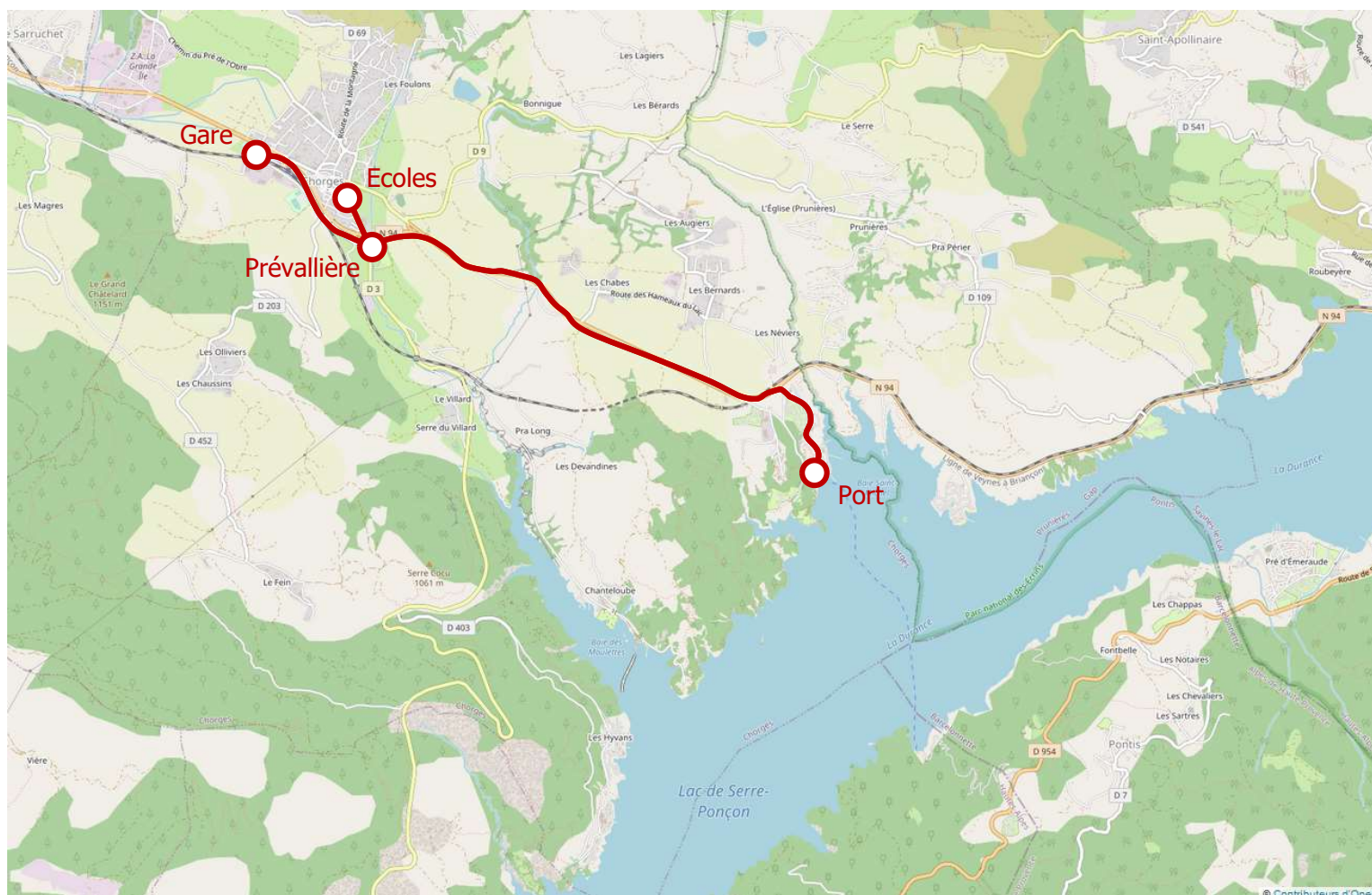
La desserte des Eaux-Douces en direction d'Embrun pourra nécessiter des aménagements spécifiques sur la RN94 (aménagement d'un point d'arrêt et d'une traversée piétonne sécurisée, ou réaménagement du carrefour).

La traversée de la RN94 au niveau de Crots peut également nécessiter un réaménagement du carrefour, ou à défaut l'aménagement d'un point d'arrêt pour une liaison à pied avec la plage.

> Coût de production de l'ordre de 50 k€/an

II-DES MOBILITÉS TOURISTIQUES MAÎTRISÉES

II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale



> Ligne des plages Chorges Baie-Saint-Michel

Un aller retour à chaque heure entre 10h et 18h, sur le modèle de la desserte de Chanteloube.

Il est envisageable de mutualiser la liaison avec le service de Chanteloube, en organisant une correspondance au parking des écoles.

Stationnement payant au parking de la plage.

> Coût de production de l'ordre de 30 k€/an

LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

III-Serre-Ponçon, territoire cyclable

III-Serre-Ponçon, territoire cyclable

- _ Sécuriser et stimuler la pratique utilitaire
- _ Etendre la gamme du vélo loisir

- ✓ **III-1/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables structurants**
 - Déployer les aménagements inscrits au schéma cyclable.
- ✓ **III-2/ Assurer les continuités cyclables locales**
 - Aménager des liaisons locales pour accéder à ces itinéraires
 - Prolonger l'itinéraire structurant vers Gap et Eyglies.
- ✓ **III-3/ Développer le stationnement vélo**
 - Déployer des arceaux pour le stationnement courte durée
 - Installer des stationnements sécurisés
- ✓ **III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir**
 - Définir des parcours promenade à partir des aménagements réalisés
 - Structurer une offre pour la pratique du gravel
- ✓ **III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo**
 - Former les pratiquants (savoir rouler) en particulier les plus jeunes
 - Jalonner les itinéraires

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-1/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables structurants

Situation initiale

- Des aménagements cyclables existent sur le territoire (plus de 15km), mais ne permettent pas un maillage complet de l'ensemble des polarités.
- Des coupures importantes gênent les déplacements à vélo, telles que le pont de Savines-le-Lac et plus généralement la topographie du territoire.
- La CCSP a identifié à son schéma cyclable les grands itinéraires à aménager : Châteauroux-les-Alpes > Embrun > Crots> Savines-le-Lac > Pré d'Emeraude, Chorges > Chanteloube, et liaison Embrun > Chorges par la rive droite du Lac.
- La Véloroute « La Durance à Vélo », itinéraire balisé entre Briançon et Avignon, a été inaugurée en 2023.

Objectifs

- Faciliter les déplacements utilitaires et de loisir à vélo entre les communes du territoire, sécuriser les déplacements à vélo et limiter la mixité voitures/vélos aux axes à faible trafic, contribuer à l'aménagement de la véloroute « La Durance à Vélo ».

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Déployer les aménagements inscrits au schéma cyclable.	- Itinéraire Embrun Savines-le-Lac > <i>Investissement de l'ordre de 1M€</i> - Itinéraire Chorges Baie de Chanteloube > <i>Investissement de l'ordre de 400k€</i> - Itinéraire Embrun Châteauroux-les-Alpes > <i>Investissement de l'ordre de 3M€</i> - Itinéraire Savines-le-Lac Pré d'Emeraude > <i>Investissement de l'ordre de 4,5M€</i> - Itinéraire Chorges Embrun > <i>Investissement de l'ordre de 28M€</i> > <i>Soit un investissement total de 37M€</i> > <i>Charges d'entretien à prévoir de l'ordre de 50 k€/an</i>	Sécurise les déplacements à vélo entre les principaux pôles générateurs de déplacements (achats, emplois et tourisme)	CCSP, communes, <u>Département</u>	Déploiement en cours

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-2/ Assurer les continuités cyclables locales

Situation initiale

- La CCSP a identifié à son schéma cyclable les grands itinéraires à aménager, et a entamé leur déploiement.
- Plusieurs polarités de vallée sont situées à proximité et ne sont à ce jour pas desservies.

Objectifs

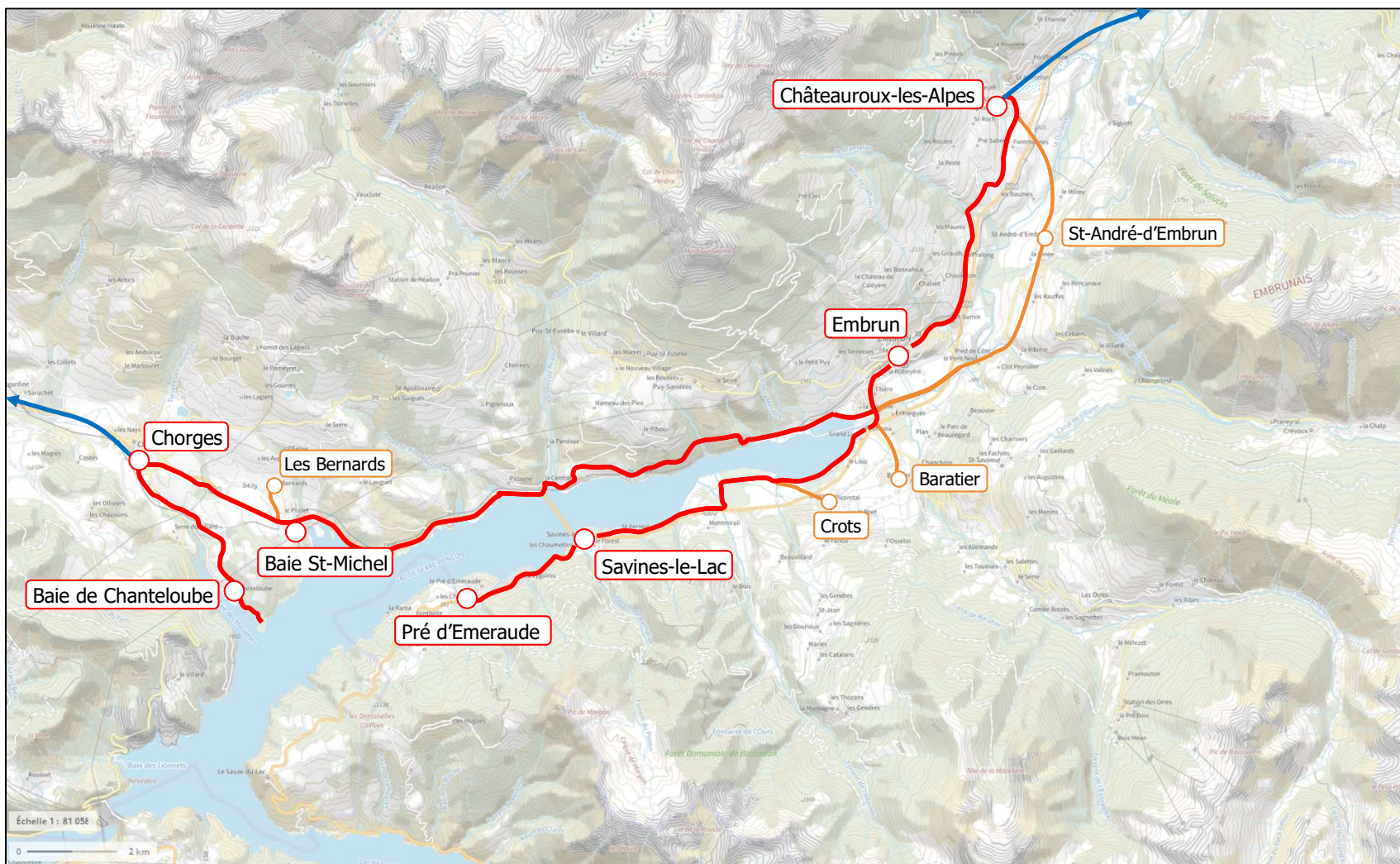
- Faciliter les déplacements à vélo entre les communes du territoire.

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Aménager des liaisons locales pour accéder aux itinéraires structurants > Depuis Chorges, Crots, Baratier, Embrun, Châteauroux-les-Alpes, St-André d'Embrun	- Aménagement de l'ancienne route de Baratier > <i>Investissement de l'ordre de 230k€</i> - Aménagement de la liaison entre Saint-André-d'Embrun et Châteauroux > <i>Investissement de l'ordre de 1M€</i> - Aménagement d'une liaison entre Embrun et St-André d'Embrun (coût restant à évaluer) - Aménagement entre Chorges et Montgardin > <i>Coût de l'ordre de 600 k€</i> - Etude de faisabilité des liaisons Les Bernards Chorges, Saint-André-d'Embrun Embrun et Crots Embrun > <i>Coût de l'ordre de 20k€</i> > <i>Charge d'entretien de l'ordre de 15 k€/an</i>	Sécurise les déplacements à vélo pour se rabattre vers les polarités du territoire	CCSP, communes, Département	A partir de 2025 A plus court terme pour l'aménagement de l'ancienne route de Baratier
- Prolonger l'itinéraire structurant vers Gap et Eyglers	Création d'un itinéraire structurant Gap Chorges d'une part, et Châteauroux-les-Alpes Eyglers (véloroute de la Durance) > <i>Modalités et coûts à définir avec les EPCI voisines et le Département</i>	Développe la pratique du vélo loisir et utilitaire à grande échelle	CCSP, communes, Département, Région, Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance	A définir avec les partenaires, déploiement local en cours

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-2/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables

✓ Construire un réseau d'itinéraires cyclables



Liaisons identifiées au schéma cyclable

Liaisons locales

Axe Gap <> Les Eyglers

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-3/ Développer le stationnement vélo

Situation initiale

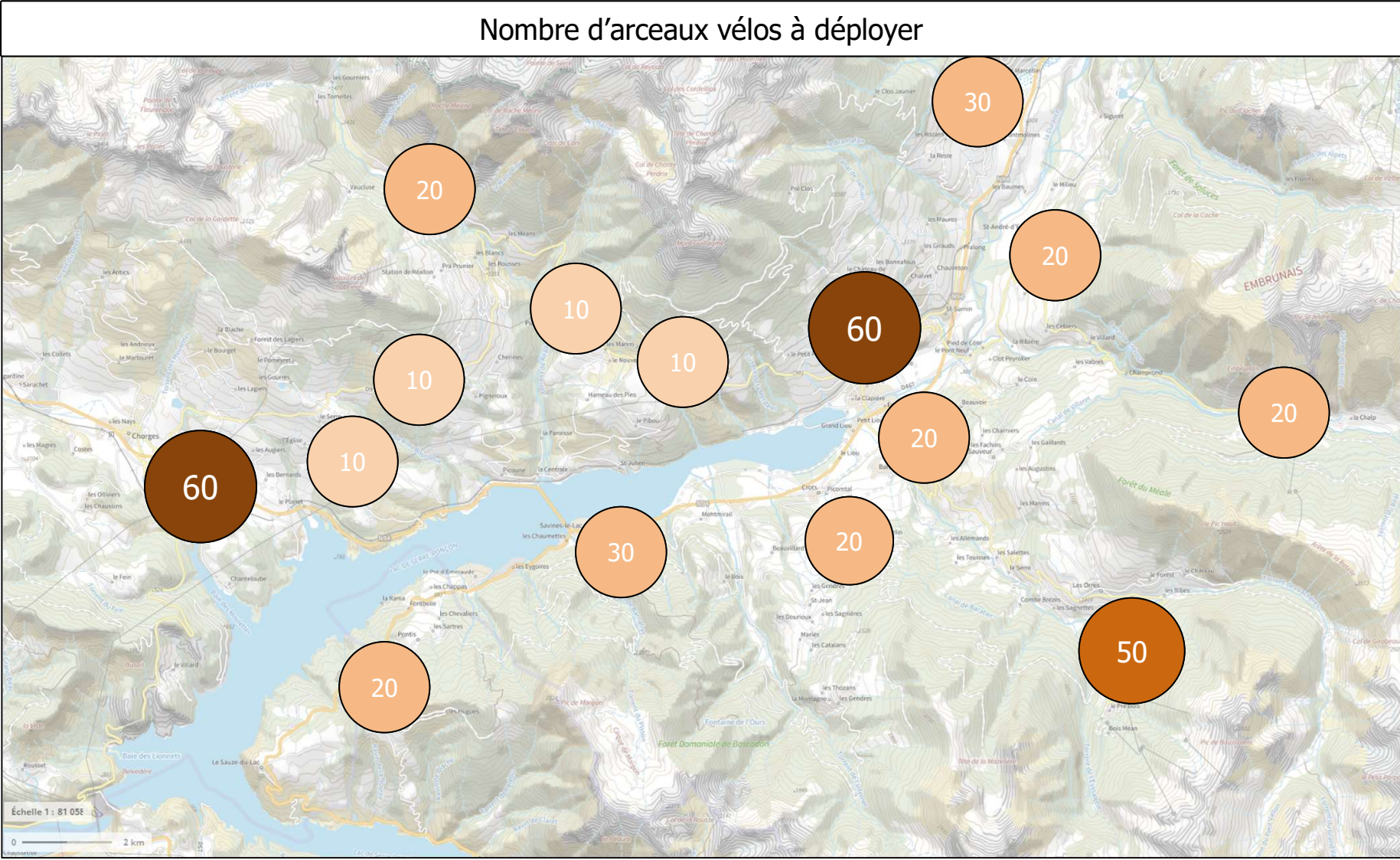
- Les possibilités de stationnement sont limitées sur le territoire communautaire
- La commune d'Embrun déploie du stationnement vélo courte durée sur espace public, ainsi que des consignes sécurisées.

Objectifs

- Améliorer l'accès à vélo aux services et aux secteurs touristiques
- Proposer au cycliste un parcours complet entre le départ et l'arrivée de son trajet

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Généraliser le stationnement courte durée sur espace public > Achat mutualisé du matériel > Pose par les communes > Précisions sur le déploiement pages suivantes	- Implantation de l'ordre de 400 arceaux pour 800 places <i>> Coût de l'ordre de 50 k€</i>	Facilite l'accès aux points d'intérêt à vélo pour les usages de courte durée	<u>Communes</u> , CCSP	2023-2025
- Déployer des consignes sécurisées > Implantation de consignes de 5 places en centre-ville de Embrun (6), Chorges (4) et Savines-le-Lac (2) > Implantation d'une consigne 40 places résidentielle à Embrun > Communication sur les modalités d'accès aux consignes en gare d'Embrun et de Chorges	- Implantation de 14 consignes 5 places <i>> Coût de l'ordre de 60 k€</i> - Implantation d'une consigne 40 places résidentielle <i>> Coût de l'ordre de 30k€</i>	Sécurise le stationnement pour des durées supérieures à 1-2 heures, et pour le stationnement résidentiel en collectif	<u>Communes</u> , CCSP	2023-2025
- Etudier le déploiement de stationnements vélo adaptés sur les établissements du secondaire > Lycée des Métiers, collège des Ecrins et Lycée Honoré Romane	- Implantation de 2 consignes 40 places et 100 arceaux <i>> Coût de l'ordre de 80 k€</i>	Facilite l'accès à vélo des élèves	<u>Département</u> et <u>Région</u>	A partir de la rentrée 2024

III-3/ Développer le stationnement vélo



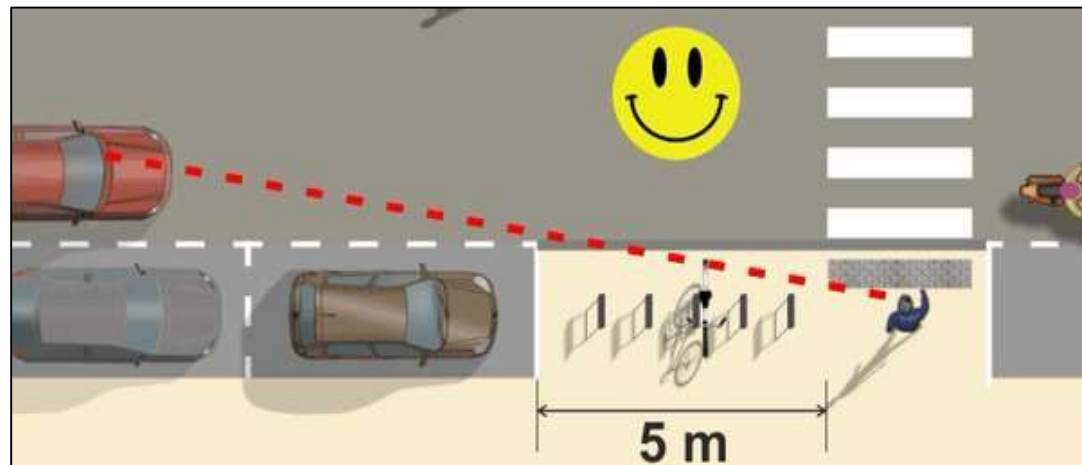
III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-3/ Développer le stationnement vélo

- Préconisations d'implantation de stationnement vélo

<u>Durée de stationnement</u>	<u>Lieux d'implantation</u>	<u>Type de mobilier</u>
Le stationnement courte durée (T < 2h)	• A généraliser dans les zones à forte densité commerciale de manière diffuse • A proximité des pôles générateurs (administratifs, sociaux, culturels, sportifs, touristiques)	• Arceaux classiques sans abri • Une offre minimum de 4 places
Le stationnement moyenne durée (2h < T < 6h)	• Concerne les lieux d'emplois et les établissements d'enseignement	• Arceaux abrités • Une offre minimale par aire comprise entre 10 et 20 places
Le stationnement longue durée (T > 6h)	• Concerne les gares (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile	• Equipement : arceaux abrités, boîtes individuelles, consignes collectives • Une offre minimum à définir

- Loi LOM : neutralisation du stationnement 5m en amont des passages piétons => possibilité de déployer du stationnement vélo



III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir

Situation initiale

- Le vélo loisir est largement développé et promu sous l'angle sportif, en particulier VTT ; de nombreux itinéraires faciles ou très faciles sont également en place.
- Des manifestations sportives liées à la pratique du vélo prennent place sur le territoire.
- De nombreuses voies secondaires à faible trafic sont favorables à la pratique du vélo loisir.
- Des supports de communication réalisés par la CCSP et la CCSPVA, vendus en bureaux des Office de Tourisme et des itinéraires diffusés en ligne.

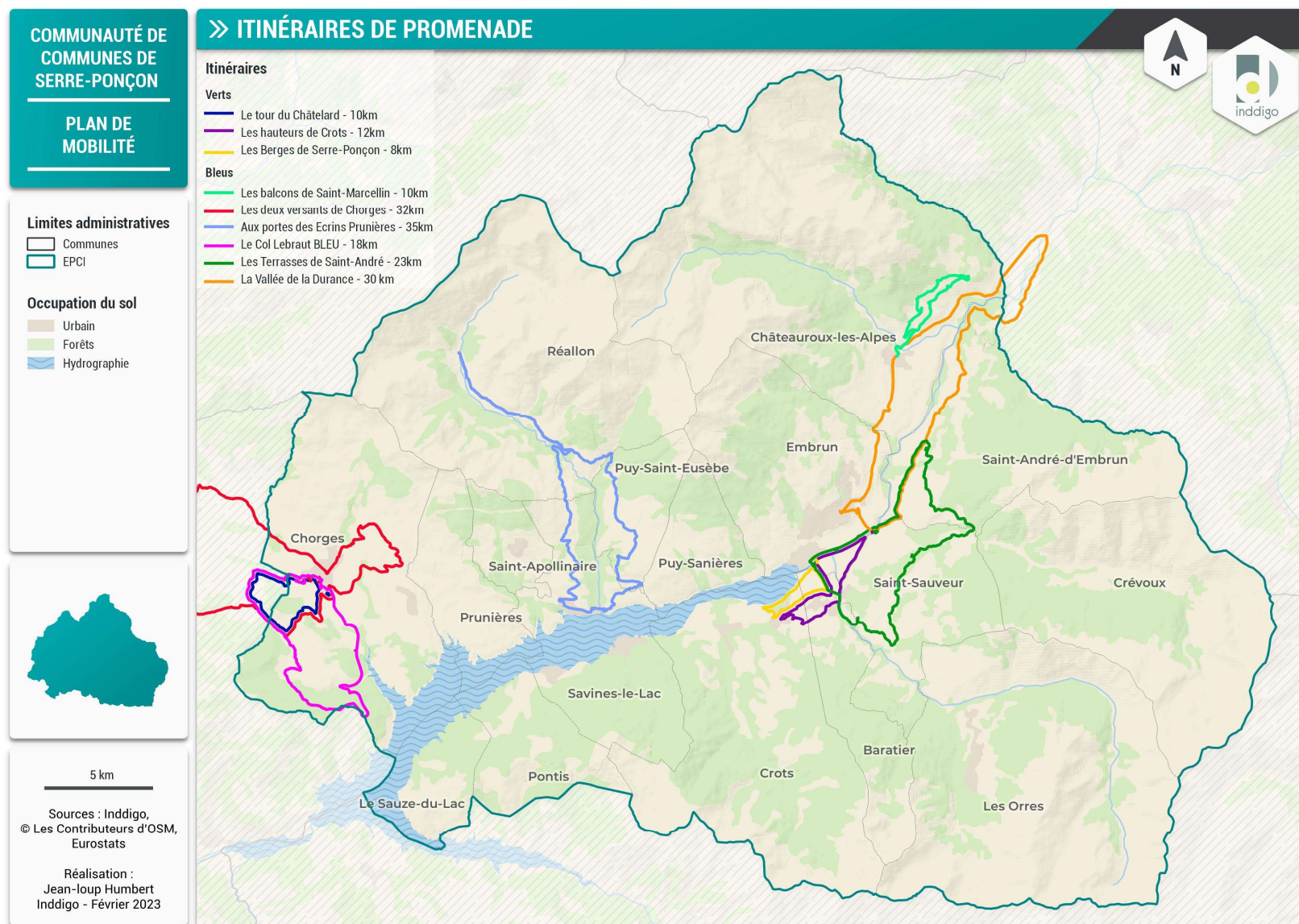
Objectifs

- Proposer des itinéraires vélos réalisables pour tous les publics : familles, personnes moins sportives.

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Promouvoir des itinéraires de promenade > Promouvoir les 8 itinéraires de difficulté verte et bleue (cf. carte page suivante) : de 8 à 30km, entre 60 et 800m de dénivelé positif	- Communication, promotion des itinéraires à partir des éléments existants (cartes papier, site FFC et rando-serreponcon.com) > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i>	Etend la cible vélo aux familles	CCSP, Offices du tourisme	Printemps/Eté 2023
- Promouvoir les itinéraires cyclosportifs locaux > Promouvoir les 5 itinéraires de difficulté rouge et noire (cf. carte page suivante) : de 47 à 109km, entre 1100 et 2500m de dénivelé positif	- Communication, promotion des itinéraires à partir des éléments existants (cartes papier, site FFC et rando-serreponcon.com) > <i>Coût de l'ordre de 5k€/an</i>	Stimuler la clientèle sportive sur le territoire	CCSP, Offices du tourisme	Printemps/Eté 2023
- Promouvoir des itinéraires Gravel (pratique de vélo loisir de pleine nature privilégiant l'usage de pistes, voire de sentiers) > S'inscrire dans le projet GTHA Gravel > Soutenir l'évènement Gravel En-Durance	- Communication, promotion des itinéraires à partir des éléments existants (cartes papier, site FFC et rando-serreponcon.com) > <i>Enveloppe de l'ordre de 10k€/an</i>	Développe une pratique touristique émergente sur le territoire	CCSP, Offices du tourisme	Printemps/Eté 2023

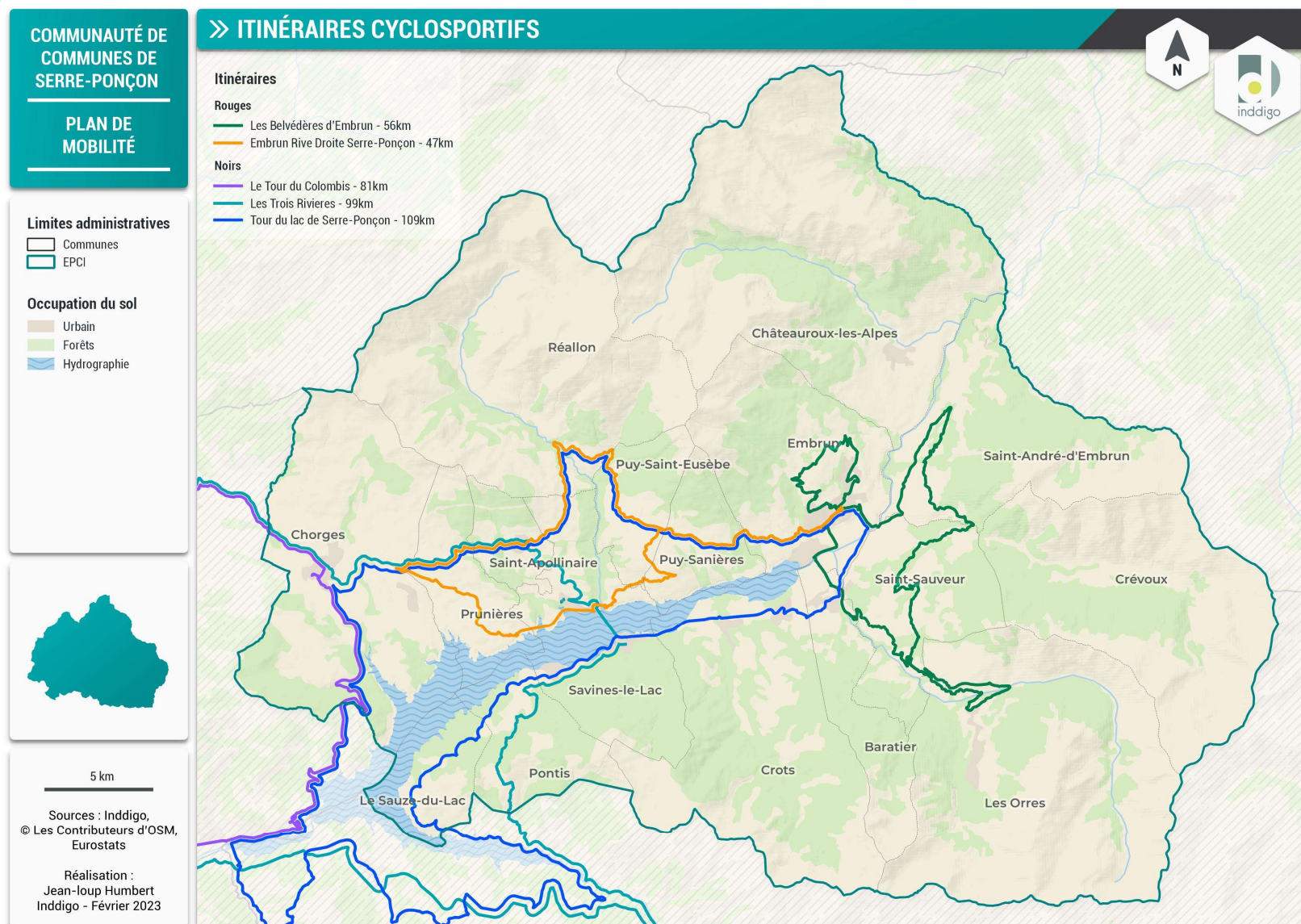
III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir



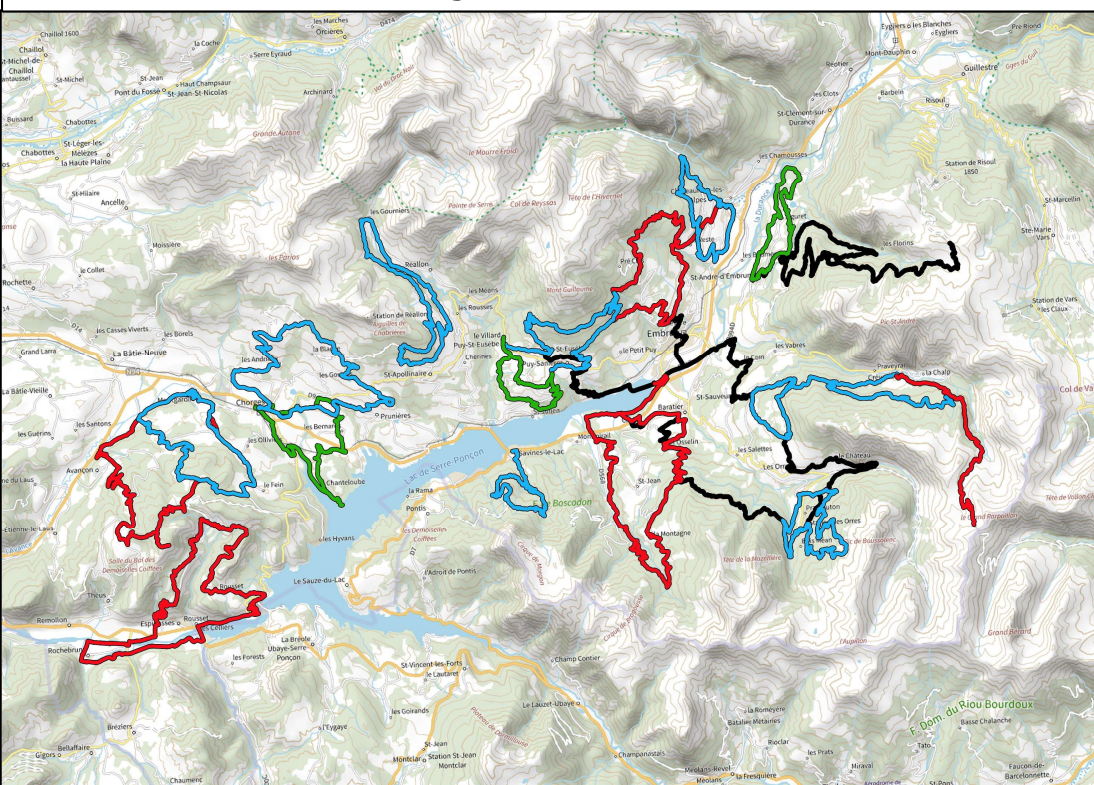
III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir

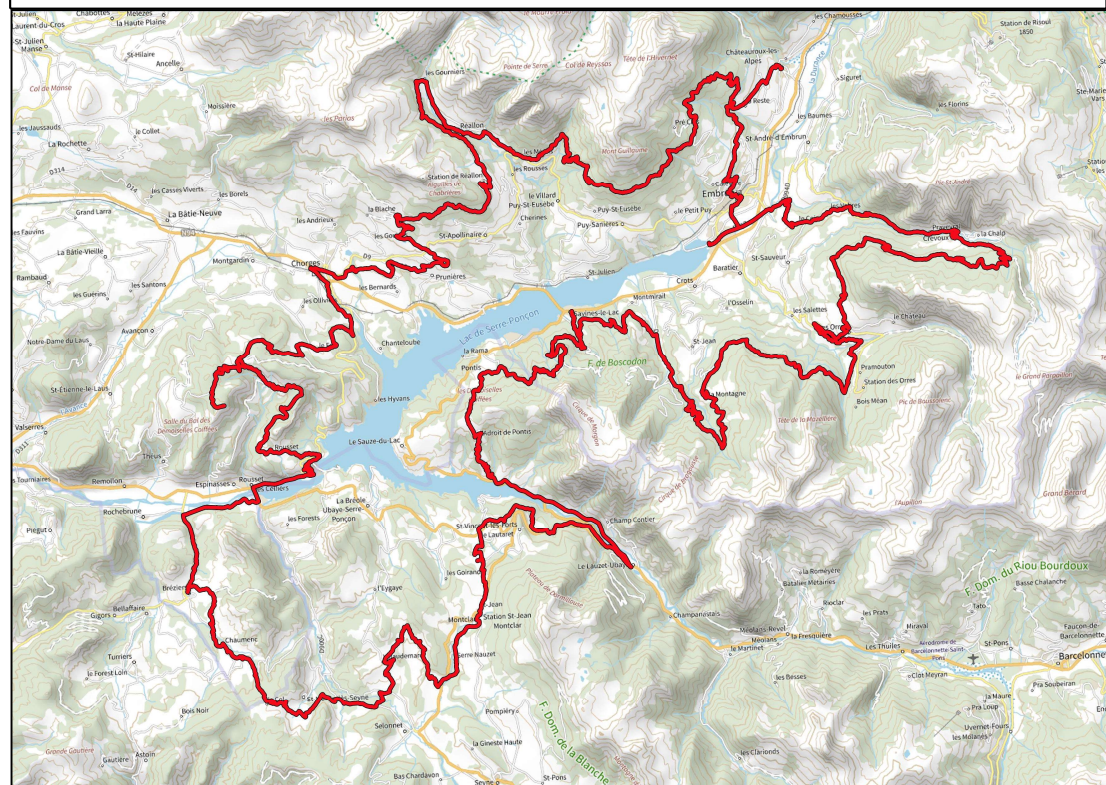


III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir

Parcours gravel sur le territoire



Tour du lac Gravel



III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo

Situation initiale

- Le déploiement des itinéraires cyclables est peu accompagné par des actions de promotion, qui permettent d'en accroître la visibilité.

Objectifs

- Rendre plus visibles les itinéraires cyclables et la pratique du vélo
- Former les plus jeunes à la pratique du vélo

Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Jalonner les itinéraires cyclables > Mettre en place du jalonnement directionnel pour les itinéraires de base, permettant de se rabattre vers les principales polarités (a minima Embrun, Chorges et Savines-le-Lac)	- Déploiement de la signalisation > <i>Coût de l'ordre de 100k€</i>	Renforce la visibilité des aménagements, canalise la fréquentation, guide les usagers non-résidents	<u>CCSP</u>	Selon le rythme de déploiement des itinéraires et des boucles
- Former à la pratique du vélo > Généraliser le Savoir-Rouler dans les écoles > Valoriser la formation par l'organisation d'un voyage à vélo	- Déployer les formations avec des moniteurs locaux > <i>Coût de l'ordre de 20k€/an pour 300 élèves par an</i>	Rend plus accessible la pratique du vélo Forme les plus jeunes à cette pratique	<u>CCSP</u> , <u>communes</u> , <u>Fub</u> (Génération vélo)	A partir de la rentrée 2023

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo



Traversée de la Drôme à vélo pour les élèves formés au savoir rouler

III-SERRE-PONÇON, TERRITOIRE CYCLABLE

III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo

Quelles sont les 3 étapes du programme Savoir Rouler à Vélo ?

Savoir Pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo

Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.

Savoir Circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé

Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.

Savoir Rouler à Vélo : circuler en situation réelle

Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.

Auprès de qui vous renseigner ?

Les associations sportives : Fédération Française de Cyclisme, Fédération Française du Cyclotourisme, Fédération Française de Triathlon, Union Française des Œuvres Laïques, d'Éducation Physique

Les associations sportives scolaires : Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré, Union Nationale du Sport Scolaire

Les autres associations : Fédération française des Usagers de la Bicyclette, Moniteurs Cyclistes Français

Les associations de prévention : Association Prévention Routière, prévention Maif, la fondation de la route MGEN

L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.

Etapes du dispositif Savoir Rouler à Vélo (davantage de renseignements sur le site *generationvelo.fr*)

❖ LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

IV-Espaces publics, espaces de vie

IV-Espaces publics, espaces de vie

- _ Mieux sécuriser la voirie pour faciliter les déplacements de proximité
- _ Valoriser la gare d'Embrun

- ✓ **IV-1/ Favoriser le partage de voirie sur les voies peu fréquentées et les secteurs les plus centraux**
 - Partager un référentiel technique favorisant l'apaisement de la voirie
 - Instaurer des zones de rencontre
 - Etendre les zones 30 pour viser 80% du linéaire en agglomération
- ✓ **IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes**
 - Limiter l'attractivité de la route des Puys
 - Programmer des fermetures d'itinéraires sur les assistants de conduite
- ✓ **IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers**
 - Identifier les secteurs et les itinéraires à équiper
 - Traiter les priorités (écoles, centres de santé, commerces)
 - Aménager des rues scolaires
- ✓ **IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun**
 - Réorganiser les échanges
 - Intensifier le quartier gare

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-1/ Favoriser le partage de voirie

Situation initiale				
- Les zones de circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre) sont principalement en place à Embrun, mais peu présentes au sein des autres communes, malgré un terrain souvent favorable.				
Objectifs				
Apaiser la voirie dans les centralités en modérant les vitesses pratiquées pour favoriser le partage des espaces, la cohabitation entre usagers, et la sécurité des usagers les plus vulnérables.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Partager un référentiel technique pour l'apaisement de la voirie adapté aux environnements de montagne. > Sensibilisation et formation des élus et techniciens des communes à l'apaisement de la voirie > Mise à disposition d'un guide de la voirie apaisée, référentiel technique pour les opérations d'aménagement dans les centralités.	- Accompagnement et formalisation > <i>Coût l'ordre de 20k€</i>	Fournit aux communes les clefs d'aménagement pour faciliter la conception et la réalisation	CCSP, Département, communes	Fin 2024
- Développer des secteurs de voies apaisées : > Identifier les portions de voirie ayant vocation à bénéficier d'un apaisement du trafic : _ Zones 30 sur des ensembles étendus de voies, voire sur l'essentiel des voies d'une commune, en recourant au principe de « ville 30 ». _ Zones de rencontre sur des voies étroites des centres et des secteurs résidentiels.	- Etude de terrain - Concertation de la population > <i>Coût l'ordre de 20k€</i>	Sécurisation des déplacements à pied et à vélo	Communes, Département	A partir de 2025

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes

Situation initiale				
- Une partie du trafic de la RN94 se dévie spontanément sur la route des Puys (RD9) lors des situations de congestion, sous l'effet des indications des applications d'aides à la conduite.				
Objectifs				
Sécuriser les sections de la RD9 traversant les hameaux et les centres-bourgs, en particulier pendant les périodes de pointe saisonnière.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Aménager des dispositifs de réduction des vitesses sur la RD9 aux entrées et sorties de hameaux > Entrée d'Embrun, > Puy-Sanières, > Puy-Saint-Eusèbe [nouveau village, chef lieu], > Les Méans carrefour de Réallon, > Les Rousses, > St-Apollinaire.	- Aménagement de dispositifs adaptés, de type écluse <i>> Coût l'ordre de 75k€</i>	Limite l'impact du trafic de shunt sur les villages traversés.	<u>Communes</u> , Département	2025-2030
- Programmer des fermetures d'itinéraires dans les applications d'aide à la conduite (Waze, iCoyote...)	- Etablir des partenariat avec les éditeurs	Diminue l'attractivité du shunt en cas de saturation de la RN94.	<u>Département</u> , communes	A partir de 2025

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes



L'écluse : un dispositif ralentisseur efficace, et transparent pour le piéton comme pour les vélos

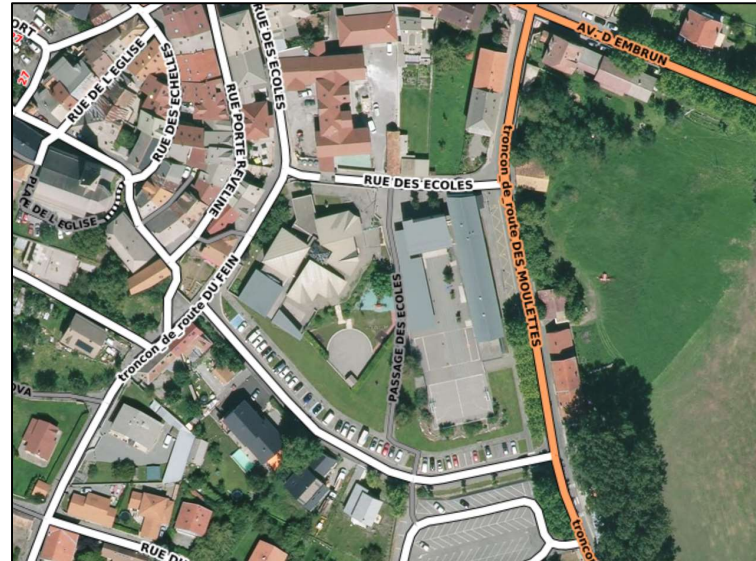
IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers

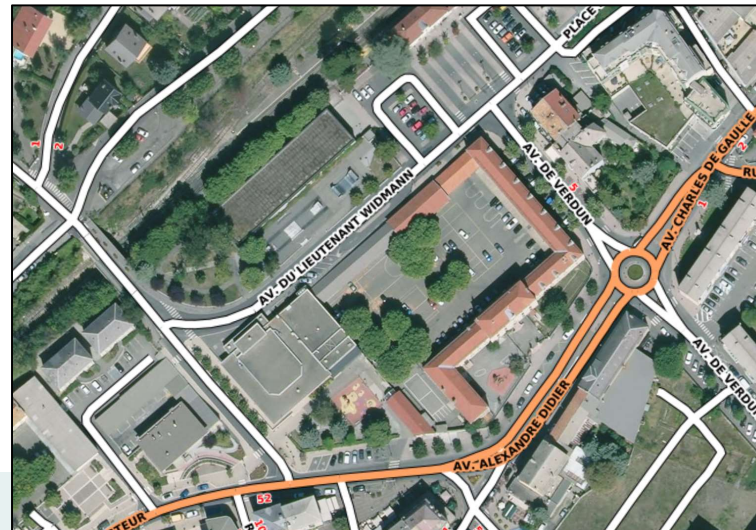
Situation initiale				
- Les cheminements piétonniers sont fréquemment interrompus en dehors des centralités. Des itinéraires attractifs hors voirie peuvent exister, parfois peu connus ou peu valorisés. - La CCSP déploie un programme d'écomobilité scolaire afin de sensibiliser les parents, les enseignants, et de définir les priorités d'action.				
Objectifs				
Rendre attractive et sûre la pratique de la marche pour les besoins locaux de la vie quotidienne.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Identifier les cheminements à sécuriser ou à conforter. > Rendre attractifs et sûrs les cheminements, en particulier pour les enfants et les personnes à mobilité réduite. > Identifier avec les habitants les sections hors voirie valorisables, qui permettent d'éviter des cheminements en bordure de voirie routière. > Valoriser ces itinéraires par du jalonnement, de l'animation et une cartographie.	- Etude de terrain pour dégager les priorités d'aménagement - Travail collaboratif avec les habitants > <i>Coût l'ordre de 15k€</i>	Précise les opportunités d'aménagement et hiérarchise les interventions.	<u>Communes</u> , Département (Mutualisation possible par la CCSP)	2027
- Etendre les espaces piétonniers : > Aménager des rues scolaires au droit des écoles : aires piétonnes temporaires autour des établissements pour sécuriser et rendre plus conviviaux les entrées et sorties des enfants. > Animer des espaces publics avec des aménagements temporaires impliquant les habitants.	- Prise en compte des priorités établies dans le cadre du programme Moby en cours. - Travail collaboratif avec les habitants	Sécurise les trajets domicile école, favorise l'usage de la marche	<u>Département</u> , communes	2027

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers



Ecoles maternelle et
élémentaire Chorges
Rue des Ecoles



Ecole primaire Cezanne
*Avenue du Lieutenant
Wildmann*

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers



Rue aux enfants à Pont de l'Arche (Eure)

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun

Situation initiale				
- Les alentours de la gare d'Embrun, idéalement desservis, comprennent de nombreux espaces peu valorisés. Une démarche exploratoire de design de services menée en 2022-2023 par la Région a tracé des premières perspectives.				
Objectifs				
Mettre à profit le niveau de desserte actuel et à venir de la gare d'Embrun pour y développer des activités et augmenter le potentiel de fréquentation des services ferroviaires, au sein d'un espace public fonctionnel et à haute qualité d'usage.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Réorganiser les échanges train / bus / car / vélo / piétons > Aménagement d'une gare routière intégrant les besoins d'accostage et de manœuvre des autocars en toute sécurité. > Optimisation spatiale des échanges voyageurs entre les services d'autocars, et entre la gare SNCF et la gare routière > Amélioration du confort d'attente à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment voyageurs > Amélioration des accès piétons et vélo depuis le centre-ville > Amélioration de l'information voyageurs en descente de train	- Etude de définition pour un Pôle d'Echanges Multimodal > <i>Coût de l'ordre de 100k€</i> > <i>Enveloppe du projet global à définir (de l'ordre de 2 à 5 M€)</i>	Définit les aménagements à réaliser	<u>Commune, Région, SNCF, CCSP</u>	2025 (études) 2026 - 2028 (réalisation)
- Développer l'intensité urbaine autour de la gare > Planter des activités innovantes (coworking, atelier vélo, réemploi) dans un rayon de 200 à 300 mètres > Evaluer l'opportunité de projets mixtes intégrant du logement.	- Etude de programmation urbaine liée au projet de Pôle d'Echanges Multimodal - Être à l'écoute et stimuler des projets locaux	Davantage de clientèle pour les services ferroviaires dans un rayon d'attraction à pied autour de la gare	<u>Commune, CCSP, SNCF</u>	2025 (études) 2026 - 2028 (réalisation)

IV-ESPACES PUBLICS, ESPACES DE VIE

IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d'Embrun



St-Dié-les-Vosges, projet de pôle d'échanges

LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

V-Une mobilité simple, lisible et fluide

V-Une mobilité simple, lisible et fluide

_ Informer, promouvoir, accompagner, réaliser ensemble

- ✓ **V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité**
 - Créer et diffuser un guide mobilité présentant les offres existantes sur l'ensemble de la Durance, de Gap à Briançon
 - Former des ressources locales (mairies, OT) pour guider les locaux et les visiteurs
 - Créer et animer une marque mobilité locale
- ✓ **V-2/ Développer l'autopartage**
 - Inciter les particuliers à mettre en commun leurs véhicules
 - Mutualiser des véhicules entre collectivités, entreprises et particuliers
- ✓ **V-3/ Mutualiser les ressources logistiques**
 - Documenter les flux à destination des centralités et des stations
 - Impulser des échanges entre les principales entreprises du territoire
- ✓ **V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés**
 - Sensibiliser les employeurs aux enjeux des mobilités domicile travail
 - Animer un challenge mobilité local
 - Faciliter l'accès à l'emploi
- ✓ **V-5/ Accompagner les établissements scolaires et les plus jeunes**
 - Déployer des actions d'écomobilité scolaire

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité

Situation initiale				
- Chaque organisateur de service communique sur les services correspondant à son périmètre (Zou!, TER-SNCF, Serre-Ponçon...)				
Objectifs				
Améliorer la connaissance des offres de mobilité par les différents publics : résidents de la CCSP (dont publics en insertion, personnes âgées, personnes non motorisées, jeunes publics), visiteurs (clientèle de séjour, excursionnistes).				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Créer et diffuser un guide mobilité présentant les offres existantes sur l'ensemble de la Durance, de Gap à Briançon. > Actualiser le recensement des offres de service à chaque saison (avril et août) > Créer et diffuser une version papier > Décliner et diffuser une version numérique	- Création graphique > Coût de l'ordre de 20k€ - Actualisation annuelle > Coordination avec la Région, actualisation des contenus, diffusion > Coût de l'ordre de 5 k€/an	Permet au public de repérer les offres et d'organiser ses déplacements	CCSP, Région	2024
- Former des ressources locales (mairies, intervenants de l'action sociale, Offices du Tourisme) pour guider les locaux et les visiteurs > Former un réseau local de prescripteurs, les impliquer dans la diffusion de l'information et dans la promotion. > Réunir les prescripteurs en amont de chaque saison pour leur présenter les évolutions dans l'offre de service, et les contenus qui leur permettront d'informer efficacement leurs publics.	- Animation du réseau	Des informations qualifiées pour mieux renseigner et orienter les publics	CCSP	2025
- Créer et animer une marque mobilité locale > Décliner l'identité visuelle du nouveau réseau Vaï sur la documentation commerciale, les supports de promotions, les points d'arrêt, les véhicules.	- Création graphique (en cours de réalisation)	Des services locaux visibles et identifiables sur le terrain	CCSP	2023

◆ V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité



Vai, la nouvelle marque mobilité de la Communauté de Communes de Serre-Ponçon

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-2/ Développer l'autopartage

Situation initiale				
- Fin 2022, on compte moins de 10 véhicules disponibles sur les applications d'autopartage entre particuliers.				
Objectifs				
Offrir des alternatives aux ménages qui doivent supporter l'entretien de plusieurs véhicules, et à ceux qui ne disposent pas d'une voiture.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Faire connaître les possibilités d'autopartage entre particuliers. > Mener une campagne de communication web et réseaux sociaux > Intégrer la possibilité de l'autopartage au guide mobilité en complément des services proposés par la collectivité.	- Intégration au guide mobilité et aux messages de promotion	Introduit la notion d'autopartage dans les possibilités offertes à la population.	<u>CCSP</u>	2024
- Etudier le recours à l'autopartage pour des véhicules de flottes captives > Communes > CCSP (mais localisation actuelle défavorable) > Offices du Tourisme > Entreprises	- Etude de gisement véhicules et stationnement, mobilisation des gestionnaires de parcs de véhicules > <i>Coût de l'ordre de 15k€</i>	Amorce la mutualisation des véhicules entre professionnels, en offrant dans le même temps un service à la population.	<u>CCSP</u>	2027

◆ V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-2/ Développer l'autopartage



Le service Lyvia d'autopartage en véhicules électriques du PNR du Haut-Jura

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-3/ Mutualiser les ressources logistiques

Situation initiale				
- Le transport des marchandises n'est pas mutualisé à destination ou en provenance de Serre-Ponçon. - Les différents acteurs (chargeurs, transporteurs, collectivités) ne disposent pas d'une vision partagée des pratiques, des besoins et des enjeux.				
Objectifs				
Permettre à la collectivité d'intervenir de façon adaptée en matière de régulation et d'accompagnement de la filière logistique.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Documenter les flux à destination des centralités et des stations > Identifier les récepteurs et des émetteurs de marchandises > Mener une enquête permettant de comprendre les chaînes logistiques locales selon les saisons : chargeurs, commerçants, transporteurs	- Enquête chargeurs, commerçants, transporteurs - Relevé des points relais colis et des flux de livraisons - <i>Coût d'étude et enquête de l'ordre de 30k€</i>	Fonder les priorités d'intervention de la collectivité sur des bases objectives et partagées	<u>CCSP</u>	2024
- Impulser des échanges entre les principales entreprises du territoire > Permettre de stimuler des mutualisations > Diffuser des bonnes pratiques et des idées venues d'ailleurs > Réfléchir à l'échelle du territoire sur une valorisation de la ligne ferroviaire en matière de logistique. > Réfléchir à l'échelle du territoire sur des mutualisations entre transport de personnes et acheminement de colis.	- Echanges réguliers entre entreprises locales et collectivités, interventions de professionnels de la logistique	Identifier et stimuler des optimisations, voire des mutualisations potentielles entre chargeurs.	<u>CCSP</u>	En cours

V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés

Situation initiale				
- La CCSP tisse progressivement des liens avec les employeurs, qui peuvent être des prescripteurs de pratiques de mobilité pour leurs salariés, et qui peuvent rencontrer des difficultés de recrutement.				
Objectifs				
Apporter des solutions concrètes de mobilité aux employeurs et aux salariés, promouvoir les services et inciter aux changements de comportements.				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Sensibiliser les employeurs aux enjeux des mobilités domicile travail > Constituer et animer un club local de la transition > Inciter les employeurs (information des salariés, speed-dating covoiturage, forfait mobilité durable...)	- Rencontres régulières avec les employeurs, avec apport d'informations et supports de réflexion.	Mobilise et informe les employeurs	CCSP, employeurs, chambres consulaires	En cours
- Animer un challenge mobilité local > Construire le challenge (période, format de saisie, règlement, lots, promotion, valorisation), défi ludique pour inviter les salariés à venir au travail autrement qu'en voiture le temps d'une journée. > Expérimenter une première session	- Plateforme dédiée, lots, communication, outil Datagir de l'Ademe > Coûts de l'ordre de 20k€/an	Mobilise et implique les salariés et les établissements	CCSP, employeurs, chambres consulaires	En cours
- Faciliter l'accès à la mobilité pour l'emploi > Faire émerger une auto-école sociale adaptée à des publics rencontrant des difficultés particulières (difficultés financières, handicap, difficultés d'apprentissage) : contribuer au financement du permis de conduire sur critères sociaux en contrepartie de missions de bénévolat, proposer des séances itinérantes, mettre en place des dispositifs spécifiques d'apprentissage. > Faire émerger un garage solidaire	- Animation territoriale pour identifier et mobiliser les partenaires - Participation au financement > Coûts à définir, enveloppe de l'ordre de 15k€/an	Permet à des personnes isolées non motorisées d'accéder à l'emploi	CCSP, acteurs économiques et sociaux du territoire, Fédération Solidarauto	2024-2025 (mobilisation, préparation) 2026-2027 (réalisation)

V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE **SERRE-PONÇON** PROPOSE :

CHALLENGE Mobilité

**18 au 23
septembre
2023**

AU TRAVAIL

ALLONS-Y

AUTREMENT !

**PARTICIPEZ AVEC
VOTRE EMPLOYEUR**

Soutenu par

Comment participer ?

Pour participer, rien de plus simple :

CLIQUEZ ICI

Ou Flashez :



Participer au
1^{er} challenge mobilité
de la Communauté
de Communes de Serre-Ponçon,
c'est s'investir pour une
évolution durable du territoire !

Contacts :

06.58.17.33.46
mobilitettransport@ccserreponcon.com

07.63.88.10.45
ecotransition@ccserreponcon.com

Conception **Calyon** Environ : ne pas jeter sur la voie publique

Première édition du challenge mobilité de la CCSP organisé en septembre 2023

V-UNE MOBILITÉ SIMPLE, LISIBLE ET FLUIDE

V-5/ Accompagner les établissements scolaires et les plus jeunes

Situation initiale				
- La CCSP travaille activement avec les communes et leurs établissements scolaires dans le cadre du programme Moby pour favoriser l'utilisation des modes de déplacements actifs ou partagés aux abords des établissements scolaires.				
Objectifs				
Impulser des changements de comportements auprès des plus jeunes .				
Propositions	Moyens à mobiliser	Impact attendu	Réalisation	Echéances
- Déployer des actions d'écomobilité scolaire > Expérimenter et pérenniser des pédibus et des vélobus, permettant de mutualiser entre parents des accompagnements de groupes d'enfants à pied ou à vélo. > Soutenir les établissements pour déployer des actions pédagogiques associées à la mobilité (supports, ressources, intervenants) > Se tenir à l'écoute des établissements, des parents et des élèves pour étudier des aménagements permettant de sécuriser les trajets vers l'école.	- Rencontre des établissements - Mise à disposition de modes d'emploi permettant de répondre aux questions récurrentes - Mise à disposition de ressources et d'intervenants > <i>Coût de l'ordre de 10k€/an</i>	Permettre aux plus jeunes de construire des bonnes habitudes en matière d'écomobilité. Aider à les autonomiser en matière de mobilité.	<u>CCSP, communes, Moby établissements scolaires, parents d'élèves</u>	A partir de la rentrée 2023

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

PROGRAMMATION OPERATIONNELLE ET FINANCIERE

I- DES TRANSPORTS POUR LE QUOTIDIEN

Intervention du Plan de mobilité	Période			Projection de l'ensemble des coûts		Projection des coûts CCSP	
	2023-2026	2027-2030	2031-2034	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an)	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an)
I/ Des transports pour le quotidien							
I-1/ Intensifier les liaisons avec Gap et Briançon							
Etudier l'intégration de trains supplémentaires entre Briançon et Gap	X	X	X	Selon offre retenue par la Région			
Etudier une anticipation de l'offre de service supplémentaire par voie routière							
I-2/ Faciliter la pratique du covoiturage							
Déployer le service d'autostop organisé	X	X	X		15		10
Faciliter la mise en relation pour des pratiques de covoiturage courte distance	X	X	X		10		5
Aménager des aires de covoiturage	X	X	X	230		46	
I-3/ Développer des liaisons régulières locales							
Etude d'optimisation LER-TER	X						
Services supplémentaires sur ligne 69 entre Gap et Briançon	X	X	X		100		
Equipement des autocars de la ligne 69 en porte-vélos	X			50			
I-4/ Développer des liaisons régulières locales							
Faciliter l'usage des circuits scolaires par les habitants	X	X	X		40		40
Compléter la desserte par un service de transport à la demande zonal		X	X	40	150	40	150
I-5/ Etendre le réseau urbain d'Embrun							
Structurer le réseau urbain autour d'une ligne forte		X	X		70		70
ENSEMBLE VOLET I							
Période 2023-2026				320	165	86	55
Période 2027-2030				0	385	0	235
A partir de 2030				0	385	0	275

*Les coûts supplémentaires sont à ajouter au budget initial de 575k€/an

PROGRAMMATION OPERATIONNELLE ET FINANCIERE

II-Des mobilités touristiques maîtrisées

Intervention du Plan de mobilité	Période			Projection de l'ensemble des coûts		Projection des coûts CCSP	
	2023-2026	2027-2030	2031-2034	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *
II-Des mobilités touristiques maîtrisées							
II-1/ Améliorer les services hivernaux desservant les stations							
Etoffer les grilles horaires des services reliant Chorges à Réallon, Embrun à Crévoux et Embrun aux Orres	X	X	X		30		30
Accroître le financement des service saisonniers par les clientèles touristiques	X			40		40	
II-2/ Mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client							
Informier et diriger la clientèle en amont du séjour	X	X	X				
Envisager une labellisation des stations		X		15			
II-3/ Desservir les lieux de loisir en saison estivale							
Desservir les plages rive gauche + Baie St-Michel		X	X	10	80	10	80
Desservir les sites de versants		X	X		20		20
ENSEMBLE VOLET II							
Période 2023-2026				40	30	40	30
Période 2027-2030				25	130	10	130
A partir de 2030				0	130	0	130

*Les coûts supplémentaires sont à ajouter au budget initial de 575k€/an

PROGRAMMATION OPERATIONNELLE ET FINANCIERE

III-Serre-Ponçon, territoire cyclable

Intervention du Plan de mobilité	Période			Projection de l'ensemble des coûts		Projection des coûts CCSP	
	2023-2026	2027-2030	2031-2034	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *
III-Serre-Ponçon, territoire cyclable							
III-1/ Construire un réseau d'itinéraires cyclables structurants							
Embrun Savines-le-Lac	X			1 000	50	350	50
Chorges Baie de Chanteloube	X			400		140	
Embrun Châteauroux-les-Alpes		X		3 000		1 050	
Savines-le-Lac Pré d'Emeraude		X		4 500		1 575	
Chorges Embrun	X	X	X	28 000		9 800	
III-2/ Assurer les continuités cyclables locales							
Ancienne route de Baratier	X			230	15	81	15
Saint-André-d'Embrun Châteauroux		X		1000		350	
Aménagement entre Chorges et Montgardin	X			600		210	
Etudes de faisabilité autres liaisons	X			20		7	
Prolonger l'itinéraire structurant vers Gap et Eyglies	A définir avec les partenaires						
III-3/ Développer le stationnement vélo							
Généraliser le stationnement courte durée sur espace public	X			50		25	
Déployer des consignes sécurisées	X			90		45	
Etudier le déploiement de stationnements vélo adaptés sur les établissements du secondaire	A définir par le Département et la Région						
III-4/ Etendre la gamme du vélo loisir							
Identifier et promouvoir des itinéraires	X	X	X		25		25
III-5/ Encourager davantage la pratique du vélo							
Jalonner les itinéraires cyclables	X	X	X	100		50	
Former à la pratique du vélo	X	X	X		20		10
ENSEMBLE VOLET III							
Période 2023-2026				2 430	35	668	45
Période 2027-2030				8 530	55	2 990	65
A partir de 2030				28 030	75	9 815	85

*Les coûts supplémentaires sont à ajouter au budget initial de 575k€/an

PROGRAMMATION OPERATIONNELLE ET FINANCIERE

IV-Espaces publics, espaces de vie

Intervention du Plan de mobilité	Période			Projection de l'ensemble des coûts		Projection des coûts CCSP	
	2023-2026	2027-2030	2031-2034	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *
IV-Espaces publics, espaces de vie							
IV-1/ Favoriser le partage de voirie sur les voies peu fréquentées et les secteurs les plus centraux							
Partager un référentiel technique pour l’apaisement de la voirie	X			20		10	
Développer des secteurs de voies apaisées	X			20		10	
IV-2/ Dissuader les reports depuis les grands axes							
Aménager des dispositifs de réduction des vitesses sur la RD9	X	X	X	75			
Programmer des fermetures d’itinéraires dans les applications							
IV-3/ Etendre les cheminements piétonniers							
Identifier les cheminements à sécuriser ou à conforter		X		15			
Etendre les espaces piétonniers		X	X	Selon priorités établies par les communes			
IV-4/ Réinventer les alentours de la gare d’Embrun							
Réorganiser les échanges train / bus / car / vélo	X			100		20	
Développer l’intensité urbaine autour de la gare	X			Selon priorités établies par les communes			
ENSEMBLE VOLET IV							
Période 2023-2026				165	0	40	0
Période 2027-2030				40	0	0	0
A partir de 2030				3 525	0	700	0

**Les coûts supplémentaires sont à ajouter au budget initial de 575k€/an*

PROGRAMMATION OPERATIONNELLE ET FINANCIERE

IV-Espaces publics, espaces de vie

Intervention du Plan de mobilité	Période			Projection de l'ensemble des coûts		Projection des coûts CCSP	
	2023-2026	2027-2030	2031-2034	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an) *
V-Une mobilité simple, lisible et fluide							
V-1/ Faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité							
Créer et diffuser un guide mobilité présentant les offres existantes sur l'ensemble de la Durance, de Gap à Briançon	X				25		25
Former des ressources locales	X						
V-2/ Développer l'autopartage							
Faire connaître les possibilités d'autopartage entre particuliers	X	X	X				
Etudier le recours à l'autopartage pour des véhicules de flottes captives		X		15		10	
V-3/ Mutualiser les ressources logistiques							
Documenter les flux à destination des centralités et des stations	X			30		20	
Impulser des échanges entre les principales entreprises du territoire	X						
V-4/ Accompagner les employeurs et les salariés							
Sensibiliser les employeurs aux enjeux des mobilités domicile travail	X						
Animer un challenge mobilité local	X				20		20
Faciliter l'accès à la mobilité pour l'emploi		X			15		15
V-5/ Accompagner les établissements scolaires et les plus jeunes							
Déployer des actions d'écomobilité scolaire	X	X	X		10		5
ENSEMBLE VOLET V							
Période 2023-2026				30	70	20	65
Période 2027-2030				15	70	10	65
A partir de 2030				0	70	0	65

*Les coûts supplémentaires sont à ajouter au budget initial de 575k€/an

PROGRAMMATION OPERATIONNELLE ET FINANCIERE

SYNTHESE DE LA PROGRAMMATION

Intervention du Plan de mobilité	Projection de l'ensemble des coûts		Projection des coûts CCSP	
	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an)	Etudes et investissements (k€ HT sur la période)	Fonctionnement supplémentaire (k€ HT par an)
I/ Des transports pour le quotidien				
ENSEMBLE VOLET I				
Période 2023-2026	320	165	86	55
Période 2027-2030	0	385	0	235
A partir de 2030	0	385	0	275
II-Des mobilités touristiques maîtrisées				
ENSEMBLE VOLET II				
Période 2023-2026	40	30	40	30
Période 2027-2030	25	130	10	130
A partir de 2030	0	130	0	130
III-Serre-Ponçon, territoire cyclable				
ENSEMBLE VOLET III				
Période 2023-2026	2 430	35	668	45
Période 2027-2030	8 530	55	2 990	65
A partir de 2030	28 030	75	9 815	85
IV-Espaces publics, espaces de vie				
ENSEMBLE VOLET IV				
Période 2023-2026	165	0	40	0
Période 2027-2030	40	0	0	0
A partir de 2030	3 525	0	700	0
V-Une mobilité simple, lisible et fluide				
ENSEMBLE VOLET V				
Période 2023-2026	30	70	20	65
Période 2027-2030	15	70	10	65
A partir de 2030	0	70	0	65
ENSEMBLE PDMS				
Période 2023-2026	2 985	300	854	195
Période 2027-2030	8 610	640	3 010	495
A partir de 2030	31 555	660	10 515	555

Synthèse des besoins de financement

- ✓ **Les prestations de service transport actuelles dans le périmètre CCSP correspondent à un budget d'environ 575 k€/an.**
- ✓ **La programmation financière pour la communauté de communes tient compte de pistes de financement, parmi lesquelles :**
 - Le programme Leader
 - Le FNADT porté par la Convention Interrégionale du Massif des Alpes
 - Le programme Petites Villes de Demain
 - La Dotation de soutien à l'investissement local et la Dotation d'équipement des territoires ruraux
 - Le Fonds mobilités actives - Aménagements cyclables
 - Le programme Moby en soutien à l'écomobilité scolaire
 - L'action Développer le Vélotourisme du programme Destination France
 - Le programme national de développement du covoiturage (Fond Vert)
 - Le programme Génération vélo porté par la Fub
- ✓ **Le potentiel fiscal du versement mobilité, à son taux maximal, est de l'ordre de 300 à 400 k€/an**
 - Les ressources de la collectivité permettent donc de couvrir le besoin récurrent de financement des actions du plan de mobilité sur la période 2023-2026, et de couvrir le besoin d'investissement sur la même période.
 - Sur les périodes suivantes (2027-2030, et à partir de 2030), le versement mobilité ne serait en mesure de couvrir que les dépenses de fonctionnement supplémentaires, avec l'apparition d'un besoin de financement complémentaire avant 2030. Les investissements, correspondant essentiellement à des interventions dans le domaine des aménagements cyclables, devront être couverts par un autofinancement de la collectivité.
 - A terme, le besoin de financement est de l'ordre de 150 k€/an. Cet ordre de grandeur peut constituer une cible pour l'optimisation des recettes provenant des clientèles touristiques, qui auraient vocation à couvrir le coût des services saisonniers de transport mis à leur disposition (cf. p. 19).

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITE

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET EVALUATION

LES EFFETS ATTENDUS DU PLAN DE MOBILITE

La mobilité quotidienne

✓ **L'essentiel des déplacements de la vie quotidienne des habitants du territoire sont aujourd'hui réalisés en voiture individuelle.**

- Les déplacements domicile travail liés à la communauté de communes sont effectués à 85% en voiture, à 10% à pied, à 4% en transports en commun, 1% à vélo.
- L'enquête mobilité réalisée en 2022 dans le cadre du diagnostic du plan de mobilité (367 réponses) confirme cette tendance pour l'ensemble de la mobilité quotidienne, avec des parts modales de la voiture entre 70% et 84%.
- Les données d'observation ne permettent pas de modéliser l'impact potentiel du Plan de mobilité : l'évaluation aura donc nécessairement un caractère macroscopique.
 - > La population du territoire génère ainsi un ordre de grandeur de 20 millions de déplacements par an pour la vie quotidienne, soit 15 millions de déplacements en voiture individuelle et environ 150 millions de veh.km.
 - > Toujours de manière schématique, cela représente une émission de gaz à effet de serre de l'ordre de 15.000 t.EqCO2 par an.

✓ **Les actions du Plan de Mobilité contribuent à l'évolution des pratiques.**

- Les pratiques en matière de mobilité sont structurellement liées aux choix de long terme effectués en matière de localisation des activités et par les choix résidentiels. Elles peuvent évoluer à la faveur des services mis en place par l'Etat et les collectivités, mais également sous contraintes externes (en particulier la disponibilité et le prix des énergies), et dans le cadre de politiques de régulation (en particulier les réglementations nationales concernant les véhicules, et les dispositions locales portant sur le stationnement et la circulation).
- Les interventions du Plan de Mobilité, de nature essentiellement incitative, participent à accélérer l'évolution des pratiques de mobilité locale, et à réduire l'impact socio-économique de ces évolutions.

LES EFFETS ATTENDUS DU PLAN DE MOBILITE

La mobilité quotidienne

✓ **Le potentiel associé aux actions du Plan de mobilité**

- Les interventions associées au volet III/ du Plan de mobilité (III - Serre-Ponçon, territoire cyclable) sont porteuses d'un potentiel particulièrement significatif. Les évaluations nationales et internationales des politiques cyclables⁽¹⁾ associent en effet un triplement de la pratique pour la mobilisation d'un budget de l'ordre de 30€ par habitant et par an.
 - L'effort d'investissement projeté sur la politique cyclable place très largement la communauté de communes de Serre-Ponçon dans cette trajectoire de triplement de la pratique du vélo à horizon 2030, pour passer de 2% à plus de 6% des déplacements quotidiens.
 - Le potentiel associé est de plus d'1 million de déplacements annuels.
 - Même si les contraintes topographiques et climatiques peuvent limiter le développement de la pratique du vélo par rapport à d'autres territoires de référence, le potentiel associé au Plan de Mobilité est encore assez loin de saturer le potentiel de pratique, puisque près de la moitié des déplacements de la vie quotidienne se placent dans une portée compatible avec le vélo et le vélo à assistance électrique.
- Les interventions associées au volet I/ du Plan de mobilité (I - Des transports pour le quotidien) sont également susceptibles d'accompagner des évolutions structurelles dans les pratiques, avec deux domaines d'intervention structurants : le ferroviaire et le covoiturage.
 - Une augmentation significative de l'offre ferroviaire entre Gap et Briançon permettrait d'accueillir de l'ordre de 400.000 déplacements annuels supplémentaires sur une offre supplémentaire de l'ordre de 4.000 courses, avec des portées de déplacement importantes, de l'ordre de 20 km.
 - L'animation du covoiturage du quotidien représente également un gisement majeur de pratique alternative à l'autosolisme. En se basant sur les objectifs nationaux de développement du covoiturage⁽²⁾, et sur l'exemple de territoire ayant bénéficié d'accompagnements de haute intensité, l'effort mené par la communauté de communes et par ses partenaires s'associe à une tendance susceptible de tripler la pratique à horizon 2030. L'absence de données locales de référence concernant la pratique ne permet cependant pas de préciser le potentiel associé.

(1) : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, Ademe

(2) : Evolution du taux d'occupation en moyenne de 1,2 à 1,8 à horizon 2030

LES EFFETS ATTENDUS DU PLAN DE MOBILITE

La mobilité quotidienne

- Les services locaux de transport mis en place peuvent également contribuer de façon importante, quoique plus modeste. Leur caractère local est également associé à un impact social majeur, en offrant à toutes et à tous une mobilité permettant de multiplier les liens sociaux. Leur impact cumulé est évalué à un volume annuel de l'ordre de 100.000 déplacements.
- ✓ **Au sein de ce dispositif, les volets IV/ du plan d'actions (IV-Espaces publics, espaces de vie) et V/ (Une mobilité simple, lisible et fluide) permettent de consolider des conditions nécessaires pour une évolution positive des pratiques locales.**
 - Leur mise en œuvre conditionne largement la mobilisation des potentiels d'évolution évalués plus haut.

La mobilité touristique

- ✓ **Le potentiel associé aux actions du Plan de mobilité**
 - Les interventions associées au volet II/ du Plan de mobilité (II-Des mobilités touristiques maîtrisées) facilitent le recours aux transports en commun sur le lieu de séjour pour les clientèles touristiques, et permettent aux locaux d'envisager des pratiques de loisir sans voiture en été comme en hiver.
 - L'absence de données locales de référence, structurellement difficile à produire, suivre et analyser, concernant les mobilités touristiques ne permettent pas de disposer d'un état de référence.
 - Les actions en matière de services (navettes) sont susceptibles d'avoir une contribution relativement modeste, avec probablement moins de 100.000 déplacements. Cependant, leur présence contribue à rendre praticable la destination sans voiture pour la clientèle de séjour, ce qui peut avoir un impact bien plus large en facilitant le recours au train pour l'accès au lieu de séjour.

LE SUIVI TECHNIQUE DU PLAN DE MOBILITE

Les moyens d'évaluation à déployer

✓ **Les services de transport**

- Les services de transport régionaux sont accessibles sur présentation d'un titre de transport, validé par un système billettique.
 - > Le suivi des fréquentations par ligne permet donc de disposer d'une vision précise et dynamique de la pratique d'une partie des services de transport.
 - > Le suivi de l'usage des porte-vélos sur les autocars demande en revanche un relevé manuel ou une enquête.
- Les services de transport locaux sont pour le moment accessibles en libre circulation.
 - > Le suivi de fréquentation sur ces services comprendra donc un relevé des montées établi de façon manuelle par le transporteur.
 - > Le suivi de fréquentation sur le service de transport à la demande s'effectue de façon naturelle avec les fichiers de réservation établis pour produire les fiches de courses du transporteur.

✓ **Les services de covoiturage**

- Les pratiques de covoiturage spontané (Rezo Pouce) et sur plateforme (Mobicoop).
 - > Elles sont par nature suivies dans le cadre du registre de preuve de covoiturage, qui référence les pratiques pour ouvrir droit aux avantages prévus par l'Etat et par les collectivités pour les conducteurs.
- Les pratiques spontanées
 - > Une partie de la pratique peut échapper à ce suivi : une enquête annuelle de suivi du covoiturage menée sur le terrain (parkings de covoiturage, points d'arrêts) permettra de comptabiliser l'ensemble de la pratique.

✓ **La pratique du vélo**

- Les compteurs automatiques
 - La mise en place de compteurs automatiques sur des points clef du réseau permet d'effectuer un suivi dynamique de la fréquentation. La comparaison de moyennes sur des périodes suffisamment longues et homogènes permet de dégager des tendances annuelles, toutefois difficilement séparables du contexte (météo, fréquentation touristique). Un réseau constitué d'un minimum de 4 à 5 compteurs semble nécessaire pour couvrir le réseau.

LE SUIVI TECHNIQUE DU PLAN DE MOBILITE

Les moyens d'évaluation à déployer

- Les enquêtes stationnement
 - > Le suivi de l'usage du stationnement nécessite des relevés spécifiques ponctuels, sur une fréquence annuelle, en particulier pour le stationnement sécurisé. Une enquête plus approfondie un an après la mise en service des boxes de stationnement peut également permettre de valider ou d'adapter le dispositif en bénéficiant d'un retour des usagers.
- Le suivi de la pratique de loisir
 - > Des enquêtes ponctuelles spécifiques sont nécessaires pour suivre la fréquentation des itinéraires de loisir (boucles familles, sportives, et itinéraires Gravel).

✓ **Le suivi des comptages routiers**

- Les mesures de débit et de vitesse
 - > Le Département dispose de postes de comptage couvrant assez finement le réseau routier, parfois complété par les communes. Le suivi annuel des débits renseigne dans une certaine mesure sur l'efficacité du Plan de mobilité : les actions menées contribuent à une contraction du trafic, mais celui-ci reste tributaire de nombreux facteurs exogènes.
 - > Le suivi des vitesses pratiquées constitue un indicateur précieux pour juger de l'efficacité des aménagements de voirie visant à apaiser le trafic.

✓ **L'enquête mobilité**

- Un outil pour des bilans d'étape
 - > Il sera utile de mener périodiquement une enquête mobilité miroir de celle réalisée en 2022 dans le cadre du diagnostic du Plan de mobilité.
 - > Une réalisation à chaque fin de période (2026, puis 2030) pourra permettre de voir se dégager des tendances significatives.

✓ **Les données diffusées par l'INSEE et régulièrement actualisées, qui permettent de suivre la répartition modale des flux domicile travail**

LE SUIVI PARTENARIAL DU PLAN DE MOBILITE

Instances de suivi

- ✓ **Certaines actions du Plan de Mobilité relèvent de l'exercice de la compétence mobilité par la communauté de communes en qualité d'Autorité organisatrice de la mobilité locale.**
 - Leur mise en œuvre suppose une mobilisation des partenaires à l'échelle locale, en particulier les communes, les employeurs, les socio-professionnels du tourisme, les établissements scolaires, les structures de l'action sociale.
 - Le comité des partenaires de la communauté de communes de Serre-Ponçon constitue le lieu privilégié du suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité. Un bilan annuel lui sera présenté pour rendre compte du déploiement du plan d'actions.
 - Le bilan pourra se référer à chaque axe, action et proposition de la programmation, avec un tableau de bord précisant le statut de l'intervention (réalisé, en cours de déploiement sur le terrain, études préliminaires en cours, en projet), et la part des réalisations lorsqu'un objectif chiffré est indiqué au plan d'actions.
- ✓ **D'autres actions du Plan de Mobilité relèvent de l'action conjointe de plusieurs collectivités, en particulier la Région, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, le Département et la DIR-Méditerranée comme gestionnaires de voirie.**
 - Une partie des interventions peuvent avoir vocation à être menées et suivies dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité animé par la Région.
 - Le suivi global du Plan de Mobilité fera l'objet d'une séance annuelle d'un comité de suivi, à l'invitation de la communauté de communes de Serre-Ponçon, visant à constater le déploiement des interventions et à réévaluer si nécessaire la programmation à réaliser.