



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



Création d'un réseau de transports en commun

*Adaptation à la zone rurale et montagnarde de l'Embrunais, département des
Hautes-Alpes (05)*

ECHEVET Léa
Stage de découverte
DA3 – 2011

Tutrice : Mathilde Gralepois

Création d'un réseau de transports en commun

Adaptation à la zone rurale et montagnarde de l'Embrunais, département des Hautes-Alpes (05)

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Dans le cadre de la réalisation de ce Projet Individuel, je souhaiterais remercier les personnes suivantes, qui m'ont apporté leur aide tout au long de sa réalisation :

- **Mathilde Gralepois**, Maître de conférence "énergies, climat & risques dans les projets urbains", ma tutrice, qui m'aura apporté nombre de connaissances sur les spécificités liées à la mise en forme d'un dossier d'aménagement, et apporté des précisions sur les modes de gestion en collectivités locales.
- **Mme Chantal Eymeoud**, Maire d'Embrun, Présidente à l'intercommunalité, et Conseiller Régional, pour m'avoir reçue et apporté de nombreuses et précieuses précisions sur les transports au niveau de la communauté de communes Embrunaise et de la commune d'Embrun.
- **Mme Jackie Anziani**, Directrice à l'intercommunalité, pour son accueil et ses précieuses idées.
- **M. Jean-Luc Trouilloud**, titulaire à au département des Routes et Transports au Conseil Général, pour son accueil et ses informations.
- **L'équipe de la SMITCOM**, délégation de la gestion des déchets sur la ville d'Embrun, pour m'avoir donné de plus amples précisions sur l'implication de la ville dans le développement durable.
- **Les Services Techniques de la mairie d'Embrun**, qui m'auront aidé dans la recherche de documents officiels et de données.
- **Jean-Pierre Echevet**, architecte sur Embrun, pour m'avoir aidée à rencontrer les acteurs importants pour mon projet, et pour m'avoir bien conseillée lors de sa réalisation.

Sommaire

INTRODUCTION	3
CHAPITRE 1 : UN TERRITOIRE DYNAMIQUE CONFRONTE A DES VOLONTES POLITIQUES CONTRAIRES	4
I. UN TERRITOIRE DYNAMIQUE AU RELIEF DIFFICILE.....	4
a. Une région présentant une grande diversité	4
b. Un département au relief important	6
c. Une communauté de communes rurale particulière	10
II. DES CHOIX POLITIQUES EN TERME DE TRANSPORTS	18
a. Envie de s'inscrire dans le Développement Durable par la charte « Agir pour l'Energie » 18	
b. Une place encore floue pour la mairie malgré d'importants travaux.....	21
c. Le touriste placé sur piédestal	28
CHAPITRE 2 : QUELS OBJECTIFS POUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL ?	30
I. LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE	30
II. REDEFINIR LES INTERETS DU TERRITOIRE	31
III. REDONNER AU HAUT ALPIN SA PLACE DANS LE TERRITOIRE	33
CHAPITRE 3 : UN PROJET AUX DIMENSIONS NOUVELLES	35
I. UN PROJET PARTICULIER POUR UN TERRITOIRE PARTICULIER	35
a. Un projet complexe.....	35
b. Un milieu non seulement rural mais également montagnard.....	38
II. DEUX TYPE DE RESEAUX POUVANT ETRE ENVISAGES	39
a. Un circuit interne	39
b. Des liaisons aux communes de la communauté de communes	42
III. AMENAGEMENT DES LIEUX GENERATEURS DE FLUX	45
Le projet de la mairie : la réfection du boulevard principal	45

1. L'entrée de ville	48
2. Le boulevard Pasteur.....	51
3. La plaine du Roc.....	55
4. La salle des fêtes.....	59
<i>IV. CREATION D'UNE STRUCTURE POUR LES TRANSPORTS</i>	<i>63</i>
<i>a. Un syndicat à vocation unique.....</i>	<i>63</i>
<i>b. Les conséquences de la réforme des collectivités territoriales sur l'Embrunais</i>	<i>64</i>
<i>c. Un observatoire</i>	<i>64</i>
CONCLUSION	66

Introduction

Les moyens de transports, que sont les différents types de véhicules permettant aux populations de se déplacer, sont au cœur du problème du réchauffement climatique. L'évolution des ressources en pétrole indique qu'il va falloir trouver une alternative à l'utilisation des transports individuels (véhicules personnels) pour protéger le volume de pétrole restant. De plus, l'utilisation de nouvelles énergies (éolienne, solaire,...) reste une utopie pour l'instant. C'est pourquoi, il faut se concentrer sur la réduction de l'utilisation des transports individuels, et s'inscrire dans une démarche de développement des mobilités douces. Celles-ci se basent sur la densification des réseaux de transports en commun, la favorisation de la marche et du vélo... Ainsi, dans un département où les transports individuels sont un réflexe, ce projet s'attache à la création d'un réseau de transports en commun pour favoriser les mobilités douces.

La région Provence-Alpes-Côte-D'Azur présente une diversité dans l'ensemble de ses territoires. Cette région est principalement connue pour sa côte littorale. Cependant, c'est dans l'arrière-pays que l'on trouve le département des Hautes Alpes. C'est un département au relief difficile, à cause de son encaissement au cœur des Alpes. C'est ce relief important qui pose des problèmes relatifs à la mise en place de structures adaptées aux déplacements. De plus, la communauté de communes de l'Embrunais, dont le chef-lieu qu'est Embrun se situe à une demi-heure de Gap, attire chaque année nombre de saisonniers, pour qui des navettes sont mises en place. La place du Haut Alpin dans le développement local souffre de l'intérêt porté aux touristes, et il se voit refuser des services de transports au quotidien.

Mais comment créer un réseau de transports en commun dans une communauté de communes rurale et montagnarde ?

Tout d'abord nous verrons comment la communauté de communes se voit limitée dans ses projets de développement des transports, et quels objectifs sont derrière un tel projet, pour finalement s'interroger sur une méthode de création d'un réseau montagnard.

CHAPITRE 1 : Un territoire dynamique confronté à des volontés politiques contraires

La région Provence-Alpes-Côte-D'azur, bien que principalement connue pour son littoral, présente une riche diversité de territoires. Elle est la troisième région française par sa superficie, l'importance de sa population et son produit intérieur brut. De par sa situation géographique, la qualité du climat et de l'environnement naturel, les richesses culturelles, les manifestations de renom international ainsi que les possibilités offertes par toutes les formes de tourisme tout au long de l'année (tourisme balnéaire, rural, d'affaires et sports d'hiver) placent la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au premier rang des régions touristiques françaises.

Le département des Hautes Alpes est situé au cœur de la région PACA, et présente une biodiversité préservée attirant chaque année de nombreux touristes pour ses stations de ski et ses spots de randonnées aux panoramas impressionnants. De plus, le lac de Serre-Ponçon permet d'associer aux activités pédestres des activités nautiques. Le patrimoine culturel est riche dans la région, ce qui reste un atout pour l'attractivité du territoire.

La communauté de communes de l'Embrunais rassemble sur son territoire ces différents attraits, c'est pourquoi les flux de touristes sont importants dans ce secteur. De plus, elle est au carrefour des liaisons entre les différents pays du département, ce qui la place au centre des afflux touristiques. C'est pourquoi les politiques de transports mises en place sont tournées sur ces activités : la prise en charge des touristes est facilitée par les nombreuses navettes saisonnières. Cependant, les habitants souffrent d'un manque d'infrastructures au quotidien, mais même si des changements peuvent être envisagés, il semble difficile de changer les choix politiques, principalement pour des raisons financières.

I. Un territoire dynamique au relief difficile

a. Une région présentant une grande diversité

La région Provence-Alpes-Côte-D'azur possède la plus grande étendue d'espaces naturels non urbanisés, couvrant 75% de son territoire. Des Alpes au littoral, elle connaît des variations de reliefs et de climats, facteurs d'une diversité naturelle importante.

C'est l'une des régions de France les plus géographiquement contrastées. Elle présente de forts reliefs dans les zones alpines, des plaines basses et des littoraux urbains. Elle comprend à la fois des zones de grande densité démographique (littoraux urbanisés) et des espaces relativement déserts (espaces ruraux dans les alpes).

La partie Alpine représente plus de 60% du territoire régional, comprenant trois départements : les Hautes Alpes, les Alpes de Hautes Provence, et les Alpes Maritimes. La partie sud du massif a connu une dynamique de développement moins importante que pour sa partie nord (région Rhône Alpes), ce qui peut s'expliquer par un retard en matière d'infrastructures.

Plus sèches, moins peuplées, moins valorisées, et moins bien desservies que les Alpes du nord, les Alpes du sud conservent toutefois un fort potentiel touristique grâce aux étendues naturelles encore préservées.



Carte 1: Carte du relief de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur (Source: Google images)



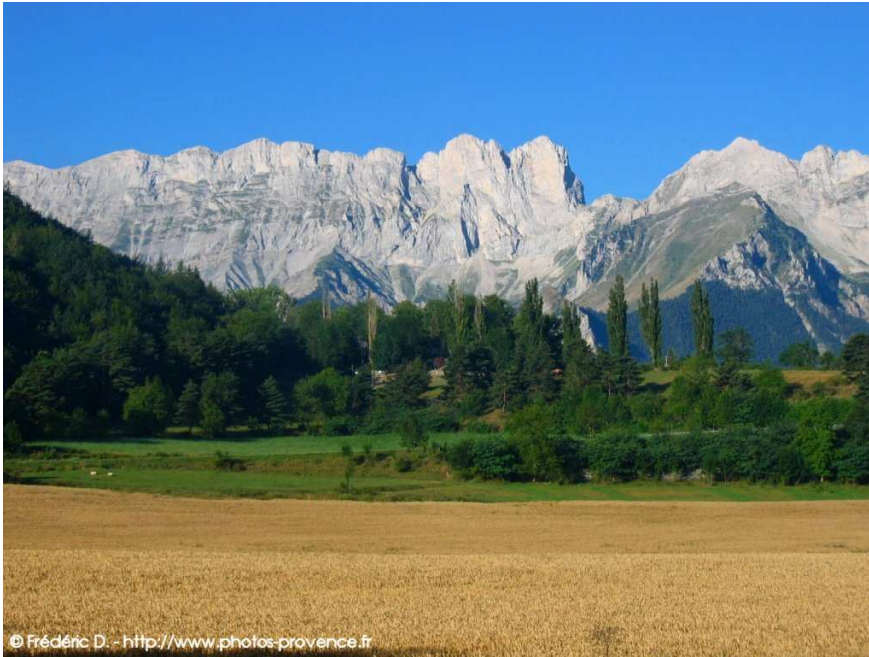
Photo 1: Diversité de la région PACA
(Réalisation: Frédéric D. pour www.photo-provence.fr)

b. Un département au relief important

Les Hautes Alpes sont un département des Alpes du Sud. Il ne comprend que cinq agglomérations pouvant vraiment être qualifiées de ville : Gap, Briançon, Embrun, Laragne et Veynes. On y trouve la mairie la plus haute de France : Saint-Véran, située à 2042m d'altitude.

C'est un département très montagneux, le plus haut en moyenne en France (plus du tiers de la surface est au-dessus des 2000m d'altitude, la Barre des Ecrins se situant à 4102m).

Grâce aux influences du climat méditerranéen et à la faible influence des précipitations océaniques, les Hautes Alpes se voient un ensoleillement d'environ 300 jours par an, ce qui vaut au département un tourisme d'hiver comme d'été.



*Photo 2: Le relief s'impose comme barrière avec le littoral
(Réalisation: Frédéric D. pour www.photo-provence.fr)*

Le tourisme est la principale activité du département, avec une dépense touristique s'élevant à 931 millions d'euros, soit 38,4% du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises sur la même période de 2 427 millions d'euros ; permettant également de fournir des emplois salariés représentant 15% de l'emploi salarié total (Observatoire du tourisme, saison 2002-2003).



Photo 3: Les Hautes-Alpes offrent des stations de ski aux panoramas éblouissants

(Réalisation: Frédéric D. pour www.photo-provence.fr)

La fréquentation se répartit l'hiver entre les stations de ski de moyenne et grande taille (Serre-Chevalier, Vars, Risoul, les Orres,...) et beaucoup d'autres de taille plus modeste (Réallon, Ancelle, Laye, ...) L'été, les massifs permettent la randonnée et l'alpinisme, tandis que le lac de Serre-Ponçon offre de nombreuses activités nautiques couplé avec les activités autour de la Durance (raft ou kayak).



Photo 4: Parc National du Queyras

(Réalisation: Frédéric D. pour www.photo-provence.fr)

Les communes de Tallard et de Saint Crépin sont connues pour leurs aérodromes, et attirent chaque année de nombreux touristes pour le parachutisme, le planeur, ou les vols de plaisance.

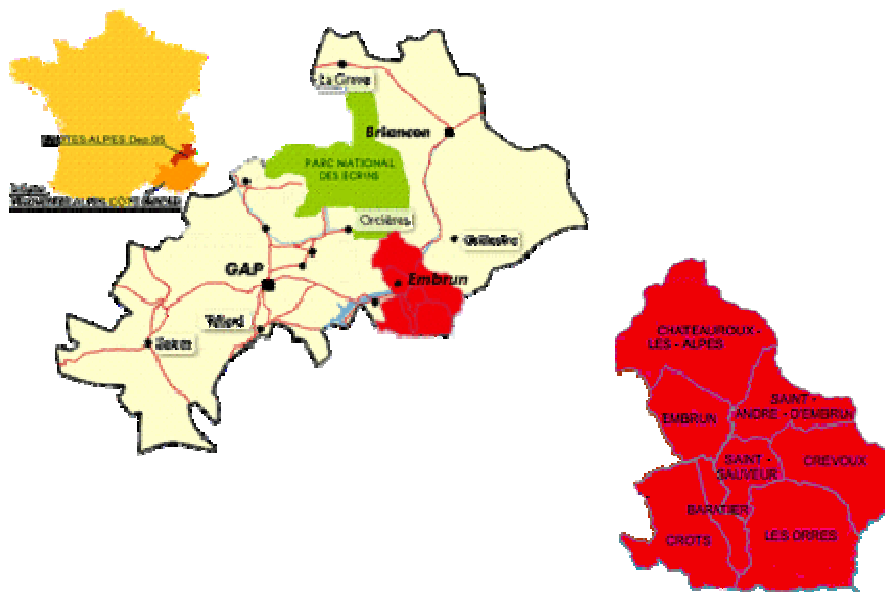
On y trouve également des sites historiques variés. En effet, les villes de Mont Dauphin, Briançon (classé à l'UNESCO) et Fort Queyras présentent une conception en forteresse. On trouve également, à l'Argentière-la-Bessée le site archéologique des mines d'argent du Vallon du Fournel. Mais il y a également des monuments historiques du patrimoine religieux (abbaye Notre-Dame du Boscodon du XII^{ème} siècle), et des villages typiques montagnards (Saint Véran, Névache, ou Dormillouse qui n'est accessible qu'à pied dans la zone centrale du Parc des Ecrins).



*Photo 5: Briançon, ville forteresse
(Réalisation: Association Vauban)*

c. Une communauté de communes rurale particulière

La communauté de communes de l'Embrunais est composée de huit communes rurales. Elle s'inscrit dans un projet de développement durable à l'échelle de la région: le plan « Agir pour l'énergie » qui se décline sous six grandes problématiques.



Carte 2: Localisation de la communauté de communes de l'Embrunais

(Source: page de présentation de l'Embrunais,

http://cce.pays-sud.fr/la_communaute_de_communes/presentation)

La communauté de communes de l'Embrunais est au cœur du département des Hautes Alpes en région PACA et se développe autour de la commune d'Embrun. La population de cette communauté de communes représente environ 8% de la population totale du département avec 10 350 habitants (voir tableau suivant : population de la communauté de communes).

L'intercommunalité de l'Embrunais se caractérise par une population relativement âgée par rapport aux moyennes départementales et régionales (voir graphique 1 ci-après), et les emplois les plus rencontrés sont de catégorie intermédiaire, de salariés et d'ouvriers (voir graphique 2 ci-après). Le relief se posant comme barrière, on constate que l'agriculture est peu développée sur le territoire. Majoritairement, les travailleurs restent sur la commune ou le département, et une faible minorité travaille sur l'extérieur (voir graphique 3 ci-après). C'est pourquoi on peut se demander si des liaisons domicile-travail peuvent être envisagées.

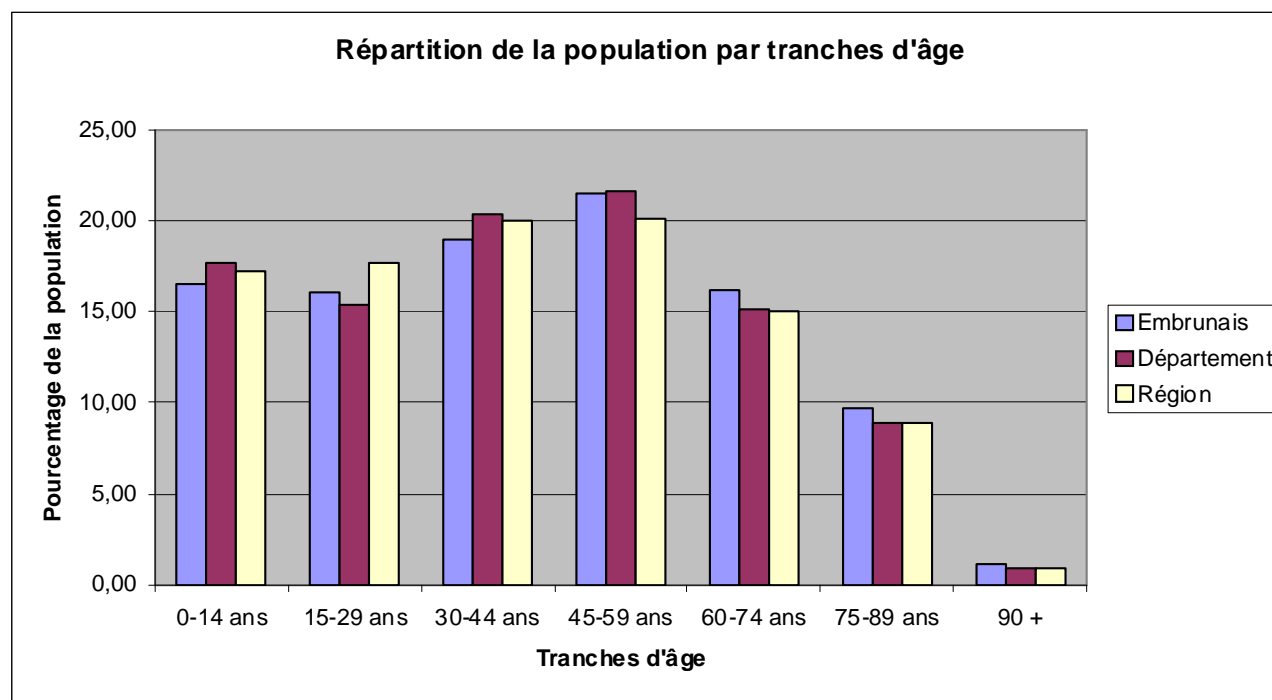
Il faut également prendre en compte les caractéristiques du territoire. Tout d'abord, il s'agit d'une zone rurale. C'est pourquoi il est difficile de mobiliser des fonds suffisants pour conduire à bien de tels projets de développement du territoire : les travaux liés aux transports sont souvent très coûteux : la prise en charge des plus jeunes à l'année revient à 250 000 euros (Entretien avec Chantal Eymeoud, maire d'Embrun)

POPULATION DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'EMBRUNAIS

	Populations légales 1999		Populations légales 2009		Evolution population 1999/2009		Populations légales 2010		Evolution population 1999/2010	
	Totale	municipale	totale	municipale	totale	municipale	Totale	municipale	Totale	municipale
BARATIER	470	461	533	517	13,40%	12,15%	529		12,55%	
CHATEAUROUX	942	927	1 107	1 076	17,52%	16,07%	1 143		21,34%	
CREVOUX	105	103	128	124	21,90%	20,39%	133		26,67%	
CROTS	761	744	912	883	19,84%	18,68%	957		25,76%	
EMBRUN	6 703	6 145	6 600	6 230	-1,54%	1,38%	6 659		-0,66%	
LES ORRES	453	446	531	512	17,22%	14,80%	525		15,89%	
ST ANDRE	514	495	681	656	32,49%	32,53%	663		28,99%	
ST SAUVEUR	402	392	443	431	10,20%	9,95%	454		12,94%	
TOTAL CANTON	10 350	9 713	10 935	10 429	5,65%	7,37%	11 063		6,89%	
Evol 2010/2009 :									1,17%	
DEPARTEMENT	126 636	121 253	135 824	130 752	7,26%	3,25%	139 205		9,93%	

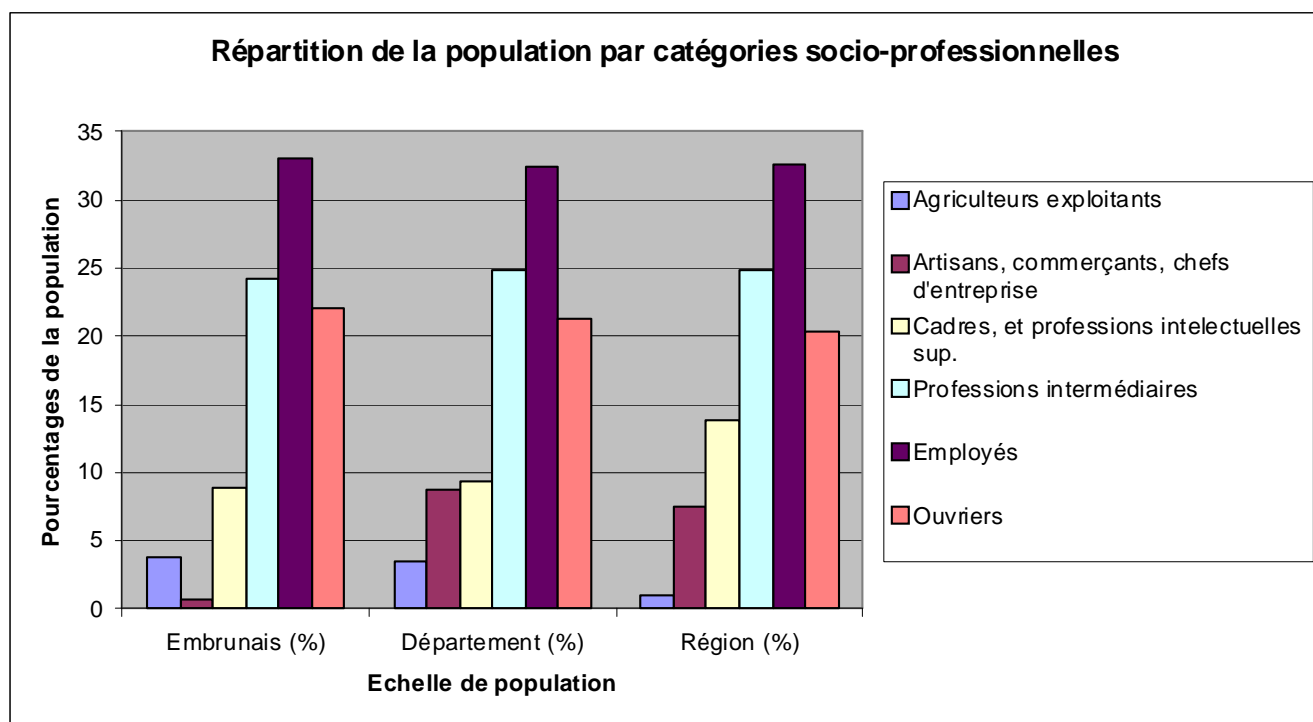
Tableau 1: Population de la communauté de communes de l'Embrunais

(Source : Entretien avec Jackie Anziani, directrice à la communauté de communes, 23/02/2011)



	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75-89 ans	90 +	Total
Embrunais	16,50	16,01	18,93	21,50	16,23	9,72	1,11	10599
Département	17,65	15,37	20,37	21,64	15,12	8,88	0,97	132476
Région	17,25	17,70	20,03	20,14	15,07	8,91	0,91	4864005

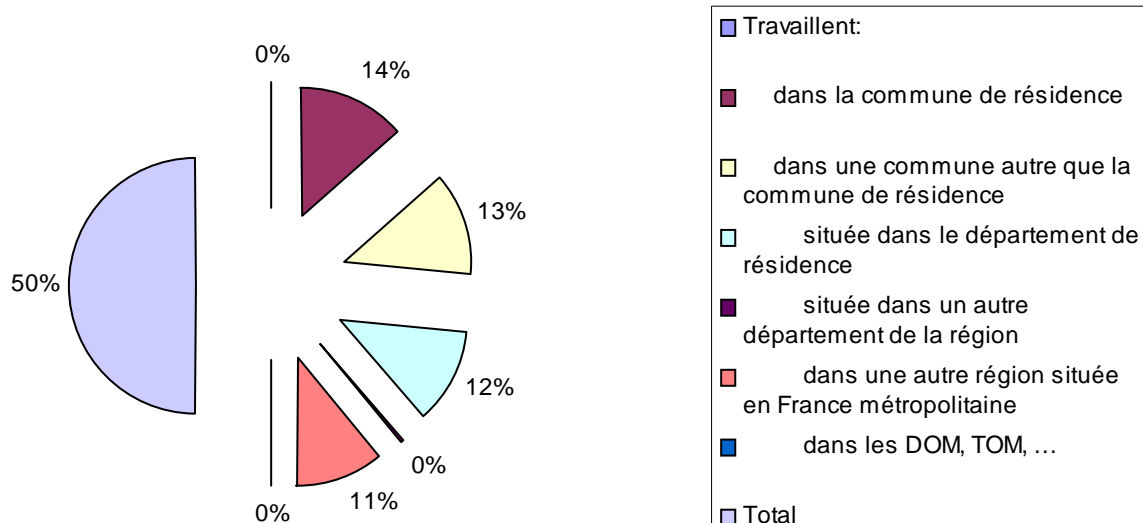
*Graphique 1: Répartition de la population par tranches d'âge sur l'Embrunais, le département, et la région
(INSEE, 2010)*



	Embrunais (%)	Département (%)	Région (%)
Agriculteurs exploitants	4	3	1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	1	9	7
Cadres, et professions intellectuelles sup.	9	9	14
Professions intermédiaires	24	25	25
Employés	33	32	33
Ouvriers	22	21	20

Graphique 2: Répartition de la population en catégories socioprofessionnelles sur l'Embrunais, le département et la région
(INSEE, 2010)

Répartition géographique des emplois de la population embrunaise



	Embrunais
Travaillent:	
dans la commune de résidence	2221
dans une commune autre que la commune de résidence	2081
située dans le département de résidence	1958
située dans un autre département de la région	59
dans une autre région située en France métropolitaine	1765
dans les DOM, TOM, ...	7
Total	8091

*Graphique 3: Répartition géographique des emplois de la population Embrunaise
(INSEE, 2010)*

De plus, étant en montagne, le relief se pose comme obstacle à la mise en place de lignes de bus. Il faudrait donc entreprendre des travaux de réhabilitation de la voirie en centre-ville, mais également dans le but de faciliter les déplacements intercommunaux. Enfin, la compétence des transports – bien que choisie par défaut - a été affectée au Conseil Général. Le développement des transports dans le département est principalement axé sur les liaisons aux lignes de la SNCF, et aux lignes de la région. Le but est de permettre aux gens arrivant aux gares du département de rejoindre les destinations principales (*voir carte ci-après*). Il est cependant avoué, que ce genre de disposition est principalement axé sur la prise en charge des touristes¹.

Ainsi, le développement de la communauté de communes s'inscrit totalement dans les objectifs de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur. En effet, l'économie se base sur le tourisme et l'on cherche alors à mettre en évidence les caractéristiques du territoire. De plus, la région se veut région éolienne, et même si l'éolien ne semble pas encore avoir atteint les frontières des Hautes Alpes, celles-ci ont toutefois une forte volonté écologique.

¹ Entretien avec Jean-Luc Trouilloud, titulaire au pôle routes et transports du Conseil Général, 22/02/2011

Carte 3: Réseau de car départemental
(Réalisation : 05 Voyageurs, plaquette de présentation, 2010)



II. Des choix politiques en terme de transports

La compétence transport est au Conseil Général des Hautes Alpes. Elle a été prise par défaut, et sans une réelle volonté de développement de ce secteur. Le Conseil Général gère cependant le transport des collégiens, tandis que le transport des plus jeunes (maternelles) est à la charge de la mairie. Cela crée des doubles passages de cars qui pourraient être supprimés, mais la responsabilité juridique impose le respect de ce type de gestion. De plus, même si la nécessité d'un réseau de transports plus dense se fait sentir à la mairie, il lui est impossible de se lancer dans ce genre de projets pour raisons financières. De plus, la réforme territoriale qui passera d'ici deux ans ne présage pas pour autant plus d'implication dans ce domaine.

a. Envie de s'inscrire dans le Développement Durable par la charte « Agir pour l'Energie »

La gestion des transports s'inscrit désormais dans le cadre du développement durable. En effet, les objectifs de chacun sont de remplacer les énergies fossiles pour les véhicules, mais également de trouver un moyen pour mettre en place des réseaux d'énergies propres pour utilisation quotidienne.

La région Provence-Alpes-Côte-D'azur se définit comme étant une région tournée sur l'éolien, exploitant les ressources du territoire et principalement le bois en tant qu'énergie. L'objectif est de consommer moins et mieux l'énergie, et promouvoir la qualité environnementale du bâti ; en suivant trois stratégies : l'innovation (en changeant d'échelle), la qualité (sélection des meilleurs projets), et la mutualisation (soutien au réseau d'acteurs). Ils suivent ainsi une charte intitulée « Agir pour l'Energie »². La charte se décline sous six axes d'action :

² Source : Région Provence-Alpes-Côte-D'azur, plaquette « Agir par l'exemple : les collectivités lauréates », 2010.



Image 1: Introduction à la plaquette de présentation de la charte "Agir pour l'énergie" (2010)

- AGIR pour les particuliers
- AGIR pour le bâtiment du XXIème siècle
- AGIR pour le futur
- AGIR avec les territoires
- AGIR par l'exemple
- AGIR avec les filières professionnelles

Tableau 2: Les six axes "Agir pour l'énergie"

(Source : Région PACA, plaquette de présentation de la charte, 2010)

La région PACA aura lancé dix appels à projets pour la période 2007-2010 avec pour objectifs d'agir avec les territoires pour mieux maîtriser l'énergie, en favorisant l'utilisation du bois-énergie, de l'éolien, et lancer l'écomobilité dans les transports scolaires ; d'agir par l'exemple en lançant la construction de 100 bâtiments, 100 gîtes, et 100 exploitations ou coopératives exemplaires ; d'agir avec les filières professionnelles en développant des générateurs photovoltaïques, et en lançant des coopérations entre entreprises du secteur énergies renouvelables ; et d'agir par le bâtiment en créant un institut du bâtiment méditerranéen.

La ville d'Embrun a été sélectionnée pour participer à ce programme en 2009/2010. Dans la communauté de communes, Les Orres a également été sélectionnée. Ces collectivités se doivent de mettre en place un plan d'action sur quatre ans. Elles doivent « développer des compétences internes en maîtrise de l'énergie et de nouvelles formes de déplacements, participer au partage d'expériences et d'outils avec les autres communes »³, ...

Pour l'instant, la commune a une antenne de gestion des déchets, la SMITCOM, qui cherche à optimiser les parcours des camions de ramassage, et favoriser le tri en mettant en place des campagnes de sensibilisation (regroupements publics, manifestations, etc...) De plus, la communauté de communes a mis en place des chaudières collectives basées sur le bois-énergie, et a pour objectif de remplacer les chaudières individuelles sur toute la commune.

Ainsi, la communauté de communes s'inscrit dans un plan de développement durable dans lequel elle met l'accent sur la gestion des déchets. Les transports étant affectés au département, il n'est pas du ressort de la communauté de communes de se lancer dans de tels projets.

³ Source : Document de présentation de la charte « Agir pour l'Energie » produit par la Région Provence-Alpes-Côte-D'azur, 2010.

b. Une place encore floue pour la mairie malgré d'importants travaux

Il faut tout d'abord rappeler que la compétence transport est au Conseil Général. Celui-ci a mis en place à l'année 2009 des cars en liaison directe avec les lignes SNCF et régionales. Elles sont principalement axées sur la prise en charge des touristes, mais des lignes longues distances restent accessibles. D'autre part, les navettes (saisonnnières pour les stations de ski ou le plan d'eau, ou à l'année pour le marché) disponibles sont à la charge de l'intercommunalité. La mairie se place donc en bas de l'échelle et n'a pour l'instant la gestion que des transports des scolaires en maternelle et en primaire.

Le département travaille en collaboration avec la compagnie 05 Voyageurs. Ceux-ci proposent sur leur site un plan des lignes (*voir carte 3 ci-après*), un moteur de recherche pour trouver un car, mais également un site de covoiturage dynamique. Cependant, la navigation n'est pas aisée, et trouver son car relève du défi. Fonctionnant principalement sur le principe du transport à la demande, il faut appeler une centrale au minimum 36h avant son déplacement. C'est pourquoi, si les arrêts sont indiqués, il reste nécessaire d'appeler la centrale pour trouver un trajet, puisque les horaires ne sont pas disponibles.

Les services techniques de la mairie seraient favorables à la mise en place d'un réseau de transports en commun⁴. Mais celle-ci n'a pas la possibilité de lever les fonds nécessaires, et elle n'en a pas la compétence. La prise en charge des jeunes scolaires coûte déjà à la mairie 250 000 euros à l'année, et les liaisons entre Crévoux et les Orres rajoutent à ce budget 33 000 euros de gestion. Elle est donc dépendante du département, qui lui, ne semble pas vouloir agir dans l'immédiat.

De plus, Mme Chantal Eymeoud, maire de la ville d'Embrun, ne souhaite pas s'avancer sur ce genre de projet. En effet, la plupart des navettes mises en place par l'intercommunalité sont gratuites, et un projet de transports en commun sur Embrun ne pourrait être rentable. Elle a bien conscience de la volonté des habitants, mais n'est pas en mesure de lancer de tels projets.

⁴ Entretien avec les services techniques de la mairie d'Embrun, 21/02/2011.

Face à l'absence d'action, les habitants se sont résolus à vivre dans une situation sans alternative à la voiture. D'après eux, il serait intéressant de doubler les transports scolaires à des horaires intéressants pour les travailleurs ; ou simplement pour l'orientation et le déplacement des personnes âgées ; mais également pour les jeunes qui n'ont pas d'activités nocturnes sur la communauté de communes, et qui doivent se rendre à Gap⁵.

La réforme territoriale qui passera dans deux ans ne semble pas présager de meilleur avenir pour les transports. En effet, Mme le Maire souhaite pouvoir regrouper les communautés de communes du Queyras, du Savinois et du Guillestrois avec celle de l'Embrunais pour mieux coordonner les travaux liés au développement local. Cependant, comme aucune de ces intercommunalité ne possède la compétence transport, il est préférable de ne pas se lancer dans la gestion d'une nouvelle compétence⁶.

On aurait pu envisager la création d'un syndicat à vocation unique pour les transports à la communauté de communes, pour gérer la création de nouvelles lignes, cependant, avec la réforme territoriale, ceci n'est plus possible. En effet, cette réforme fera disparaître les syndicats. Dans cette mesure, il est cependant possible de mettre en place un Observatoire dans le but de posséder des données plus denses et plus précises sur les déplacements des habitants, ce qui pour l'instant n'est pas le cas.

Cependant, la mairie a réalisé, en 2002, avec la collaboration de la DDE, une étude de Circulation et Stationnement, visant à justifier un projet de création d'une déviation sur la ville d'Embrun. La ville d'Embrun est un passage obligé sur l'axe RN94 reliant Gap à Briançon et à l'Italie par le col de Montgenèvre. Cette voie a pour fonction principale la liaison entre les différentes agglomérations et pôles économiques de la Vallée de la Durance, et la part de grand transit (entre Gap et la frontière italienne) est très faible.

Cependant, elle a également une vocation de desserte des pôles touristiques dont la ville d'Embrun est l'un des éléments essentiels : Embrun est en effet de loin la commune traversée par la RN94 la plus importante. Elle compte 6800 habitants permanents avec une population qui passe à plus de 20 000 personnes l'été⁷. Les pointes de trafic les plus importantes sont donc observées principalement l'été, malgré le développement des stations de sports d'hiver sur la zone.

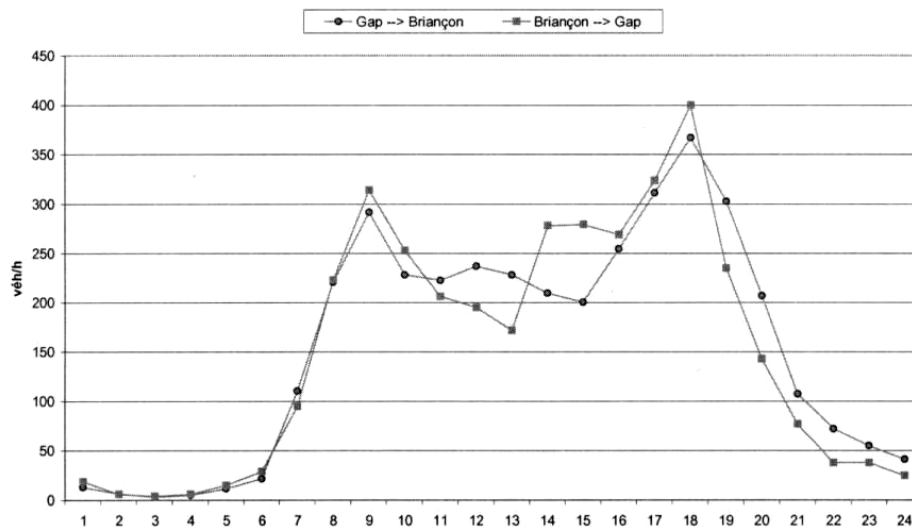
Sur les graphiques suivants, les données sont celles recueillies par la DDE et par les Services Techniques de la ville concernant la RN94 au Sud et au Nord d'Embrun. Les exploitations ont porté sur une semaine basse (Décembre 2001) et une semaine haute (début Août 2001).

⁵ Réponse d'une femme âgée au questionnaire en annexe 1, réponse obtenue par la méthode de micro-trottoir.

⁶ Entretien avec Chantal Eymeoud, maire d'Embrun, Présidente de la communauté de communes de l'Embrunais, et conseiller régional, 10/05/2011.

⁷ Etude de circulation et stationnement, effectuée par la ville d'Embrun, présentée le 08/03/2002.

EVOLUTION DU TRAFIC HORAIRE SEMAINE DU 3 AU 7 DECEMBRE 2001
Embrun Nord : SNCF / Total journalier 2 sens 7400 véh.



EVOLUTION DU TRAFIC HORAIRE SEMAINE DU 3 AU 7 DECEMBRE 2001
Embrun Sud : CROTS / Total journalier 2 sens 9400 véh.

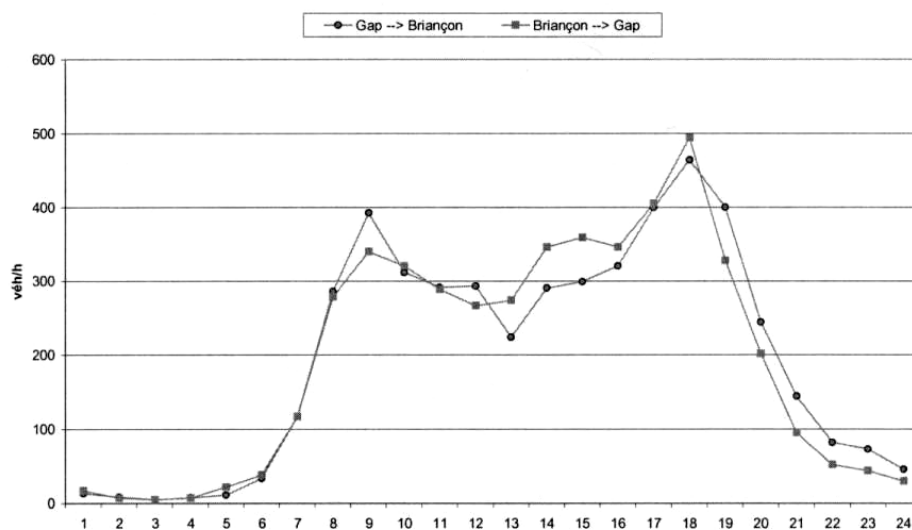


Figure 1: Evolution du trafic horaire au mois de Décembre
(Réalisation des Services Techniques de la mairie d'embrun, Etude de Circulation et Stationnement, 2002)

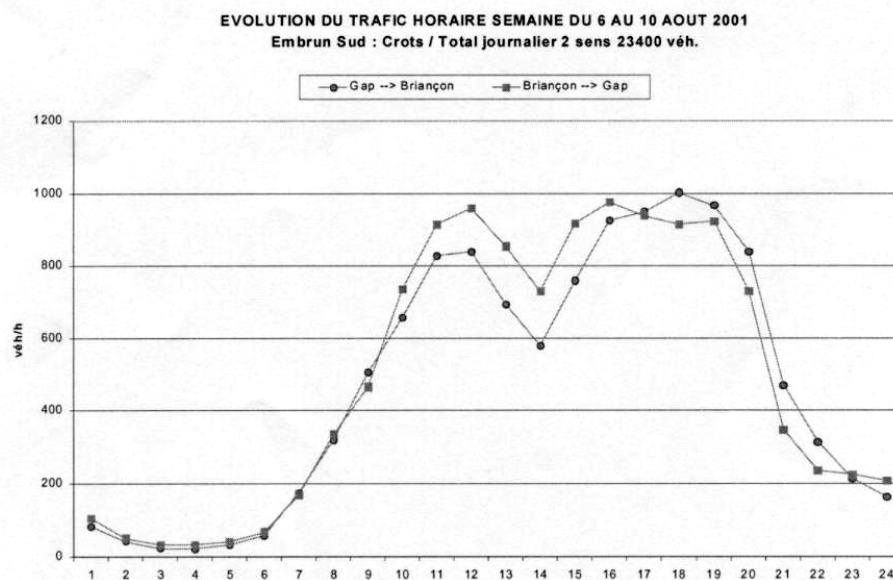
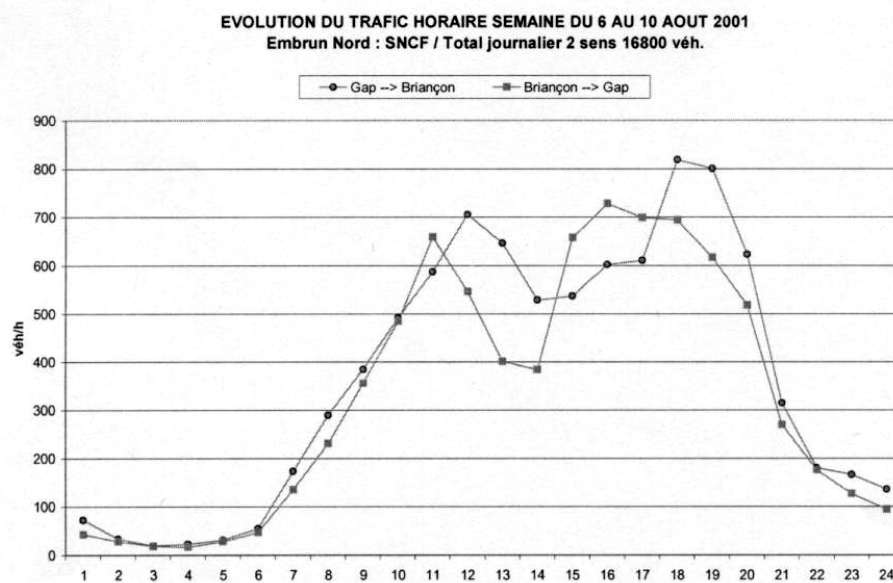


Figure 2: Evolution du trafic horaire au mois d'Août

(Réalisation des Services Techniques de la mairie d'Embrun, Etude de Circulation et Stationnement, 2002)

En Décembre, on voit donc que sur la partie Nord de la ville, le trafic aller-retour recensait environ 7400 véhicules, tandis que sur la partie Sud, le trafic se composait d'environ 9400 véhicules. Le trafic est donc modéré avec des pointes entre 8 et 9h le matin et 18 et 19h le soir. En volume, le trafic relevé sur Embrun Sud est supérieur de plus de 25% à celui relevé sur Embrun Nord, ce qui confirme bien le caractère de pôle générateur de la ville.

En Août, on remarque alors que le trafic en haute saison est beaucoup plus fort avec une augmentation de 130 à 150% par rapport à Décembre. Sur la partie Nord, on observe environ 16 800 véhicules par jour, et sur la partie Sud, environ 23 400 véhicules. Il y a moins de pointes établies et globalement le trafic est fort entre 10 et 20h. En volume journalier, les proportions restent les mêmes avec un trafic Sud toujours supérieur de 25% au trafic Nord.

Le tableau ci-dessous reprend les différents résultats et propose une évaluation du niveau possible de trafic en 2010 (Etude de Circulation et Stationnement de la ville d'Embrun, 2002).

EVOLUTION DU TRAFIC SUR LA RN94 Au Sud d'Embrun (Crois) et au Nord d'Embrun (SNCF)		
Moyenne Journalière Annuelle	Embrun Sud	Embrun Nord
comptages 1991	9800	7100
comptages 2001	12300	9500
% accroissement 2001/1991	26%	34%
Prévisions 2010 (DDE)	14000	10600
% accroissement 2010/2001	14%	12%

Moyenne Journalière Été	Embrun Sud	Embrun Nord
comptages 1991	17000	12000
comptages 2001	20000	15000
% accroissement 2001/1991	18%	25%
Prévisions 2010 (DDE)	28000	19400
% accroissement 2010/2001	40%	29%
Prévisions 2010 ajustées	24000	19000
% accroissement 2010/2001	20%	27%

Tableau 3: Evolution du trafic sur la RN94

(Réalisation des Services Techniques de la mairie d'embrun, Etude Circulation et Stationnement, 2002)

Après cette étude, la ville d'Embrun a décidé de mettre en place une déviation contournant la ville (*voir plan ci-après*), dans le but de déplacer ces trafics importants sur l'extérieur de la ville. Cependant, selon leurs estimations, le nombre de véhicules par jour ne devrait pas baisser.

Ainsi, si le développement des transports n'est pas encore d'actualité, l'idée générale reste donc de se concentrer sur l'activité touristique, qui permet de soutenir l'économie de l'Embrunais, en favorisant l'installation d'infrastructures adaptées aux flux saisonniers.

c. Le touriste placé sur piédestal

Les Hautes-Alpes attirent chaque année de nombreux touristes saisonniers. Et si l'on retrouve quelques transports en communs, ceux-ci se résument à des navettes en direction des stations de ski ou du lac de Serre-Ponçon, à destination, principalement, des touristes. Les habitants, ont bien sûr le droit d'utiliser ces navettes. Cependant, hors saisons, celles-ci ne circulent plus. De plus, le nombre de places reste limité à bord de ces navettes.

Hors saisons, il est possible pour le Haut Alpin de prendre une navette pour le marché d'Embrun. Seul marché à l'année de la communauté de communes, il attire donc bon nombre d'habitants. Une navette a donc été mise en place par l'intercommunalité pour permettre aux habitants des villes alentours de venir pour le marché sur la place de la mairie. Cette navette effectue deux allers-retours sur son trajet desservant certains hameaux aux alentours de la ville.

Malgré tout, si dans le domaine des transports les touristes sont grandement favorisés, ils restent confrontés à des problèmes d'orientation dans la ville même d'Embrun. Les indications ne sont pas suffisantes pour accéder facilement aux infrastructures recherchées (déchetterie, etc.)⁸

Il n'en reste pas moins que les touristes préfèrent toujours utiliser leur voiture, et ce par manque d'informations, les limites de choix des destinations, et principalement de par le fait que la recherche d'un car n'est pas aisée sur le site de 05 Voyageurs.

On peut donc comprendre que, dans ce contexte, la compétence transport, prise par le département, sans grande considération, ne pourra véritablement porter ses fruits sur le territoire des Hautes Alpes. Alors qu'il y a un réel besoin, les acteurs politiques semblent ne pas s'accorder sur l'importance de ce domaine dans le développement local. En effet, si cela

⁸ Réponse d'un touriste au questionnaire en annexe.

pourrait avantager les habitants à l'échelle de l'intercommunalité ou encore de la commune, la compétence reste au département, qui ne peut s'impliquer totalement sur l'ensemble du territoire. La place des acteurs reste donc floue dans une volonté de développement des réseaux, surtout si l'on considère que la volonté politique ne peut être suivie d'action de par la difficulté de la prise en charge d'un tel secteur du développement local. Malgré tout, un projet de densification des réseaux de transports s'inscrirait dans la continuité du plan « Agir pour l'Energie » lancé par la région, pour le développement durable de l'Embrunais.

CHAPITRE 2 : Quels objectifs pour le développement local ?

La densification du réseau de transports en commun actuel pourrait être un enjeu majeur pour l'attractivité du territoire. Cependant, cela ne se résume pas seulement à mettre en place un élément de liaison, mais le projet prend un sens plus complet en terme de développement local. En effet, en plus d'apporter un moyen plus écologique de déplacements, les moyens de transports sont des éléments structurants pour le territoire : ils permettent de relier différentes communes entre elles pour une évolution partagée de la vie du territoire, tout en leur donnant une part d'action dans le développement durable. Cela permet également de redéfinir les zones génératrices de flux en leur donnant une nouvelle signification puisque ouvertes sur des flux nouveaux de voyageurs.

I. Limiter l'usage de la voiture

La densification du réseau de transports en commun, basé sur les données des Services Techniques de la mairie (horaires de pointe en fonction de la saison), permettrait de diminuer ces flux et de proposer aux différents voyageurs une alternative pour leurs déplacements dans le but de limiter leur empreinte carbone. En effet, la circulation de plus de 20 000 véhicules par jour sur une zone aussi réduite devrait avoir un impact fort sur le bilan carbone.

Il devrait offrir une alternative aux habitants dans leurs évolutions quotidiennes, mais il devrait également proposer aux touristes et voyageurs dans la zone Gap-Embrun-Briançon un moyen plus simple et écologique pour leurs déplacements. Bien que cela semble difficile à concevoir, une campagne de sensibilisation à l'année et des moyens plus simples pour la recherche d'un transport devraient aider à sensibiliser chacun pour une action s'inscrivant dans le développement durable.

D'autres alternatives peuvent également être proposées, puisque l'on observe déjà plusieurs parkings de covoiturage sauvages. Le site de 05 Voyageurs permet une recherche dynamique, mais la simple création de parkings en durs devrait permettre à chacun (et surtout aux touristes) de mieux se repérer et s'organiser. De plus, le centre-ville d'Embrun est déjà totalement piéton et des parkings ont été créés aux abords du cœur de ville. Ainsi, la voiture ne semble pas totalement nécessaire pour l'évolution des populations dans la ville même d'Embrun, c'est pourquoi des arrêts de cars peuvent offrir une bonne alternative à l'utilisation de la voiture individuelle pour un aller-retour.

II. Redéfinir les intérêts du territoire

Un des objectifs de la densification du réseau de transports en commun est également de redonner leur centralité aux intérêts du territoire. Ces lieux générateurs de flux ne sont pas mis en valeur dans le tissu urbain. Il faudrait donc chercher à leur redonner une place plus importante, en tant qu'activités possibles pour les habitants et les touristes, puisque le développement local a récemment été lié à l'attractivité du territoire.

Sur la communauté de communes de l'Embrunais, on compte six communes. Toutes ne possèdent pas des atouts particuliers, et les activités possibles se regroupent sur principalement cinq communes : Embrun, Baratier, Les Orres, Crévoux et Châteauroux-les-Alpes. De plus, on trouve les aérodromes sur Tallard et St Crépin. La première est desservie par le réseau de 05 Voyageurs, tandis que la deuxième n'est accessible qu'en voiture (pas de gare SNCF, ni de gare routière) Le tableau ci-dessous recense les différents centres d'intérêts du territoire.

	Intérêts de la ville
	Boulodrome/Patinoire
	Bibliothèque
Embrun	Cinéma
	Marché annuel
	Le Plan d'Eau
	Tennis
Baratier	Marché artisanal de nuit en période estivale
	Station de ski
Les Orres	Parc d'activité estival
	Salle polyvalente
Crévoux	Musée du Rural
Châteauroux-les-Alpes	Médiathèque Communale
St Crépin	Aérodrome

Tableau 4: Centres d'Intérêts des différentes communes de l'Embrunais et ses alentours

(Réalisation: Léa Echevet, Source: Office du Tourisme, plaquette de présentation d'Embrun, 2010)

Ces différents centres d'intérêts ne sont pas forcément mis en valeur. Par exemple, la place du cinéma est légèrement cachée par des arbres du parvis de la salle des fêtes, et une grande place de gravier mène à l'entrée du cinéma, on peut également constater que l'abattoir (centre d'art contemporain) ne se démarque pas sur le boulevard.



*Photo 6: Place du cinéma à Embrun
(Réalisation: Léa Echevet)*



*Photo 7: L'abattoir, centre d'art contemporain de la ville d'Embrun
(Réalisation: Léa Echevet)*

En ce qui concerne donc les lieux générateurs de flux, l'enjeu est de recentraliser les centres d'intérêts en leur attribuant un atout lié à la nomination d'un arrêt de car à proximité, mais également et prévoyant des réaménagements spécifiques à leur emplacement et à leur fonction.

III. Redonner au Haut Alpin sa place dans le territoire

Le questionnaire posé aux habitants aura permis de soulever un point important pour la mise en œuvre de ce projet. En effet, de ce qui ressort des réponses recueillies, les habitants sont favorables au lancement de nouveaux projets pour le développement durable. De plus, certains pensent que cela permettrait d'offrir une aide aux déplacements quotidiens.

Cependant, on a vu que la Mairie ne pouvait supporter ce genre de projet, puisque les budgets sont faits sur la base de ses compétences, et les transports n'en font pas partie.

Un des objectifs est donc de trouver une structure permettant la mise en place et la gestion de projets de transports sur le territoire pour redonner au Haut-Alpin un sentiment de participation au développement de son pays.

En effet, si le touriste est grandement favorisé dans ses déplacements, les habitants n'ont souvent pas d'autre choix que de se débrouiller par eux-mêmes pour s'arranger lors de leurs déplacements. On observe donc l'apparition de parkings sauvages au pied de la montée aux Orres. La mise en place de structures en dur permettrait à chacun de développer un sentiment de sécurité pour leurs véhicules, mais également de sentir que l'on prend en compte leurs besoins pour leur permettre de s'organiser. Ces parkings existent depuis longtemps, et rien n'a été conduit jusqu'à présent.

Cependant, si l'objectif est de créer un réseau accessible au quotidien, les transports mis en place pour les touristes seront conservés pour faire fonctionner deux réseaux en parallèle pendant les fortes saisons touristiques (hiver et été).

Ainsi, ce projet de densification d'un réseau de transports en commun se concentre sur trois enjeux principaux que sont la réduction de l'utilisation de la voiture, la redéfinition des intérêts du territoire et la requalification de la place des habitants dans le développement de leur territoire. Les objectifs principaux sont donc la création de nouvelles lignes de transports en commun, le réaménagement de certains espaces devant les bâtiments d'intérêt, et la création d'une nouvelle structure se concentrant sur la mise en place et la gestion de transports sur l'Embrunais.

CHAPITRE 3 : Un projet aux dimensions nouvelles

Ce projet ne s'inscrit dans la continuité d'une création nouvelle. En effet, les projets de création de réseaux de transports en commun montagnards sont rares en dehors des lignes départementales des Hautes-Alpes, et des lignes régionales de la région PACA dans l'arrière-pays que sont les Alpes. Ainsi, peu de références sont disponibles. Le projet départemental étant jeune (créé en 2009), il n'y a pas accès aux études qui ont été faites avant son lancement. Ainsi, cette partie du projet se concentrera sur une possible méthode de création d'un réseau en milieu montagnard.

Tout d'abord, nous verrons les spécificités de ce territoire et les éléments nécessaires à la mise en place du projet, avant de proposer une méthode de création des lignes de car. Dans une troisième partie, nous étudierons les aménagements faits ou prévus par la Mairie avant de se concentrer sur ceux encore nécessaires. Et enfin, nous verrons les possibilités de structures pouvant être créées pour la mise en place et la gestion des transports.

I. Un projet particulier pour un territoire particulier

Il faut savoir que le département des Hautes Alpes présente de nombreux intérêts dispersés dans le département. Le relief pousse à des circulations importantes, et les accès ne sont pas facilités. Il faut donc adapter les transports aux contraintes du relief, mais également aux besoins.

a. Un projet complexe

Si la notion de transports en commun donne une impression d'urbanité, les zones rurales ont cependant tenté de se lancer dans le développement en mettant en place de quoi donner aux habitants des modes de circulation semblables.

De plus, ce projet prend une notion d'innovation de par le fait que même si des lignes départementales ont été créées récemment, il n'y a pas eu d'étude statistique faite sur les transports. On ne trouve ainsi aucunes données sur les fréquentations des lignes ou sur le nombre de véhicules⁹, ... C'est pourquoi, si ce genre de projet n'a pas de précédent, il de-

⁹ Entretien avec Jean-Luc Trouilloud, titulaire au Conseil Général au service des Routes, 2011.

mande de mettre en place des mesures plus rigoureuses pour l'observation des comportements en termes de transports et de circulation.

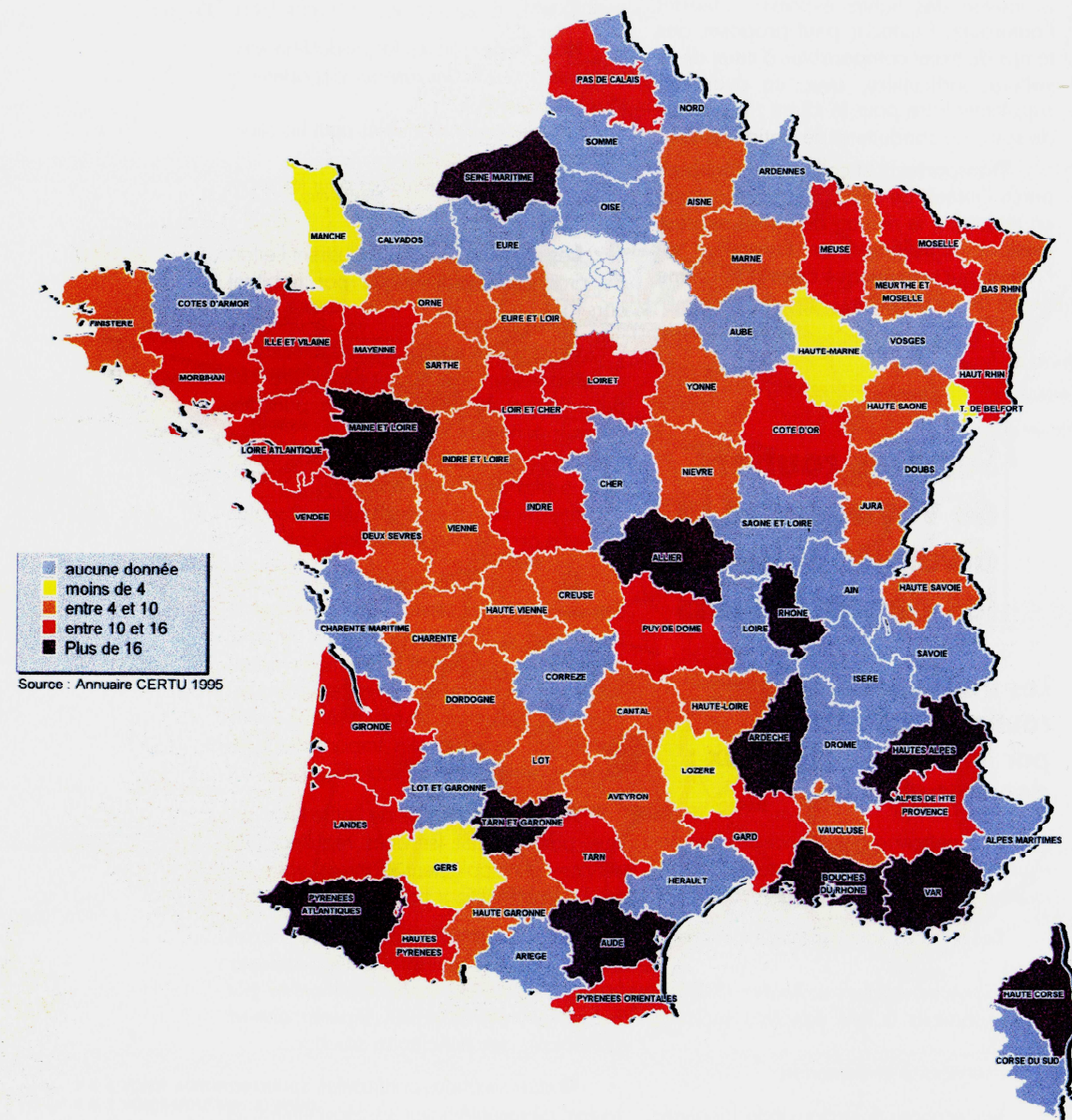
Un syndicat à vocation unique pourrait ainsi être créé en lien avec l'intercommunalité, puisqu'il s'agit d'un établissement public de coopération intercommunale¹⁰. Il serait en charge d'études, et de la gestion des réseaux. « Les syndicats de communes sont des établissements publics de coopération intercommunale de forme associative, permettant aux communes de créer et de gérer ensemble, des activités ou des services publics, par opposition aux formes fédératives destinées à regrouper des communes autour d'un projet de développement local et à favoriser l'aménagement du territoire. »¹¹ Cela rejoint l'administration de la SMITCOM qui gère les déchets sur l'Embrunais.

Les cartes ci-après montrent que le département des Hautes-Alpes a un profil présentant un type de population parcourant un nombre de kilomètres assez important, et où il n'existe pas de données relatives aux transports en commun sur le département. Cela rejoint les informations reçues au Conseil Général. Malgré un réseau jeune, puisque créé en 2009, et innovant, aucunes études statistiques n'ont été lancées pour confirmer la cohérence du projet avec les besoins du territoire.

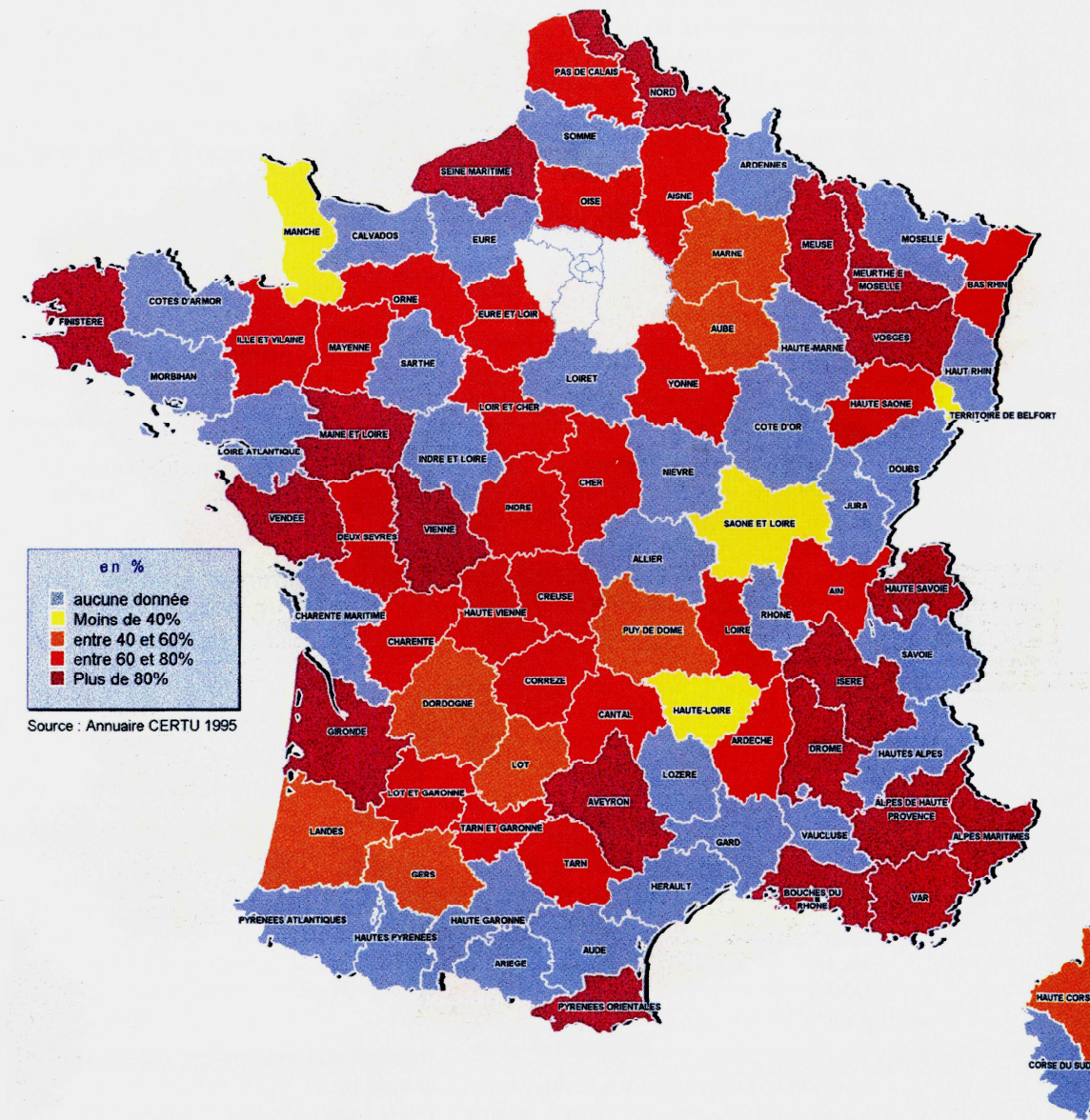
¹⁰ Source : wikipédia

¹¹ Source : http://www.banatic.interieur.gouv.fr/Banatic2/Documents/Fiche_SIVU_SIVOM_DGCL_2007.pdf

Carte 27
Kilomètres par habitant hors P.T.U. sur les services réguliers



Carte 28
Pourcentage de la population hors P.T.U. desservie



Carte 4: Kilomètres par habitant hors P.T.U. (Périmètres de Transports Urbains) sur les services réguliers, et pourcentage de la population hors P.T.U. desservie
(Source : Annuaire CERTU, 1995)

b. Un milieu non seulement rural mais également montagnard

De nombreux ouvrages sont parus sur les transports en communs mis en place en zones rurales. Cependant, le cas des milieux montagnards n'a jamais été traité. Présentant des caractéristiques problématiques, il faut mettre en place des infrastructures particulières adaptées aux routes fortement pentues.

Le réseau Transisère, mis en place par le département de l'Isère, organise des transports dans le Vercors. Il est possible de rejoindre les stations de ski, mais les Hautes-Alpes ne sont pas desservies. Le département est donc coupé entre deux types de gestions : celle du département de l'Isère qui couvre une zone importante aux reliefs divers, et celle du département associée aux lignes de la région. Le relief peut donc se poser comme barrière, mais il reste possible de mettre en place des lignes régulières en adaptant le moyen de transport aux infrastructures envisageables.

De plus, les conditions météorologiques sont un paramètre particulièrement difficile pour la gestion des transports. Les variations de températures sont importantes, que ce soit l'été ou l'hiver, et comme tout milieu montagnard, les chutes de neiges sont fortes. L'Embrunais connaît un ensoleillement d'environ 300 jours par an, ce qui signifie que les pluies ne sont pas le principal problème. Cependant, en période hivernale, les chutes de neige sont importantes ce qui rend la gestion des routes plus complexe (déneigement, sale-ment des routes,...)

Nous pouvons donc dire que ce projet n'est pas confronté à des difficultés pouvant le rendre irréalisable. En effet, même si le relief et les conditions météorologiques semblent être, au premier abord, les raisons principales pour lesquelles un réseau de car serait difficile à mettre en place, le Conseil Général nous montre que cela reste possible par son réseau déjà existant reliant les différents pôles du département. Nous allons donc voir comment la densification du réseau pourrait se faire, et s'il est possible d'envisager un autre type de circuit pouvant faciliter et fluidifier les déplacements sur la ville même d'Embrun.

II. Deux type de réseaux pouvant être envisagés

La communauté de communes de l'Embrunais est centrée sur la ville d'Embrun. Si le relief pose la question d'infrastructures particulières, on peut cependant distinguer deux grandes zones distinctes : la ville d'Embrun, et ses alentours. Pour les liaisons intercommunales, on ne peut envisager d'utiliser d'autres transports que des cars. Mais on peut cependant mettre en place une ligne interne à la ville d'Embrun avec une petite navette.

a. Un circuit interne

La ville d'Embrun ne présente pas un relief important à l'intérieur de ses murs. C'est pourquoi, il est possible de mettre en place une navette. Celle-ci pourrait être choisie sur l'exemple de la navette Le Pouce à Chalon-sur-Saône. Cette navette fait le tour de la ville, en s'arrêtant aux points d'intérêts de celle-ci, et une rotation s'effectue tous les quarts d'heure.



*Image 2: Navette Le Pouce
(Source : Le Grand Chalon)*

Sur la ville d'Embrun, on recense quinze points d'intérêts, et on peut déterminer onze arrêts. Ces différents centres d'intérêts peuvent être repérés grâce aux différentes plaquettes d'information que l'on trouve à l'Office du Tourisme. En effet, grâce à la carte du centre-ville, les différents éléments sont repérables par leur différenciation d'avec le reste des bâtiments.

Après repérage, le choix des différents arrêts de la navette se fait en fonction de leur emplacement. En effet, si ces centres d'activités sont proches les uns des autres, un seul arrêt suffira pour les desservir, tandis que certains bâtiments isolés nécessiteront un arrêt spécifique. Ainsi, en recoupant les différentes informations obtenues, on obtient le tableau suivant.

Pour la navette, on pourrait utiliser une petite navette de faible capacité, c'est-à-dire de huit ou dix places. D'un point de vue écologique, cette navette pourrait fonctionner à l'électricité, ce qui nécessiterait l'implantation de bornes de recharge.

Intérêts	Arrêts
L'hôpital	Hôpital
La Cathédrale Notre Dame du Réal	Cathédrale
Le bâtiment Passé de l'Embrunais	
Le siège de l'intercommunalité	Tour Brune
Le siège de la SMICTOM	
Le jardin de l'archevêché	Jardin de l'Archevêché
La mairie	Mairie
Le forum des associations	
La maison de la petite enfance	Gendarmerie
La chapelle des capucins	
La Gendarmerie	
La Maison de retraite Les Chanterelles	Maison de retraite
La Gare	
La salle multisport	Gare
La salle des fêtes	
Le cinéma	Salle des fêtes
La bibliothèque	
La Poste	Boulevard Pasteur
L'abattoir (centre d'art contemporain)	L'abattoir
La Maison des Jeunes	
Le boulodrome/La patinoire	Boulodrome

Tableau 5: Lieux d'intérêts et points d'arrêts

(Réalisation : Léa Echevet, Source : Office du Tourisme, plaquette de présentation de la ville d'Embrun, 2010)

A ce moment-là, on peut finalement tracer le circuit de la navette dans la ville (voir Figure 3 ci-après). Le placement des arrêts se fait par rapport aux possibilités de stationnement, comme en proximité des parkings, mais également en proximité des infrastructures concernées même si il n'y a pas forcément la place pour stationner (les arrêts sont courts, cela ne devrait donc pas être très gênant)

En ce qui concerne les horaires et fréquences de passage, on peut se baser sur les graphiques obtenus à la mairie d'Embrun. On observe des pics d'affluence entre 9h et 11h et entre 18h et 19h en hiver ; et entre 12h et 18h en été. Il serait donc envisageable de faire circuler la navette sur ces plages horaires. En ce qui concerne la fréquence de rotation, il pourrait être envisagé de la faire circuler tous les quarts d'heure.



Figure 3: Ligne de transport sur la ville d'Embrun

(Fond de carte: Office du Tourisme, plaquette de présentation de la ville d'Embrun, 2010)

b. Des liaisons aux communes de la communauté de communes

On a pu voir sur la carte du réseau départemental, que la majorité des communes de l'Embrunais sont desservies. Cependant, les villes de Châteauroux et Saint André d'Embrun sont laissées en dehors de celui-ci. La densification du réseau va donc, en premier lieu, passer par la création de lignes entre Embrun et ces deux villes.

Sur les cartes suivantes, nous verrons les propositions de tracés pour les lignes que l'on souhaiterait mettre en place.

Le réseau du département fonctionne sur le principe du transport à la demande. Il serait donc possible de laisser ce mode de fonctionnement en place, en le transférant au niveau de l'intercommunalité, tout en y ajoutant des horaires fixes aux heures de départ et de retour des travailleurs, c'est-à-dire entre 7h30 et 9h, et entre 18h et 20h.

En ce qui concerne le matériel et la fréquence, des mini cars de capacité limitée à environ 12 places peuvent circuler toutes les 20 minutes lors des heures de départ et de retour des travailleurs.

Légende des cartes suivantes :

Lignes actuelles

Proposition pour d'autres lignes

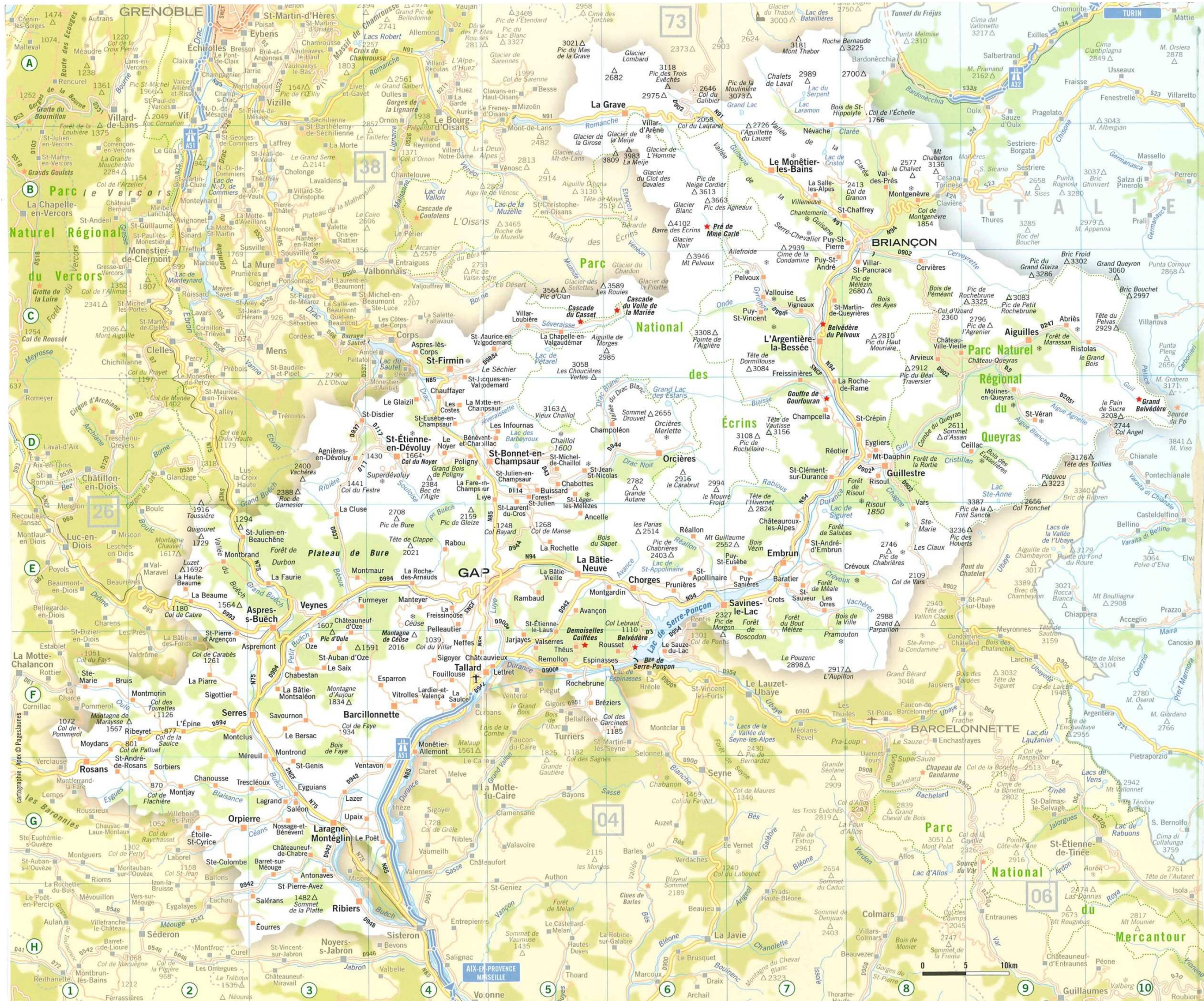


Figure 4: Plan des lignes du réseau
(Fond de carte: carte du département des Hautes Alpes, Source: Google Images)



Figure 5: Plan des lignes du réseau
(Fond de carte: carte IGN d'Embrun)

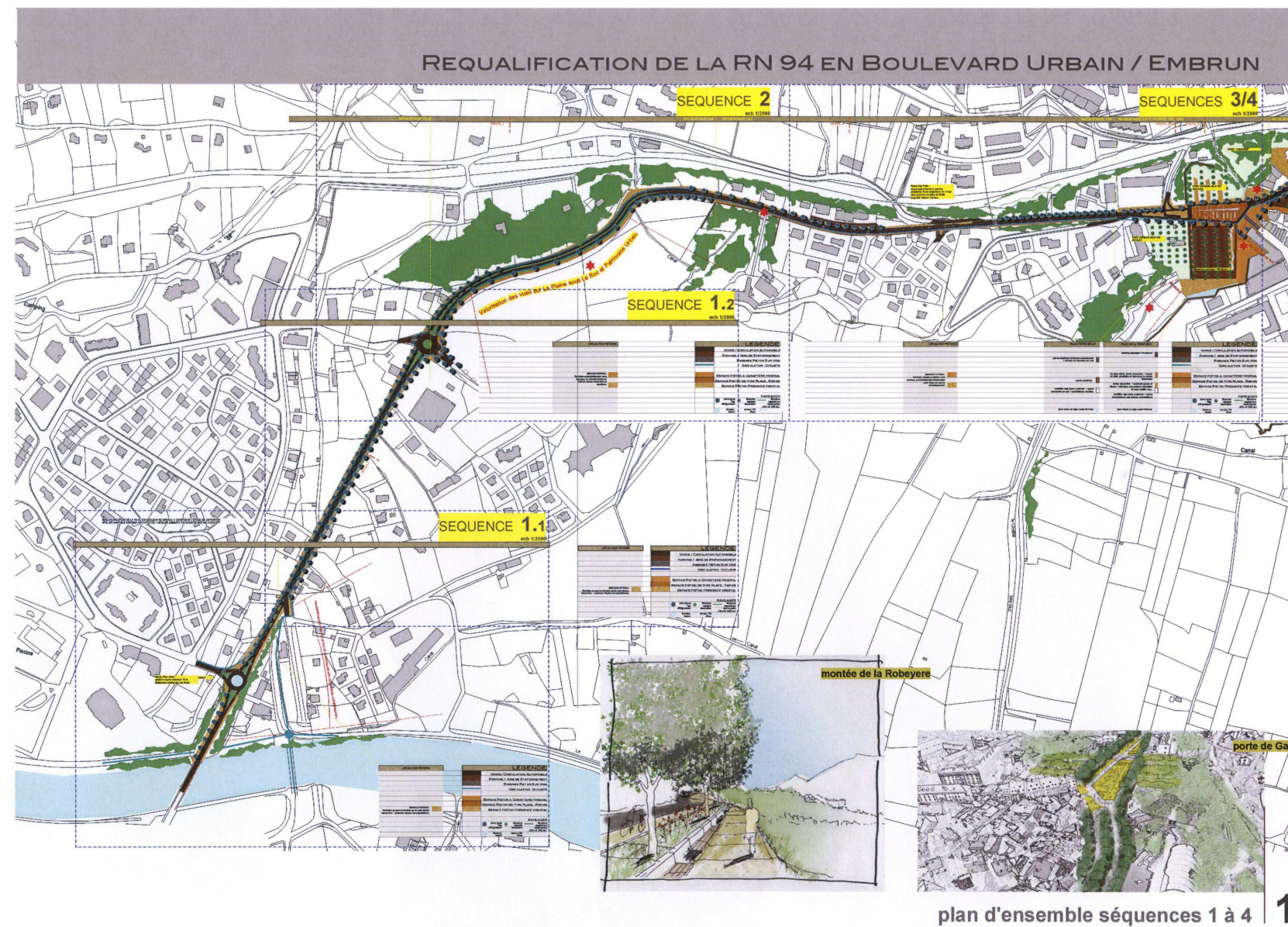
III. Aménagement des lieux générateurs de flux

Un autre aspect du projet est de redéfinir la centralité des lieux d'intérêts sur la ville d'Embrun. De nombreux projets ont été lancés par la commune pour rénover l'aspect général. C'est ainsi que le grand boulevard d'entrée de ville a été refait : les voiries, les trottoirs, les façades ; et a été un créé un parking de grande capacité.

Le projet de la mairie : la réfection du boulevard principal

La mairie a lancé un grand projet d'aménagement sur l'axe principal de circulation. Celui-ci prend en compte une réfection de la voirie, une re-végétalisation de l'axe, et l'amélioration du confort de circulation des piétons.

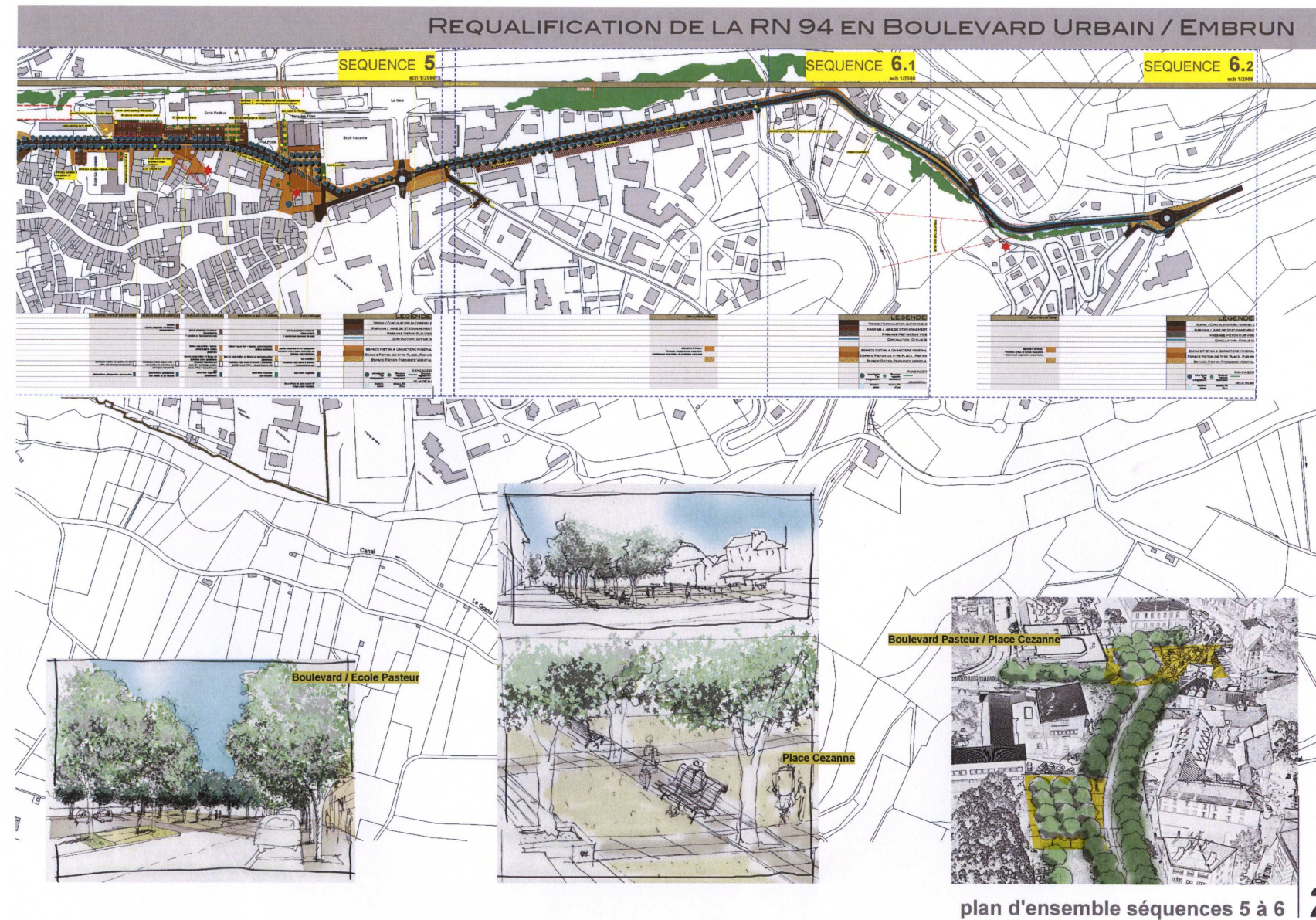
Ce projet prend en compte l'aménagement de différents espaces urbains, pour améliorer la qualité de l'environnement de vie des habitants. Il traite l'entrée de ville par la porte de Gap ainsi que le boulevard principal, la voie longeant la plaine du Roc et l'esplanade de la salle des fêtes.



Plan 2: Plan d'ensemble de la requalification de la RN 94 en boulevard urbain - 1^{ère} partie.

(Document des services techniques de la mairie d'Embrun)

PLAN D'ENSEMBLE séquences 1@4



Plan 3: Plan d'ensemble de la requalification de la RN 94 en boulevard urbain - 2ème partie.
 (Document des services techniques de la mairie d'Embrun)

PLAN D'ENSEMBLE séquences 5@6

1. L'entrée de ville

L'entrée de ville est un passage obligé pour toutes personnes souhaitant entrer dans Embrun. C'est donc un point sensible de la ville. En effet, il subit les flux automobiles et piétons, mais c'est également un challenge en termes d'espace.

Les objectifs du réaménagement de l'entrée de ville sont :

1/

- Création de trottoirs larges
- Créer une piste cyclable dans le sens de la montée
- Création d'un parking paysager à l'entrée du centre ancien
- Parc paysager permettant d'articuler les différents points forts du patrimoine.

2/

- Croisements de voies transversales reliant les quartiers situés en amont de la ville (Vautisse, les Vignes, la Violette,...) et le centre ancien (rue de la Liberté).
- Effet de butte à gommer pour dégager la perception sur le centre ville et sécuriser les franchissements des piétons.
- Création d'une « place » participant à l'effet de porte et régulant la circulation

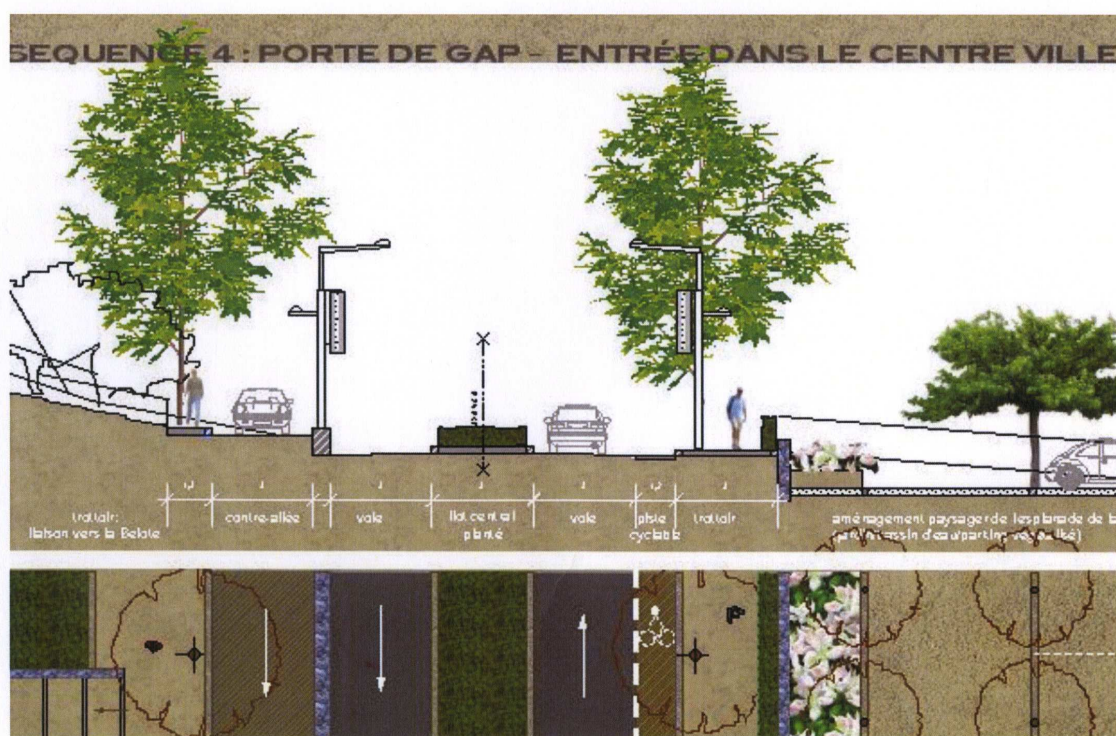


Schéma 1: Objectif et profil de la réfection de l'entrée ville par la Porte de Gap
(Document des services techniques de la mairie d'Embrun)

L'entrée de ville donne accès à l'abattoir (centre d'art contemporain) et au boulevard/patinoire (en hiver).

DIRECTION GÉNÉRALE DES
FINANCES PUBLIQUES

PLAN DE SITUATION

Département :
HAUTES ALPES

Commune :
EMBRUN

Section : AB
Feuille : 000 AB 01

Échelle d'origine : 1/1000
Échelle d'édition : 1/1000

Date d'édition : 04/05/2011
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC45

Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le
centre des impôts foncier suivant :
Pôle Topographique et de Gestion Cadastre
Cité Administrative Desmichels BP 1602 05016
05016 GAP Cedex
tél. 04.92.40.16.92 - fax 04.92.40.16.90
cdif.gap@dgif.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

cadastre.gouv.fr

©2010 Ministère du budget, des comptes
publics et de la réforme de l'État

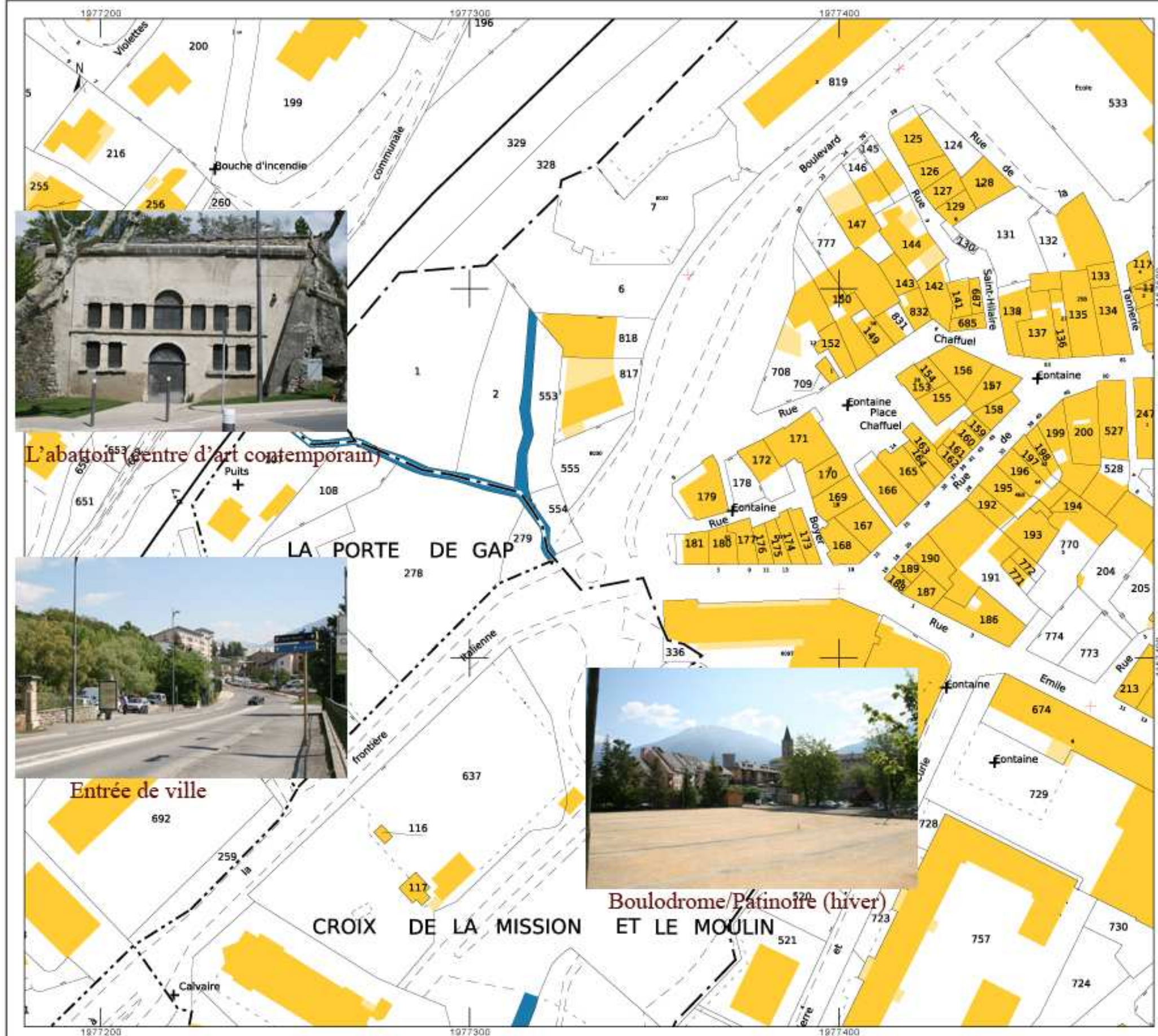
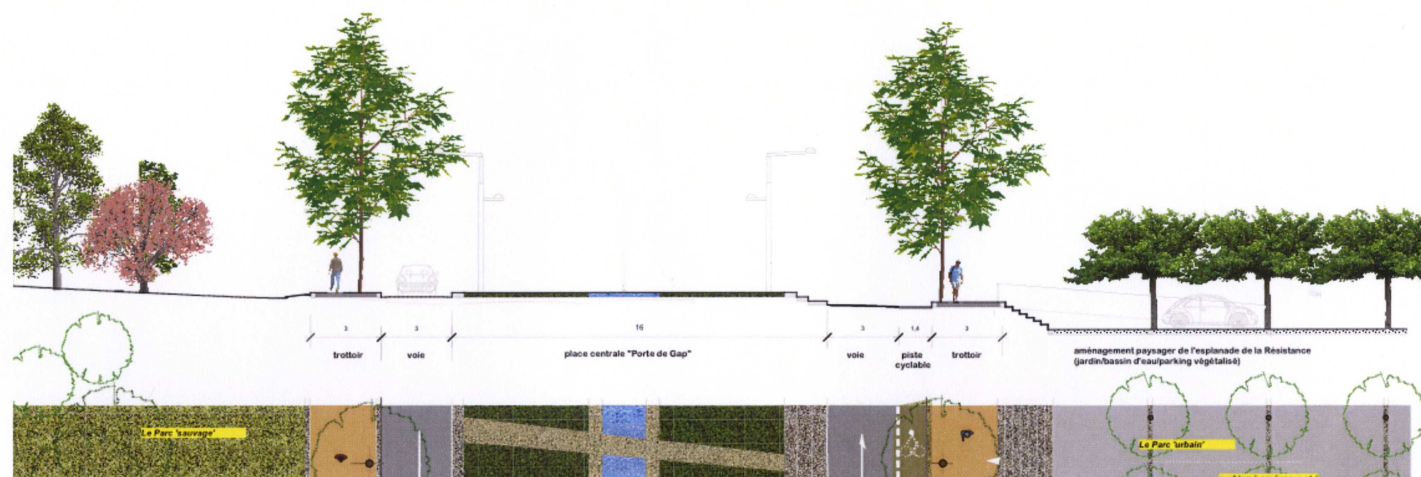




Schéma 2: C

(Document



2. Le boulevard Pasteur

Le boulevard est la colonne vertébrale de la ville. Tous les flux de la ville y sont concentrés. Il constitue l'image principale de la ville, étant la première voie empruntée par les automobilistes. Il reste particulièrement sensible en termes de conflits d'usage, de sécurité, et d'image.

1/

- Création de trottoirs élargis en esplanades piétonnes et parvis devant les équipements publics:
- Circulation cyclistes sur espace semi-pieton
- Création de parking de surface ou sur dalle (en option enterré), permettant de conserver un grand nombre de stationnements de proximité.
- Unité de matériaux et de mobilier urbain sur l'ensemble du centre ancien (banc, corbeille, potelés).

2/

- Gérer les carrefours par des contre allées en assurant la desserte locale
- Création de liaisons piétonnes facilitant l'usage et l'accessibilité aux équipements commerces et services
- Aménagement de lieux publics - parvis de l'école Pasteure, salle des fêtes remodelée afin de constituer une véritable place urbaine

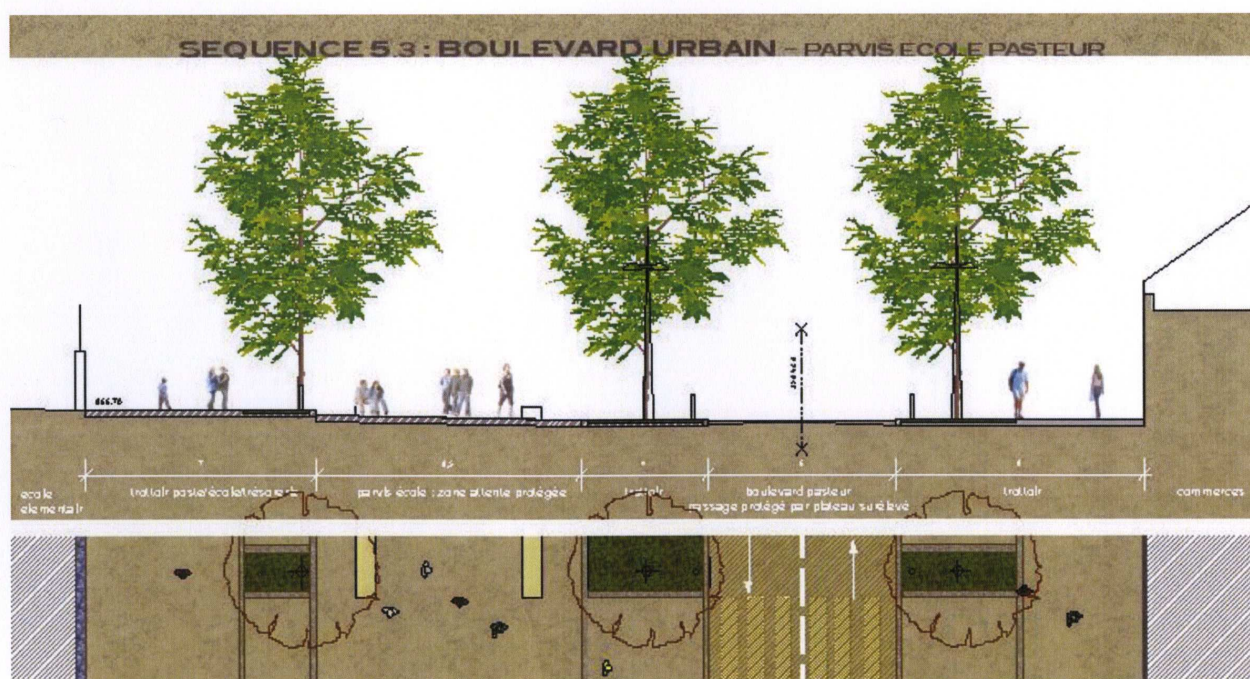


Schéma 3: Objectifs et profil d'une section du boulevard Pasteur
(Source: Document des Services Techniques de la mairie d'Embrun)

3/ Un double alignement d'arbres majestueux structure l'espace et permet de tisser un lien entre les différents lieux.

Des structures secondaires accompagnent ou ébauchent des transversales vers le centre ville, d'autres accompagnent les surfaces de stationnement.

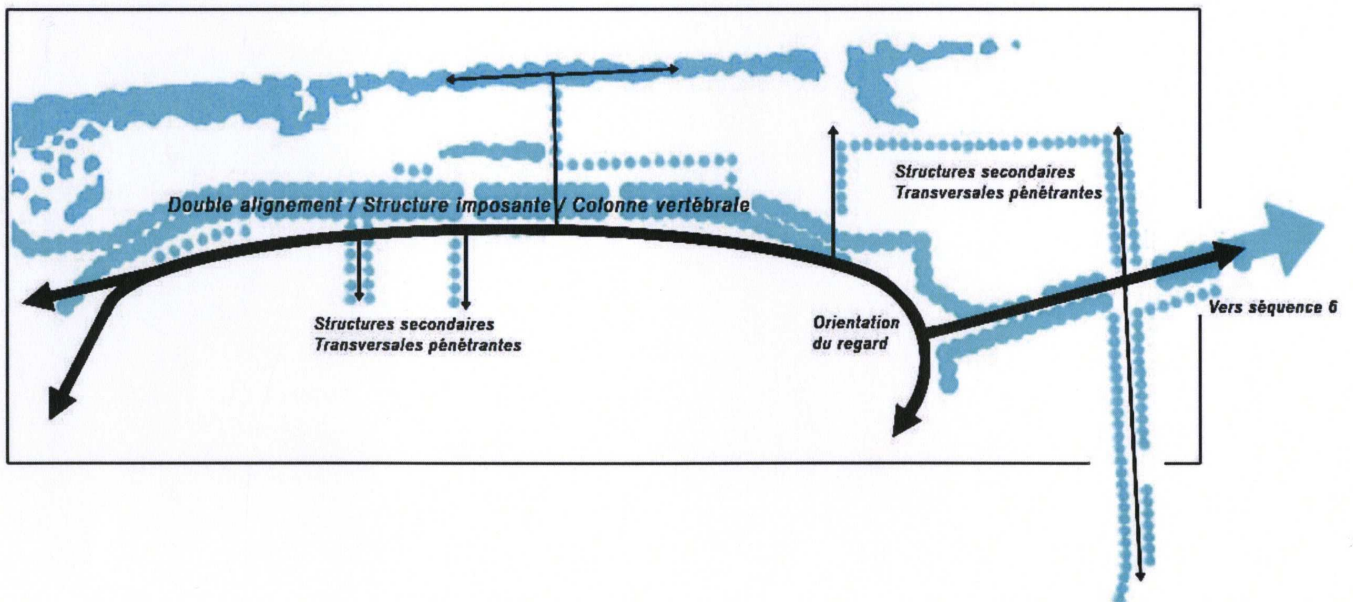
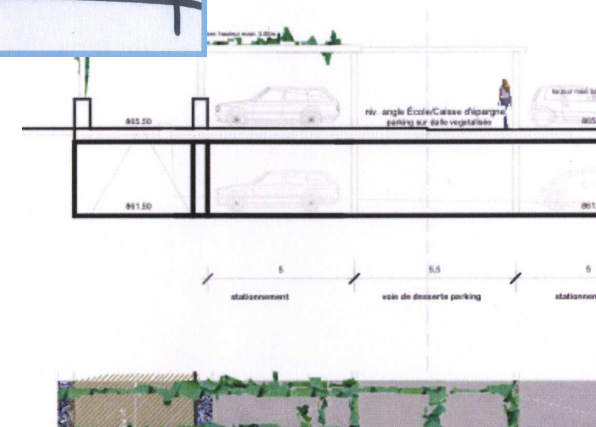


Schéma 4: Objectifs et schéma du réaménagement d'une section du boulevard Pasteur

(Source: Document des Services Techniques de la mairie d'Embrun)

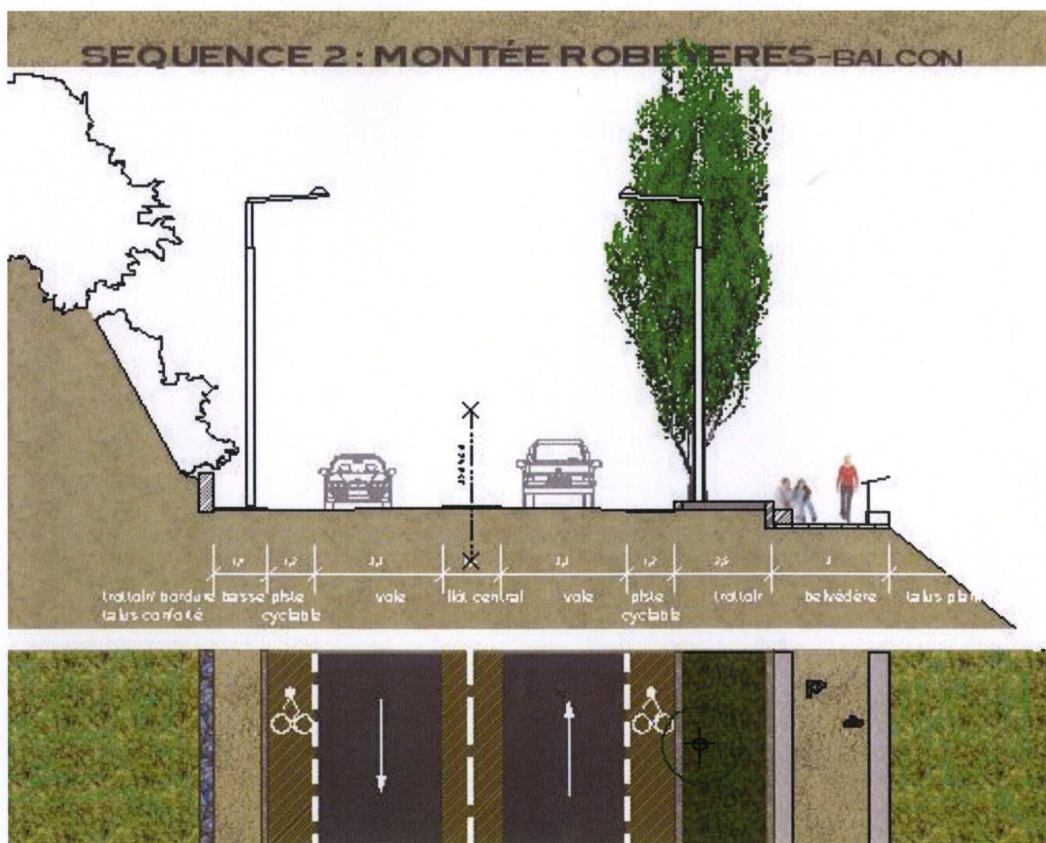


3. La plaine du Roc

Cette partie de la montée de la Robeyere est marquée par un long cheminement en balcon avec des vues panoramiques sur la plaine et le Rocher d'Embrun en arrière-plan. A sa fonction de circulation s'ajoute celle d'un lieu de promenade.

11

- Traitement des accotement par un aménagement paysager privilégiant les perspectives remarquables sur la plaine du Roc et la silhouette de la Ville et le caractère naturel du site.
- Récupérer de l'espace sur la largeur de voirie pour l'attribuer aux piétons et aux cyclistes:



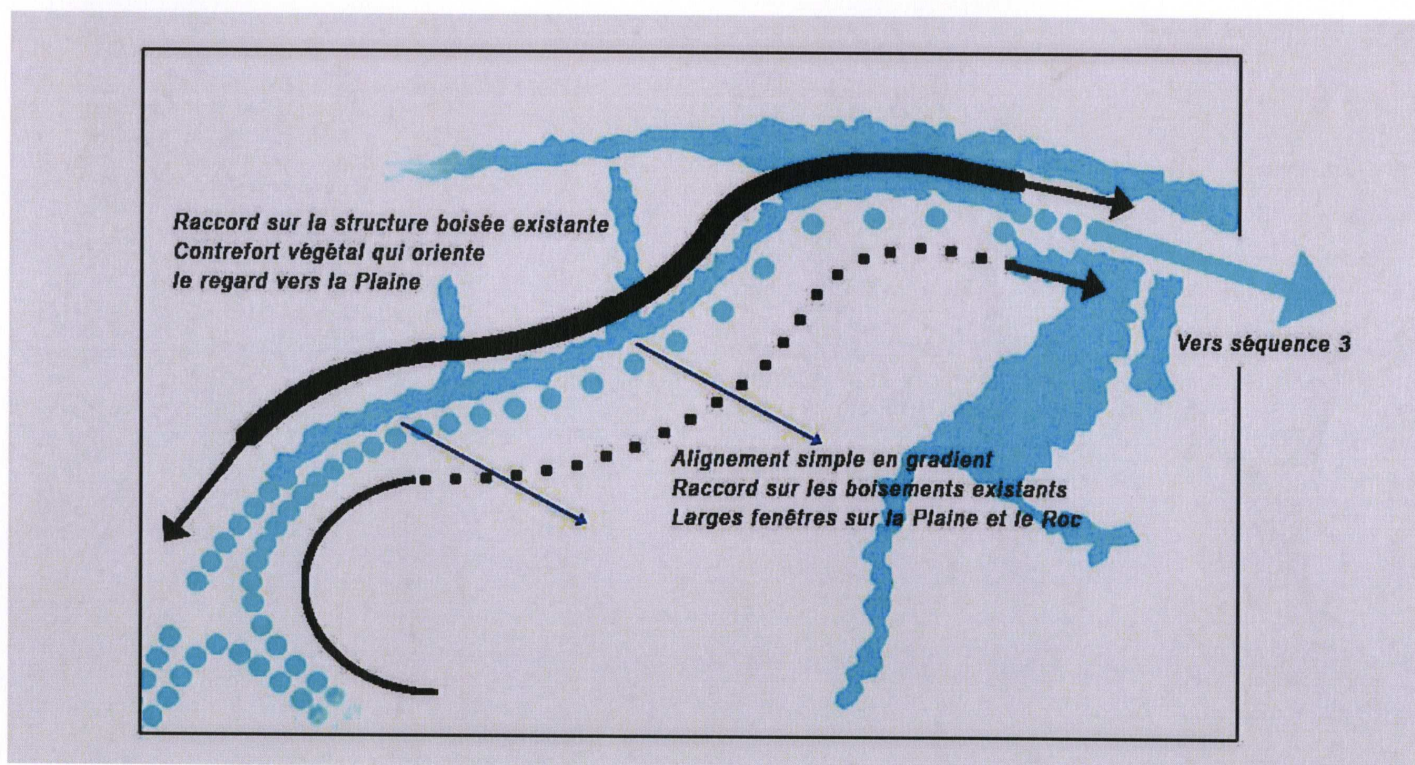
SEQUENCE 2 / MONTÉE DE LA ROBEYERE

Schéma 7: Objectifs et profil de la montée de la Robeyere

(Source : Document des services techniques de la mairie d'Embrun)

3/

- Le talus amont, naturellement végétalisé, se suffit à lui-même et oriente le regard vers la plaine.
- Le côté aval de la route est planté d'un alignement (de tilleuls) lâche qui permet de créer de larges fenêtres sur le paysage. Le gradient d'espacement de plantation permet d'offrir un rythme original (en particulier en vue cinétique)



SEQUENCE 2 / MONTÉE DE LA ROBeyERE

Schéma 8: Objectifs et schéma du réaménagement de la montée de la Robeyere
(Source : Document des services techniques de la mairie d'Embrun)

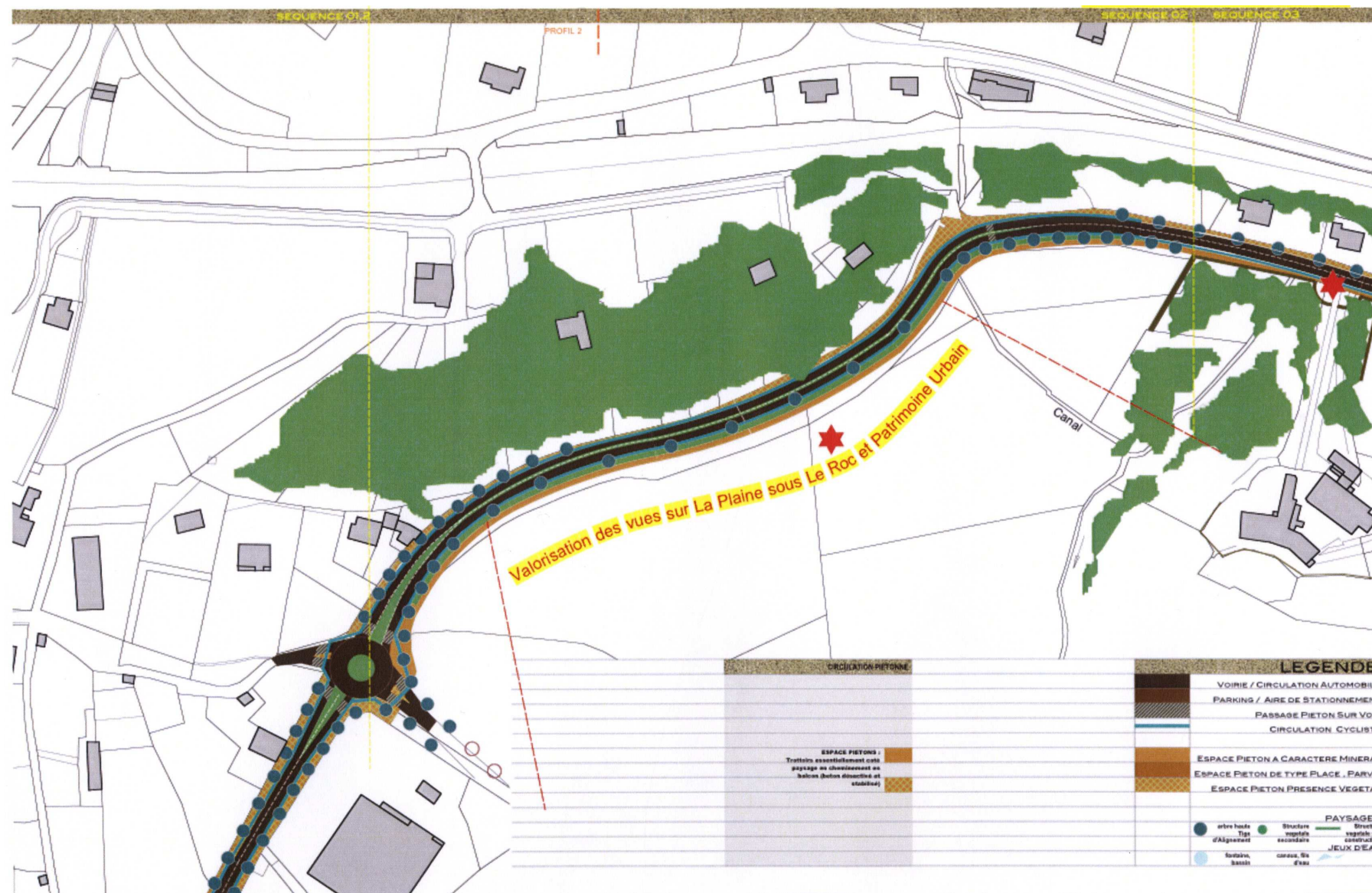
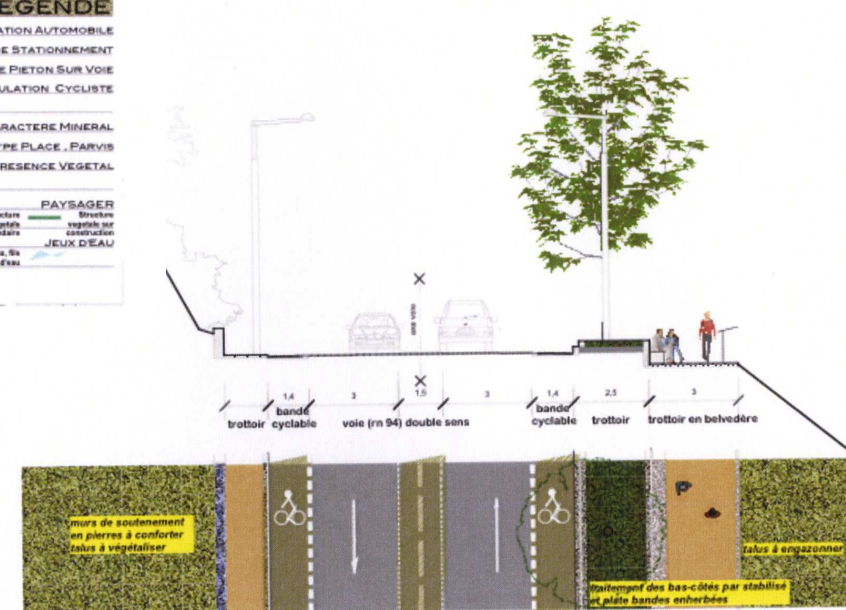


Schéma 9: plan et profil du tracé de la Plaine du Roc

(Source: Document des Services Technique de la mairie d'Embrun)





SEQUENCE 1 / belvédère sur la plaine du Roc

Schéma 10: Croquis du belvédère sur la Plaine du Roc
(Source: Document des Services Techniques de la mairie d'Embrun)

4. La salle des fêtes

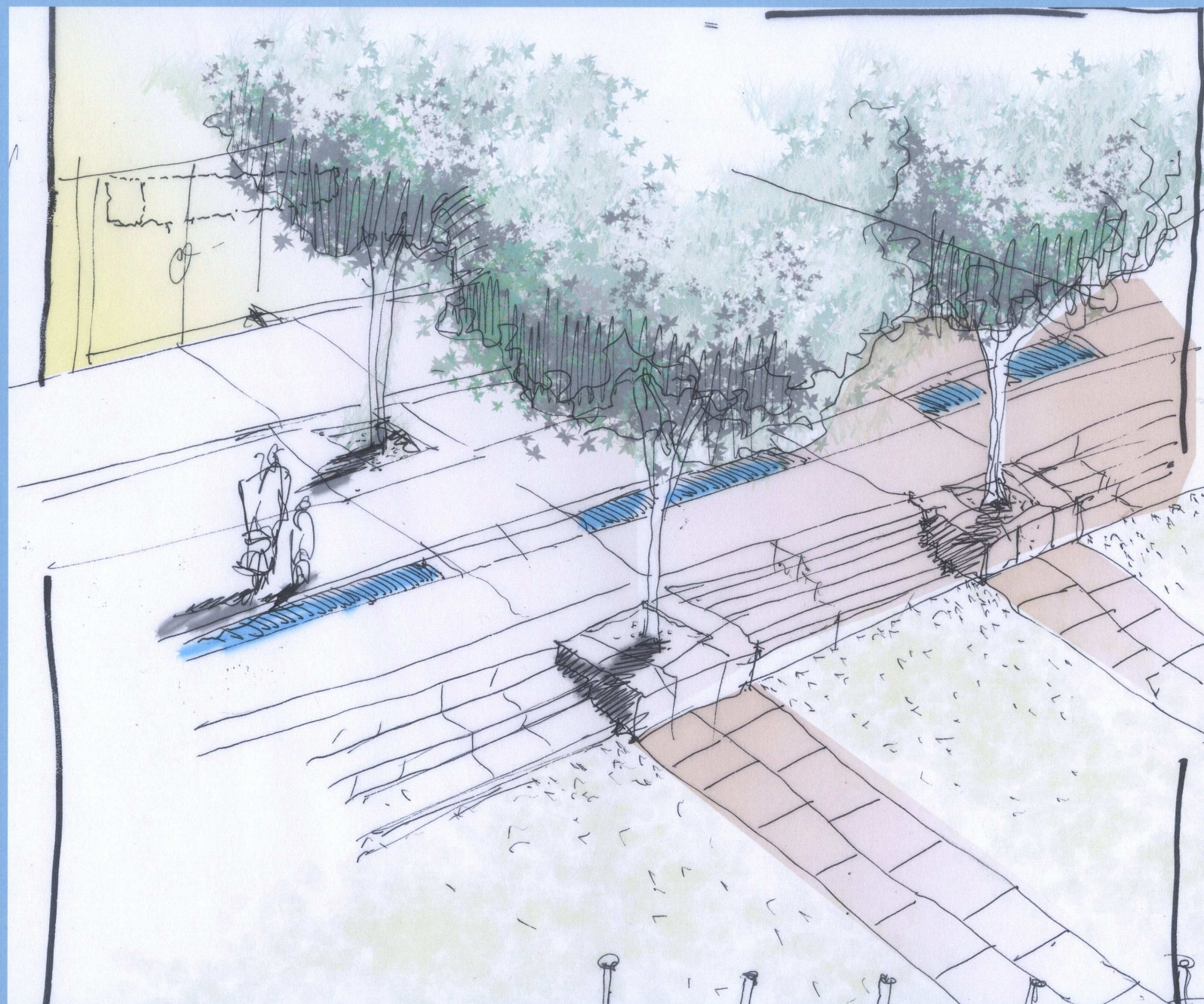
La salle des fêtes jouxte le cinéma. Placés en haut du boulevard Pasteur, les piétons et les automobilistes passent forcément à proximité de ce parvis.

L'objectif de la mairie est de re-végétaliser le boulevard pour une ambiance plus agréable, et le parvis de la salle des fêtes sera refait. Jusqu'à présent, on pouvait y trouver deux bancs devant le bâtiment, et quelques arbres sur une pelouse qui bloquaient la vue depuis la rue. Les travaux visent donc à rendre la place plus attractive en y mettant des dalles, et des arbres à des endroits plus stratégiques, pour éviter l'effet de recul.



SEQUENCE 5 / vue d'ensemble parvis école>place salle des fêtes

Schéma 11: Croquis du parvis de l'école à la salle des fêtes
(Source: Document des Services Techniques de la mairie d'Embrun)



SEQUENCE 5 / croquis d'ambiance parvis Salle des Fêtes

Schéma 12: Croquis du parvis de la salle des fêtes
(Source: Document des Services Techniques de la mairie d'Embrun)



SEQUENCE 5 / croquis d'ambiance Place de la Salle des Fêtes

*Schéma 13: Croquis d'ambiance de la place de la salle des fêtes
(Source: Document des Services Techniques de la mairie d'Embrun)*

IV. Création d'une structure pour les transports

Jusqu'à présent, les transports en commun existant ne connaissent aucun contrôle. En effet, le réseau est jeune puisque créé en 2009, et aucune donnée n'est disponible quant à la fréquentation des cars. C'est pourquoi, dans cette dernière partie, nous verrons que deux solutions sont possibles en l'état actuel, mais que dans deux ans, après le passage de la réforme des collectivités territoriales, plus qu'une seule des deux solutions pourra être appliquée.

a. Un syndicat à vocation unique

Comme pour la gestion des déchets par la SMICTOM, il pourrait être envisagé de mettre en place un syndicat à vocation unique pour les transports. Pour cela un syndicat de communes agissant au niveau de l'intercommunalité pourrait être un bon moyen d'étudier et gérer les différents déplacements sur le territoire de l'Embrunais.

Les syndicats de communes sont des établissements publics de coopération intercommunale de forme associative, permettant aux communes de créer et de gérer ensemble, des activités ou des services publics, par opposition aux formes fédératives destinées à regrouper des communes autour d'un projet de développement local et à favoriser l'aménagement du territoire.

L'objet du syndicat est limité à une seule œuvre ou un seul service d'intérêt intercommunal: c'est un syndicat dit spécialisé. Un syndicat à vocation unique peut assurer la gestion de plusieurs œuvres ou services à condition qu'ils soient complémentaires.¹²

Ce type de syndicat pouvant être créé pour une durée déterminée ou non, il pourrait être monté pour l'observation et la gestion du projet sur cinq ans. Sa tâche serait donc de récolter les informations venant des achats de tickets, ou du nombre d'appels pour les navettes à la demande, pour les analyser et confirmer que le projet reste d'actualité pour une utilisation optimisée.

Il serait donc envisageable de mettre en place ce type de structure au niveau de la communauté de communes. Cependant, d'ici deux, la réforme des collectivités territoriales va redessiner la carte des communautés de communes, et les syndicats vont disparaître. Dans cette optique, nous devrions dès maintenant envisager une solution durable, pour éviter que d'ici deux ans la structure connaisse des problèmes administratifs.

¹² Définition proposée par www.banatic.interieur.gouv.fr, 13/02/2010.

b. Les conséquences de la réforme des collectivités territoriales sur l'Embrunais

A l'approche de la réforme, la Présidente de la communauté de communes de l'Embrunais, Mme Eymeoud, annonce ses intentions. En effet, elle souhaiterait que les communautés de communes du Queyras, du Savinois, du Guillestrois, et de l'Embrunais se regroupent.

Dans deux ans, ce plan de regroupement devra être formalisé et approuvé dans les trois premiers mois suivant le passage de la réforme. En regroupant ces communautés de communes, Mme Eymeoud assure une cohérence territoriale pour un développement local optimisé.

Cependant, si le regroupement des communautés de communes posera sûrement des problèmes liés aux compétences de chacune, il est clair que celle des transports ne posera aucun problème. En effet, comme aucune intercommunalité sur le territoire ne possède cette compétence, elle restera au département.

Un syndicat pour les transports semblerait donc justifié, mais après la décision d'un plan de regroupement, ce genre de syndicat n'aura plus lieu d'être.

C'est pourquoi, par la réforme des collectivités territoriales, une alternative devrait être trouvée pour pallier le manque de gestion et d'études concrètes sur les transports au niveau local.

c. Un observatoire

Un observatoire pourrait ainsi être créé dans le but de mener des études sur le réseau de transports en commun sur l'intercommunalité, mais également sur les moyens de déplacements en général. En effet, cela permettrait de suivre l'évolution du réseau, mais également l'évolution de l'utilisation des voitures individuelles, dans le but de pouvoir adapter les mesures mises en place sur les transports en commun pour un développement optimisé mais également durable.

Un observatoire des transports existe déjà au niveau de la région. Cependant, on a pu constater que les niveaux inférieurs des collectivités territoriales ne possèdent pas de données statistiques leur permettant de mettre en place les structures nécessaires pour le développement des transports sur leur territoire. Seul le Conseil Général, qui possède la compétence, pourrait obtenir des statistiques, mais aucune mesure n'a été prise pour les récolter.

C'est pourquoi, il serait souhaitable de mettre en place ce type d'établissement à une échelle plus réduite sur l'Embrunais pour constamment vérifier les évolutions en termes de déplacements pour prévenir une évolution en opposition avec les besoins réels.

Ce type de structure est considéré comme une association selon la loi de 1901. En région PACA, l'Observatoire a pour mission de *développer les outils de connaissance et d'information régionale à caractère économique sur le transport de marchandises et de voyageurs* (Observatoire Régional des Transports) Pour cela, il met en place une :

- *publication trimestrielle d'une revue, Le Journal des Transports ;*
- *publication annuelle d'une plaquette de Chiffres clés des transports ;*
- *organisation de Courts débats thématiques ;*
- *organisation de journées semestrielles de présentation d'études ;*
- *animation de groupes de travail thématiques.*

Cet observatoire reçoit des subventions de l'Etat et de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur, et le volet financier est problématique sur l'Embrunais. Cependant, grâce à la fusion des différentes communautés de communes présentes aux alentours de l'Embrunais, il pourrait être envisagé que le poids financier soit peu à peu soulagé pour permettre la création et le développement d'une telle structure.

Ainsi, un Observatoire des Transports pourrait être envisagé à court terme sur le territoire, tout d'abord de l'Embrunais, puis sur le nouveau territoire qui sera formé après le passage de la réforme des collectivités territoriales. Le problème financier que connaît l'Embrunais, pourrait être légèrement soulagé par cette fusion, ce qui permettrait d'arriver à une gestion des transports mieux organisée sur le territoire.

Conclusion

Ce projet insiste donc sur la nécessité d'un réseau de transports en commun suffisant en milieu rural. En effet, si les besoins sont différents, la question de la mobilité en milieu rural est importante. Souvent obligés d'utiliser leur voiture, les habitants de ces territoires ruraux parcourent un nombre de kilomètres considérable.

Dans le contexte actuel où la protection des ressources de la planète est primordiale, il est important de considérer ces territoires ruraux, où peu d'alternatives sont proposées aux transports individuels. Dans le but de réduire ses consommations en pétrole, il faudrait penser à se concentrer sur ces territoires aux mobilités difficiles, et hautement consommateurs en carburants.

Dans le cadre du territoire de l'Embrunais, un autre problème se posait, celui du relief. Cependant, même si cela semble être un élément difficile, une simple adaptation du type de transport permet d'emprunter toutes les routes (des cars au lieu des bus urbains). De plus, le problème du climat ne peut trouver de solution. Seule une bonne organisation du déneigement et du salement des chaussées permettra une utilisation des routes dans de bonnes conditions.

En conclusion, nous pouvons donc dire que ce projet se pose comme réflexion sur les mobilités douces en milieu rural. Si le transport à la demande semble être le moyen le plus efficace pour une rentabilité des infrastructures, des plages horaires avec des passages fixes pourraient permettre un soulagement du trafic aux heures de départ et de retour des travailleurs. C'est pourquoi, un observatoire des transports semble nécessaire, pour veiller à la cohérence des moyens mis en œuvre avec les besoins et les utilisations réels.

Bibliographie

Sites internet

- Site de la communauté de communes de l'Embrunais : <http://cce.pays-sud.fr/>
- Site de la ville d'Embrun : <http://www.ville-embrun.fr/>
- Organisme Transisère : <http://www.transisere.fr/index.asp>
- Pays des Condrusses, groupe d'action local :
<http://www.galcondruses.be/index.php/mobilite/35-mobilite-en-zone-rurale-du-l-tout-a-la-voiture-r-a-la-multi-modalite>

Articles

- Tom De Schutter, Le transport en zone rurale: organisations et opportunités pour les communes, in Union des villes et communes de Wallonie, <http://www.uvcw.be/articles/33,246,37,37,1568.htm#>, 20/05/2011.
- France 3, « Transport à la demande dans l'Allier », <http://auvergne.france3.fr/info/les-transports-a-la-demande-en-zone-rurale-64868375.html>, 23/05/2011.

Ouvrages

- Rapport de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. *Transports urbains et développement durable*. Paris : OCDE, 1995.
- Rapport de la CEMT. Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques. Paris : OCDE, 2002.
- PAPON Francis. *Qu'est-ce que l'écomobilité ?* Paris : Adels, 2009. (Revue Territoires)

- MERLIN Pierre. *Les transports urbains*. Paris : Presses Universitaires de France, 1992.
- LEFEVRE Christian, OFFNER Jean-Marc. *Les transports urbains en question : usages, décision, territoires*. Paris : Celse, 1990.
- LAMBERT Benoit. *Cyclopolis, ville nouvelle, Contribution à l'histoire de l'écologie politique*. Genève : Georg, 2004. (Collection Stratégies énergétiques, Biosphère et Société).

Table des illustrations

Image 1: Introduction à la plaquette de présentation de la charte "Agir pour l'énergie" (2010)	19
Image 2: Navette Le Pouce.....	39
Photo 1: Diversité de la région PACA	6
Photo 2: Le relief s'impose comme barrière avec le littoral	7
Photo 3: Les Hautes-Alpes offrent des stations de ski aux panoramas éblouissants	7
Photo 4: Parc National du Queyras	8
Photo 5: Briançon, ville forteresse	9
Photo 6: Place du cinéma à Embrun	32
Photo 7: L'abattoir, centre d'art contemporain de la ville d'Embrun	32
Tableau 1: Population de la communauté de communes de l'Embrunais.....	12
Tableau 2: Les six axes "Agir pour l'énergie"	20
Tableau 3: Evolution du trafic sur la RN94	25
Tableau 4: Centres d'Intérêts des différentes communes de l'Embrunais et ses alentours	31
Tableau 5: Lieux d'intérêts et points d'arrêts.....	40
Figure 1: Evolution du trafic horaire au mois de Décembre	23
Figure 2: Evolution du trafic horaire au mois d'Août	24
Figure 3: Ligne de transport sur la ville d'Embrun	41
Figure 4: Plan des lignes du réseau	43
Figure 5: Plan des lignes du réseau	44
Schéma 1: Objectif et profil de la réfection de l'entrée ville par la Porte de Gap	48
Schéma 2: Croquis et profil de l'aménagement prévu pour l'entrée de ville Porte de Gap	50
Schéma 3: Objectifs et profil d'une section du boulevard Pasteur	51
Schéma 4: Objectifs et schéma du réaménagement d'une section du boulevard Pasteur	52
Schéma 5: Plan et croquis du boulevard Pasteur (Source : Documents des Services Techniques de la mairie d'Embrun).....	53
Schéma 6: Croquis et profil du boulevard.....	54
Schéma 7: Objectifs et profil de la montée de la Robeyere	55
Schéma 8: Objectifs et schéma du réaménagement de la montée de la Robeyere	56
Schéma 9: plan et profil du tracé de la Plaine du Roc.....	57
Schéma 10: Croquis du belvédère sur la Plaine du Roc	58
Schéma 11: Croquis du parvis de l'école à la salle des fêtes.....	60
Schéma 12: Croquis du parvis de la salle des fêtes.....	61
Schéma 13: Croquis d'ambiance de la place de la salle des fêtes.....	62

Graphique 1: Répartition de la population par tranches d'âge sur l'Embrunais, le département, et la région.....	13
Graphique 2: Répartition de la population en catégories socioprofessionnelles sur l'Embrunais, le département et la région	14
Graphique 3: Répartition géographique des emplois de la population Embrunaise....	15
 Plan 1: La déviation d'Embrun en image.....	27
Plan 2: Plan d'ensemble de la requalification de la RN 94 en boulevard urbain - 1 ^{ère} partie.	46
Plan 3: Plan d'ensemble de la requalification de la RN 94 en boulevard urbain - 2 ^{ème} partie.	47

Table cartographique

Carte 1: Carte du relief de la région Provence-Alpes-Côte-D'azur (Source: Google images)	5
Carte 2: Localisation de la communauté de communes de l'Embrunais	10
Carte 3: Réseau de car départemental.....	17
Carte 4: Kilomètres par habitant hors P.T.U (Périmètres de Transports Urbains) sur les services réguliers, et pourcentage de la population hors P.T.U desservie	37

Annexes

Annexe 1: Questionnaire posé aux habitants	72
Annexe 2: Questions posées au maire Chantal EYMEOUD	73

Annexe 1: Questionnaire posé aux habitants

1) Quel mode de locomotion utilisez-vous principalement ? Voiture, vélo, marche, etc...

En dehors des habitants d'Embrun même, la voiture reste le moyen de locomotion le plus utilisé. Les activités se concentrant sur la ville d'Embrun, ceux qui sont sur place peuvent se déplacer à pied.

Cependant, on remarque que le vélo est quasi-absent. En dehors des sportifs, les vélos ne courent pas les rues.

2) Si vous avez une voiture, à quelle fréquence l'utilisez-vous ?

Nombre d'habitants ont admis utilisé énormément leur voiture.

Chaque déplacement, même court, se fait en voiture. Parfois plus de cinq allers retours par jour.

3) Pensez-vous que la mise en place d'un réseau de transports en commun serait intéressante pour la ville d'Embrun et ses alentours ?

Les personnes âgées pensent que cela faciliteraient l'orientation dans la ville, et simplifieraient leurs déplacements. De plus, les jeunes n'ont pas ou peu d'activités nocturnes à Embrun, et des liaisons plus régulières sur Gap seraient intéressantes.

4) Par rapport à l'offre actuelle en stationnement, et à l'orientation en ville, ces transports en commun serait une aide pour les habitants ?

La mairie a construit un nouveau parking en entrée de ville, ce qui permet d'avoir suffisamment de places de parking. Cependant, des touristes ont trouvé que l'orientation dans la ville n'est pas aisée. Il est presque obligatoire de passer par l'office du tourisme pour trouver son chemin.

5) Êtes-vous au courant des mesures mises en place pour favoriser le développement durable ?

La gestion des déchets par la SMITCOM est reconnue de tous. Cependant, des faiblesses ont été remarquées. A la déchetterie, les conteneurs ne sont pas suffisamment grands et de nombreux débordements sont constatés. C'est pourquoi, le tri en souffre. Les débordements poussent à mélanger les déchets.

6) Pensez-vous que cela s'inscrirait dans les volontés politiques de développement durable déjà mise en place ?

Les habitants pensent que ce serait une bonne idée. Mais ce n'est pas sans quelques doutes. S'inscrivant dans le développement local et durable, les habitants n'ont pas le réflex des transports en communs.

Annexe 2: Questions posées au maire Chantal EYMEOUD

Mme le maire est également présidente de l'intercommunalité et conseiller régional.

1) Quelle est la place de la mairie dans le développement des transports ? Les navettes sont gérées par l'intercommunalité, et les lignes de bus par le département. Que reste-t-il pour la mairie ?

La compétence des transports scolaires pour les collégiens est assurée par le Conseil Général. La commune, quant à elle, prend en charge les transports des scolaires des classes de maternelle et de primaire. Sinon, les autres types de transports (navettes,...) sont pris en charges par l'intercommunalité.

Les liaisons entre Embrun et Crévoux, et Embrun et Les Orres reviennent à un investissement de la part de la commune d'Embrun de 33000 euros, plus l'apport de 5000 euros de chacune des communes que sont Crévoux et Les Orres. Le transport des plus jeunes (maternelles et primaires) revient à 250000 euros. Le problème qui se pose est donc financier.

Il n'est pas envisageable de créer un syndicat à vocation unique pour les transports puisque dans deux ans, la réforme territoriale fera disparaître les syndicats. Dans deux ans, les communautés de communes se regrouperont (après décision d'un plan de regroupement dans les trois premiers mois) et ce genre de syndicat n'aura plus lieu d'être. L'Embrunais cherche à se rattacher aux communautés de communes du Queyras, du Savinois et du Guillestrois. Cependant, les communautés de communes ne prendront pas des compétences qu'elles n'ont pas eu à gérer jusqu'à présent, et les transports en font partie. Cette compétence restera donc au Conseil Général.

2) Le développement des transports est axé sur la prise en charge des touristes. Y a-t-il des projets pour les déplacements des habitants dans le cadre du développement durable ?

Pour l'instant, des navettes sont mises à disposition à l'année pour les jours de marché et pour le plan d'eau en été. La gestion s'effectue en mutualisation du personnel. Et tant que la réforme ne sera pas encore entrée en vigueur, cela restera le cas. Mme le maire conduit une politique où la mutualisation est fortement employée.

Il sera possible de créer un observatoire pour avoir une ressource en données statistiques, et une meilleure appréciation de l'utilisation des transports mis à disposition.

3) Pensez-vous qu'il serait possible de mettre en place un réseau de transports en commun sur la communauté de communes ?

Mme le maire pense qu'il y a du travail à faire dans ce domaine, et que cela ne doit pas être négligé. Le volet juridique pose encore des problèmes puisque pour les ramassages scolaires, les bus du département sont doublés des bus de la commune à cause des problèmes de responsabilité, ce qui met en évidence un problème de gestion qui se doit d'être réglé. Cependant, la réforme devrait pouvoir faciliter ce changement et permettre des passages scolaires plus optimisés.

4) Pourrait-il être envisagé de mettre une navette dans Embrun pour faciliter les déplacements des personnes âgées ou à mobilité réduite ?

Cela pourrait s'envisager sur un programme de transports à la demande. Une centrale pourrait être ouverte à la mairie, pour déterminer des tracés et faciliter les déplacements. Cependant, la ville d'Embrun est petite et l'échelle ne permet pas une rentabilité de ces navettes. Tous les transports sont gratuits sur l'intercommunalité, donc le problème financier reste le premier en ligne de compte.

5) Comment pourrait-on financer de tels projets ?

Cela dépend d'un choix politique. Les frais de fonctionnement sont attribués aux diverses catégories de dépenses, et reverser les fonds dans un nouveau domaine pénaliserait les projets en cours.

6) Y a-t-il des projets d'aménagement prévus sur la communauté de communes dans les prochaines années ? Quels en sont les objectifs ?

Il y a trois axes principaux dans le développement local :

1. Les zones d'activités

Une zone d'activité Entraigues II sera créée pour proposer des activités principalement artisanales (pas de commerces type grande surface,...) Et la zone d'activité de Pralong se focalisant sur la filière bois a déjà tous ses emplacements de vendus. Cela représente une surface de sept hectares. Il y a aussi un objectif d'extension de la zone d'Entraigues I qui est à but plus commercial. La volonté principale est de séparer les activités pour que chaque zone soit homogène.

2. La santé

Une Maison d'Accueil Spécialisée devrait être créée pour accueillir les handicapés lourds vieillissant. Elle sera créée pour accueillir au départ 25 personnes, et créera 50 emplois directs. Le linge et la cuisine seront toujours confiés à l'Hôpital ce qui permet de le conforter dans sa position.

3. L'activité touristique

Le regroupement des communautés de communes sera un grand avantage pour que les travaux soient coordonnés. Pour l'instant, on observe quelques oppositions (reçu de subventions,...), ce qui sera réglé.

Table des matières

SOMMAIRE.....	1
<i>INTRODUCTION.....</i>	<i>3</i>
CHAPITRE 1 : UN TERRITOIRE DYNAMIQUE CONFRONTE A DES VOLONTES POLITIQUES CONTRAIRES	4
<i>I. UN TERRITOIRE DYNAMIQUE AU RELIEF DIFFICILE</i>	<i>4</i>
a. Une région présentant une grande diversité	4
b. Un département au relief important	6
c. Une communauté de communes rurale particulière	10
<i>II. DES CHOIX POLITIQUES EN TERME DE TRANSPORTS.....</i>	<i>18</i>
a. Envie de s'inscrire dans le Développement Durable par la charte « Agir pour l'Energie »	18
b. Une place encore floue pour la mairie malgré d'importants travaux.....	21
c. Le touriste placé sur piédestal	28
CHAPITRE 2 : QUELS OBJECTIFS POUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL ?.....	30
<i>I. LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE.....</i>	<i>30</i>
<i>II. REDEFINIR LES INTERETS DU TERRITOIRE</i>	<i>31</i>
<i>III. REDONNER AU HAUT ALPIN SA PLACE DANS LE TERRITOIRE.....</i>	<i>33</i>
CHAPITRE 3 : UN PROJET AUX DIMENSIONS NOUVELLES	35
<i>I. UN PROJET PARTICULIER POUR UN TERRITOIRE PARTICULIER.....</i>	<i>35</i>
a. Un projet complexe.....	35
b. Un milieu non seulement rural mais également montagnard.....	38
<i>II. DEUX TYPE DE RESEAUX POUVANT ETRE ENVISAGES.....</i>	<i>39</i>
a. Un circuit interne	39
b. Des liaisons aux communes de la communauté de communes	42
<i>III. AMENAGEMENT DES LIEUX GENERATEURS DE FLUX.....</i>	<i>45</i>

<i>Le projet de la mairie : la réfection du boulevard principal</i>	<i>45</i>
IV. CREATION D'UNE STRUCTURE POUR LES TRANSPORTS	63
<i>a. Un syndicat à vocation unique.....</i>	<i>63</i>
<i>b. Les conséquences de la réforme des collectivités territoriales sur l'Embrunais</i>	<i>64</i>
<i>c. Un observatoire</i>	<i>64</i>
CONCLUSION	66
TABLE DES ILLUSTRATIONS	69
TABLE CARTOGRAPHIQUE.....	70
ANNEXES.....	71
TABLE DES MATIERES.....	76



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement

ECHEVET Léa
Stagiaire de découverte
DA3 – 2011

Création d'un réseau de transports en commun

Adaptation à la zone rurale et montagnarde de l'Embrunais, département des Hautes-Alpes

La commune d'Embrun est située en région Provence-Alpes-Côte-D'azur, dans le département des Hautes-Alpes. Encaissée dans une vallée des Alpes, elle est située sur les bords de la Durance, au Nord du lac de Serre-Ponçon. Depuis peu, la ville a mis en place une déviation routière dans le but de soulager la ville des flux de voyageurs, et fluidifier le trafic interne de la ville.

A cause du relief, le tissu urbain est éclaté. Les différentes communes sont loin les unes des autres, et certaines ne sont pas reliées de façon stratégique ce qui ne permet pas des communications aisées. Ce projet s'orient donc sur le développement des mobilités douces à l'intérieur même de la commune d'Embrun, mais également sur la mise en place de liens entre les différents hameaux alentours. Il se rattache donc à des problématiques de logistiques et de transports, ainsi qu'à l'écomobilité au sein d'une ville rurale de taille moyenne.

Ainsi, dans un contexte de protection des ressources de la planète, ce projet s'attache à un point sensible : les mobilités en milieu rural. Bien que les moyens à mettre en œuvre soient différents, les besoins sont réels. C'est donc un domaine à ne pas négliger, et qui, malgré des habitudes à surmonter, est porteur de possibilités en termes de développement durable.