

## Communauté de Communes du Guillestrois-Queyras

Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié

**STRATEGIE MOBILITE**

Jérôme PETIT

[J.PETIT@inddigo.com](mailto:J.PETIT@inddigo.com)

06 87 90 89 13

Basil BIANCO

[b.bianco@inddigo.com](mailto:b.bianco@inddigo.com)

06 34 64 46 29

# SOMMAIRE

**1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS**

**2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ**

**3. SUITE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ**

# 1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS

## Les grands enjeux pour le PDMS

### ✓ Les enjeux territoriaux

- La desserte du territoire tout au long de l'année
- La construction d'un système de mobilité moins dépendant de la voiture individuelle
- La cohérence globale de l'offre de service transport public
- Une information fluide à destination des usagers

### ✓ Les enjeux de gouvernance

- L'organisation des mobilités de manière cohérente à l'échelle communautaire
- L'affirmation de la CCGQ comme AOM locale, et la programmation de ses interventions dans la durée
- La mobilisation des partenaires pour la mise en place des actions de mobilité en lien avec leurs compétences : transports régionaux, police de circulation et de stationnement, gestion de la voirie, IRVE

# 1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS

## Les objectifs opérationnels de la mission

- ✓ Etablir les besoins actuels et futurs
- ✓ Evaluer les capacités des services actuels à répondre à ces besoins, et à servir de base à un développement coordonné d'une offre de mobilité
- ✓ Mobiliser les parties prenantes (élus, partenaires institutionnels, socio-professionnels) pour une programmation adaptée et partenariale
- ✓ Formaliser, mettre en œuvre, organiser et financer une programmation partenariale



\* Transmission pour avis (3 mois minimum) à la Région Sud-PACA, au Comité de Massif, au CD05, aux conseils municipaux et aux AOM limitrophes.

\*\* Participation du public (minimum 21 jours) défini par la II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement : mise à disposition du public par voie électronique, et sur demande au siège de l'autorité en version papier.

# 1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS

## Les moyens déployés

- ✓ **Enquête population et visiteurs par la CCGQ**
- ✓ **Rencontre des élus des Communes, des partenaires, visites de terrain**
- ✓ **Mobilisation des données disponibles**
  - Population, emploi, activité touristique, trafics routiers, fréquentation des services de transport, coût de production des services...
- ✓ **Animation d'ateliers locaux avec la population**
  - Guillestre, Aiguilles en février 2025
  - Risoul et Aiguilles en mai 2025
- ✓ **Priorisation des propositions en commission mobilité**
- ✓ **Présentation pour avis aux partenaires**



# 1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS

## Les déplacements à l'année

↔ Axe de désenclavement

**■** Axe à forte intensité  
*déplacements pendulaires importants, déplacements pour les achats et les loisirs, desserte du territoire*

**■** Axe à intensité importante  
*fonction de desserte du territoire, d'accès aux pôles d'équipements et de services*

**■** Axe à plus faible intensité  
*en rabattement sur des axes majeurs du territoire*

**●** Zones génératrices de déplacements au quotidien

**■** Potentiel vélo : intensité de déplacement et distances réalisables à vélo

**■** Domaine de pertinence transports collectifs



- > Des déplacements externes à l'année vers Embrun, Briançon et Gap, structurés autour de la RN94, la voie ferrée et la LER
- > Des déplacements internes à l'année centrés autour de Guillestre : zone d'activité, collège, commerces dans le bourg, marché hebdomadaire
- > Un relais à Château-Ville-Vieille pour la desserte des communes du Queyras et pour les achats de proximité : supermarché, essence, commerces
- > Des dynamiques intracommunales importantes à Guillestre, Vars, Risoul et dans une moindre mesure à Saint-Crépin, Eyglies, Aiguilles, Arvieux et Saint-Clément-sur-Durance

# 1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS

## Les déplacements en saison

↔ Axe de désenclavement


**■** Axe à forte intensité  
*déplacements pendulaires importants, déplacements pour les achats et les loisirs, desserte du territoire*

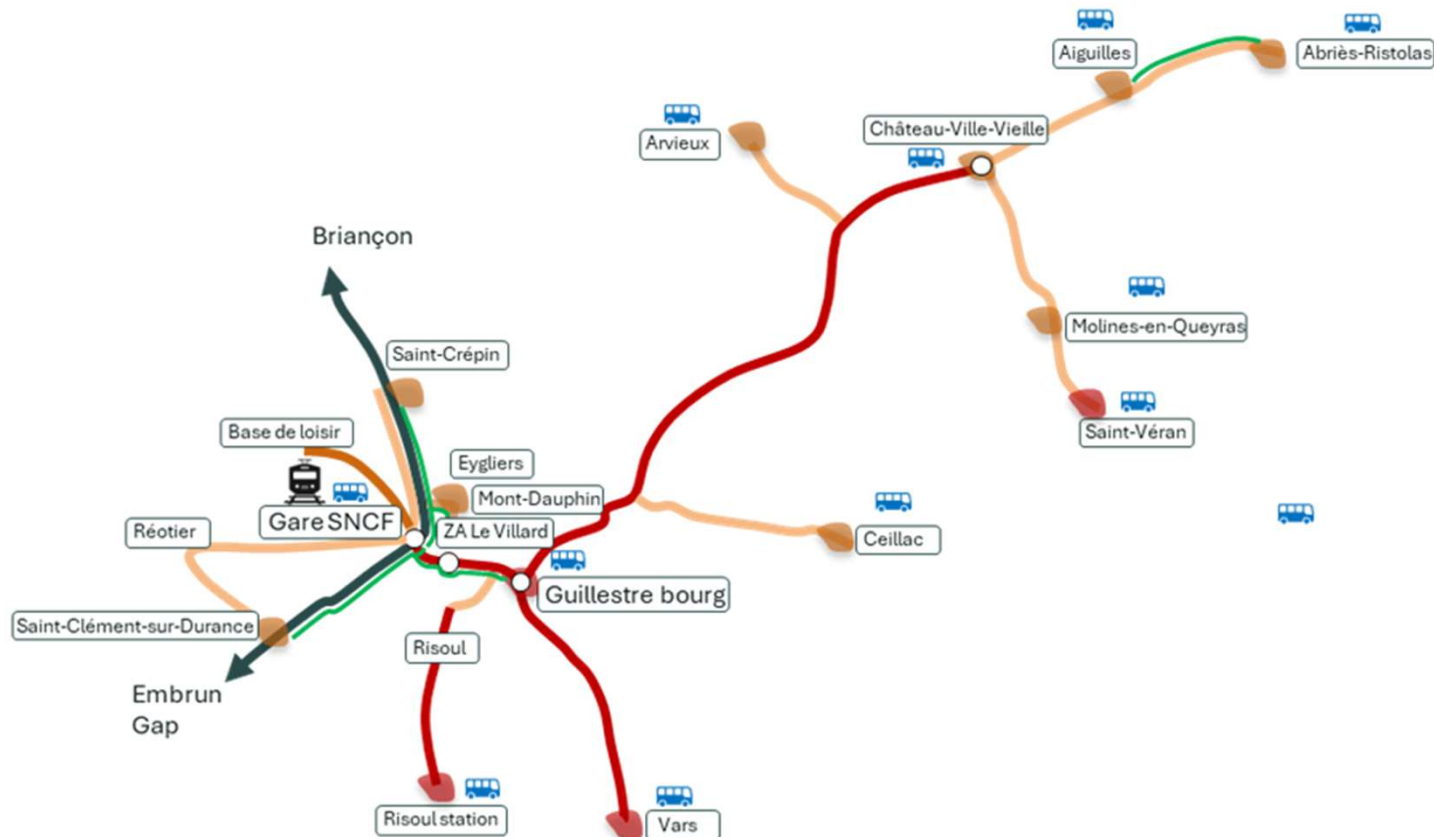
**■** Axe à intensité importante  
*fonction de desserte du territoire, d'accès aux pôles d'équipements et de services*

**■** Axe à plus faible intensité  
*en rabattement sur des axes majeurs du territoire*

**●** Zones génératrices de déplacements au quotidien

**■** Potentiel vélo : intensité de déplacement et distances réalisables à vélo

 Domaine de pertinence transports collectifs



- > Des déplacements en hiver davantage répartis sur le territoire avec des centralités à Vars, Risoul et dans les stations du Queyras (fréquentation toutefois plus diffuse). La fréquence de déplacement est plus faible, avec des trajets principalement à l'échelle communale pour les visiteurs
- > Des déplacements estivaux plus dispersés, avec une dynamique forte entre les sites du Queyras, et une activité importante en vallée avec le plan d'eau et les équipements sportifs et de loisirs à Guillestre

# SOMMAIRE

**1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS**

**2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ**

**3. SUITE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ**

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Trois volets complémentaires

DIFFICULTES IDENTIFIEES

- Offre de transport essentiellement tournée vers les clientèles touristiques
- Organisation et gestion encore à optimiser
- Réflexion à mener sur l'accessibilité

- Peu d'aménagements adaptés à la pratique utilitaire du vélo, attentes des populations du secteur Durance
- Peu de services favorisant la pratique du vélo
- Enjeux de sécurité et de confort pour les cheminements piétonniers

- Usage généralisé de la voiture individuelle, source de vulnérabilité économique pour les ménages
- Pratique spontanée de l'autostop bien ancrée, mais mise en relation pour le covoiturage encore à structurer

STRATEGIE PROPOSEE

**A- Structurer l'offre de transport**

+

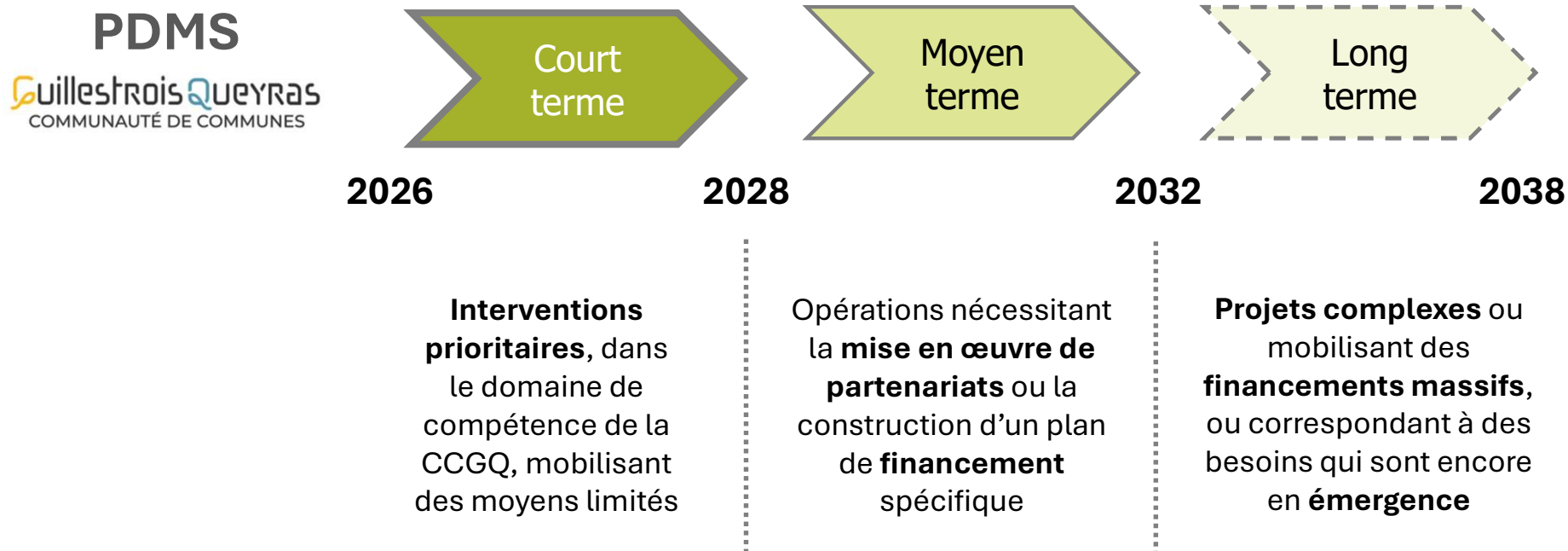
**B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements**

+

**C- Encourager les mobilités partagées**

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Trois horizons de mise en œuvre



## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l'offre de transport

#### A- Structurer l'offre de transport

**A1- Déployer une offre de transport à l'année**

**A2- Adapter l'offre saisonnière aux enjeux de fréquentation touristique**

**A3- Améliorer la communication et la lisibilité de l'offre**

**A4- Assurer l'ensemble des fonctions d'intermodalité en gare de Mont-Dauphin-Guillestre**

**A5- Conforter les accès au Guillestrois-Queyras à l'échelle régionale**

**A6- Améliorer l'accessibilité des services de transport**

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l'offre de transport

#### ✓ A1- Déployer une offre de transport à l'année

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"><li>- Aucune offre à l'année n'existe sur le ressort territorial de la CCGQ</li><li>- Des besoins de déplacements sont identifiés en rabattement sur Guillestre et en lien avec la gare de Mont-Dauphin-Guillestre</li></ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
- Poursuivre l'ouverture des transports scolaires et la prolongation des circuits à la gare SNCF	Fonct. : de l'ordre de 30k€/an	Assure un lien à la gare	Région	En cours
- Pérenniser les liaisons à l'année en correspondance avec le train de nuit, et les étendre à l'ensemble des communes de la CCGQ	Expérimentation en cours ~ 40k€/an budgétés	Assurer une complémentarité avec l'offre nationale	CCGQ	Expérimentation en cours
- Développer et combiner les offres de service existantes (transports scolaires, TAD gare SNCF) pour permettre les accès à Guillestre et la gare SNCF sur les tranches horaire 8h-10h, 12h-14h et 16h-18h depuis chaque commune de la CCGQ	A déterminer dans le cadre de la programmation	Répond à un déplacement de forte intensité	CCGQ	Court terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l'offre de transport

#### ✓ A2- Adapter l'offre saisonnière aux enjeux de fréquentation touristique

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"><li>- Une offre estivale et hivernale complexe, avec l'intervention de deux autorités organisatrices des mobilités</li><li>- Certains services locaux sont peu utilisés et pourraient être redéployés</li></ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"><li>- Optimiser la desserte locale hivernale :<ul style="list-style-type: none"><li>• Recentrer les services sur les vacances scolaires à un rythme quotidien</li><li>• Envisager de limiter la desserte entre stations à la semaine, ou du dimanche au vendredi</li></ul></li></ul>	Economie à préciser, jusqu'à 40k€/an	Maintien d'un bon niveau de service en haute-saison et optimisation budgétaire pour l'action A1	CCGQ	Court terme
<ul style="list-style-type: none"><li>- Redéployer une liaison entre Guillestre et Vars : 1 service quotidien matin, midi et soir en période de vacances scolaires</li></ul>	De l'ordre de 30k€/an	Complète la ligne Zou! pour la clientèle locale	CCGQ	Moyen terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l’offre de transport

#### ✓ A3- Améliorer la cohérence et la lisibilité de l’offre

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plusieurs acteurs interviennent dans l’organisation des transports sur le territoire, rendant l’offre complexe</li> <li>- Pas de communication uniformisée à l’échelle de la CCGQ, que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour les déplacements touristiques</li> </ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des outils d’information locaux :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Guide mobilité local en ligne et en papier</li> <li>• Diffusion en Mairies, OT, relais locaux</li> <li>• Déclinaison saison/à l’année</li> <li>• Plan réseau, horaires, conditions tarifaires, correspondances</li> </ul> </li> </ul>	De l’ordre de 10k€/an	Meilleure lisibilité de l’offre	CCGQ	Court terme
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégrer l’ensemble de l’information horaire à un portail numérique : intégrer un widget calculateur d’itinéraire Zou! en marque blanche intégrant l’offre locale</li> </ul>	-		Région, CCGQ	Court terme
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre l’offre plus lisible sur le terrain               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identité visuelle et nom de réseau</li> <li>• Afficher clairement les lignes et les destinations sur les véhicules (compte-tenu des mutualisations de véhicules, envisager une livrée déposable)</li> <li>• Charte d’aménagement des points d’arrêt</li> </ul> </li> </ul>	De l’ordre de 20k€/an		Région, communes, CCGQ	Court terme

# 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

## A – Structurer l’offre de transport

### ✓ A3- Améliorer la cohérence et la lisibilité de l’offre

#### SE RENDRE DE LA GARE FERROVIAIRE À VOTRE STATION

Depuis ou vers la gare SNCF de Modane, des solutions de transport sont mises en place par la région Auvergne-Rhône-Alpes. Vous trouverez toutes les modalités d'accès à ces lignes sur [cars-region-savoie.fr](http://cars-region-savoie.fr) ou au 09 70 83 90 73. Voir aussi [page 27](#) du guide.

**Attention les samedis de fort trafic**, pas de vente de titres à bord des bus sur les lignes S50, S51, S52, S53, réservation obligatoire auprès de l'Office de Tourisme ou sur [cars-region-savoie.fr](http://cars-region-savoie.fr). Pensez à réserver votre billet à l'avance, vous serez prioritaires dans la limite des places disponibles.

#### SE DÉPLACER EN STATION

À Aussois, Bonneval sur Arc et Val Cenis, des navettes gratuites vous permettent de vous déplacer dans le village/station et de vous rendre aux pieds des pistes 7j/7 : **les lignes A1 à F**



#### SE DÉPLACER EN TAXI OU VTC GETTING AROUND BY TAXI OR CHAUFFEUR

TAXI MARIUS	Aussois	04 79 83 33 20   06 15 19 13 55
MONT TAXI PLEASE	Modane	06 60 47 03 06
FREDÉRIC DONADIO	Modane	06 08 99 10 13
TAXI VANOISE	Modane	04 79 05 08 93
TAXI ALPES GEOFFRET	Modane	06 31 55 82 71
TAXI GROS GRUART	Modane	06 60 38 01 23
TAXIS DE HAUTE-MAURIENNE	Val-Cenis	04 79 20 51 57   06 61 14 51 57
TAXIS BURDIN	Val-Cenis	04 79 05 92 62
TRANSPORT - VTC	Val-Cenis	07 51 57 25 55
LIONEL TRANSPORT	Villarodin-Bourget	06 09 68 39 91

#### SE DÉPLACER EN COVOITURAGE GETTING AROUND BY CARPOOLING

Pour tous vos déplacements !  
For all your rides!

[www.blablacar.fr](http://www.blablacar.fr)



Pour du covoiturage solidaire !  
To help out our fellow neighbors!

[movici.auvergnerhonealpes.fr](http://movici.auvergnerhonealpes.fr)



Pour vos trajets du quotidien !  
For every day trips!

[www.klaxit.com](http://www.klaxit.com)



Extraits du guide mobilité Haute-Maurienne Vanoise

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l'offre de transport

#### ✓ A4- Assurer l'ensemble des fonctions d'intermodalité en gare de Mont-Dauphin-Guillestre

Situation initiale				
- La gare de Mont-Dauphin-Guillestre ne permet pas aujourd'hui d'assurer une intermodalité pour l'ensemble des usagers : stationnement VL limité, lien vers l'offre locale peu lisible				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
- Aménager un pôle d'échanges multimodal en gare de Mont-Dauphin-Guillestre <ul style="list-style-type: none"><li>• Conforter un espace de stationnement multimodal en gare (intégrant une possibilité de regroupement covoiturage)</li><li>• Moderniser le bâtiment voyageurs</li></ul>	A déterminer avec études en cours	Meilleures conditions d'intermodalité et d'accueil touristique	SNCF, Région	Moyen terme (horizon JOP 2030)

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l’offre de transport

#### ✓ A5- Conforter les accès au Guillestrois-Queyras à l’échelle régionale

Situation initiale				
- L’infrastructure ferroviaire constitue un atout essentiel pour la desserte du Guillestrois-Queyras, et mérite d’être pleinement mobilisée				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
- Soutenir les efforts de la Région pour augmenter la fréquence des dessertes de Briançon et Gap: nécessité de plusieurs liens aller et retour avec Gap et Briançon sur chacune des tranches horaires 7h-9h, 12h-14h et 16h-19h	-	Permet de structurer une desserte tous publics tous motifs sur l’axe de la Durance	CCQG	A déterminer avec la Région
- Argumenter en faveur d’un accès tout au long de l’année à la ligne TGV Paris-Milan : étendre la navette Oulx <> Briançon jusqu’à la gare de Mont-Dauphin-Guillestre	-	Permet aux populations locales d’accéder aux fonctions métropolitaines	CCQG	A déterminer avec la Région
- Accompagner les services de l’Etat pour relever le niveau de service du train de nuit (amélioration de la régularité et le niveau de confort)	-	Stratégique pour rendre possible les séjours sans voiture, et pour la mobilité des locaux	Etat	A déterminer avec la mission TET

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### A – Structurer l’offre de transport

#### ✓ A6- Améliorer l’accessibilité des services de transport

Situation initiale				
- Certaines communes ne disposent pas de points d’arrêts accessibles : Arvieux, Ceillac, Abriès-Ristolas, Molines-en-Queyras, Saint-Véran				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
- Evaluer les besoins de mise en accessibilité des points d’arrêts <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer les points d’arrêts prioritaires</li> <li>• Programmer les interventions</li> </ul>	De l’ordre de 15k€ par point d’arrêt	Améliorer l’accessibilité et l’attractivité des points d’arrêts	CCGQ, Région	Moyen terme
- Coordonner la mise en accessibilité des points d’arrêts avec la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics	Etude à mener en lien avec les communes qui doivent réaliser leurs Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE)		CCGQ, communes	Moyen terme (étude) / long terme (réalisation)

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Quelle gouvernance transport pour les services locaux ?

- ✓ La CCGQ finance aujourd'hui les services suivants (coûts annuels HT) :

Service de transport	Coût HT 2025	Recette	AC	Impact budget général
<b>Saison estivale</b>				
Escarton Haut-Guil	40 013 €	0 €	<b>106 778 €</b>	<b>21 518 €</b>
Escarton Cristillan (Ceillac)	14 080 €	0 €		
Escarton Izoard (Arvieux)	16 896 €	0 €		
Escarton Aigues (Molines et St-Véran)	16 896 €	0 €		
Guillestre Eyglieys Mont-Dauphin	29 387 €	0 €		
Le Clausis St-Veran	61 409 €	50 000 €		
<b>Ensemble saison estivale</b>	<b>178 680 €</b>	<b>50 000 €</b>		
<b>Saison hivernale</b>				
Navette stations Haut-Guil	50 554 €		<b>261 946 €</b>	<b>-20 836 €</b>
Escarton Cristillan (Ceillac)	4 370 €			
Escarton Izoard (Arvieux)	7 136 €			
Escarton Aigues (Molines et St-Véran)	6 728 €			
Navette station Molines	43 524 €			
Navette station St-Véran	23 037 €			
Navette station Arvieux	39 892 €			
Navette station Ceillac	65 870 €			
<b>Ensemble saison hivernale</b>	<b>241 110 €</b>	<b>0 €</b>		
<b>Services à l'année</b>				
Expérimentation TAD	20 000 €	2 500 €	0 €	17 500 €
<b>Ensemble budget annuel</b>	<b>439 790 €</b>	<b>52 500 €</b>	<b>368 724 €</b>	<b>18 181 €</b>

> Coût des services tout juste couvert par le transfert de charges avec les AC actuelles.

> Attributions de compensation non revalorisables : le déficit s'accroîtra de façon mécanique dans les prochaines années en raison de l'inflation des coûts des transports ; il pourrait atteindre 40 k€ à horizon 2032

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Quelle gouvernance transport pour les services locaux ?

✓ **La Région finance aujourd'hui les services suivants (coûts annuels HT 2024) :**

- 8 services scolaires à destination d'établissements primaires.
- 9 services scolaires à destination du collège de Guillestre, dont 4 prolongés jusqu'à la gare.
- 6 lignes de proximité, fonctionnant en saisons d'hiver et d'été

Type de service	Coût annuel HT	Recette HT	Coût net HT
Scolaires (primaires)	303 720 €	6 927 € (*)	296 793 €
Scolaires (secondaires)	779 872 €	10 800 € (*)	769 072 €
Prolongations en gare de services scolaires desservant le collège de Guillestre	30 136 €	(**) 34 000 €	30 136 €
Lignes de proximité (services saisonniers)	919 525 €		885 525 €
<b>Ensemble</b>	<b>2 040 180 €</b>	<b>51 715 €</b>	<b>1 988 465 €</b>
<b>Dont scolaires</b>	<b>1 090 519 €</b>	<b>17 727 €</b>	<b>1 072 792 €</b>

(\*) : estimation sur la base des élèves inscrits

(\*\*) : projection avec application du tarif Zou 2025 (environ 10 k€ de perte de recette)

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Quelle gouvernance transport pour les services locaux ?

### ✓ Quelle opportunité pour un transfert des services régionaux ?

Avantages	Inconvénients
Réseau unifié, meilleure visibilité pour les usagers	Le montant du transfert financier de la Région ne couvrira probablement pas complètement l'ensemble des coûts de gestion. > Le différentiel se monterait à environ 110 k€/an.
Potentiel d'optimisation des services par mutualisation et suppression de doublons	L'augmentation tendancielle des coûts de transport, actuellement de l'ordre de 1,5% par an, impactera le budget transport. > Impact de l'ordre de + 20 k€ chaque année : + 147 k€ à horizon 2032
Possibilité de relever les tarifs (gisement ~ 60 k€/an)	Les collégiens n'auront plus accès au Pass Zou Etudes, qui leur permet de voyager gratuitement sur l'ensemble de la Région
A l'issue du transfert, le territoire ne s'expose plus à d'éventuelles réductions de l'offre de service décidées par la Région	
Possibilité à terme d'optimisation des services scolaires si les effectifs poursuivent la tendance à la baisse, mais plus grande proximité entre la population et l'AOM, susceptible de relever les attentes de la population	

> Premier horizon réaliste de transfert : rentrée de septembre 2027

> 3 pistes pour couvrir le risque financier : optimisation de l'offre (potentiel de l'ordre de 30 k€/an à offre équivalente), mise en place d'une part intercommunale de THRS (potentiel de l'ordre de 200 k€/an), mise en place du VM ((potentiel de l'ordre de 200 k€/an)

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Quelle gouvernance transport pour les services locaux ?

### ✓ D'autres acteurs locaux mettent en place des prestations de transport

Commune	Prestation	Prise en charge	Point d'attention
Risoul	Navettes hiver	LaBelleMontagne	Service gratuit, et construit en lien avec l'activité des remontées mécaniques : veiller à ce qu'il ne soit accessible qu'aux clients et aux salariés de l'opérateur
Risoul	Navettes été vélo	OT Risoul	Service payant, donc hors cadre du transport privé : <u>situation irrégulière au sens de la réglementation</u>
Vars	Navettes hiver	Commune	Service gratuit, et construit en lien avec l'activité des remontées mécaniques : veiller à ce qu'il ne soit accessible qu'aux clients et aux salariés de l'opérateur
Vars	Navettes été	Commune	Service gratuit, mais sans lien clair avec l'activité des remontées mécaniques : <u>situation irrégulière au sens de la réglementation</u>

- > Possibilité, en concertation avec les communes et les délégataires des remontées mécaniques, d'intégrer ces services au périmètre intercommunal comme services publics
- > Deux solutions de financement : par convention passée entre les exploitants des remontées mécaniques et la CCGQ, ou par la voie classique des attributions de compensation

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

**B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire**

**B2- Favoriser l'usage du vélo à assistance électrique**

**B3- Compléter le maillage en stationnement vélo**

**B4- Développer une culture locale du vélo**

**B5- Structurer une offre vélo loisir**

**B6- Conforter la pratique de la marche**

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

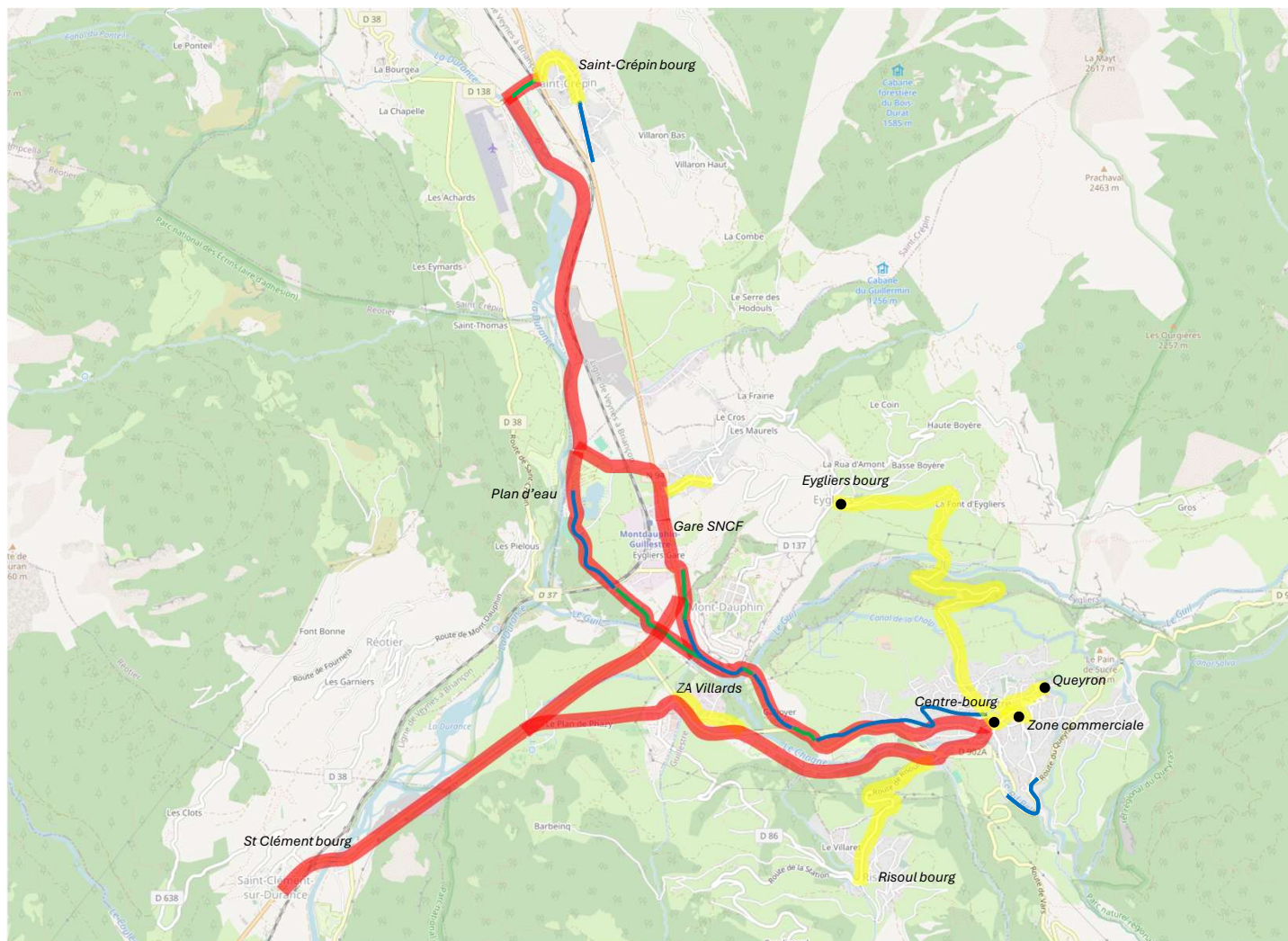
#### B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"><li>- Très peu d'aménagements cyclables sur le territoire, rendant certains trajets difficilement réalisables</li><li>- Un potentiel de développement de la pratique cyclable autour du Guillestrois, avec des distances et dénivelés réalisables en VAE et à vélo classique dans certains cas</li></ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"><li>- Aménager des itinéraires cyclables structurants à l'échelle communautaire :<ul style="list-style-type: none"><li>• Saint-Crépin &gt; gare SNCF</li><li>• Gare SNCF &gt; Guillestre (confort actuel insuffisant avec la pente et le revêtement)</li><li>• St-Clément &gt; gare SNCF</li><li>• Accès au plan d'eau depuis Guillestre et St-Crépin</li><li>• Accès à la zone commerciale des Villards</li><li>• Liaison entre Aiguilles et Ville-Vielle</li><li>• Liaison entre L'Echalp et Abriès, voire jusqu'à Aiguilles</li></ul></li></ul>	Aménagement des itinéraires cyclables : de l'ordre de 4M€	Développement de la pratique cyclable sur le territoire	Communes, Département, Etat, CCGQ: rôle de l'intercommunalité à préciser	Long terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

#### B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire (secteur Guillestrois)



#### Aménagements existants

- Aménagement en site propre
- Aménagement en cohabitation : bandes cyclables, zone 30, zone de rencontre

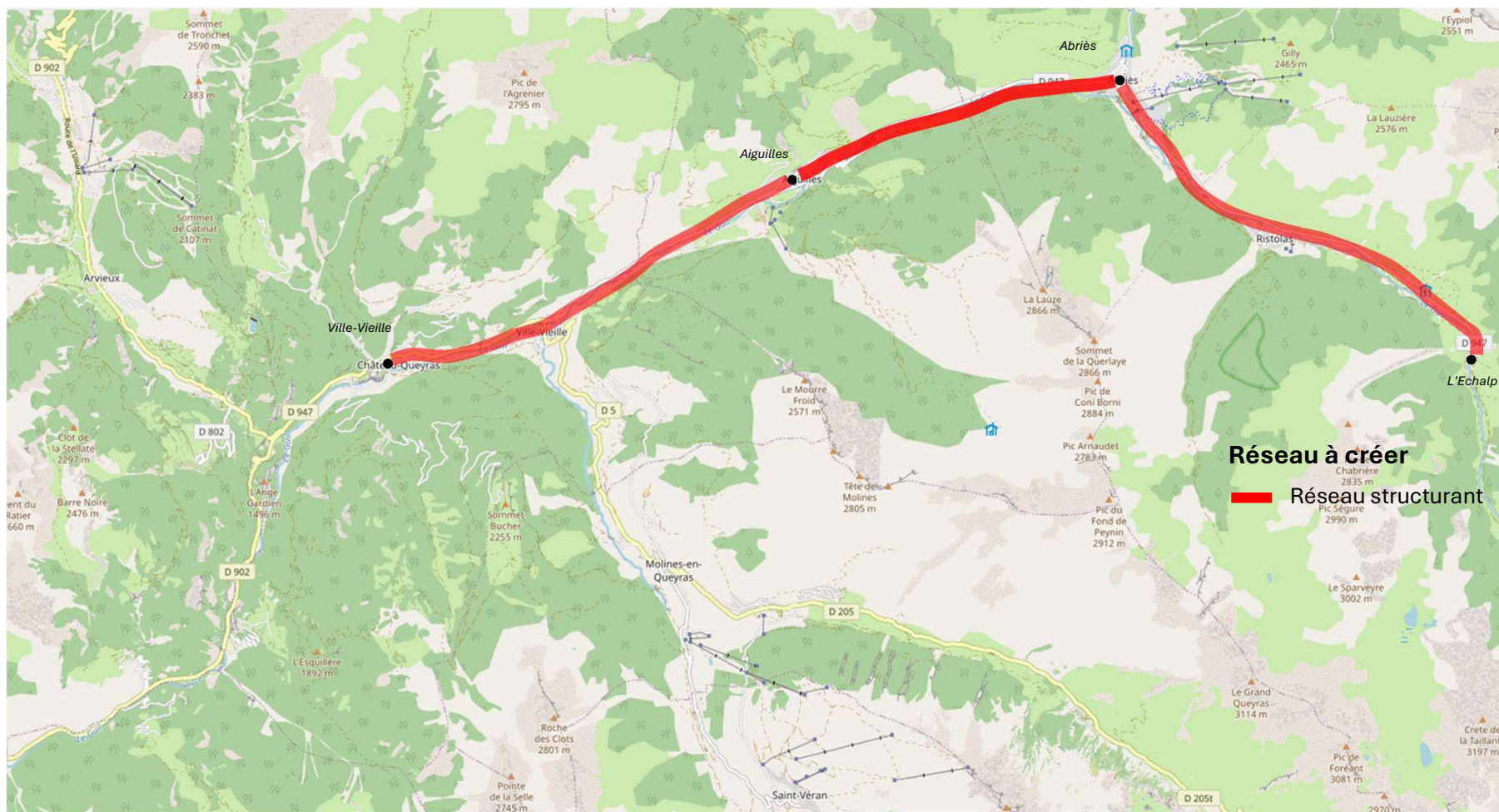
#### Réseau à créer

- Réseau structurant
- Liaisons locales

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

### B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire (secteur Queyras)



## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

#### B2 - Favoriser l'usage du vélo à Assistance électrique (VAE)

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"><li>- Des distances et des dénivelés particulièrement adaptés pour des déplacements en vélo à assistance électrique autour de Guillestre et à l'échelle communale</li><li>- Des locations de VAE tournées vers un usage touristique, pas d'offre pour les locaux</li></ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"><li>- Organiser des tests de VAE pour la population</li></ul>	De l'ordre de 10k€/an pour une flotte de 8-12 VAE	Permet aux usagers de tester des matériels avant achat	CCGQ	Court terme
<ul style="list-style-type: none"><li>- Proposer une aide à l'achat : 200 à 600 € par VAE selon les conditions de ressource</li></ul>	Allouer une enveloppe de l'ordre de 10 k€/an, permettant de financer de l'ordre de 20 aides annuelles	Permet d'aider des ménages à faible budget à s'équiper	CCGQ	Court terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

#### B3 – Compléter le maillage en stationnement vélo

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"><li>- Très peu de stationnement vélo sur le territoire</li><li>- Un besoin aujourd'hui non-pourvu mais important pour assurer un parcours usager de A à Z</li></ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"><li>- Déployer du stationnement vélo à proximité des équipements et services :<ul style="list-style-type: none"><li>• Stationnement courte-durée vers les commerces de proximité, les mairies, les services publics</li><li>• Stationnement abrité voire sécurisé à proximité des équipements sportifs et de loisirs et les arrêts TC structurants</li><li>• Stationnement sécurisé en gare de Mont-Dauphin-Guillestre et à la gare routière</li></ul></li></ul>	De l'ordre de 550 emplacements (275 arceaux) à implanter, ~35k€	Améliore le parcours usager des cyclistes, lutte contre le vol	CCGQ, communes	Moyen terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

#### B4 – Développer une culture locale du vélo

Situation initiale				
- Très peu d'animation locale pour promouvoir et sensibiliser aux bienfaits du vélo				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"><li>- Organiser des sessions de Savoir Rouler à Vélo au sein des établissements scolaires<ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire de formation en 3 niveaux est requis par l'éducation nationale pour les CM2/6<sup>ème</sup> permettant aux enfants d'être autonome sur la voie publique</li><li>• Réalisation de sessions sur les établissements scolaires du secteur Durance prioritairement</li></ul></li></ul>	De l'ordre de 10 k€/an pour 100 élèves par an	Forme les usagers de demain à la pratique du vélo, rassure les parents	Communes	Moyen terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

### B4 – Développer une culture locale du vélo



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

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

#### B5 – Structurer une offre vélo loisir

Situation initiale				
<ul style="list-style-type: none"><li>- Des itinéraires proposés principalement pour un usage cycloportif et itinérant</li><li>- Des boucles locales peu communiquées et visibles</li></ul>				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"><li>- Jalonner et communiquer sur les parcours cyclotouristiques adaptés aux familles<ul style="list-style-type: none"><li>• Moins de 30km et moins de 400m de D+</li><li>• De 2 à 3h</li><li>• Facilité d'accès depuis les principaux pôles d'hébergement et de logement</li></ul></li></ul>	Jalonnement sur place des itinéraires : de l'ordre de 20k€	Favorise la découverte du vélo par une approche loisir	CCGQ, OTi	Court terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

#### B6 – Conforter la pratique de la marche

Situation initiale				
- Des situations engageant la sécurité des piétons				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
- Sécuriser les traversées de bourg sur les axes de circulation structurants : <ul style="list-style-type: none"><li>• Ciblage sur Eyglies et Saint-Clément-sur-Durance</li><li>• Réalisation d'aménagement de pacification favorisant la cohabitation : chicanes/écluses, réduction des emprises de chaussée, ralentisseur, etc.</li></ul>	Requalification de deux axes sur la RN94 : de l'ordre de 2M€	Sécurise les déplacements à pied	Etat, Département, communes	Moyen / long terme
- Déployer des zones de circulation apaisée	De l'ordre de 3€/habitant/an	Facilite les traversées piétonnes, rend plus confortable la pratique de la marche	Communes	Moyen / long terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

Quel cadre pour le déploiement de la politique cyclable ?

✓ **Retours d'expérience : la mobilisation des intercommunalités constitue un levier essentiel pour la concrétisation des actions**

- Plusieurs formes d'intervention graduées pour les EPCI, qui ne nécessitent pas forcément de porter une compétence voirie

Implication de l'EPCI	Mode d'intervention	Avantages	Points de vigilance
<b>Très Forte</b>	<b>Prise de compétence voirie</b>	Maîtrise complète Possibilité (souvent limitée en pratique) de transfert de ressources	Charge financière et moyens humains (+++)
<b>Forte</b>	<b>Extension statutaire de l'intérêt communautaires à des voies stratégiques (par exemple celles support des itinéraires cyclables inscrits au PDMS)</b>	Possibilité d'intervention comme MOA sur le déploiement des itinéraires structurants	Charge financière et moyens humains (++)
<b>Moyenne</b>	<b>Délégation de compétence (L1111-8 du CGCT) des communes ou du Département vers l'EPCI pour des opérations particulières, des durées limitées</b>	Possibilité de limiter l'intervention de l'EPCI à différents stades de projet (études, travaux) et à un périmètre particulier d'opérations	Nécessite une validation au cas par cas par le gestionnaire de voirie, mais sur la base d'un cadre qui peut être fixé au préalable
<b>Limitée</b>	<b>Participation de l'EPCI via des fonds de concours ou une maîtrise d'ouvrage déléguée Aide en ingénierie pour la conception, la recherche de financement</b>	Engagement financier circonscrit	Opérations au cas par cas, avec un faible niveau de maîtrise par l'EPCI

> Définir les opérations correspondant aux priorités d'aménagements du PDMS, et mutualiser la conception et la recherche de financement à l'échelle communautaire

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### C- Encourager les mobilités partagées

#### C- Encourager les mobilités partagées

**C1- Proposer des outils de mise en relation pour le covoiturage**

**C2- Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage**

**C3- Compléter le maillage en bornes de recharge électrique**

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### C- Limiter les usages individuels de la voiture

#### C1 – Proposer des outils de mise en relation pour le covoiturage

##### Situation initiale

- Différents outils plus ou moins formels existent pour se mettre en relation sur le territoire : Mobicoop à l'échelle départementale, deux groupes Facebook à l'échelle locale, les autres plateformes du marché à l'échelle nationale

##### Propositions

- Orienter la pratique vers des plateformes adaptées
  - Réaliser des tests des outils de mise en relation pour capitaliser
  - Promouvoir le ou les outils retenus

##### Coûts prév.

Sans-objet

##### Impact attendu

Améliore la lisibilité du covoiturage

##### Réalisation

CCGQ

##### Horizon

Court terme

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### C- Limiter les usages individuels de la voiture

#### C2 – Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage

Situation initiale				
- Des espaces de stationnement régulièrement utilisés pour le covoiturage, mais pas toujours adaptés : stationnement anarchique, manque de visibilité, accès difficile sans voiture				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des aires de mobilité sur les lieux stratégiques               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciblage à proximité de la gare, au giratoire de la RN94, sortie de Guillestre en direction du Queyras</li> <li>• Apporter de la visibilité (jalonnement) et un bon niveau de service : organisation du stationnement, infrastructures de recharges, stationnement vélo, équipement d'attente</li> </ul> </li> </ul>	Aménagement de 3 aires de mobilité: de l'ordre de 1M€	Améliore la visibilité et la praticité sur place du covoiturage	Communes, Département, Etat	Moyen terme
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visibiliser et équiper des aires existantes               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciblage sur des aires de stationnement du Queyras, au giratoire de Vars et sur les points de convergence entre axes principaux</li> <li>• Apporter de la visibilité (signalétique), une organisation du stationnement et des équipements d'attente</li> </ul> </li> </ul>	Aménagement de 4/5 aires de mobilité : de l'ordre de 500k€			

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

C- Limiter les usages individuels de la voiture

### C3 – Compléter le maillage en bornes de recharge électrique

Situation initiale				
- Des secteurs non-pourvus de bornes de recharge malgré un usage plutôt important sur le territoire				
Propositions	Coûts prév.	Impact attendu	Réalisation	Horizon
- Compléter le maillage en bornes de recharge à Abriès-Ristolas (implantation) et Aiguilles (pertes de connexion)	A évaluer avec Territoire d'énergie SYME05	Facilite la recharge des véhicules sur les secteurs plus isolés	Territoire d'énergie SYME05	A évaluer avec Territoire d'énergie SYME05

## 2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ

### Synthèse des interventions par horizon

1- Court terme [26-28]	2- Moyen terme [28-32]	3- Long terme [32-38]	A déterminer
Poursuivre la prolongation des services scolaires à la gare	Redéployer une liaison entre Guillestre et Vars	Coordonner la mise en accessibilité des points d'arrêts avec celle de la voirie et des espaces publics	Conforter les accès au Guillestrois-Queyras à l'échelle régionale
Proposer des liaisons à l'année en correspondance avec le train de nuit	Evaluer les besoins de mise en accessibilité des points d'arrêts	Aménager des itinéraires cyclables	
Créer un service de TAD pour l'accès au marché de Guillestre le lundi, et à Guillestre + gare SNCF au moins 1 fois par semaine	Aménager un pôle d'échanges multimodal en gare de Mont-Dauphin-Guillestre	Sécuriser les traversées de bourg sur les axes de circulation structurants	Intégrer l'ensemble de l'information horaire à un portail numérique
Optimiser la desserte locale hivernale	Déployer du stationnement vélo de courte-durée à proximité des équipements et services	Développer les zones de circulation apaisées	Implanter une borne de recharge à Abriès-Ristolas et relever la puissance à Aiguilles
Créer des outils d'information locaux, rendre l'offre plus lisible sur le terrain	Organiser des sessions de Savoir Rouler à Vélo au sein des établissements scolaires		
Organiser des tests de VAE pour la population + aide à l'achat	Aménager des aires de mobilité sur les lieux stratégiques		
Jalonner et communiquer sur des parcours cyclotouristiques adaptés aux familles	Visibiliser et équiper des aires de covoiturage existantes		
Orienter la pratique covoiturage vers des plateformes adaptées			

# SOMMAIRE

**1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ORIENTATIONS**

**2. STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LA CCGQ**

**3. SUITE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ**

# 3. SUITE DE L'ÉLABORATION DU PDMS

## De la stratégie à la formalisation

### Programmation

- Formalisation du projet de PDMs
- Consultation
- Mise en œuvre, pilotage et suivi

### ✓ Formalisation du projet de Plan de Mobilité

- Rédaction des fiches actions, programmation financière
  - Octobre 2025
- Comité de pilotage
  - 03 décembre 2025
- Adoption du Projet en Conseil communautaire
  - 11 décembre 2025 ou 22 janvier 2026
- Consultation des partenaires
  - Janvier à Avril 2026
- Consultation du public
  - Avril à Juin 2026
- Validation en conseil communautaire
  - A partir de Juin 2026