

Plan de Mobilité Simplifié

Plan d'Actions et programmation

Décembre 2025

Jérôme PETIT

J.PETIT@inddigo.com

06 87 90 89 13

Basil BIANCO

b.bianco@inddigo.com

06 34 64 46 29

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET ÉVALUATION

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cadre réglementaire

✓ Le Plan de Mobilité simplifié

- La communauté de communes du Guillestrois-Queyras (CCGQ) a entrepris à partir de début 2025 l'élaboration de son Plan de Mobilité Simplifié en référence à l'article L.1214-36-1 du code des transports :
 - « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité. »
- Son élaboration comprend une consultation des partenaires institutionnels de la communauté de communes, et une participation du public.
 - Soumissions obligatoires pour avis : Conseil Régional, Conseil Départemental, Conseils Municipaux, Autorités Organisatrices de la Mobilité limitrophes, Comité de Massif.
 - Participation du public : Procédure de participation du public définie par le II de l'article L123-19-1 du code de l'environnement.
- Bien que **le Plan de mobilité simplifié ne constitue pas un document opposable**, cette formalité permet d'asseoir la portée de la programmation.
 - « Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne (...) ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.
 - Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.
 - Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.
 - Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Cadre réglementaire

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

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

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

- Territoire d'énergie Hautes-Alpes Syme05 déploie les infrastructures de recharge, avec un réseau dense de bornes sur le territoire des Hautes-Alpes.
 - Le territoire de la CCGQ compte 17 stations de recharges pour véhicules électriques réparties sur les principales centralités du quotidien et touristiques du territoire : 3 stations à Guillestre, 3 à Vars, 2 à Eyglies.
 - Le réseau interdépartemental de recharge électrique Eborn regroupe 11 syndicats d'énergie dont Territoire d'énergie Hautes-Alpes Syme05, qui gère le déploiement des bornes sur le territoire des Hautes-Alpes (la gestion se fait par un contrat de concession de service public au délégataire Easy Charge).

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les moyens déployés

- ✓ L'élaboration du Plan de Mobilité simplifié s'est faite de manière collaborative, en associant les partenaires techniques, institutionnels et en mobilisant les habitants du territoire. Plusieurs temps forts ont rythmé le projet :
 - Une enquête en ligne auprès de la population et des visiteurs de la CCGQ réalisée du 20/12/2024 au 31/01/2025, qui a permis de recueillir les réponses de 228 personnes, dont 181 résidents du territoire.
 - Plusieurs rencontres avec les élus des Communes, des partenaires.
 - L'animation d'ateliers locaux avec la population à
 - Guillestre et Aiguilles en février 2025
 - Risoul et Aiguilles en mai 2025
 - Des temps de priorisation des interventions en commission mobilité
 - Des temps d'échanges avec les partenaires en Comités Techniques et en Comité des Partenaires
 - Des temps de validation politique en Comité de Pilotage



Ateliers de concertation avec la population, réalisés à Aiguilles (à gauche) et à Guillestre (à droite)

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les moyens déployés

La réalisation de ce document stratégique s'est également faite via la mobilisation de l'ensemble des données disponibles, permettant d'appréhender la dynamique territoriale et les grands enjeux de déplacements :

- ✓ La répartition de la population permanente et touristique
- ✓ La répartition des zones d'emplois
- ✓ La localisation des principaux pôles générateurs de déplacements : commerces, services, équipements, loisirs
- ✓ La dynamique touristique
- ✓ Les données de déplacements domicile-travail et domicile-étude de l'INSEE (RP 2020)
- ✓ Les données de trafics routiers
- ✓ La fréquentation des services de transport et le coût de production associé
- ✓ Les données d'usage et bornes de recharges pour véhicules électriques
- ✓ Le linéaire d'aménagements cyclables, le nombre de stationnement vélo et des relevés terrain

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les éléments à retenir du diagnostic mobilité

- ✓ Le diagnostic mobilité réalisé au premier trimestre 2025 met en avant **des lignes de désir des 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



1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les éléments à retenir du diagnostic mobilité

- ✓ Le diagnostic mobilité réalisé au premier trimestre 2025 met en avant **des lignes de désir des déplacements en saison touristique :**

↔ Axe de désenclavement

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

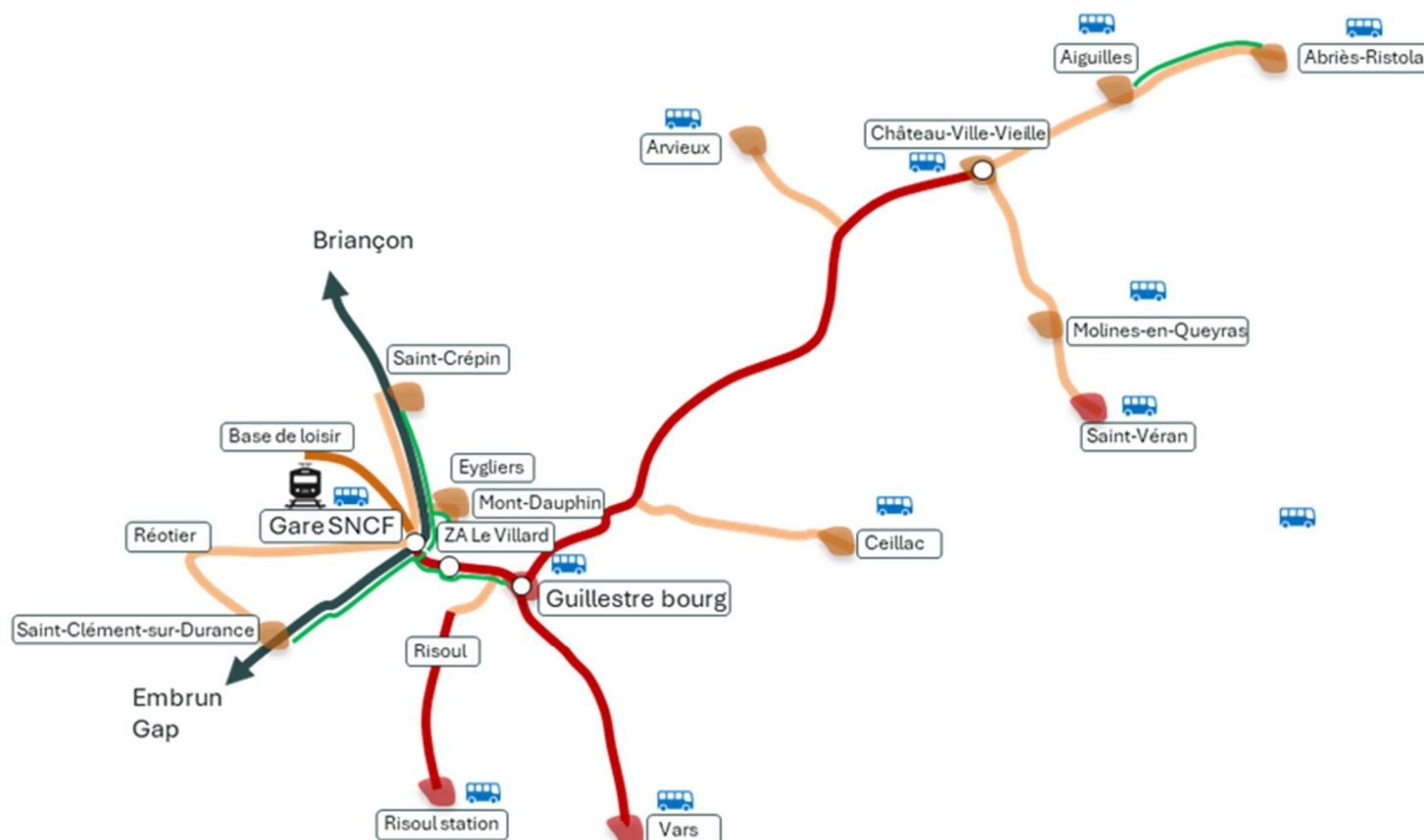
Axe à intensité importante
fonction de desserte du territoire, d'accès aux pôles d'équipements et de services

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



1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les éléments à retenir du diagnostic mobilité

- ✓ **Les déplacements sur et en interface avec le territoire peuvent ainsi être caractérisés de la manière suivante :**
 - 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 intra communales importantes à Guillestre, Vars, Risoul et dans une moindre mesure à Saint-Crépin, Eyglies, Aiguilles, Arvieux et Saint-Clément-sur-Durance
 - 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

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

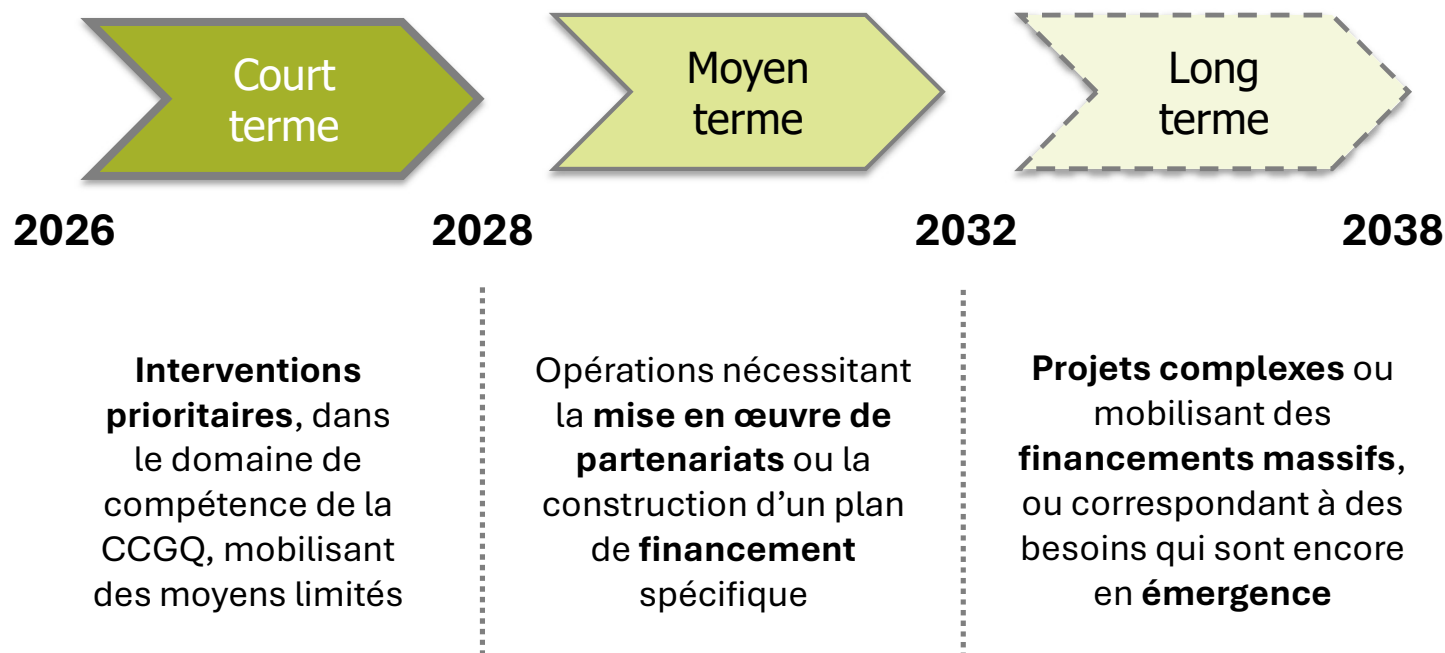
Les grands enjeux mobilités du territoire

- ✓ **Les conclusions du diagnostic et la phase de stratégie ont permis de formaliser les enjeux du Plan de Mobilité :**
 - 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. CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'objectif du plan d'actions

- ✓ L'objectif du plan d'actions est de programmer les interventions nécessaires, en adéquation avec les ressources du territoire, en précisant le cadre partenarial et les évolutions de gouvernance nécessaires ou souhaitables.
- ✓ La planification comprend des actions à court, moyen et long terme



SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET ÉVALUATION

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

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. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

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

A6- Améliorer l'accessibilité des services de transport

CONTEXTE

A – Structurer l’offre de transport

Les services de transport locaux sur le territoire communautaire sont essentiellement des services saisonniers et des services de transports scolaires. Les populations locales expriment pourtant un besoin d’accès toute l’année à Guillestre et à la gare SNCF de Mont-Dauphin-Guillestre, pour des motifs variés.

A1- Déployer une offre de transport à l’année

INTERVENTIONS

- **A1a**→ Pérenniser la navette intersaisons assurant les liaisons sur réservation en correspondance avec le train de nuit
 - o Etendre le service à l’ensemble des communes de la CCGQ
 - o Etendre le service à l’ensemble des intersaisons
 - o Elaborer des formules tarifaires permettant de générer des recettes, tout en maintenant un tarif attractif pour les usages réguliers des populations locales
 - o Proposer des horaires en complémentarité des services scolaires et de proximité du réseau Zou
- **A1b**→ Créer une navette hebdomadaire pour se rendre au marché depuis chaque commune
 - o Aller vers Guillestre vers 9h, retour vers 12h
 - o Substitution possible par un service à destination d’Aiguilles certains jeudis d’avril à octobre pour les communes du Queyras
- **A1c** → Etendre le transport intersaison au midi pour offrir un service à la demande adapté à des activités à la ½ journée
 - o Promouvoir activement les services auprès des habitants et des visiteurs
- **A1d**→ Pérenniser l’ouverture des services scolaires desservant le collège et les lycées, et la prolongation à la gare SNCF
 - o Information du public, de la CCGQ et des communes concernées après vérification des capacités disponibles, diffusion de la documentation commerciale aux communes et aux relais de terrain.
 - o Organisation d’une dépose au plus près de la gare sur les circuits scolaires de St-Crépin, Mont-Dauphin et St-Clément-sur-Durance

COÛTS PRÉVISIONNELS

Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- De l’ordre de 55k€/an (dont 43 k€ pour l’extension calendaire)	- 10 k€ (logiciel de gestion des réservations)
- De l’ordre de 18k€/an	
- De l’ordre de 18k€/an	
	- 20 k€ (points d’arrêts)

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

- A1a** : Assure un lien à Guillestre et à la gare pour des activités à la journée
- A1b** : Facilite l’accès aux marchés locaux
- A1c** : Assure un lien à Guillestre et à la gare pour des activités à la demi-journée
- A1d** : Permet des arrivées tôt à Guillestre et à la gare SNCF, et des retours moins tardifs

RÉALISATION

	Portage	Partenaires
A1a	La CCGQ, en tant qu’AOM	OT, Communes (promotion)
A1b		
A1c		
A1d	Région Sud	Communes

INDICATEURS DE SUIVI

- A1a, A1b et A1c**
- Suivi mensuel de la fréquentation par course
 - Taux de groupage
 - Taux de refus
- A1d**
- Liste des circuits ouverts

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



- **A1a** → Pérenniser la navette intersaisons assurant les liaisons sur réservation en correspondance avec le train de nuit



Du 1^{er} septembre au 2 novembre 2025

Guillestrois ↔ Queyras

Navette sur réservation

24h au plus tard (48h les week-ends et jours fériés)

Renseignements au 04 92 45 18 11

2,50 € / trajet

Réervations : navette@comcomgq.com



Arvieux

Gare → Arvieux	Arvieux → Gare
8h10 17h35	10h15 19h55
8h15 17h40	10h10 19h50
9h05 18h25	9h15 19h00
9h10 18h30	9h10 18h55

Molines et Saint-Véran

Gare → Saint-Véran	Saint-Véran → Gare
8h10 17h35	10h15 19h55
8h15 17h40	10h10 19h50
9h00 18h35	9h25 19h10
9h10 18h45	9h15 19h00

Haut-Guil

Gare → Haut-Guil	Haut-Guil → Gare
8h10 17h35	10h15 19h55
8h15 17h40	10h10 19h50
8h45 18h20	9h40 19h25
8h50 18h25	9h35 19h20
9h00 18h30	9h25 19h05
9h10 18h40	9h15 18h55
9h12 18h45	9h12 18h50

Ceillac

Gare → Ceillac	Ceillac → Gare
8h10 17h35	10h25 19h25
8h15 17h40	10h20 19h20
8h45 18h10	9h50 18h50

! A partir du 9 septembre, les navettes du matin ne circulent que les samedis, dimanches et lundis en raison de la fermeture de la route pour travaux dans la combe du Guil.

Desserte et prise en charge aux arrêts navettes

Les trajets intra-Queyras ne sont pas disponibles

Un trajet au départ de la gare SNCF à 16h50 est assuré par le bus scolaire ZOU ! les lundis-mardis-jeudis-vendredis en période scolaire

A – Structurer l'offre de transport

A1- Déployer une offre de transport à l'année

Le service actuel à la demande et en correspondance avec le train de nuit permet de réaliser des activités à la journée sur Guillestre (11h à 17h), et d'atteindre Gap ou Briançon en train pour des activités de 2-3h à destination



Une extension du service à **toutes les intersaisons** et sur **4 zones supplémentaires** (Vars, Risoul, Saint-Clément-sur Durance + Réotier, Saint-Crépin + Eygliers + Montdauphin) avec desserte fine des bourgs et des hameaux permettrait à **l'ensemble des habitants de disposer de ces possibilités**

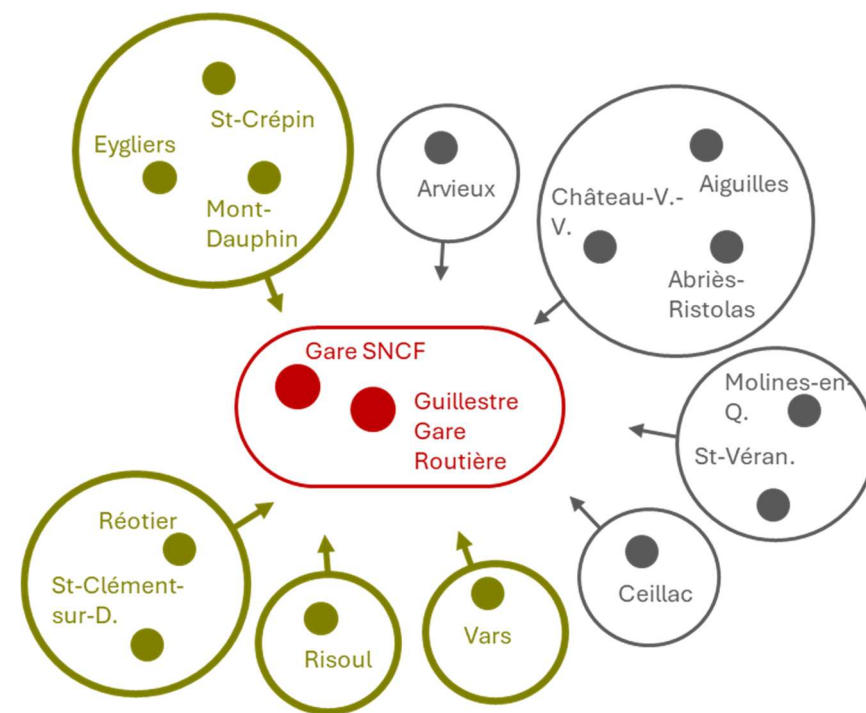
- **A1a**→ Pérenniser la navette intersaisons assurant les liaisons sur réservation en correspondance avec le train de nuit

Une extension du service sur **4 zones supplémentaires (Vars, Risoul, Saint-Clément-sur-Durance + Réotier, Saint-Crépin + Eygliers + Montdauphin)** avec prise en charge et dépose aux points d'arrêts du transport scolaire permettrait à l'ensemble des habitants de réaliser des activités à la journée sur Guillestre (11h à 17h), et d'atteindre Gap ou Briançon en train pour des activités de 2-3h à destination

	A1a	A1a	A1a	A1a
Villages		9h		19h
Guillestre / gare SNCF		10h		20h
		Accès Guillestre + gare		Départ train de nuit
	Arrivée train de nuit		Retour Guillestre soir	
Guillestre / gare SNCF	8h		18h	
Villages	9h		19h	

A – Structurer l'offre de transport

A1- Déployer une offre de transport à l'année



- **A1b**→ Créer une navette hebdomadaire pour se rendre au marché

Les services « train de nuit » (mesure A1a) permettent d’effectuer des activités à la journée sur Guillestre (11h à 17h), et d’atteindre Gap ou Briançon en train pour des activités de 2-3h à destination



Un service spécifique « marché » le lundi à destination de Guillestre (certains jeudis à destination d’Aiguilles pour les communes du Queyras)

A – Structurer l’offre de transport

A1- Déployer une offre de transport à l’année

	A1b (lundi)	A1a	A1a	A1b (lundi)	A1a	A1a
Villages	8h		9h			19h
Guillestre / gare SNCF	9h		10h			20h
	Marché lundi		Accès Guillestre + gare	Marché lundi		Départ train de nuit
		Arrivée train de nuit		Retour Guillestre mi-journée	Retour Guillestre soir	
Guillestre / gare SNCF		8h		11h	18h	
Villages		9h		12h	19h	

- **A1c**→ Etendre le transport intersaison au midi pour offrir un service à la demande adapté à des activités à la ½ journée

Les services « train de nuit » (mesure A1a) permettent d’effectuer des activités à la journée sur Guillestre (11h à 17h), et d’atteindre Gap ou Briançon en train pour des activités de 2-3h à destination

Un service spécifique « marché » le lundi à destination de Guillestre (certains jeudis à destination d’Aiguilles pour les communes du Queyras) : mesure A1b



L’extension quotidienne d’un aller-retour en mi-journée permet d’effectuer des activités à Guillestre à la ½ journée, matin ou après-midi

A – Structurer l’offre de transport

A1- Déployer une offre de transport à l’année

	A1b (lundi)	A1a	A1a	A1c	A1c	A1a	A1a
Villages	8h		9h		13h		19h
Guillestre / gare SNCF	9h		10h		14h		20h
	Marché lundi		Accès Guillestre + gare		Accès Guillestre après-midi		Départ train de nuit
		Arrivée train de nuit		Retour Guillestre mi-journée		Retour Guillestre soir	
Guillestre / gare SNCF		8h		11h		18h	
Villages		9h		12h		19h	

- **A1d**→ Pérenniser l’ouverture des services scolaires desservant le collège et les lycées, et la prolongation à la gare SNCF

A – Structurer l’offre de transport

A1- Déployer une offre de transport à l’année

- Les services « train de nuit » (**mesure A1a**) permettent d’effectuer des activités à la journée sur Guillestre (11h à 17h), et d’atteindre Gap ou Briançon en train pour des activités de 2-3h à destination
- Un service spécifique « marché » le lundi à destination de Guillestre (certains jeudis à destination d’Aiguilles pour les communes du Queyras) : **mesure A1b**
- L’extension quotidienne d’un aller-retour en mi-journée permet d’effectuer des activités à Guillestre à la ½ journée, matin ou après-midi : **mesure A1c**



La mobilisation des circuits scolaires du soir permet de rentrer plus tôt depuis Guillestre, et depuis la gare SNCF ; elle peut compléter le lundi matin la desserte du marché

	A1d	A1b (lundi)	A1a	A1c	A1c	A1d	A1a	A1a
Villages	7h	8h	9h		13h			19h
Guillestre / gare SNCF	8h	9h	10h		14h			20h
	Accès collège + marché lundi	Marché lundi	Accès Guillestre + gare		Accès Guillestre après-midi			Départ train de nuit
		A1a						
		Arrivée train de nuit		Retour Guillestre mi-journée		Retour collège	Retour Guillestre soir	
Guillestre / gare SNCF		8h		11h		17h	18h	
Villages		9h		12h		18h	19h	

CONTEXTE

Une offre estivale et hivernale complexe, avec l'intervention de deux autorités organisatrices des mobilités
Certains services locaux sont peu utilisés et pourraient être redéployés

INTERVENTIONS

- **A2a** → Optimiser la desserte locale saisonnière :
 - Engager une étude fine d'exploitation pour calibrer une desserte avec les objectifs suivants :
 - Optimiser les moyens déployés entre les circuits aux différentes échelles : interne aux stations, entre stations, et à l'échelle communautaire.
 - Couvrir l'ensemble de la saison d'ouverture des remontées mécaniques
 - Permettre des échanges entre stations pour les clientèles en séjour
 - Faciliter l'accès aux différentes activités depuis les secteurs d'hébergement des clientèles touristiques, et depuis les secteurs résidentiels.
 - Si un scénario d'optimisation à l'échelle communautaire est retenu dans le cadre de cette étude, envisager une demande de transfert des services régionaux internes au ressort territorial de la CCGQ.
- **A2b** → Définir des modalités pérennes de financement des services de mobilité
 - En fonction des coûts projetés, préciser la mobilisation adaptée des ressources fiscales (employeurs, ménages) et des recettes issues des usagers (tarification)



A – Structurer l'offre de transport

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

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Les moyens à déployer pour le fonctionnement seront déterminés par l'étude d'exploitation	- De l'ordre de 30 k€
- Etude des scénarios de financement	- De l'ordre de 20 k€

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

A2a : Optimisation des moyens et adaptation aux besoins des territoires touristiques

A2b : Définir un cadre adapté et pérenne de gouvernance

RÉALISATION

	Portage	Partenaires
A2a	La CCGQ, en tant qu'AOM	Région (suivi, concertation)
A2b		

INDICATEURS DE SUIVI

- A2a**
- Refonte des services saisonniers à horizon 2030
- A2b**
- Evolutions potentielles de gouvernance transport

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



CONTEXTE

A – Structurer l’offre de transport

Plusieurs acteurs interviennent dans l’organisation des transports sur le territoire, rendant l’offre complexe
Communication mobilité perfectible à l’échelle de la CCGQ, que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour les déplacements touristiques

INTERVENTIONS

- **A3a**→ Créer des outils d’information locaux intégrant plan de réseau, horaires, conditions tarifaires, correspondances :
 - o Guide mobilité local en ligne et imprimable
 - o Diffusion en Mairies, OT, relais locaux
 - o Déclinaison saison/à l’année
- **A3b**→ Intégrer l’ensemble de l’information horaire à un portail numérique :
 - o Intégrer un widget calculateur d’itinéraire Zou! en marque blanche intégrant l’offre locale
- **A3c**→ Rendre l’offre plus lisible sur le terrain :
 - o Créer une Identité visuelle et un nom de réseau
 - o Afficher clairement les lignes et les destinations sur les véhicules
 - o Etablir une charte d’aménagement des points d’arrêt



COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Réalisation en interne	- Sans-objet
- Sans-objet	- Sans-objet
- De l’ordre de 7k€/an pour les navettes saisonnières CCGQ	- De l’ordre de 20k€ pour la conception et l’application de l’identité visuelle

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

Ces actions ont vocation à améliorer la lisibilité de l’offre en amont et sur place, pour permettre à la clientèle locale et d’excursionnistes de davantage comprendre et utiliser les solutions de déplacements sur le territoire.

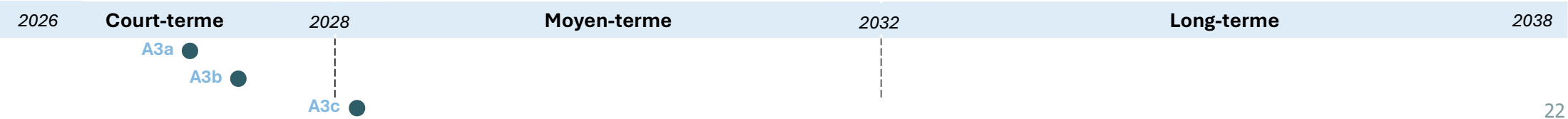
RÉALISATION

	Portage	Partenaires
A3a A3b A3c	La CCGQ, en tant qu’AOM	Communes, OT, socio-professionnels Région

INDICATEURS DE SUIVI

- **A3a** Nombre de guide mobilité téléchargés annuellement
- **A3b** Mise à jour avant chaque saison de l’offre locale sur le calculateur d’itinéraire
- **A3c** Nombre de matériel roulant équipé d’un flochage
- Nombre d’arrêt équipés d’une signalétique locale

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



A – Structurer l'offre de transport

A3- Améliorer la cohérence et la lisibilité de l'offre



Sur le territoire de la CCSP, le réseau local est différencié du réseau régional au travers de la marque « Vail », permettant d'apporter davantage de lisibilité au réseau

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 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. 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 Cenise, 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
FREDERIC 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 GRUAT	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



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

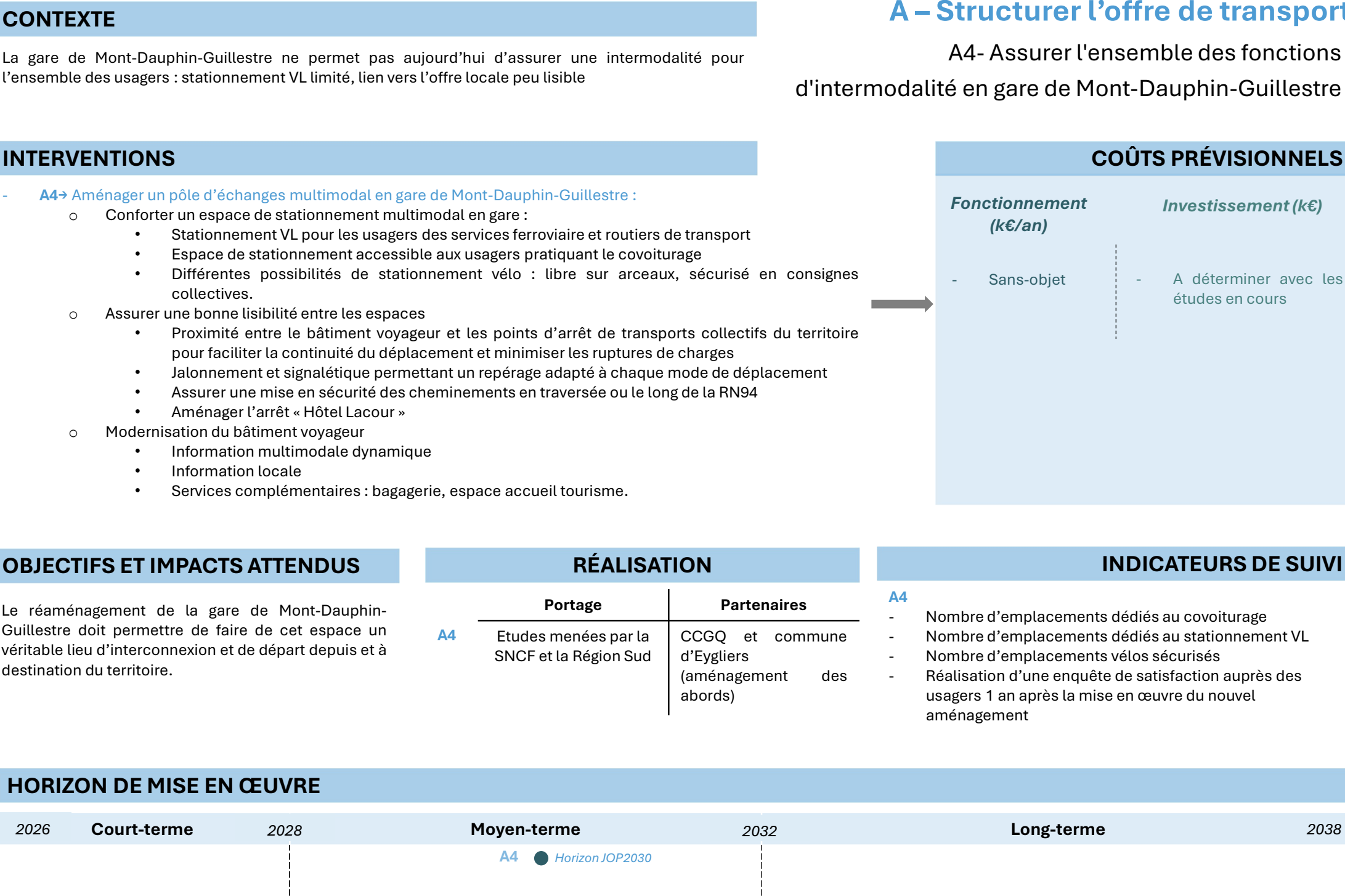
movici.auvergnerrhonealpes.fr



Pour vos trajets du quotidien !
For every day trips!

www.klaxit.com





CONTEXTE

L’infrastructure ferroviaire constitue un atout essentiel pour la desserte du Guillectrois-Queyras, et mérite d’être pleinement mobilisée.

INTERVENTIONS

- **A5a**→ Travailler dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité à favoriser l'accès au Guillectrois-Queyras à l'échelle régionale
 - o Les habitants du Guillectrois-Queyras expriment le besoin de disposer de plusieurs possibilités de liaison en train avec Gap et Briançon aux heures de pointe, de services complémentaires en journée, et d'un bon niveau de régularité des horaires.
 - o Le besoin est également de pouvoir rejoindre la Métropole d'Aix-Marseille de façon plus fluide et rapide
- **A5b**→ Soutenir le développement d'un accès direct tout au long de l'année à la ligne TGV Paris-Milan dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité
 - o La mise en place de services directs depuis la gare de Mont-Dauphin Guillectre vers Oulx à moyen terme, et vers Suse à horizon de mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire internationale, est stratégique pour l'attractivité touristique, résidentielle et économique du Guillectrois-Queyras.
- **A5c**→ Accompagner les services de l'Etat pour relever le niveau de service du train de nuit
 - o L'amélioration de la régularité et du confort du train de nuit permettra d'affirmer le positionnement du Guillectrois-Queyras comme une destination sans voiture.



A – Structurer l’offre de transport

A5- Conforter les accès au Guillectrois-Queyras

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Sans-objet	- Sans-objet
- Sans-objet	- Sans-objet
- Sans-objet	- Sans-objet

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

- A5a** : Permet de structurer une desserte tous publics tous motifs sur l’axe de la Durance
- A5b** : Permet aux populations locales d’accéder aux fonctions métropolitaines, et facilite les échanges touristiques
- A5c** : Stratégique pour rendre possible les séjours sans voiture, et pour la mobilité des locaux

RÉALISATION

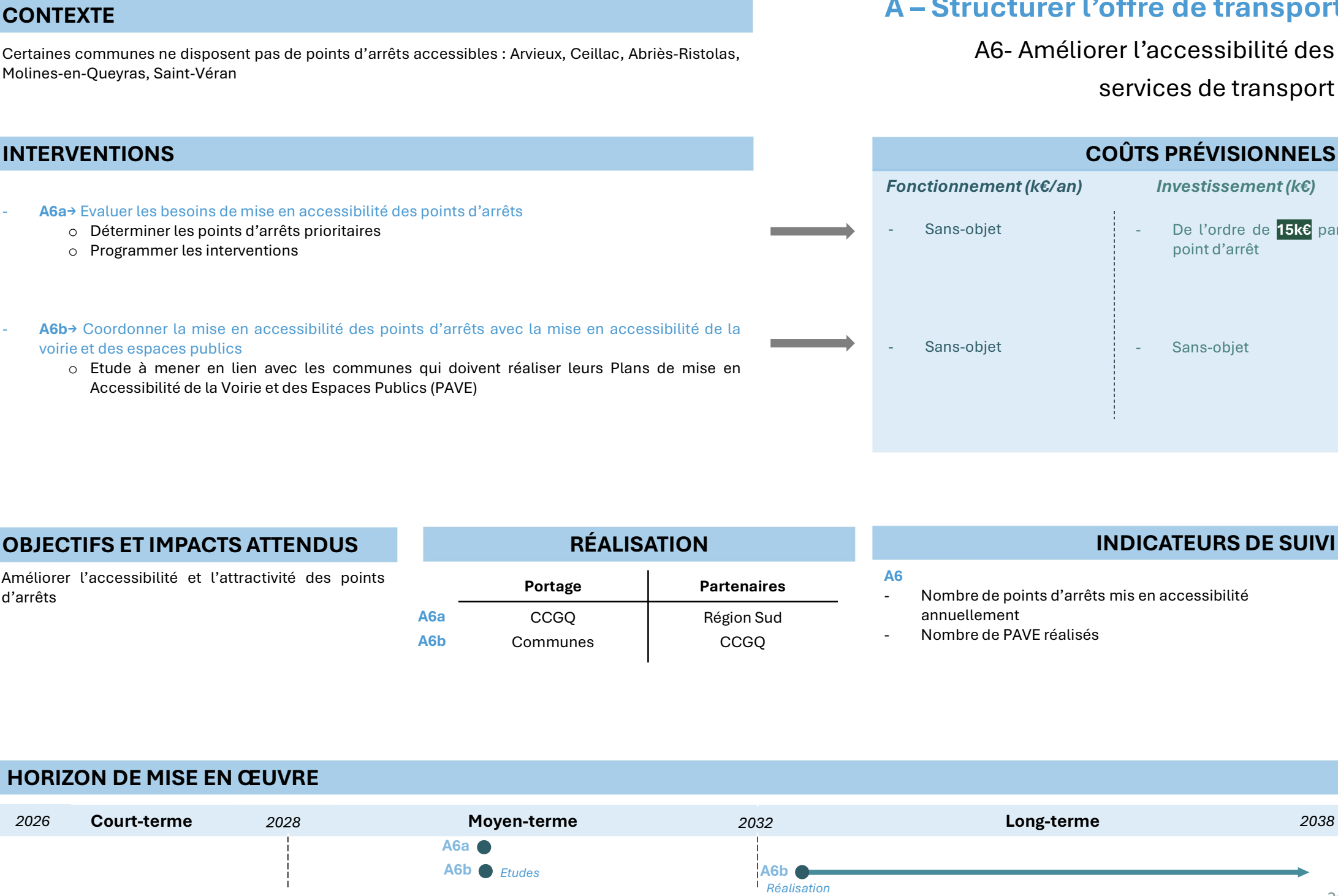
	Portage	Partenaires
A5a	Région Sud	CCGQ (suivi du Contrat Opérationnel de Mobilité)
A5b	Région Sud	
A5c	Etat	

INDICATEURS DE SUIVI

- A5**
- Evaluation biannuelle du niveau de service proposé en gare de Mont-Dauphin-Guillectre

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE





A6- Améliorer l'accessibilité des services de transport

Qu'est-ce qu'un arrêt accessible ?

Accessibilité physique



- Des revêtements de sol facilitant le déplacement,
- Une largeur de quai confortable,
- Un accès au bus identifié et discret (porte médiane),
- Une gestion adoucie des pentes de l'arrêt.

Accessibilité visuelle



- Bande de reconnaissance de la porte d'entrée : contrastée et sensitive,
- Information à l'arrêt:
 - Contraste des couleurs (voir diapositive suivante),
 - Des tailles de caractères revus (ex : 12 cm pour le nom de l'arrêt, 8 cm pour les numéros de lignes)
- Une plate-forme de quai non meuble et non glissante,

Communauté d'Agglomération de La Rochelle

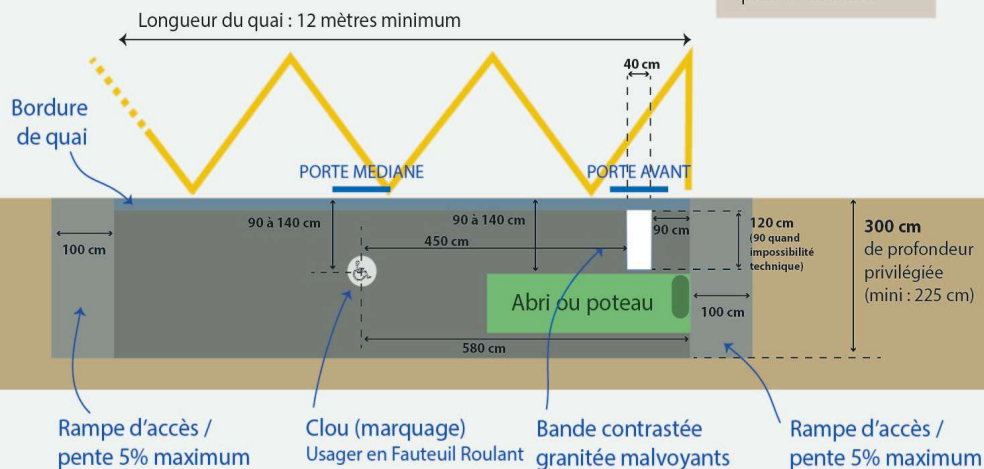
SCHEMA DE QUAI : ARRET DE TYPE STANDARD

Normes d'accessibilité pour le cheminement et le quai :

- Pentes : 5% sur 10 m
- Dévers < 2%
- Revêtement du sol : non meuble, non glissant, non réfléchissant, sans obstacle à la roue, stabilisé et uniforme

Hauteur du quai : 18 cm

Informations :
- plan du réseau
- plan de situation



Communauté d'Agglomération de La Rochelle

Périmètre d'étude

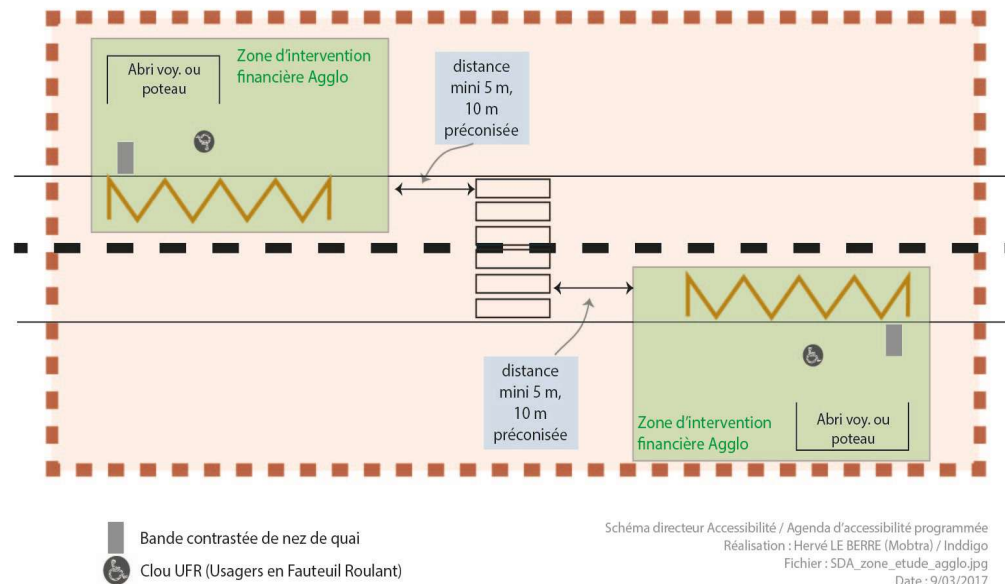


Schéma directeur Accessibilité / Agenda d'accessibilité programmée
Réalisation : Hervé LE BERRE (Mobtra) / Inddigo
Fichier : SDA_zone_etude_agglo.jpg
Date : 9/03/2017

Exemples de plan d'un point d'arrêt accessible (réalisation Inddigo)

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

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- Conforter la pratique de la marche

CONTEXTE

Le territoire compte aujourd’hui très peu d’aménagements cyclables, rendant certains trajets difficilement réalisables. Pour autant, le potentiel de développement de la pratique cyclable est important sur le Guillemois et sur certaines parties du Queyras, avec des distances et dénivelés réalisables en vélo à assistance électrique (VAE), et à vélo musculaire dans certains cas. Les principaux freins à la pratique concernent la sécurité des déplacements, qui n’est aujourd’hui pas assurée le long des axes structurants, et la qualité des revêtements sur les aménagements existants.

INTERVENTIONS

Aménager des itinéraires cyclables structurants à l’échelle communautaire :

- Saint-Crépin > gare SNCF : stratégie d’aménagement à préciser. L’itinéraire cible les déplacements du quotidien, et doit également être mutualisé avec le tracé définitif de la Durance à Vélo
- Gare SNCF > Guillemois : améliorer le niveau de confort actuel impacté par la pente et le revêtement
- St-Clément > gare SNCF : sécuriser la liaison compte-tenu du niveau de trafic et de l’accidentologie
- Accès au plan d’eau : traitement des discontinuités et amélioration du revêtement
- Accès à la zone commerciale des Villards : amélioration des discontinuités et sécurisation des points clés
- Liaison entre Ville-Vieille et Château-Queyras, dans le cadre du réaménagement de la plaine de Château-Queyras
- Liaison entre Aiguilles et Ville-Vieille : amélioration de la cohabitation entre les modes sur la RD947 ou réutilisation des cheminements existants
- Liaison entre L’Echalp et Abriès, voire jusqu’à Aiguilles : faisabilité à confirmer ultérieurement compte tenu du terrain

> Une étude d’ensemble est à réaliser afin de préciser les conditions de faisabilité de chaque itinéraire

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

L’objectif à terme est de créer un réseau cyclable connecté et maillé, permettant de réaliser de nombreux trajets du quotidien de manière sécurisée autour de Guillemois. Ces aménagements pourront également être mutualisés avec un usage touristique en sécurisant l’itinéraire de la Durance à Vélo, compte-tenu de l’attractivité du territoire en saison estivale avec de nombreux cycloportifs.

RÉALISATION

Portage

- B1**
- Etudes portées **par la CCGQ** : par délégation de compétence des gestionnaires de voirie, ou par intégration à l’intérêt communautaire
 - Portage de la maîtrise d’ouvrage des travaux à définir avec les **gestionnaires de voirie selon les itinéraires** : communes, CD05, Etat

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B1- Structurer un réseau cyclable à l’échelle communautaire

COÛTS PRÉVISIONNELS

Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
<ul style="list-style-type: none">- Entretien des itinéraires : de l’ordre 20k€/an	<ul style="list-style-type: none">- Faisabilité, MOE et AMO : de l’ordre de 150 k€- Aménagement des itinéraires cyclables : de l’ordre de 4M€ (à confirmer par des études de faisabilité)



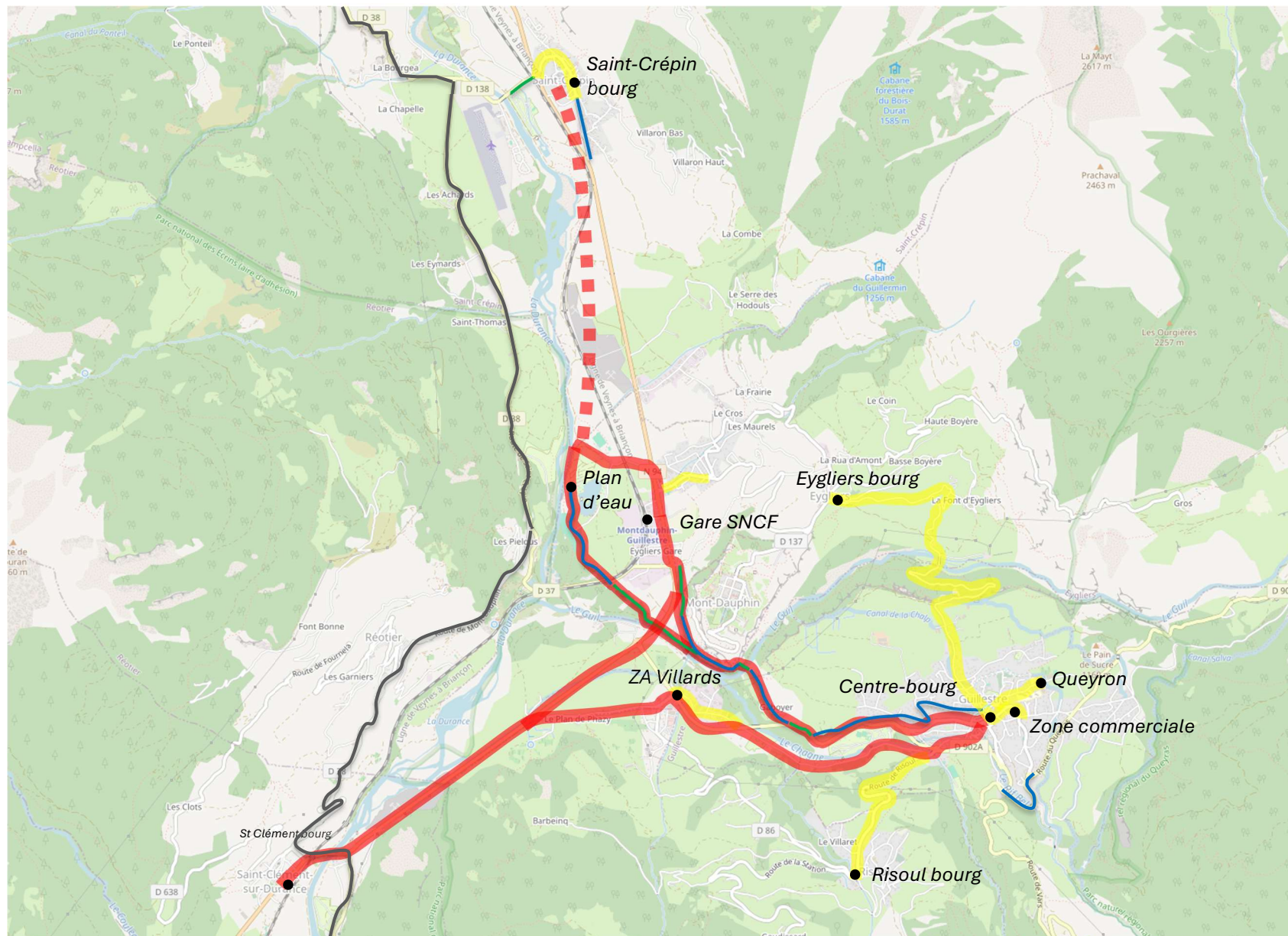
FEDER, Fonds vert (financement aménagement cyclable), Région Sud (« Le Sud à vélo » : 60% études, 50% travaux), DSID, DSIL (de l’ordre de 30%), DETR, éventuels AAP nationaux

INDICATEURS DE SUIVI

- B1**
- Nombre de kilomètres d’aménagements réalisés annuellement
 - Comptages ponctuels sur des points stratégiques, réalisés une fois par an

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire



— Itinéraire actuel de la Durance à Vélo

Aménagements existants

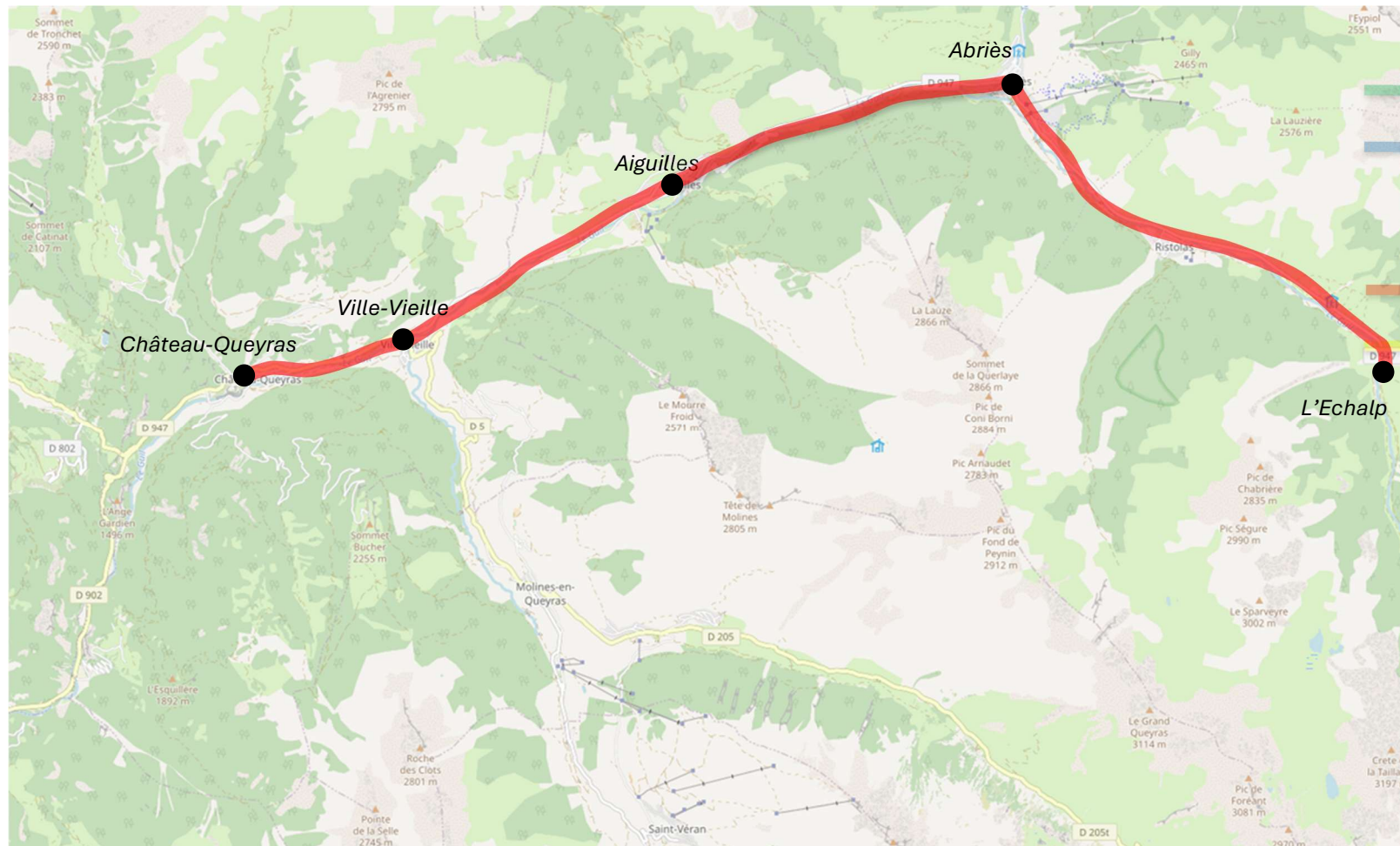
- Aménagement en site propre
- Aménagement en cohabitation : bandes cyclables, zone 30, zone de rencontre

Réseau à créer

- Réseau structurant
- Réseau structurant, itinéraire à déterminer
- Liaisons locales

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire



Aménagements existants

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

Réseau à créer

- Réseau structurant
- Liaisons locales

CONTEXTE

Le relief marqué fait du Guillemestre-Queyras un territoire où la pratique du vélo musculaire peut être limitée. Toutefois, les distances entre les polarités correspondent bien à des pratiques cyclables, et l'assistance électrique permet de réduire l'impact du relief. Le Vélo à Assistance Electrique est donc un facteur de développement important de la pratique.

Les locations de VAE existantes sont aujourd'hui tournées vers un usage touristique, sans offre adaptée pour les locaux.


INTERVENTIONS

- **B2a**→ Organiser des tests de VAE pour la population
 - o Ouvrir en lien avec les vélocistes locaux des possibilités de location de VAE pour des tests de quelques jours à quelques semaines
 - ❖ Proposer une flotte de 15 VAE de différents types : classique, cargo, longtail
 - ❖ Prendre en charge financièrement les frais de location et les frais d'entretien
 - ❖ Réaliser un suivi des locations en réalisant des entretiens individuels avec chaque bénéficiaire
- **B2b**→ Proposer une aide à l'achat pour l'acquisition d'un VAE :
 - o 200 à 600 € par VAE selon les conditions de ressource
 - o Assurer un suivi de l'aide en réalisant des rendez-vous annuels sur la pratique pour identifier les freins
 - o Définir des critères sur la typologie de VAE afin de cibler l'aide sur les pratiques utilitaires : porte-bagage, éclairage, garde-boue.
 - o Cibler une cinquantaine d'aides annuelles
- **B2c**→ Communiquer sur les possibilités de recharge des vélos à assistance électrique auprès d'un réseau de socio-professionnels volontaires et sur les bornes de recharge pour véhicules électriques

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

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

COÛTS PRÉVISIONNELS

Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Prise en charge frais de location de VAE, base 15 locations sur 3 mois : de l'ordre de 3k€/an	- Sans-objet
- Enveloppe annuelle de l'ordre de 25k€/an	- Sans-objet
 Fonds vert (« Création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité »)	

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

L'objectif est dans un premier temps de donner envie et de permettre aux habitants de tester en conditions réelles les atouts du VAE, puis de pérenniser la pratique par la mise en place d'une aide à l'achat.

RÉALISATION

	Portage	Partenaires
B2a	La CCGQ, en tant qu'AOM	OT, CD05, Territoire d'Energie
B2b	La CCGQ, en tant qu'AOM	
B2c		

INDICATEURS DE SUIVI

- B2a**
 - Nombre de bénéficiaires des tests, nombre de jours de mise à disposition
 - Nombre de bénéficiaires ayant acquis un VAE suite à la location longue-durée
- B2b**
 - Nombre de bénéficiaire de l'aide à l'achat annuellement

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



CONTEXTE

L’offre de stationnement vélo est très limitée sur le territoire, avec la présence d’arceaux courte-durée à Guillestre et Mont-Dauphin, du stationnement moyenne à longue-durée à proximité du siège de l’EPCI et du stationnement longue-durée en gare de Mont-Dauphin – Guillestre, avec une consigne d’une capacité de 6 vélos accessible gratuitement avec la carte ZOU!. Le stationnement vélo peut se décliner par durée de stationnement - courte-durée, moyenne-durée et longue-durée –, permettant d’adapter le matériel à mettre en œuvre : arceau simple, arceau abrité, stationnement fermé en consigne.

INTERVENTIONS


Deployer du stationnement vélo à proximité des équipements et services (cf. carte p. suivante)

- **B3a**→ Stationnement courte-durée vers les commerces de proximité, les mairies et les équipements publics : de l’ordre de 530 places, soit **265 arceaux à planter**
- **B3b**→ Stationnement abrité voire sécurisé à proximité des équipements sportifs et de loisir et les arrêts TC structurants : de l’ordre de 30 places, soit **30 boîtes individuelles**
- **B3c**→ Création d’une consigne vélo collective en gare de Mont-Dauphin-Guillestre, accessible à tous
 - o Dimensionnement cible d’à minima 9 emplacements, idéalement **12 emplacements** (hypothèse sur la base de 4% de la fréquentation voyageurs journalière entrante en gare)
 - o Création d’une consigne collective à la gare routière de Guillestre (6 emplacements)

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B3 – Compléter le maillage en stationnement vélo

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Sans objet	- De l’ordre de 35k€
- Sans objet	- De l’ordre de 30k€
- Sans-objet	- Création de consigne en gare routière : de l’ordre de 15k€



Région Sud sur les lieux structurants (programme « Le Sud à Vélo »), de l’ordre de 50%

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

L’implantation de stationnement doit permettre d’améliorer l’accès aux points d’intérêt à vélo en sécurisant le stationnement de courte-durée et celui pour des durées supérieures à 30 minutes. Cette action permet également de favoriser l’intermodalité vélo+car ou vélo+train.

RÉALISATION

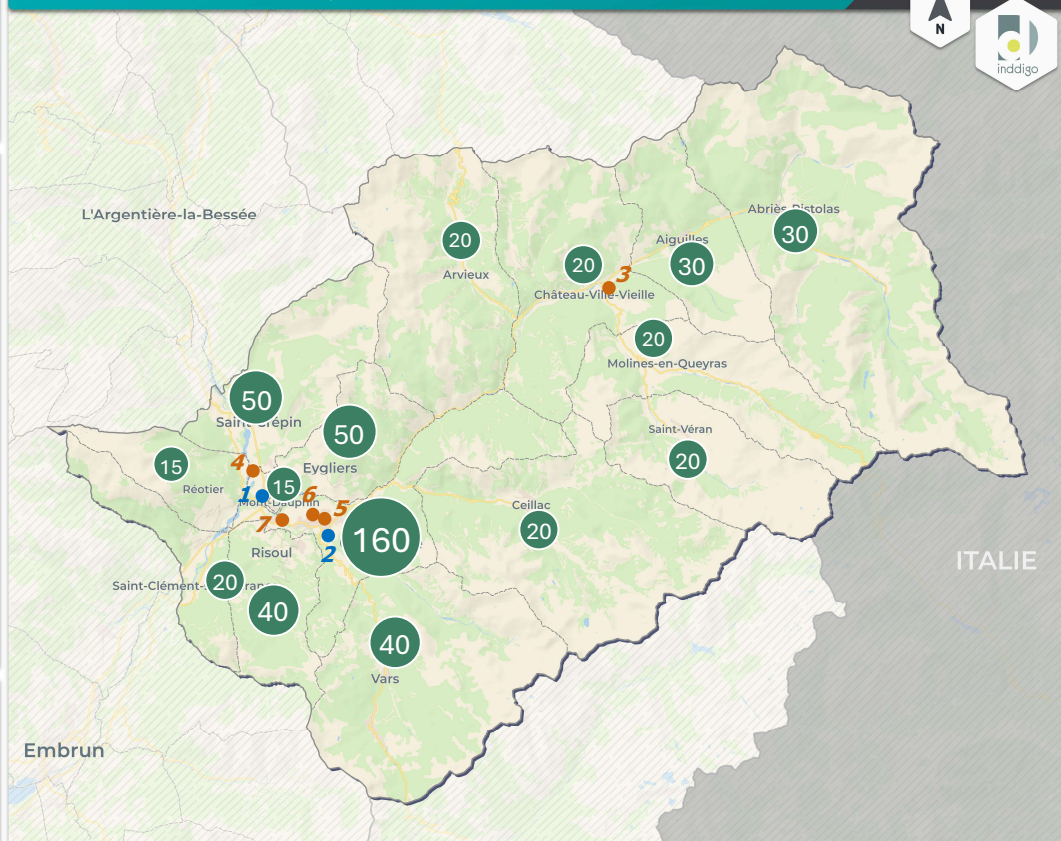
	Portage	Partenaires
B3a B3b	CCGQ (achat mutualisé du matériel)	Communes (pose des équipements)
B3c	La CCGQ, en tant qu’AOM	Région Sud (coordination aménagement PEM)

INDICATEURS DE SUIVI

- B3a + B3b**
- Relevés spécifiques ponctuels une fois par an sur une échantillon représentatifs de stationnements vélos
- B3c**
- Si système automatisée : exploitation des données de fréquentation une fois par an

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE





B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B3 – Compléter le maillage en stationnement vélo

50

Nombre d'arceaux courte durée vélo à prévoir - 1 arceau = 2 emplacements



Consignes collectives

- 1/ Gare SNCF (12 emplacements)
- 2/ Gare routière (6 emplacements)

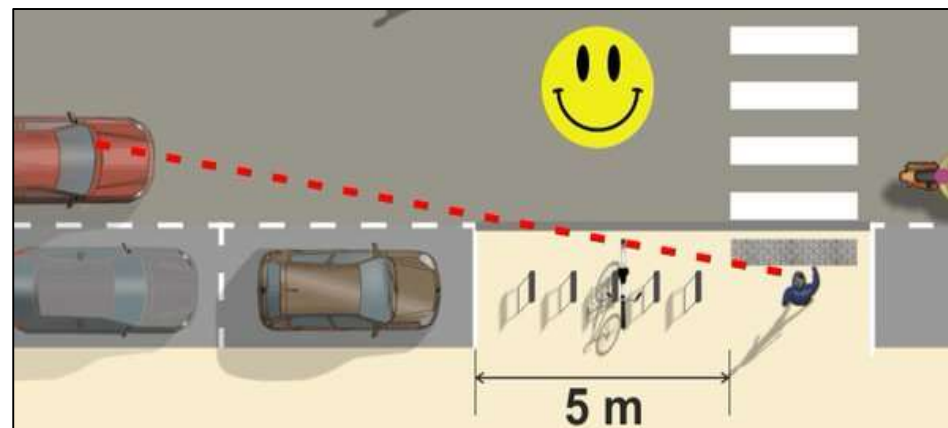


Box individuelles

- 3/ Pôle d'échange de Château-Ville-Vieille (6 emplacements)
- 4/ Plan d'eau d'Eygliers (6 emplacements)
- 5/ Collège des Hautes Vallées (6 emplacements)
- 6/ Cinéma le Rioubel (6 emplacements)
- 7/ ZA du Villard (6 emplacements)

Durée de stationnement	Lieux d'implantation	Type de mobilier
Courte durée (<2h)	<ul style="list-style-type: none"> • A généraliser dans les zones à forte densité commerciale de manière diffuse • A proximité des pôles générateurs : administratifs, sociaux, culturels, sportifs, touristiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Arceaux classiques sans abri • Une offre minimum de 4 emplacements (soit 2 arceaux)
Moyenne durée (2h à 6h) Longue durée (>6h)	<ul style="list-style-type: none"> • Concerne les lieux d'emplois et les établissements d'enseignement • Concerne les gares (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile 	<ul style="list-style-type: none"> • Arceaux abrités • Une offre minimale par aire de 6 places • Equipement : arceaux abrités, boxes individuels, consignes collectives

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



CONTEXTE

Le vélo est davantage perçu davantage comme un matériel sportif que comme une réelle alternative pour pouvoir se déplacer au quotidien. Les dispositifs locaux de sensibilisation et d’animation sont aujourd’hui relativement limités.


INTERVENTIONS

- **B4a**→ Organiser des sessions de Savoir Rouler à Vélo au sein des établissements scolaires
 - A moyen-terme, réalisation de sessions sur les établissements scolaires du secteur Durance prioritairement : Guillestre, Saint-Crépin, Eyglies, Saint-Clément-sur-Durance, Saint-Crépin
 - A long-terme, réalisation de sessions sur les établissements scolaires des communes avec plusieurs polarités ou proches de polarités : Vars, Risoul, Abriès-Ristolas, Aiguilles
 - Accompagnement de la CCGQ dans la mise en place du dispositif, le recrutement de moniteurs agréés et/ou la formation reconnue d’intervenants



B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B4 – Développer une culture locale du vélo

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
<ul style="list-style-type: none">- Formation de 80 élèves par an : de l’ordre de 8k€/an- Formation de 50 élèves par an : de l’ordre de 5k€/an	<ul style="list-style-type: none">- Sans-objet
<div> Sans-objet : arrêt du programme Génération vélo (CEE) fin 2025</div>	

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

L’objectif est de former les usagers de demain à la pratique du vélo et de rassurer les parents d’élèves pour favoriser une autonomie dans les déplacements.

RÉALISATION	
Portage	Partenaires
B4 La CCGQ, en tant qu’AOM	Communes et Département (gestion des établissements scolaires)

INDICATEURS DE SUIVI

- B4**
 - Nombre d’élèves ayant réalisé une formation SRAV annuellement

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



Éléments méthodologiques pour la bonne conduite du dispositif Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B4 – Développer une culture locale du vélo

Avant la formation

- **CCGQ** : Identifier en interne le service qui anime et incite à la réalisation des formations
- **CCGQ** : Organiser et animer un temps d'échange avec les établissements scolaires afin de mettre en avant la formation envisagée et son intérêt pour les élèves et les enseignants
- **CCGQ** : Sonder et identifier les écoles intéressées : en direct lors du temps d'échange et/ou par le biais d'un court questionnaire permettant d'identifier le nombre de classes à former, les disponibilités sur l'année, les lieux de pratiques envisageables
- **Groupe scolaire** : Proposer une intégration du dispositif au sein du programme de chaque école intéressée : intégration au sein du parcours d'éducation aux activités physiques et sportives, réalisation d'un livret de présentation, etc.
- **CCGQ** : Accompagner les écoles dans la recherche d'un intervenant : mise à disposition d'une liste d'intervenant sur la plateforme Génération Vélo, ou formation des professeurs
- **Groupe scolaire** : Possibilité d'ajouter un bloc mécanique à la formation sous la forme d'un atelier
- **Groupe scolaire** : Intégrer le SRAV au sein d'un projet pédagogique : histoire du village, ramassage des déchets, visite, etc.

Pendant la formation

- **CCGQ** : Mutualiser une flotte de vélo en cas de besoin : tous les enfants ne disposeront pas nécessairement d'un vélo, la CCGQ peut mettre à disposition (location ou réemploi) une flotte de vélos pour couvrir les besoins des élèves non-équipés
- **CCGQ** : Assurer un suivi du nombre d'élèves ayant réalisé la formation

Après la formation

- **CCGQ** : Valoriser les temps de formation pour inciter les autres écoles à réaliser le SRAV
- **CCGQ, communes** : Organiser d'autres activités vélos post-SRAV avec les enfants : voyage scolaire, journée festive, etc.



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

CONTEXTE

Le territoire de la CCGQ présente une superficie importante, mais concentre une part importante du peuplement, des commerces et services de proximité au sein de centralités relativement denses, propices à la pratique de la marche à pied utilitaire. Aujourd'hui, les cheminements piétonniers sur ces centralités peuvent être peu sécurisés, avec un enjeu d'apaisement des circulations. C'est notamment le cas sur la RN94, où se concentre une partie notable de l'accidentologie.

INTERVENTIONS

- **B5a**→ Sécuriser les traversées de bourg sur les axes de circulation structurants :
 - o Traiter la traversée du secteur gare par la RN94, en diminuant significativement les vitesses et en assurant des perméabilités piétonnes et cyclables en interface avec la gare, Eygliers et le secteur de Saint-Guillaume
 - o Apaiser plus largement la traversée d'agglomération de Saint-Clément-sur-Durance, en prenant en compte les déplacements à pied et à vélo
- **B5b**→ Déployer des zones de circulation apaisée :
 - o Généraliser la vitesse maximale autorisée à 30km/h sur les sections où la configuration s'y prête
 - o Planter du marquage au sol d'animation pour réduire visuellement les emprises et favoriser la déambulation sur l'espace public
 - o Réaliser des aménagements de pacification favorisant la cohabitation : chicanes/écluses, réduction des emprises de chaussée, ralentisseur, etc.
 - o Acquérir un radar pédagogique, mis à disposition des communes

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B5 – Conforter la pratique de la marche

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Sans-objet	- De l'ordre de 2M€ pour le réaménagement des traversées de Saint-Clément-sur-Durance (400m) et Eygliers (900m)
- Sans-objet	- De l'ordre de 15k€ chaque année pour 3 aménagements ponctuels

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

Le réaménagement de deux secteurs le long de la RN94 doit réduire significativement l'accidentologie sur ces secteurs, et doit développer les accès à pied et à vélo vers les polarités le long de ces axes. Les aménagements ponctuels sur le reste du territoire doivent également permettre de résorber des points durs singuliers et ainsi augmenter la part de la marche pour les déplacements du quotidien.

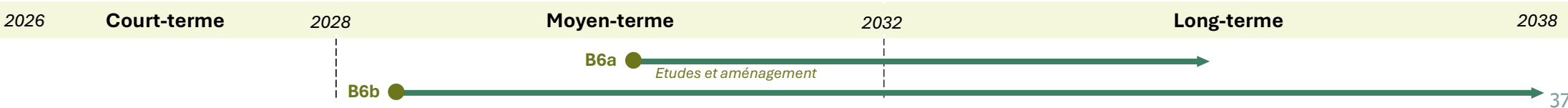
RÉALISATION

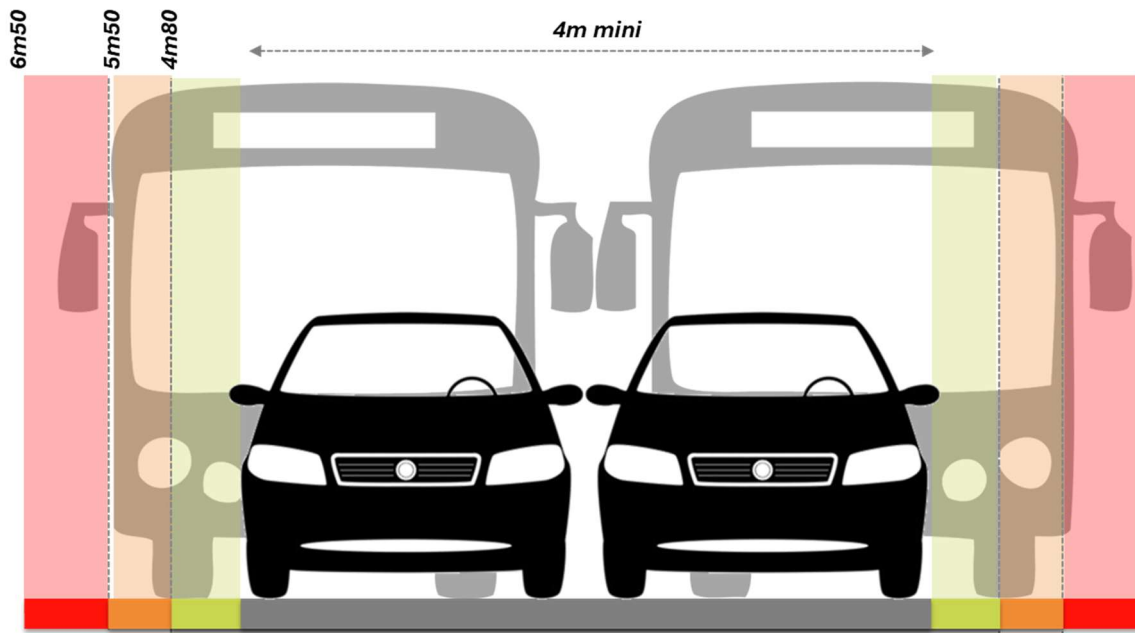
Portage	Partenaires
Les communes, le CD05 et la DIRMED, en tant que gestionnaires de voirie	- La CCGQ , en appui ingénierie auprès des communes et pour l'acquisition d'un radar pédagogique

INDICATEURS DE SUIVI

- B6**
- Nombre d'aménagements de pacification réalisés annuellement
 - Evolution des linéaires de zones apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)
 - Relevés ponctuels de vitesses en amont et après l'aménagement réalisé, avec radar pédagogique

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE





70 50 30 Adapter la largeur des voies : une question d'équilibre (réalisation Inddigo)

B- Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacements

B6 – Conforter la pratique de la marche



L'écluse remplit ici sa fonction de réduction de vitesse.



Mise en place d'actions correctives, en complément d'un abaissement de la limitation de vitesse



Elle peut avoir d'autres fonctions. Par exemple, ici elle assure la continuité des cheminements piétons lorsque ponctuellement l'emprise n'autorise pas deux voies de circulation et deux trottoirs.

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

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

C4 – Faire émerger un service d'autopartage

CONTEXTE

La pratique du covoiturage sur le Guillestrois Queyras est déjà développée, et ce de façon essentiellement informelle : voisinage, collègues de travail, et peut concerner du covoiturage spontané ou avec rendez-vous. Différents outils de mise en relation plus ou moins formels sont également utilisés : deux groupes Facebook à l'échelle locale, et les plateformes du marché qui interviennent à l'échelle nationale, dont la plateforme Mobicoop, qui développe le service Rezo Pouce déployé par le Département.

INTERVENTIONS

- **C1a**→ Orienter la pratique vers des plateformes adaptées
 - Réaliser des tests avec des panels d'usagers pour évaluer les différents outils de mise en relation : réalisation de 4 ateliers covoiturage avec les habitants pour tester les différentes solutions existantes (dont Mobicoop, BlaBlaCar Daily, Karos, Signalez Vous, et les groupes Facebook locaux).
 - Promouvoir le ou les outils retenus : par relais des outils sur les sites de la CCGQ et de ses partenaires (communication active)



C- Encourager les mobilités partagées

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

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Réalisation des ateliers tests en interne	- Sans-objet

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

Cette démarche participative doit permettre aux habitants de s'approprier les outils à leur disposition et ainsi d'être en mesure par la suite de trouver un trajet en autonomie

RÉALISATION

Portage	Partenaires
La CCGQ, en tant qu'AOM	

INDICATEURS DE SUIVI

- C1**
 - Suivi de l'évolution du nombre de trajets réalisés sur les plateformes identifiées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



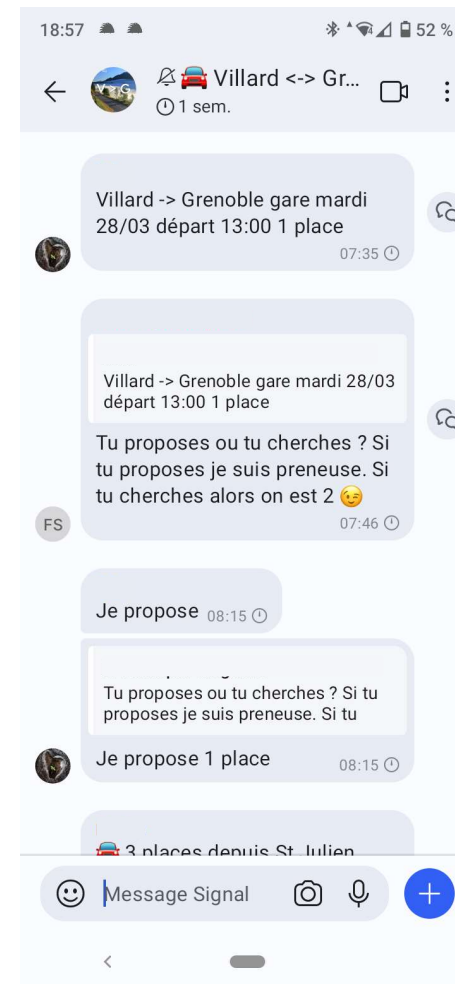
C- Encourager les mobilités partagées

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

Signalez-vous !



Réunion de rencontre entre habitants pour favoriser les déplacements en covoiturage, organisée sur la commune de Saint-Jean-d'Arvey (Savoie)



Exemple d'outil de mise en relation adaptable au territoire, qui fonctionne par faisceaux de covoiturage



	Dans le cas où la collectivité ne promeut pas un opérateur de covoiturage en priorité, deux leviers sont envisageables :	
	Niveau 1 sans calculateur	Niveau 2 avec calculateur
Impact projeté sur la pratique du covoiturage	Modéré : permet de convertir des néo-usagers par la diversité de choix offerts, mais apporte de la diversité	
Coût à charge de la collectivité	Limité : prestation de communication, mais nécessite un accompagnement humain plus fort auprès des entreprises notamment	Modéré : prestation de communication, mais nécessite un accompagnement humain plus fort auprès des entreprises notamment, et mise en place d'un calculateur
Complexité de mise en œuvre	Faible	Modérée si création d'un calculateur d'itinéraire

C- Encourager les mobilités partagées

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



Covoiturage / Autostop organisé sur le Grand Annecy

Le Grand Annecy encourage la pratique du covoiturage pour vos trajets courts et longues distances. Simple, pratique et fiable, le covoiturage vous permet de vous déplacer librement à l'intérieur du territoire et de rejoindre facilement Annecy et ses communes (Epagny, Seynod, Pringy...) depuis les villes aux alentours comme Chambéry, Aix-les-Bains etc.

Passager ou conducteur, privilégier les plateformes de covoiturage telles que BlaBlaCar Daily, Karos, ou Mov'ici qui permettent aux conducteurs et aux passagers de se connecter pour partager les frais de voyage.

Trouver un covoiturage

Niveau 1 : La CA du Grand Annecy porte à connaissance des usagers l'ensemble des plateformes publiques et privées pour se mettre en relation, avec la possibilité de calculer son itinéraire de covoiturage sur une plateforme multimodale

Menu

covoiturage-leman.org

Un covoiturage à planifier ?

Trouvez votre covoiturage avec :

Votre covoiturage

Départ

Adresse de départ

Arrivée

Adresse d'arrivée

Je recherche un

Conducteur

Jours

Lun, Mar, Mer, Jeu, Ven

Trajet

Simple

Aller-retour

Fréquence

Régulier

Occasionnel

Aller

Plan

Satellite



Niveau 2 : mise en place d'un calculateur de covoiturage recensant les trajets disponibles sur plusieurs plateformes (covoiturage-leman.org)

CONTEXTE

La mise en relation entre conducteurs et passagers passe en partie par des regroupements sur des poches de stationnement : 17% des trajets totaux pour le covoiturage informel, de l'ordre de 65% des trajets totaux pour le covoiturage organisé (enquête nationale covoiturage). Ces espaces ne sont pas nécessairement identifiés pour la pratique du covoiturage et ne disposent pas de l'ensemble des services permettant de conforter et d'augmenter l'attractivité du covoiturage.


INTERVENTIONS

- **C2a**→ Aménager des aires de mobilité sur les lieux stratégiques :
 - Ciblage à proximité de la gare et en contrebas du giratoire de la RN94 (cible 40 places environ)
 - Apporter de la visibilité (jalonnement) et un bon niveau de service : marquage du stationnement, infrastructures de recharge électrique, stationnement vélo, équipement d'attente, accès piétons et vélos
- **C2b**→ Visibiliser et équiper des aires existantes (cf. carte page suivante) :
 - Ciblage sur des aires de stationnement du Queyras, au giratoire de Vars et sur les points de convergence entre axes principaux (au total 4 à 5 aires de mobilité)
 - Apporter de la visibilité (signalétique), un marquage du stationnement et des équipements d'attente, accès piétons et vélos
 - Communiquer pour stimuler l'usage des aires de covoiturage, et mettre à jour la Base Nationale des Lieux de Covoiturage



C- Encourager les mobilités partagées

C2 – Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- Sans-objet	- De l'ordre de 300k€ <i>(investissement en gare non inclus)</i>
	- De l'ordre de 200k€
 <i>Financement Région dans le cadre du dispositif « Aire de covoiturage dans leur dimension multimodale » (si proximité immédiate du réseau ZOU!)</i>	

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

L'objectif est d'améliorer la visibilité et la praticité des aires de covoiturage, pour rendre plus confortable la pratique et la développer

RÉALISATION

Portage
Les communes, le CD05 et l'Etat , en tant que gestionnaires de voirie
CCGQ : pour la communication et mise à jour de la BNLC

INDICATEURS DE SUIVI

C2
- Nombre de places proposées
- 3 comptages annuels sur des journées représentatives (saison hiver, saison été, intersaison)

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



C- Encourager les mobilités partagées

C2 – Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage

Conseils de mise en œuvre

- Des aires visibles connectées aux axes de circulation
 - Limiter les détours
 - Rassurer les usagers (contrôle « social » du parking)
- Sauf cas particuliers ou opportunité vis-à-vis du réaménagement d'un secteur, éviter de créer de nouveaux parkings
- Des aires sur parkings privés, c'est possible et c'est souvent gagnant/gagnant
- Intégrer les aires de covoiturage sur la plateforme nationale de référencement data.gouv.fr



Critères permettant de statuer sur le lieu d'implantation et le type d'aménagement d'une aire de covoiturage

	Thème	Analyse	Niveau d'importance
Volet accès	Flux domicile-travail sur l'axe	Nombre de déplacements domicile-travail, tous sens confondus, à proximité de l'aire identifiée	Important
	Accessibilité de l'aire	Proximité des grands axes routiers, accès sans-détour, sortie et insertion facilitées sur l'axe principal	Important
	Accessibilité TC	Présence de lignes de cars à proximité avec un bon niveau de service	Secondaire
	Accessibilité modes actifs	Possibilité de se rendre sur l'aire de covoiturage à pied ou à vélo : distance réalisable, aménagements pour y accéder	Secondaire
Volet aménagement	Capacité de stationnement VL	Emprise disponible mobilisable suffisante pour le stationnement des véhicules projetés	Important
	Services sur place	Stationnement vélo, mobilier d'attente, abris, bornes de recharge	Secondaire
	Sécurité	Bornes de recharges, éclairage, caméra de surveillance, etc.	Secondaire
	Maitrise foncière		Secondaire

C- Encourager les mobilités partagées

C2 – Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage



-  Aires principales
-  Aires secondaires

CONTEXTE

Le déploiement d’Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) est aujourd’hui relativement homogène sur le territoire, avec des taux d’utilisation satisfaisants. Certains secteurs ne sont toutefois pas pourvus de tels dispositifs, générant ainsi un frein à la conversion vers un véhicule électrique.

INTERVENTIONS

- **C3a**→ Compléter le maillage en bornes de recharge
 - o Cibler une implantation à Abriès-Ristolas
 - o Améliorer la disponibilité de la station d’Aiguilles



C- Encourager les mobilités partagées

C3 – Compléter le maillage en bornes de recharge électrique

COÛTS PRÉVISIONNELS	
Fonctionnement (k€/an)	Investissement (k€)
- A définir avec le Territoire d’Energie	- A définir avec Territoire d’énergie Hautes-Alpes SyME05 : de l’ordre de 15 k€ par borne

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

Permet de faciliter la recharge sur des secteurs peu pourvus ou sur lesquels la puissance est insuffisamment disponible

RÉALISATION

Portage	Partenaires
- Territoire d’énergie Hautes-Alpes SyME05 , en tant qu’autorité gestionnaire des bornes de recharges publiques sur le territoire	

INDICATEURS DE SUIVI

- C3**
- Suivi du taux d’usage des bornes via un reporting de Territoire d’énergie Hautes-Alpes SyME05

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



CONTEXTE

L'offre d'autopartage est quasi inexistante sur le Guillestrois-Queyras, et se résume uniquement à du partage de véhicules entre particuliers. L'enquête mobilité grand public met en avant un souhait de mise à disposition d'une flotte de véhicules par la collectivité (38% des répondants). L'autopartage constitue une solution pour les personnes multimotorisées, les personnes démotorisées et les visiteurs accédant au territoire sans véhicule.

INTERVENTIONS

- **C4a**→ Mise en place de véhicules en autopartage
 - o Assurer une possibilité de réservation des véhicules 24h/24 et 7j/7
 - o Proposer un tarif progressif et adapté pour des usages de courte-durée
 - o Proposer un tarif et des modalités adaptées à un public vulnérable
 - o Etudier l'opportunité de contractualisation avec un opérateur dédié pour assurer l'attractivité du service



C- Encourager les mobilités partagées

C4 – Faire émerger un service d'autopartage


COÛTS PRÉVISIONNELS

Fonctionnement (k€/an)

- De l'ordre de **15k€/an** (couverture par les recettes de 50% à 5 ans, calcul pour 3 véhicules)
- De l'ordre de **5k€/an** pour les prestations de communication

Investissement (k€)

- De l'ordre de **20k€** (achat boitier télématique, aménagement de la station)



Veille à prévoir sur des appels à projet

OBJECTIFS ET IMPACTS ATTENDUS

Le développement d'une offre d'autopartage permet de diversifier les solutions à destination des habitants et visiteurs.
La mise en place des véhicules doit permettre de répondre au besoin des ménages non-motorisés et multimotorisés pour leur déplacement ponctuel, sans avoir recours à un service de location traditionnel.

RÉALISATION

Portage	Partenaires
- CCGQ , en tant qu'AOM	- Communes , pour le stationnement des véhicules

INDICATEURS DE SUIVI

- C4**
- Nombre d'utilisateurs mensuels
 - Kilomètres réalisés mensuellement
 - Taux de déclenchement journalier du véhicule

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE



SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET ÉVALUATION

3. PROGRAMMATION

Synthèse financière du PdMs

PROGRAMMATION 2026-2038 (en k€HT)	Court-terme (2026-2028)				Moyen-terme (2028-2032)				Long-terme (2032-2038)			
	Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement	
	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ
A - STRUCTURER L'OFFRE DE TRANSPORT	74	74	100	80	99	99	0	0	99	99	0	0
B- CRÉER LES CONDITIONS PROPICES AUX MODES ACTIFS DE DEPLACEMENTS	0	0	170	170	36	28	4120	60	61	28	2105	0
C- ENCOURAGER LES MOBILITES PARTAGEES	0	0	0	0	20	20	520	20	10	10	0	0
TOTAL A+B+C	74	74	270	250	155	147	4640	80	170	137	2105	0

✓ Le financement des dépenses liées au déploiement du Plan de Mobilité simplifié

- Le déploiement du PDMS correspond à une mobilisation financière globale de l'ordre de 8,8 M€ sur 12 ans, soit un ratio de l'ordre de 90 € par habitant et par an.
 - L'essentiel de cet effort financier correspond à de **l'investissement** (7 M€, soit 80% des charges), essentiellement dans le périmètre opérationnel des gestionnaires de voirie. L'intervention communautaire se concentre à cet égard sur la réalisation des études préalable à la réalisation des itinéraires cyclables.
 - Les charges de **fonctionnement** sont **essentiellement portées par la CCGQ (130 k€ par an en moyenne)**.
- Plusieurs sources de financement sont potentiellement mobilisables ; l'équilibrage de leurs contributions respectives devra faire l'objet de l'étude prévue à l'intervention A2b du Plan d'action :
 - Les **dotations** correspondant au fonctionnement des services transférés, qui permettent d'équilibrer à court terme le fonctionnement des services de transport transférés des communes, mais qui ne pourront pas compenser la hausse du coût des prestations de transport.
 - Les **recettes** issues des voyages, qui ne pourront a priori couvrir qu'une part minoritaire des coûts de fonctionnement.
 - La **fiscalité locale**, avec un potentiel qui reste à déterminer en envisageant une **part communautaire sur la taxe d'habitation sur les résidences secondaires**, et un **potentiel évalué à 200 k€/an en cas de mise en place du Versement Mobilité**, supporté par les employeurs publics et privés de plus de 11 salariés.

3. PROGRAMMATION

Synthèse financière du PdMs – **VOLET A**

PROGRAMMATION 2026-2038 (en k€HT)

	Court-terme (2026-2028)				Moyen-terme (2028-2032)				Long-terme (2032-2038)			
	Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement	
	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ
A - STRUCTURER L'OFFRE DE TRANSPORT												
A1 - Déployer une offre de transport à l'année												
A1a_Pérenniser la navette intersaisons assurant les liaisons sur réservation en correspondance avec le train de nuit	56	56	10	10	56	56			56	56		
A1b_Créer une navette hebdomadaire pour se rendre au marché	18	18			18	18			18	18		
A1c_Etendre le transport intersaison au midi pour offrir un service à la demande adapté à des activités à la ½ journée					18	18			18	18		
A1d_Pérenniser l'ouverture des services scolaires desservant le collège et les lycées, et la prolongation à la gare SNCF			20									
A2- Adapter l'offre saisonnière aux enjeux de fréquentation touristique												
A2a_Optimiser la desserte locale saisonnière			30	30								
A2b_Gouvernance et financement			20	20								
A3- Améliorer la cohérence et la lisibilité de l'offre												
A3a_Créer des outils d'information locaux												
A3b_Intégrer l'ensemble de l'information horaire à un portail numérique												
A3c_Rendre l'offre plus lisible sur le terrain			20	20	7	7			7	7		
A4- Assurer l'ensemble des fonctions d'intermodalité en gare de Mont-Dauphin-Guillestre												
A4_Aménager un pôle d'échanges multimodal en gare de Mont-Dauphin-Guillestre							A déterminer par la Région					
A5- Conforter les accès au Guillestrois-Queyras												
A5a_ à l'échelle régionale					A déterminer par la Région				A déterminer par la Région			
A5b_ à la ligne TGV Paris-Milan												
A5c_Accompagner les services de l'Etat pour relever le niveau de service du train de nuit					A déterminer par les services de l'Etat				A déterminer par les services de l'Etat			
A6- Améliorer l'accessibilité des services de transport												
A6a_Evaluer les besoins de mise en accessibilité des points d'arrêts											15 k€ par point d'arrêt	
A6b_Coordonner la mise en accessibilité des points d'arrêts avec la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics												

3. PROGRAMMATION

Synthèse financière du PdMs – **VOLET B**

PROGRAMMATION 2026-2038 (en k€HT)

	Court-terme (2026-2028)				Moyen-terme (2028-2032)				Long-terme (2032-2038)			
	Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement	
	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ
B- CRÉER LES CONDITIONS PROPICES AUX MODES ACTIFS DE DEPLACEMENTS												
B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire												
B1_Aménager des itinéraires cyclables structurants à l'échelle communautaire			150	150			2000		20		2000	
B2 - Favoriser l'usage du vélo à Assistance électrique (VAE)												
B2a_Organiser des tests de VAE pour la population					3	3			3	3		
B2b_Proposer une aide à l'achat pour l'acquisition d'un V.A.E					25	25			25	25		
B3 – Compléter le maillage en stationnement vélo												
B3a_ Stationnement courte-durée			20	20			15	15				
B3b_ Stationnement abrité voire sécurisé à proximité des équipements							30	30				
B3c_ Gares SNCF et routières							15	15				
B4 – Développer une culture locale du vélo												
B4a_Organiser des sessions de Savoir Rouler à Vélo au sein des établissements scolaires					8				13			
B5 – Conforter la pratique de la marche												
B5a_Sécuriser les traversées de bourg sur les axes de circulation structurants							2000					
B5b_Déployer des zones de circulation apaisée							60				105	

3. PROGRAMMATION

Synthèse financière du PdMs – **VOLET C**

PROGRAMMATION 2026-2038 (en k€HT)

	Court-terme (2026-2028)				Moyen-terme (2028-2032)				Long-terme (2032-2038)			
	Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement		Fonctionnement/ an		Investissement	
	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ	Global	dont CCGQ
C- ENCOURAGER LES MOBILITES PARTAGEES												
C1 – Proposer des outils de mise en relation pour le covoiturage												
C1a_Orienter la pratique vers des plateformes adaptées												
C2 – Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage												
C2a_Aménager des aires de mobilité sur les lieux stratégiques							300					
C2b_Visibiliser et équiper des aires existantes							200					
C3 – Compléter le maillage en bornes de recharge électrique												
C3a_Compléter le maillage en bornes de recharge							15 k€ par borne					
C4 – Faire émerger un service d'autopartage												
C4a_Mise en place de véhicules en autopartage					20	20	20	20	10	10		

Détail des interventions par horizon

PLANIFICATION	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
A - STRUCTURER L'OFFRE DE TRANSPORT													
A1 - Déployer une offre de transport à l'année													
A1a_Pérenniser la navette intersaisons assurant les liaisons sur réservation en correspondance avec le train de nuit													
A1b_Créer une navette hebdomadaire pour se rendre au marché													
A1c_Etendre le transport intersaison au midi pour offrir un service à la demande adapté à des activités à la ½ journée													
A1d_Pérenniser l'ouverture des services scolaires desservant le collège et les lycées, et la prolongation à la gare SNCF													
A2- Adapter l'offre saisonnière aux enjeux de fréquentation touristique													
A2a_Optimiser la desserte locale saisonnière													
A2b_Définir des modalités pérennes de financement des services de mobilité													
A3- Améliorer la cohérence et la lisibilité de l'offre													
A3a_Créer des outils d'information locaux													
A3b_Intégrer l'ensemble de l'information horaire à un portail numérique													
A3c_Rendre l'offre plus lisible sur le terrain													
A4- Assurer l'ensemble des fonctions d'intermodalité en gare de Mont-Dauphin-Guillestre													
A4_Aménager un pôle d'échanges multimodal en gare de Mont-Dauphin-Guillestre													
A5- Conforter les accès au Guillestrois-Queyras													
A5a_ à l'échelle régionale													
A5b_ à la ligne TGV Paris-Milan													
A5c_Accompagner les services de l'Etat pour relever le niveau de service du train de nuit													
A6- Améliorer l'accessibilité des services de transport													
A6a_Evaluer les besoins de mise en accessibilité des points d'arrêts													
A6b_Coordonner la mise en accessibilité des points d'arrêts avec la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics													
B- CRÉER LES CONDITIONS PROPICES AUX MODES ACTIFS DE DEPLACEMENTS													
B1- Structurer un réseau cyclable à l'échelle communautaire													
B1_Aménager des itinéraires cyclables structurants à l'échelle communautaire													
B2 - Favoriser l'usage du vélo à Assistance électrique (VAE)													
B2a_Organiser des tests de VAE pour la population													
B2b_Proposer une aide à l'achat pour l'acquisition d'un V.A.E													
B3 – Compléter le maillage en stationnement vélo													
B3a_ Stationnement courte-durée													
B3b_ Stationnement abrité voire sécurisé à proximité des équipements													
B3c_ Gares SNCF et routières													
B4 – Développer une culture locale du vélo													
B4a_Organiser des sessions de Savoir Rouler à Vélo au sein des établissements scolaires													
B5 – Conforter la pratique de la marche													
B5a_Sécuriser les traversées de bourg sur les axes de circulation structurants													
B5b_Déployer des zones de circulation apaisée													
C- ENCOURAGER LES MOBILITES PARTAGEES													
C1a_Orienter la pratique vers des plateformes adaptées													
C2 – Faciliter le stationnement pour la pratique du covoiturage													
C2a_Aménager des aires de mobilité sur les lieux stratégiques													
C2b_Visibiliser et équiper des aires existantes													
C3 – Compléter le maillage en bornes de recharge électrique													
C3a_Compléter le maillage en bornes de recharge													
C4 – Faire émerger un service d'autopartage													
C4a_Mise en place de véhicules en autopartage													

3. PROGRAMMATION

Quelle gouvernance transport pour la politique cyclable ?

Proposition de mise en œuvre



Aménagements cyclables



Ingénierie
Etudes amont et MOE
Recherche de financements
Comité de suivi de la politique cyclable

Gestionnaires de voirie

Portage de la maîtrise d'ouvrage
Financement des travaux



Stationnement vélo en libre accès (arceaux et boxs)



Achat mutualisé du matériel
Suivi du déploiement
Communication

Gestionnaires de voirie

Pose du matériel
Entretien du matériel



Stationnement vélo sécurisé (consigne collective)



Achat et pose de la consigne
Entretien
Suivi et communication



Location et aide à l'achat VAE



Achat VAE pour la location
Suivi des locations
Financement et suivi de l'aide à l'achat

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS

2. LES INTERVENTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

3. PROGRAMMATION

4. SUIVI ET ÉVALUATION

4. SUIVI ET ÉVALUATION

Les effets attendus du Plan de Mobilité simplifié

- ✓ **L'essentiel des déplacements de la vie quotidienne des habitants du territoire sont aujourd'hui réalisés en voiture individuelle.**
 - Les déplacements domicile travail liés au Guillemois-Queyras sont effectués à 78% en voiture, à 10% à pied, à 4% en transports en commun, 1% à vélo.
 - L'enquête mobilité réalisée en 2025 dans le cadre du diagnostic du plan de mobilité (228 réponses) confirme cette tendance pour l'ensemble de la mobilité quotidienne, avec toutefois une fréquence d'utilisation significative du covoiturage (1/3 des répondants affirment covoiturer plusieurs fois par mois) et du vélo (plus de la moitié des répondants utilisent leur vélo plusieurs fois par mois).
 - Les données d'observation ne permettent pas de modéliser l'impact potentiel du Plan de mobilité : l'évaluation aura donc nécessairement un caractère macroscopique.
 - > La population du territoire génère ainsi un ordre de grandeur de 8 millions de déplacements par an pour la vie quotidienne, soit 6 millions de déplacements en voiture individuelle et environ 50 millions de veh.km.
 - > Toujours de manière schématique, cela représente une émission de gaz à effet de serre de l'ordre de 10.000 t.EqCO2 par an.
- ✓ **Les actions du Plan de Mobilité contribuent à l'évolution des pratiques.**
 - Les pratiques en matière de mobilité sont structurellement liées aux choix de long terme effectués en matière de localisation des activités et par les choix résidentiels. Elles peuvent évoluer à la faveur des services mis en place par l'Etat et les collectivités, mais également sous contraintes externes (en particulier la disponibilité et le prix des énergies), et dans le cadre de politiques de régulation (en particulier les réglementations nationales concernant les véhicules, et les dispositions locales portant sur le stationnement et la circulation).
 - Les interventions du Plan de Mobilité, de nature essentiellement incitative, participent à accélérer l'évolution des pratiques de mobilité durable à l'échelle locale, et favorisent le développement de pratiques de tourisme décarbonées.

4. SUIVI ET ÉVALUATION

Les effets attendus du Plan de Mobilité simplifié

✓ Le potentiel associé aux actions du Plan de mobilité

- Les interventions associées au volet A/ du Plan de mobilité (**A – Structurer l’offre de transport**) sont susceptibles d’accompagner des évolutions structurelles dans les pratiques, en lien avec une augmentation de l’offre ferroviaire
 - Une augmentation significative de l’offre ferroviaire entre Gap et Briançon permettrait d’accueillir de l’ordre de 400.000 déplacements annuels supplémentaires sur une offre supplémentaire de l’ordre de 4.000 courses, avec des portées de déplacement importantes, de l’ordre de 20 km.
 - La mise en place d’une offre en intersaison permettrait de générer un report modal vers les transports collectifs de l’ordre de 3.000 déplacements annuels. Leur caractère local est également associé à un impact social majeur, en offrant à toutes et à tous une mobilité permettant de multiplier les liens sociaux. Cette offre en intersaison vise également des visiteurs, pour une fréquentation attendue de l’ordre de 5.000 voyages par an. L’impact positif associé est d’autant plus fort qu’il permet à des visiteurs d’éviter d’effectuer le trajet en voiture depuis leur domicile : l’avantage environnemental associé est ainsi potentiellement bonifié d’un facteur 10.
- Les interventions associées au volet B/ du Plan de mobilité (**B – Créer les conditions propices aux modes actifs de déplacement**) sont également porteuses d’un potentiel significatif. Les évaluations nationales et internationales des politiques cyclables⁽¹⁾ associent en effet un triplement de la pratique pour la mobilisation d’un budget de l’ordre de 30€ par habitant et par an.
 - L’effort d’investissement projeté sur la politique cyclable (de l’ordre de 4M€ d’investissement) place le Guillestrois-Queyras dans cette trajectoire de triplement de la pratique du vélo sur la période 2028/2038, pour passer de 1% à plus de 3% des déplacements quotidiens : le potentiel associé est de plus de 250.000 déplacements annuels.
 - Même si les contraintes topographiques et climatiques peuvent limiter le développement de la pratique du vélo par rapport à d’autres territoires de référence, le potentiel associé au Plan de Mobilité est encore assez loin de saturer le potentiel de pratique, puisque plus de 65% des déplacements domicile-travail internes à la CCGQ sont réalisés en internes aux communes.

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

4. SUIVI ET ÉVALUATION

Les effets attendus du Plan de Mobilité simplifié

✓ Le potentiel associé aux actions du Plan de mobilité

- Les interventions associées au volet C/ du Plan de mobilité (**C – Encourager les mobilités partagées**) présentent un impact plus limité sur les mobilités du quotidien. La pratique du covoiturage est aujourd'hui développée sur le territoire, particulièrement sur l'axe Guillestrois <> Queyras et le long de la RD94.
 - Les efforts de communication autour des plateformes de covoiturage doivent permettre d'augmenter la pratique. Le covoiturage intermédié de courte-distance ne représente encore que 0,02% des trajets effectués en voiture.
 - L'amélioration de la visibilité des aires de covoiturage doit également permettre d'augmenter la pratique, puisque 17% des trajets totaux pour le covoiturage informel et 65% des trajets totaux pour le covoiturage organisé se font via des aires de covoiturage (source : enquête nationale covoiturage 2025).
 - En se basant sur une politique de communication et d'aménagement incitative et sur une situation géographique favorable au covoiturage, un objectif de triplement de la pratique à horizon 2030 semble atteignable. L'absence de données locales de référence concernant la pratique ne permet cependant pas de préciser le potentiel associé.
 - Enfin, le développement de l'autopartage permet la mutualisation de véhicules pour des usages ponctuels, et réduit le besoin de places de stationnement (un véhicule en autopartage permet d'économiser 5 à 8 places de stationnement, et de l'ordre de 10.000 km en voiture personnelle par an, selon le baromètre national 2025 de l'autopartage)

4. SUIVI ET ÉVALUATION

Les indicateurs de suivi à mettre en œuvre sur une année type

ACTIONS	INDICATEURS	Janv	Fev	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
A1a_Poursuivre l'ouverture des transports scolaires et la prolongation des circuits à la gare SNCF	Mise à jour annuelle des capacités disponibles en septembre Fréquentation commerciale des services scolaires												
A1b_Pérenniser les liaisons à l'année en correspondance avec le train de nuit	Suivi mensuel de la fréquentation par course												
A1c_Développer et combiner les offres de service existantes	Taux de groupage par véhicule												
A2a_Optimiser la desserte locale hivernale	Fréquentation des lignes : jour ouvrable banalisé, week-end, vacances												
A2b_Redéployer une liaison entre Guillestre et Vars	Nombre de guide mobilité téléchargés et imprimés annuellement												
A3a_Créer des outils d'information locaux	Mise à jour avant chaque saison de l'offre locale sur le calculateur d'itinéraire												
A3b_Intégrer l'ensemble de l'information horaire à un portail numérique	Nombre de matériel roulant équipé d'un flockage et de livrées												
A3c_Rendre l'offre plus lisible sur le terrain	Nombre d'arrêt équipés d'une signalétique locale												
A4_Aménager un pôle d'échanges multimodal en gare de Mont-Dauphin-Guillestre	Nombre d'emplacements dédiés au covoiturage Nombre d'emplacements dédiés au stationnement VL Nombre d'emplacements vélos sécurisés Réalisation d'une enquête de satisfaction auprès des usagers 1 an après la mise en œuvre du nouvel aménagement												
A5a_Soutenir les efforts de la Région pour augmenter la fréquence des dessertes de Briançon et Gap	Evaluation biannuelle du niveau de service proposé en gare de Mont-Dauphin-Guillestre												
A5b_Argumenter en faveur d'un accès tout au long de l'année à la ligne TGV Paris-Milan													
A5c_Accompagner les services de l'Etat pour relever le niveau de service du train de nuit													
A6a_Evaluer les besoins de mise en accessibilité des points d'arrêts	Nombre de points d'arrêts mis en accessibilité annuellement												
A6b_Coordonner la mise en accessibilité des points d'arrêts avec la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics	Nombre de PAVE réalisés												
B1_Aménager des itinéraires cyclables structurants à l'échelle communautaire	Nombre de kilomètres d'aménagements réalisés annuellement Comptages ponctuels sur des points stratégiques, réalisés une fois par an				Comptages								
B2a_Organiser des tests de VAE pour la population	Nombre de bénéficiaire de la location longue durée annuellement Nombre de bénéficiaires ayant acquis un VAE suite à la location longue-durée												
B2b_Proposer une aide à l'achat pour l'acquisition d'un V.A.E	Nombre de bénéficiaire de l'aide à l'achat annuellement												
B3a_Stationnement courte-durée	Relevés spécifiques ponctuels deux fois par an sur une échantillon représentatifs de stationnements vélos						Relevés				Relevés		
B3b_Stationnement abrité voire sécurisé à proximité des équipements	Si système de sécurisation manuelle : relevé spécifique												
B3c_Gares SNCF et routières	Si système automatisée : exploitation des données de fréquentation une fois par an												
B4a_Organiser des sessions de Savoir Rouler à Vélo au sein des établissements scolaires	Nombre d'élèves ayant réalisés une formation SRAV annuellement												
B5a_Sécuriser les traversées de bourg sur les axes de circulation structurants	Nombre d'aménagements de pacification réalisés annuellement Recensement SIG des limitations de vitesses en agglomération, mise à jour annuelle				Radars			Radars			Radars		
B5b_Déployer des zones de circulation apaisée	Campagne de pose de radars pédagogiques sur des sections en agglomération												
C1a_Orienter la pratique vers des plateformes adaptées	Suivi de l'évolution du nombre de trajets réalisés sur les plateformes identifiés trimestriellement												
C2a_Aménager des aires de mobilité sur les lieux stratégiques	Nombre d'aire de covoiturage réalisées annuellement												
C2b_Visibiliser et équiper des aires existantes	Enquête d'occupation un mardi ou un jeudi hors période de vacances scolaires sur les aires			Enquête							Enquête		
C3a_Compléter le maillage en bornes de recharge	Suivi du taux d'usage des bornes via un reporting du SYME05 trimestriellement												
C4a_Mise en place de véhicules en autopartage	Suivi annuel des réservations												