

ACCOMPAGNEMENT SUR LA CO-CONSTRUCTION ET LA CONCERTATION POUR LE PROJET DE MOBILITE

Commune d'Entraygues-sur-Truyère

PETR du Haut Rouergue



CONTACT

Immergis :
Vincent Lecamus
vlecamus@immergis.fr
+33 (0) 4 34 11 65 51

SOMMAIRE

1.	Contexte de l'étude	3
1.1.	Le territoire du PETR du Haut-Rouergue	3
1.2.	Le contexte du projet.....	5
1.3.	Les objectifs de l'étude	5
1.4.	Le tronçon d'Entraygues-sur-Truyère	6
2.	Dispositif de concertation.....	7
2.1.	Méthodologie de concertation.....	7
2.2.	La concertation	8
2.3.	Bilan de la concertation.....	9
A.	Améliorer le cheminement vers le quartier Saures.....	9
B.	Autres secteurs sensibles	10
3.	Recommandations techniques	10
3.1.	Fiche aménagement	11
3.2.	Details des aménagements	12
3.3.	Vues précises	13
8.	Financements	20
9.	Le coût des aménagements.....	22
a.	Accès entre le centre-ville et le quartier de Saures.....	22
b.	Simulation de financement du projet.....	23
8.	Annexes	25

1. Contexte de l'étude

1.1. Le territoire du PETR du Haut-Rouergue

Le PETR du Haut Rouergue est un syndicat mixte fermé créé en janvier 2015 par arrêté du Préfet de l'Aveyron. Structure opérationnelle de développement, il fédère deux communautés de communes : Comtal, Lot et Truyère et Des Causses à l'Aubrac. Cette organisation administrative est composée de 38 communes pour une population de près de 35 000 habitants au 1^{er} janvier 2021.

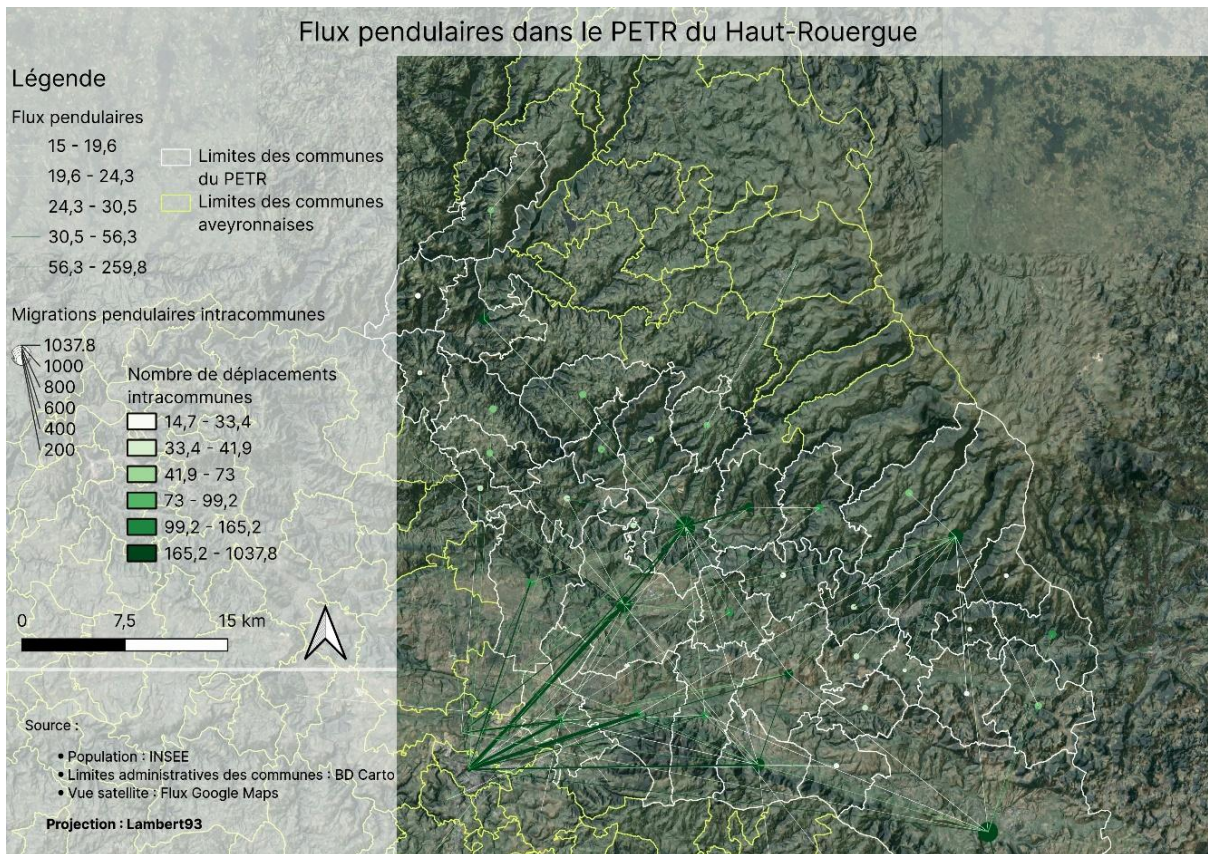
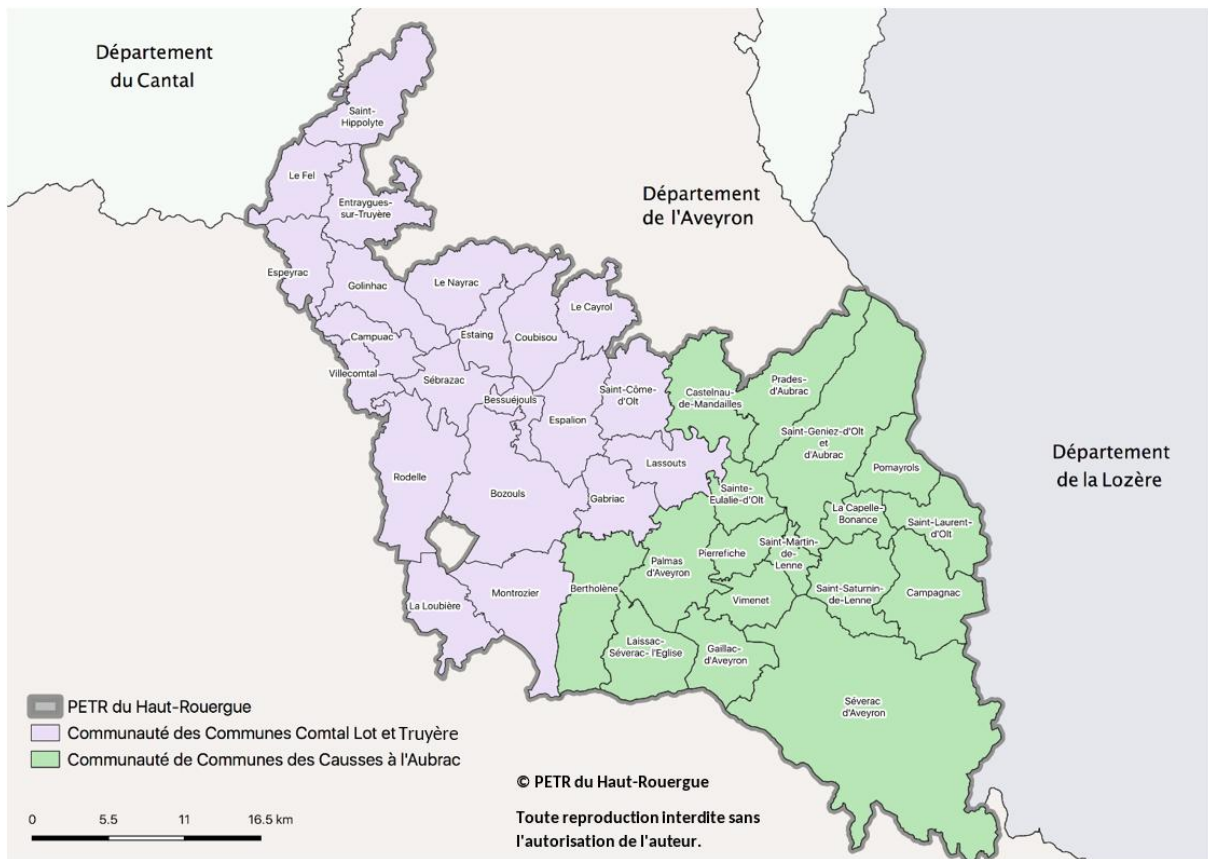
Le territoire du PETR du Haut Rouergue s'étend au nord-est du département de l'Aveyron et au nord de la région Occitanie sur une surface d'environ 1 386 km². Il couvre la partie nord de la zone d'emploi de Rodez autour du bassin de vie d'Espalion, bourg centre de convergence et de services pour le nord du département de l'Aveyron. L'ensemble du territoire se situe au sein du Massif Central et à équidistance de trois grandes villes : Toulouse, Montpellier et Clermont-Ferrand.

Il est organisé autour de trois vallées principales : le Lot d'est en ouest, la Truyère au nord-ouest et l'Aveyron au sud du PETR.

Le territoire est desservi par 5 principaux axes routiers :

- à l'Est : l'A75, la Méridienne de Clermont-Ferrand à Béziers avec trois échangeurs,
- ainsi que la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand - Béziers ;
- au sud : la RN 88 (axe Lyon – Toulouse) qui traverse le Sévérageais et le Laissageais ainsi que la ligne ferroviaire reliant Millau à Rodez ;
- selon l'axe sud nord, la RD 921 relie Espalion à Saint-Flour via Laguiole ;
- à l'ouest : la RD 920 d'Espalion à Aurillac ouvre la vallée du Lot sur le Cantal ;
- Selon l'axe nord sud, la RD 988 ouvre le territoire sur le reste du département et sur l'agglomération de Rodez. Cette dernière, très fréquentée tant pour les échanges domicile/travail que pour le désenclavement, bénéficie depuis plusieurs années de différents aménagements dont la déviation de Curlande achevée en 2011, celle d'Espalion mise en service en 2019 et le contournement de Lioujas inauguré en décembre 2020.

Concernant le transport aérien, l'aéroport de Rodez-Marcillac est le plus proche du territoire. Il propose notamment 3 allers-retours quotidiens avec l'aéroport de Paris-Orly. Cette offre est complétée par l'aéroport Aurillac – Tronquières. Les lignes entre ces aéroports et Paris sont exploitées sous obligation de service public.



1.2. Le contexte du projet

Le PETR du Haut-Rouergue est lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Avenir Montagne Mobilité mis en place par l'ANCT et réalise dans ce cadre une étude expérimentale sur 7 micro-tronçons (la commune de Séverac-d'Aveyron n'ayant pas souhaité poursuivre à cette démarche, le tronçon identifié n'étant pas prioritaire dans les aménagements recensés dans le schéma directeur vélo de la commune). Un diagnostic a été réalisé en 2020 en collaboration avec l'Université Jean-Jaurès de Toulouse sur la mobilité. L'objectif était de positionner les usages actuels sur le territoire liés aux différentes mobilités (voiture, covoiturage, vélo, marche, transport Lio, TAD et transport scolaire).

Des constats structurels ont été mis en évidence à l'issue de cette phase de diagnostic dont l'étalement des bourgs et un usage de la voiture important. Des freins à d'autres usages ont également été identifiés : des habitudes quotidiennes d'usage de la voiture, des modes actifs contraints à la problématique du dernier kilomètre ainsi qu'un impact restreint des aires de covoiturage et des arrêts de transports en commun.

Plusieurs orientations stratégiques ont été déclinées à la suite du diagnostic :

- Communiquer : faire connaître, faire comprendre, faire envie
- Animer : informer, coordonner et accompagner les démarches
- Intégrer la dynamique sociologie en lien avec les notions de temps de liberté et d'autonomie où l'expérimentation et l'expérience sont deux outils indispensables
- Investir pour favoriser l'intermodalité et le premier/dernier kilomètre
- Partir des besoins des usagers pour construire les projets.

1.3. Les objectifs de l'étude

Dans le cadre de cette expérimentation et compte tenu des éléments de contexte cités précédemment, le territoire a choisi de se positionner plus spécifiquement sur la thématique des micro-tronçons à vocations multiples : premier / dernier kilomètre pour l'intermodalité, trajet domicile / travail ou école et les déplacements touristiques.

Actuellement, l'une des limites à l'usage des mobilités actives est identifiée comme étant la sécurisation : avec les autres modes dont les voitures, avec le type d'itinéraire existant. Il semble indispensable d'améliorer des cheminements piétons et / ou cyclables pour optimiser la qualité de vie des habitants sur le territoire.

L'objectif à travers cette démarche est d'accompagner la création de plusieurs micro-tronçons (piétons et cyclables) de qualité de quelques centaines de mètres à moins de cinq kilomètres positionnés entre deux points d'intérêt majeur pour une commune et / ou une intercommunalité et avec des aménagements répondant aux besoins réels des futurs usagers. Ces projets s'intègrent dans la compétence voirie et l'aménagement des espaces publics. Prioritairement, les communes concernées sont les communes retenues dans le cadre du dispositif Petites Villes de Demain et ou de la démarche Bourg Centre Occitanie.

Méthodologiquement, cette démarche se positionnera dans la continuité du diagnostic mobilité réalisé en 2020 qui, au-delà d'une analyse de données issues d'un questionnaire, avait intégré un volet participatif majeur avec la réalisation d'entretiens téléphoniques, de rencontres en face à face pour notamment le public moins mobile ainsi que cinq ateliers de concertation. Ces temps d'échange et d'animation avec des habitants se sont organisés et réalisés avec l'appui des centres sociaux du territoire et des associations locales impliquées sur la mobilité. Ces partenaires permettant d'accéder à un large public dont les personnes précaires.

Plus précisément, un accompagnement adapté basé sur la co-construction et la concertation a été confié au cabinet retenu avec une intervention à deux niveaux : à l'échelle du PETR du Haut Rouergue et à l'échelle de chaque micro-tronçon. En effet, ici, l'objectif est d'accompagner les échanges avec un professionnel capable de proposer les outils de travail adaptés à la diffusion et aux partages des idées pour aboutir à une prise de décision.

Pour mener à bien cette démarche, le cabinet Immergis a été recruté par le PETR du Haut Rouergue.

1.4. Le tronçon d'Entraygues-sur-Truyère

L'un des tronçons concernés par l'étude se trouve sur la commune d'Entraygues-sur-Truyère. L'objectif est de relier la partie basse de la commune, le centre-bourg historique, et la partie haute qui regroupe des entreprises, des commerces, une structure touristique et un lotissement.

Il s'agit de faciliter l'accès piéton et cycliste aux commerces et entreprises situés sur le secteur de Saures. C'est une liaison couramment empruntée mais qui mérite des améliorations pour sécuriser le cheminement.

L'étude et les préconisations réalisées devront permettre également aux usagers du camping et de la résidence touristique de pouvoir se rendre dans les meilleures conditions au centre du village à pied ou à vélo.

Dans le cadre de la réalisation de cette étude, Immergis a élaboré une méthodologie de travail permettant de répondre aux attentes du PETR du Haut-Rouergue et de la commune d'Entraygues-sur-Truyère.

Ainsi, une première visite de terrain le 31 août 2023 a permis de s'imprégner de l'environnement, de contextualiser le projet et d'identifier les premières pistes de réflexion. Plusieurs problématiques ont été identifiées :

- La descente depuis l'ancienne usine jusqu'à l'aire de repos est difficilement praticable
- Un manque de trottoirs sur certaines zones
- Un cheminement peu indiqué pour rejoindre le bourg-centre à pied depuis cette zone artisanale

Des échanges ont été en amont engagés avec les partenaires techniques afin de les consulter sur les différents tronçons. Ainsi, les services de la Région Occitanie, du

Département de l'Aveyron, de la DDT, des deux Communautés de Communes du PETR mais aussi le Syndicat Mixte Lot Dourdou et l'association Les Cyclomotivés ont amené leurs expertises sur ces itinéraires.

Un dispositif de concertation a ensuite été mis en place afin de consulter les différents usagers du tronçon. L'atelier avait pour objectif d'identifier les habitudes de déplacement sur ce parcours et les difficultés à l'utilisation des mobilités douces mais aussi de recueillir les attentes et les besoins des habitants.

Ensuite, un relevé terrain a permis de collecter les données inhérentes à la voirie permettant de faire les propositions techniques (cf. partie recommandations) en lien avec les apports de la concertation.

2. Dispositif de concertation

2.1. Méthodologie de concertation

Dans le cadre de la réalisation de l'étude portée par le PETR du Haut-Rouergue, une concertation a été mise en place auprès des habitants d'Entraignes-sur-Truyère.

La communication sur cette réunion s'est faite via des affiches dans les commerces, sur les réseaux sociaux, sur l'application « Panneau pocket » et sur invitation de la Mairie.

Comme évoqué précédemment, l'objectif de l'atelier était de recenser les difficultés des usagers à se déplacer à pied ou à vélo sur cet axe et ensuite de répertorier les besoins et les attentes vis-à-vis de leurs contraintes sur l'itinéraire.

Pour cela, il s'agit de réunir les usagers de l'itinéraire et de leur proposer un travail sur carte pour faciliter les échanges, connaître les habitudes de déplacements et localiser les « points noirs » de l'itinéraire.

A partir de ces données, les éléments les plus marquants et les plus cités par les participants sont inscrits sur un paperboard et serviront à alimenter le travail du cabinet Immervis dans les propositions d'aménagements.



2.2. La concertation

Les participants regroupaient des habitants, des riverains, des commerçants, des représentants d'associations, des usagers, des responsables de structures touristiques et des élus.

L'atelier s'est tenu le 5 septembre 2023 à 18h30 à la salle multiculturelle et a rassemblé 19 participants. Des sous-groupes ont été créés, avec chacun à sa disposition une carte A0 représentant le secteur d'étude et l'itinéraire concerné.

La rencontre a débuté par une présentation du cadre de l'étude et du tronçon concerné.

Une fois, les sous-groupes établis, les participants étaient invités à échanger autour des éléments suivants :

- Leurs habitudes de déplacement ;
- Les difficultés rencontrées sur cet itinéraire ;
- Les idées de solutions à apporter pour ce tronçon.

L'itinéraire est régulièrement emprunté toute l'année. En effet, ce trajet permet de se rendre au cœur du village en empruntant un parcours dédié aux piétons et cyclistes. Les résidents des quartiers de Saures et de la Cornélie l'utilisent pour aller faire les courses, accéder aux services ou se promener. De plus, ce chemin est utilisé par la résidence de tourisme, les visiteurs peuvent ainsi laisser la voiture et « descendre » au village assez rapidement. Pour les campeurs, c'est un raccourci pour se diriger vers la supérette notamment. Enfin, les habitants cheminent afin d'effectuer une boucle à pied.

La difficulté partagée par l'ensemble des participants reste la descente derrière la salle multiculturelle. Elle se révèle glissante et avec une texture peu adaptée aux poussettes ou aux cabas/cadis. Ce phénomène est accentué avec la pluie.

Il ressort également un manque d'indication pour flécher les visiteurs vers le centre-bourg et inversement. La représentante de la résidence de tourisme met en avant que ses visiteurs n'identifient pas ce parcours et souvent prennent la route, axe plus dangereux. Les panneaux sont cachés ou inexistantes. C'est aussi l'occasion pour les commerces de signaler le peu de visibilité dont ils bénéficient puisque les panneaux de signalétique les localisant n'ont pas été renouvelés à l'entrée du pont Notre-Dame.

Les résidents des quartiers alentours déplorent l'absence de véritables trottoirs et de passages piétons pour sécuriser la portion autour de la zone, notamment celle du croisement. Il est répertorié du passage conséquent notamment lors de la saison estivale avec les va-et-vient des minibus de la base de canoë située en contre-bas.

Le débat déborde sur la mobilité plus générale dans le village avec des ressentis divergents entre les locaux et les visiteurs sur la vitesse et la sécurité. L'accès à la maison médicale paraît peu confortable. L'école privée a déménagé récemment dans l'ancien collège. L'entrée se fait route de Laguiole, aux heures de pointes, le passage

est important. Le cheminement vers la cantine municipale se fait à pied et traverse la départementale dans le centre. Une sécurisation du trajet est à prévoir.

Des premières pistes émergent avec la mise en place d'un revêtement adapté pour la pente près du complexe sportif et culturel. Une signalétique adaptée pourrait être repensée et la matérialisation des trottoirs envisagée.



Vue sur quartier de Saures

2.3. Bilan de la concertation

Les conclusions tirées de la concertation permettent de mieux saisir les enjeux à prendre en compte pour répondre aux objectifs fixés de l'étude.

⇒ Améliorer le cheminement vers le quartier Saures

Ce quartier dispose de commerces dont une supérette, un city-stade ainsi que des structures touristiques. La connexion avec le centre-bourg doit être améliorée car c'est un itinéraire fréquenté. Tout d'abord, les participants s'accordent pour dire que l'accès au city-stade du quartier doit être réétudié et amélioré. La desserte derrière la salle multiculturelle est glissante et non adaptée aux poussettes et cabas notamment.

Dans un second temps, les échanges ont également pu souligner un besoin d'aménagement de trottoirs. En effet, les participants souhaiteraient l'élargissement des trottoirs existants et la création de nouveaux dans la zone résidentielle de Saures. Cet aménagement induit une meilleure sécurisation des déplacements sur la zone.

Toujours dans cette thématique, une volonté concernant la sécurisation des traversées, notamment au niveau de la résidence Goélia a émergé lors des discussions.

Les participants réclament une sécurisation et un aménagement des voies qui permettent d'accéder au centre-ville depuis la résidence Goélia et le U express à pied ou à vélo. Pour répondre à ces besoins, les participants proposent de favoriser le marquage au sol et d'améliorer la signalétique pour l'accès au centre-ville.

⇒ Autres secteurs sensibles

En plus du tronçon identifié, deux autres secteurs ont été cités comme étant à améliorer : l'accès à la maison de santé et la sécurisation de la route de Laguiole pour accéder à l'école.

La maison de santé est située le long de la RD 920 avec un trafic routier important. Il existe des trottoirs mais certains sont penchés, ce qui représente un frein aux déplacements des habitants.

Le secteur de la route de Laguiole, avec la présence d'une école primaire, apparaît comme une zone dangereuse pour les piétons notamment à cause de la vitesse des véhicules et de l'absence de trottoirs. La possibilité de proposer des aménagements de réduction de la vitesse du type ralentisseurs a été proposée par le cabinet.

Ces deux secteurs seront étudiés en dehors de l'étude.

3. Recommandations techniques

Les éléments saillants de chacune des propositions sont intégrés au sein de fiches itinéraires et pré-opérationnelles. Des cartographies mettent en avant les propositions d'aménagement associées à l'itinéraire et une estimation financière complète.

L'estimation financière est calculée de manière exhaustive et hors taxe. L'ensemble des poses et déposes nécessaires à la réalisation de l'itinéraire sont inscrites dans les fiches techniques, ainsi que l'achat du foncier et les éventuelles études complémentaires nécessaires à la poursuite du projet.

L'ensemble des propositions d'aménagement sur les itinéraires respectent les recommandations nationales.

Ci-après, sont présentées une fiche aménagement avec la vue globale des aménagements préconisés puis, des vues précises permettant de détailler pas à pas les recommandations d'aménagement.

3.1. Fiche aménagement

INFORMATIONS GENERALES

Commune.s
Entraygues-sur-Truyère

Porteur de projet
PETR Haut-Rouergue

Longueur de l'itinéraire
817 m

Description de l'opération
L'itinéraire vise à créer un cheminement piéton et vélo entre les rives du Lot pour favoriser les déplacements à pied et à vélo vers les services et équipements publics de la commune.

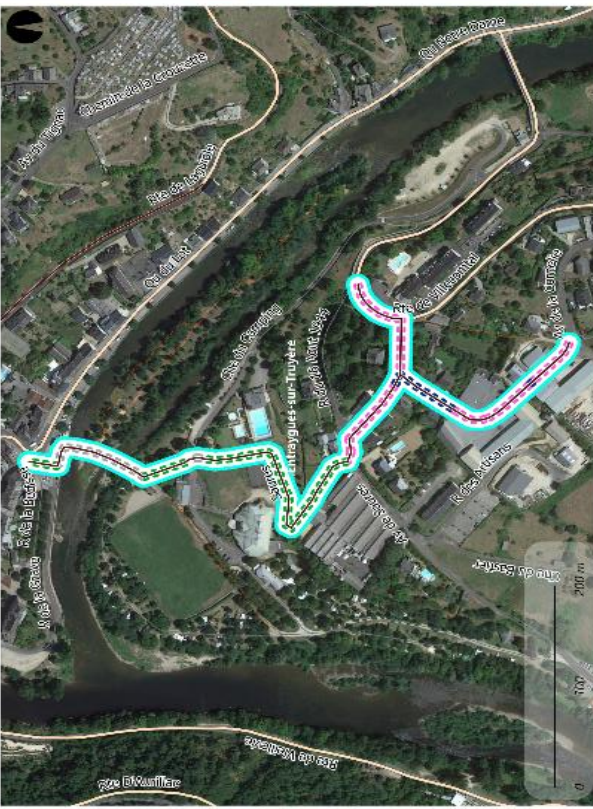
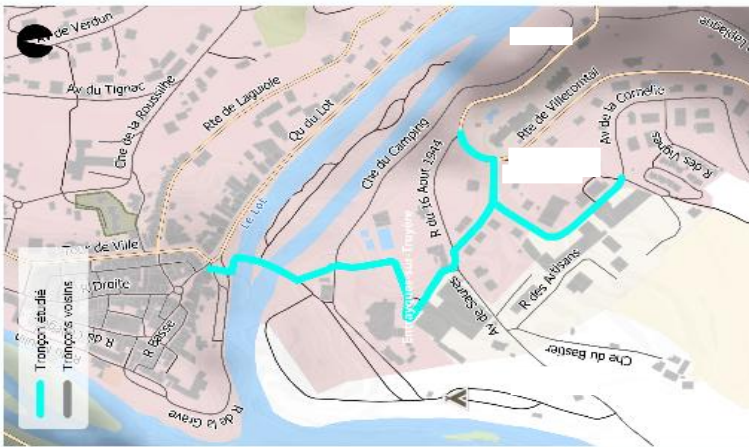
Enjeux liés à l'itinéraire
Créer un cheminement continu et sécurisé pour la V86
Favoriser les déplacements à pied entre les rives du Lot

Sites au rayonnement intercommunal concernés
Equipements sportifs publics
Commerces et employeurs
Véloroute V86

Éléments à prendre en compte
Prise d'arrêtés pour déployer les aménagements
Fluctuation des hauteurs du Lot au niveau de la passerelle
Présence de poids lourds

Potentiels financeurs
Entraygues-sur-Truyère
Département
Etat
Union Européenne

Partenaires techniques
Entraygues-sur-Truyère
Département



- Itinéraire carte**
- Itinéraire retenu
 - Tronçon étudié
- Proposition d'aménagement**
- Site propre
 - Bande cyclable
 - Zone apaisée
 - Chaussée
 - Chaussée partagée
 - Franchissement
 - Cheminement béton

Scénario 1 :

Coût des aménagements :

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires :

Coût total :

Scénario 2 :

Coût des aménagements :

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires :

Coût total :

3.2. Détails des aménagements

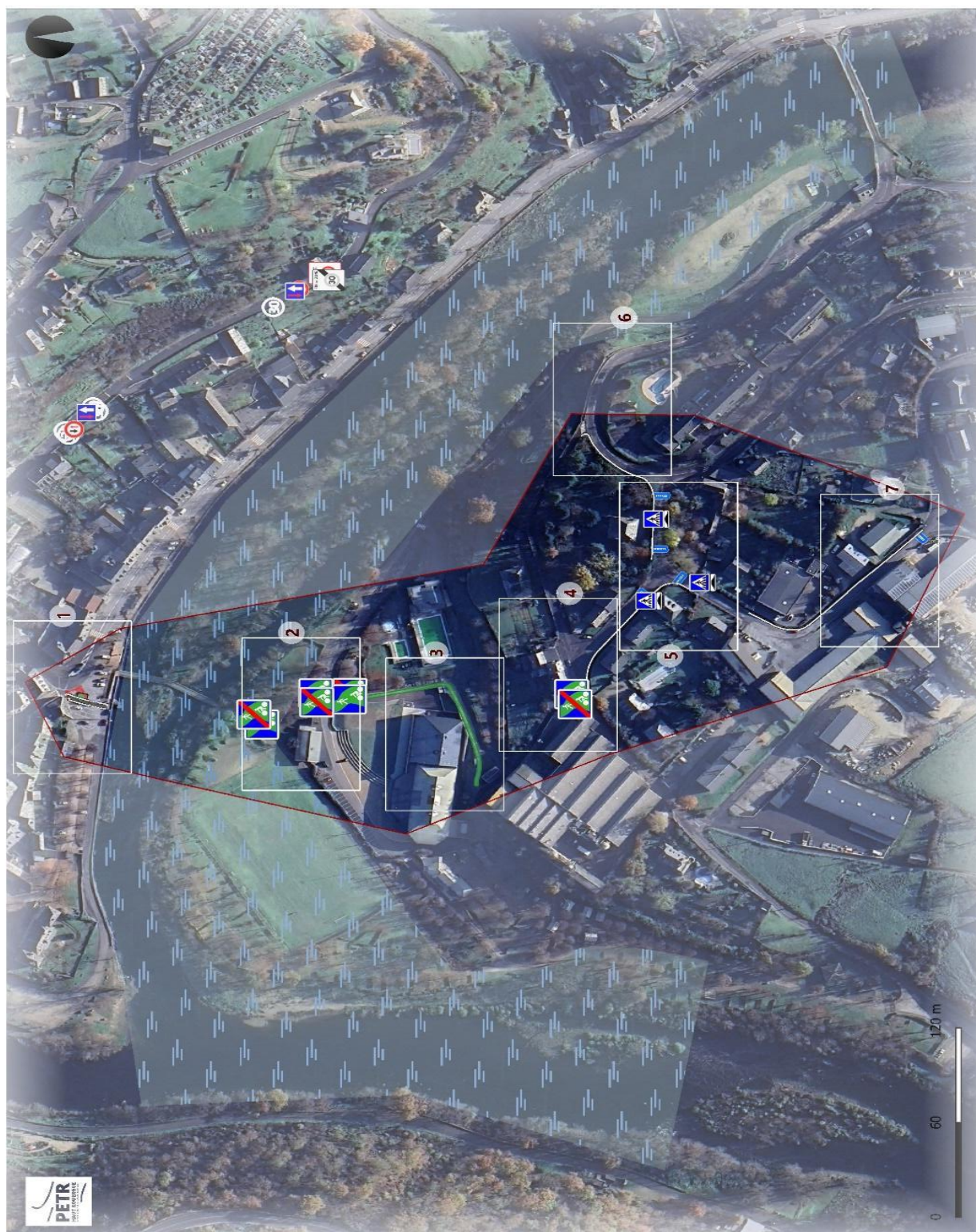
L'itinéraire identifié doit être repensé pour que le cheminement piéton soit sécurisé et accessible. Cette solution permettrait une variante pour la véloroute nationale V86 vers un itinéraire plus apaisé.

Il est proposé de connecter le quartier de Saures au centre-bourg et aux équipements publics par un trottoir protégé et continu. Les traversées au niveau des intersections seront sécurisées.

A. Vue générale

Tronçon : Entraygues-sur-Truyère - Scénario 1

IMMERGIS



B. Vues précises

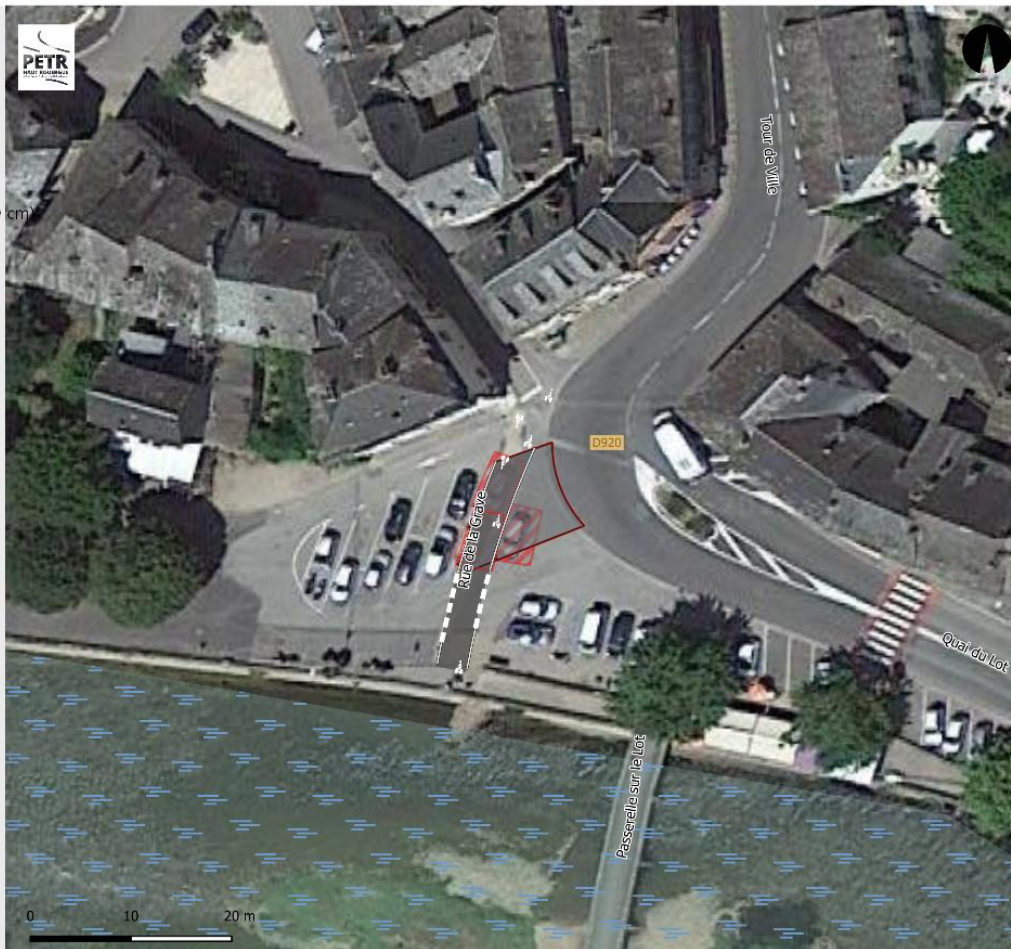
1. Dans la continuité de la passerelle piétonne existante, une réorganisation du parking permet de créer une piste cyclable bidirectionnelle en direction de la Place Albert Castanié. L'opération nécessite la suppression de 3 places de stationnement.

IMMERGIS

Tronçon : Entraygues-sur-Truyère - Scénario 1 - zoom n°1

Éléments

- > Pictogrammes - vélo
- > Pictogrammes - vélo
- Bordure
- - - Ligne discontinue - Cédez-le-passage (T'2 50 cm)
- Revêtement de piste cyclable
- ▨ Place de stationnement supprimée
- Suppression de marquage au sol




2. Sur le chemin existant à la sortie de la passerelle qui enjambe la rivière du Lot, il semble judicieux d'instaurer le statut de voie verte. Il sécurise juridiquement les déplacements des cyclistes sur ces chemins. Dans la continuité vers le quartier des Saures, une traversée cyclable vient compléter la traversée piétonne existante et dessert le chemin réhabilité en voie verte.

Éléments

Pictogrammes - vélo

Pictogrammes - vélo

 Panneau voie verte

 Panneau fin voie verte



3. En poursuivant, entre la piscine et la salle multiculturelle, le chemin est à réhabiliter en voie verte. La pose d'un revêtement en géotextile permet d'éviter la dispersion des gravillons et les chutes dues au sol meuble.

Éléments

geotextile



4. Le chemin réhabilité en voie verte rejoint un chemin communal existant au niveau des anciens bâtiments Combettes. Il est proposé d'assurer la continuité du déplacement par un trottoir d'1,4m sur l'Avenue de Saures dans la partie résidentielle. L'implantation d'un trottoir réduit la largeur de la voirie à 7,5m et ne contraint pas les déplacements des véhicules lourds ou le passage des bus de l'Asv'Olt.

Éléments

— Bordure

⊠ Elargissement de trottoir

🚶 Panneau voie verte

🚶 Panneau fin voie verte



5. Les traversées piétonnes situées à l'intersection entre l'Avenue de Saures et l'Avenue de la Cornélie sont placées sur un plateau traversant. La réduction de la vitesse obtenue favorise ainsi la place du cycliste au sein d'une chaussée partagée. De plus, un trottoir d'1,4m sur l'Avenue de Saures permet une jonction vers les trottoirs existants sur la Route de Villecomtal.

Eléments

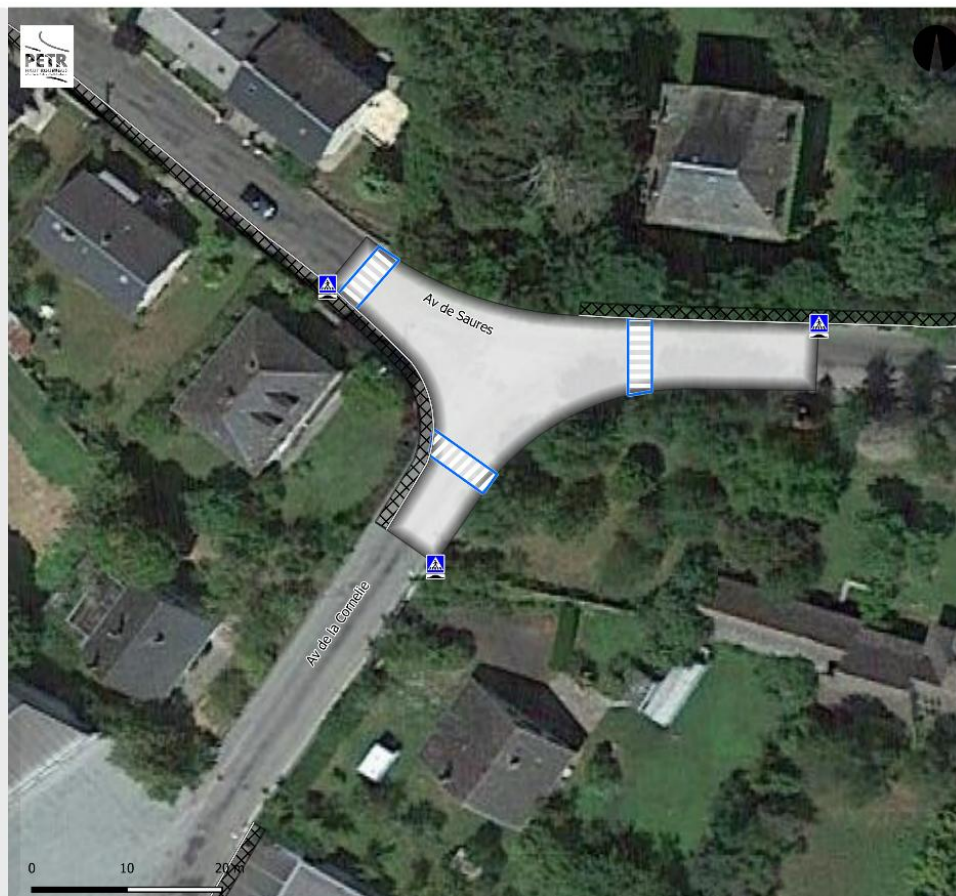
— Bordure

■ Plateau large

▨ Elargissement de trottoir

▭ Passage piéton

▲ Panneaux C20 M9d

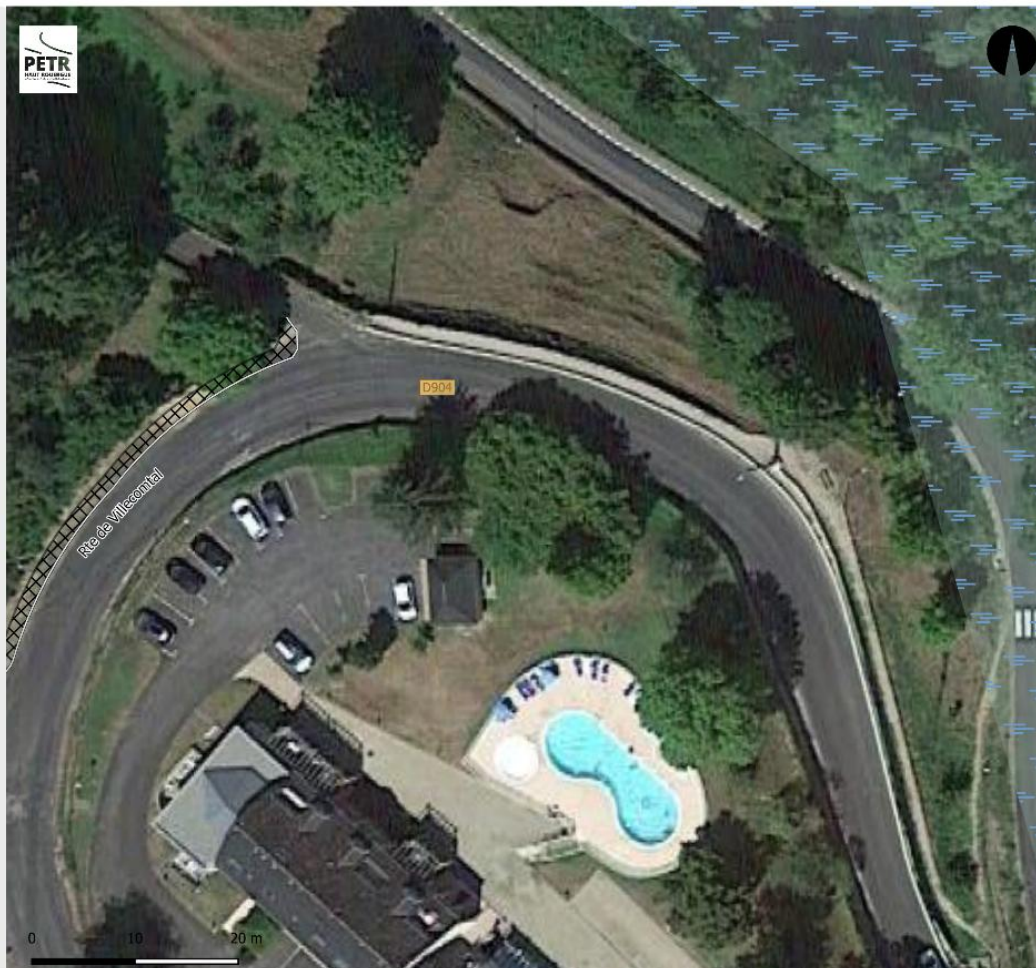


6. Le trottoir proposé sur la Route de Villecomtal réduit la discontinuité du cheminement piéton sur cet axe. Dès lors, un cheminement piéton sécurisé permet de rejoindre les bords du Lot.

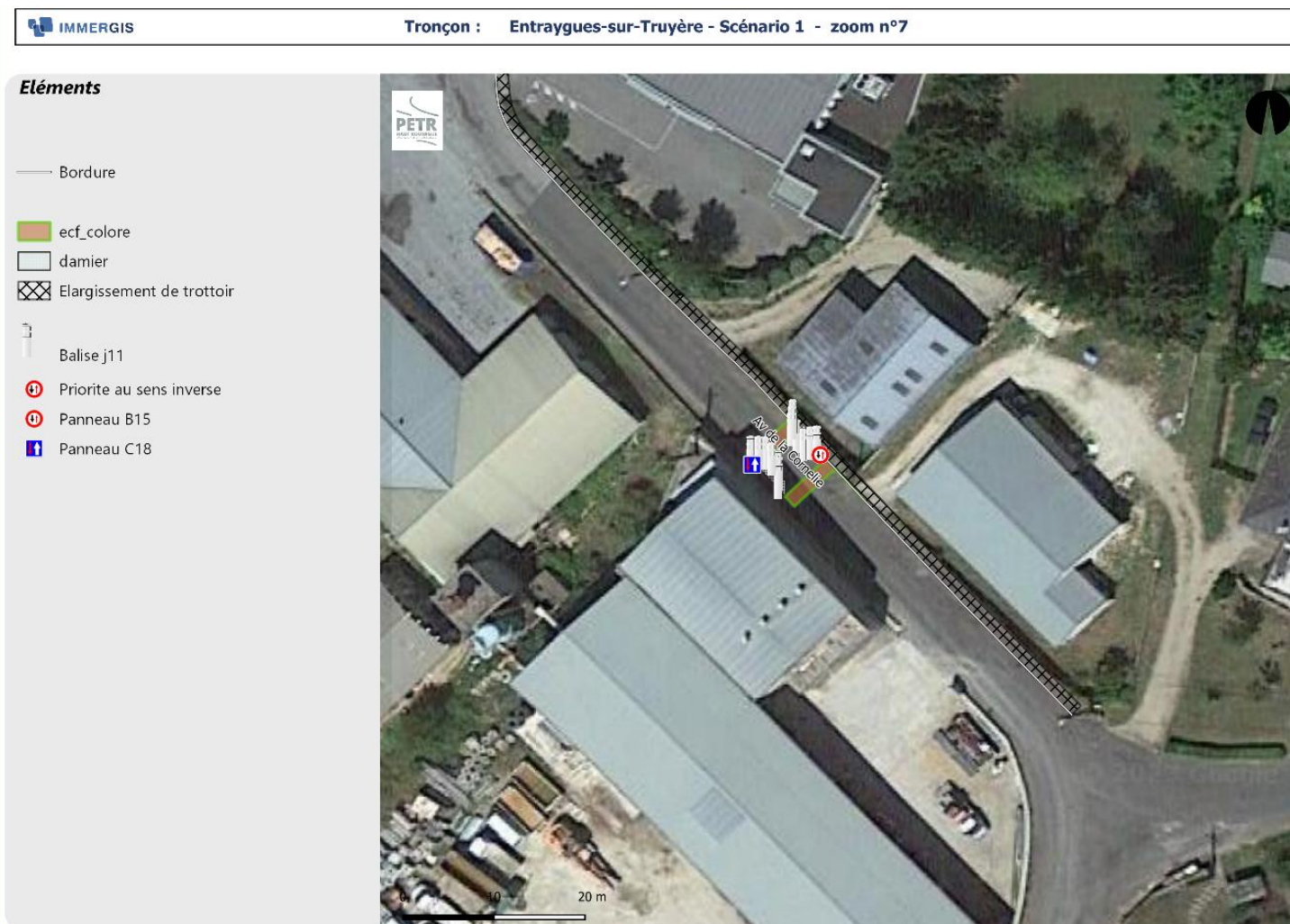
Éléments

— Bordure

⊠ Elargissement de trottoir



7. L'Avenue de la Cornélie accueille des commerces et des entreprises dont l'accessibilité piétonne et cyclable est à améliorer. La création d'un trottoir d'1,4m et d'une écluse composée de balise J11 ralentissent la circulation motorisée et sécurisent les déplacements des piétons et cyclistes.



8. Financements

Dispositifs	Projets éligibles	Bénéficiaires éligibles	Conditions spécifiques	Taux d'intervention / Plafond
Fonds Vert – Aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression de discontinuités cyclables (ponts, tunnels, carrefours dangereux) - Création d'itinéraires cyclables continus & sécurisés (<15km) 	Collectivités territoriales et EPCI	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements en site propre uniquement - Respect du guide CEREMA - Intégration dans la planification locale - Priorité aux zones rurales, peu dotées, scolaires/gare/pôle 	25% max
Plan Vélo II - Région Occitanie (2024-2028)	<ul style="list-style-type: none"> - Liaisons cyclables intercommunales - Interconnexion avec équipements régionaux ou scolaires - Liaisons intra-communales vers pôles générateurs (centre-bourg ↔ école, gare, etc.) 	Collectivités locales (communes, intercommunalités)	<ul style="list-style-type: none"> - Longueur max : 15 km (intercommunal), 5 km (interconnexions et intra-communales) - Pour intra-communales : >2000 hab ou statut BCO/PVD 	Jusqu'à 30% (intercommunal) et jusqu'à 30% +10% si scolaire Plafond : 120 000 €/km

Fonds Vert – "Mobilités durables zones rurales"	Volet 1 : Stratégie, plan mobilité simplifié, AMO Volet 2 : Services de mobilité (TAD, VAE, autopartage, info mobilité, vélo libre-service, conseil, covoiturage, aménagements cyclables...)	- Collectivités territoriales - Groupements / PETR - AOM ou équivalent - Territoires ruraux prioritaires (grille densité ANCT)	- Investissements & fonctionnement (2 ans max) éligibles. - Aménagements cyclables inférieurs à 400 000€ (ouvert aux aménagements qui ne sont pas en site propre)	25% max
Plan Vélo - Département de l'Aveyron 2025-2030	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements en site propre - Reclassement d'un chemin rural en Voie verte - Signalisation (verticale, horizontale et dynamique) - Création d'une passerelle ou d'un ouvrage inférieur - Reclassement d'une voie communale ou intercommunale en Voie verte - Sur chaussée (bande cyclable, CVCB, BDD) 	Collectivités locales	Dispositifs ouverts aux aménagements inscrits et non-inscrit au schéma départemental, ouvert également aux aménagements hors domaine public départemental	<p>Jusqu'à 40% pour les itinéraires inscrits sur le schéma départemental et jusqu'à 20% pour les itinéraires non-inscrits.</p> <p>Plafond spécifique selon les aménagements prévus.</p>
LEADER GAL AOCG Fiche action 4 : Promouvoir un aménagement durable préservant les ressources naturelles et patrimoniales 4.1 Développer l'offre de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Création de pistes cyclables entre 2 bourgs - Mise en place d'un service d'autopartage - Expérimenter un service de covoiturage citoyen - ... 	Collectivités locales Associations Entreprises	Le projet doit s'inscrire ou s'articuler avec le Plan de mobilité simplifié / une stratégie mobilité à l'échelle territoriale Dans le cas d'achat de véhicule : crit'air 1 ou 2 min	<p>Plancher aide FEADER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collectivités : 10 000€ - Entreprises, associations : 4 000€ <p>Le FEADER doit représenter à minima 15% de l'assiette éligible retenue Plafond : 150 000€</p>

9. Le coût des aménagements

a. Accès entre le centre-ville et le quartier de Saures

Le détail des aménagements concernant ce tronçon sont les suivants :

	Entraygues-sur-Truyère
Equipements	
Balise J11	1 400 €
Bordure type P1	7 866 €
Création de trottoir	32 751 €
ECF coloré	474 €
Panneau C18 (Sens prioritaire)	400 €
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	800 €
Panneau B15 (Sens non prioritaire)	400 €
Panneau c115	1 600 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	1 600 €
Panneau c20_m9d	1 800 €
Passage piéton	827 €
Pictogramme vélo tous les 15m	75 €
Pictogramme vélo tous les 5m	85 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Ralentisseur trapézoïdal large (Plateau)	50 000 €
Revêtement de piste cyclable	6 664 €
Revêtement en géotextile	3 391 €
Suppression de marquage au sol	0 €
Zebra	112 €
Total général	110 245 €

Tableau n°1 : Coûts détaillés des aménagements

Les éléments correspondant à des aménagements en site propre sont détaillés ci-après

Itinéraire	Entraygues-sur-Truyère
Détails des aménagements proposés	
Piste cyclable	8 241 €
Bordure type P1	691 €
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	800 €
Pictogramme vélo tous les 15m	54 €
Pictogramme vélo tous les 5m	32 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Revêtement de piste cyclable	6 664 €
Suppression de marquage au sol	0 €
Voie verte	6 591 €
Panneau c115	1 600 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	1 600 €
Revêtement en géotextile	3 391 €
Total général	14 832 €

Tableau n°2 : Focus sur les aménagements en site propre

b. Simulation de financement du projet

Dans le cadre des financements existants Départemental et Régional, une première estimation du reste à charge a été calculé pour cet itinéraire.

Le montant de base correspond à la part des aménagements en site propre finançables par les deux dispositifs.

Ces projections de financement dépendent de la validation définitive des dispositifs :

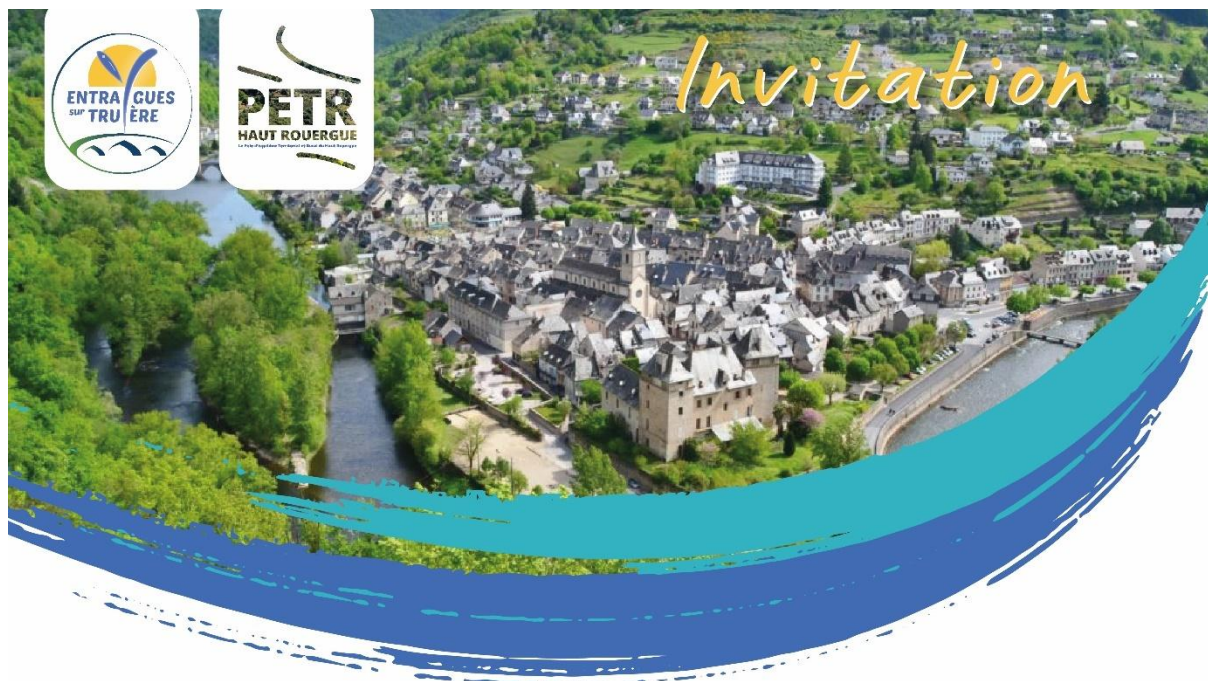
- Premier trimestre 2024 pour le dispositif de la Région Occitanie
- Courant 2024 pour le dispositif Départemental
- Courant 2024 pour LEADER

Entraygues-sur-Truyère	
Estimation financière des aménagements préconisés	110 459 €
Nom du dispositif de subvention	Plan Vélo Régional - Financement des sites propres à hauteur de 33% des 14 832 euros (Cf tableau n°2)
Montant des subventions	4 895 €
Nom du dispositif de subvention	Schéma Directeur Vélo - Financement des itinéraires d'intérêt départemental 20%
Montant des subventions	22 092 € (Du montant total du projet)
Montant du reste à charge	83 473 €

Tableau n°3 : Simulation de financement

10. Annexes

1. Support de communication



Concertation mobilité grand public

Liaison entre le centre-bourg et le quartier de Saures

Afin de réaliser des aménagements adaptés pour favoriser l'utilisation des mobilités douces sur cet axe, le PETR du Haut Rouergue et la Mairie d'Entraygues vous invitent à un atelier de concertation pour identifier les besoins et les attentes des habitants, le :



**Mardi 5 Septembre 2023 à la
Salle Multiculturelle du Val de Saures
à Entraygues de 18h30 à 20h30**



IPNS - Ne pas jeter sur la voie publique / Crédits photos : Mairie d'Entraygues



Comtal
Lot
Truyère



AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



www.petr-hautrouergue.fr

Support d'invitation à l'atelier de concertation