

**ACCOMPAGNEMENT A LA CONCERTATION ET LA CO-
CONSTRUCTION DE MICRO-TRONCONS POUR L'ETUDE
EXPERIMENTALE DE MOBILITE DU PETR DU HAUT
ROUERGUE**

Liaison Espalion / Saint-Côme-d'Olt



CONTACT

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

SOMMAIRE

1. Contexte de l'étude.	3
1.2. Le territoire du PETR du Haut Rouergue	3
1.3. Le contexte du projet	5
1.4. Les objectifs de l'étude	5
1.5. Le tronçon Espalion-Saint-Côme-d'Olt	6
2. Dispositif de concertation	7
2.1. Méthodologie de concertation	7
2.2. La concertation	7
2.3. Bilan de la concertation	8
3. Recommandations techniques	9
3.1. Scénario 1	10
3.2. Scénario 2	16
4. Coût prévisionnel des aménagements	21
5. Financements possibles	21
6. Annexes	22

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.

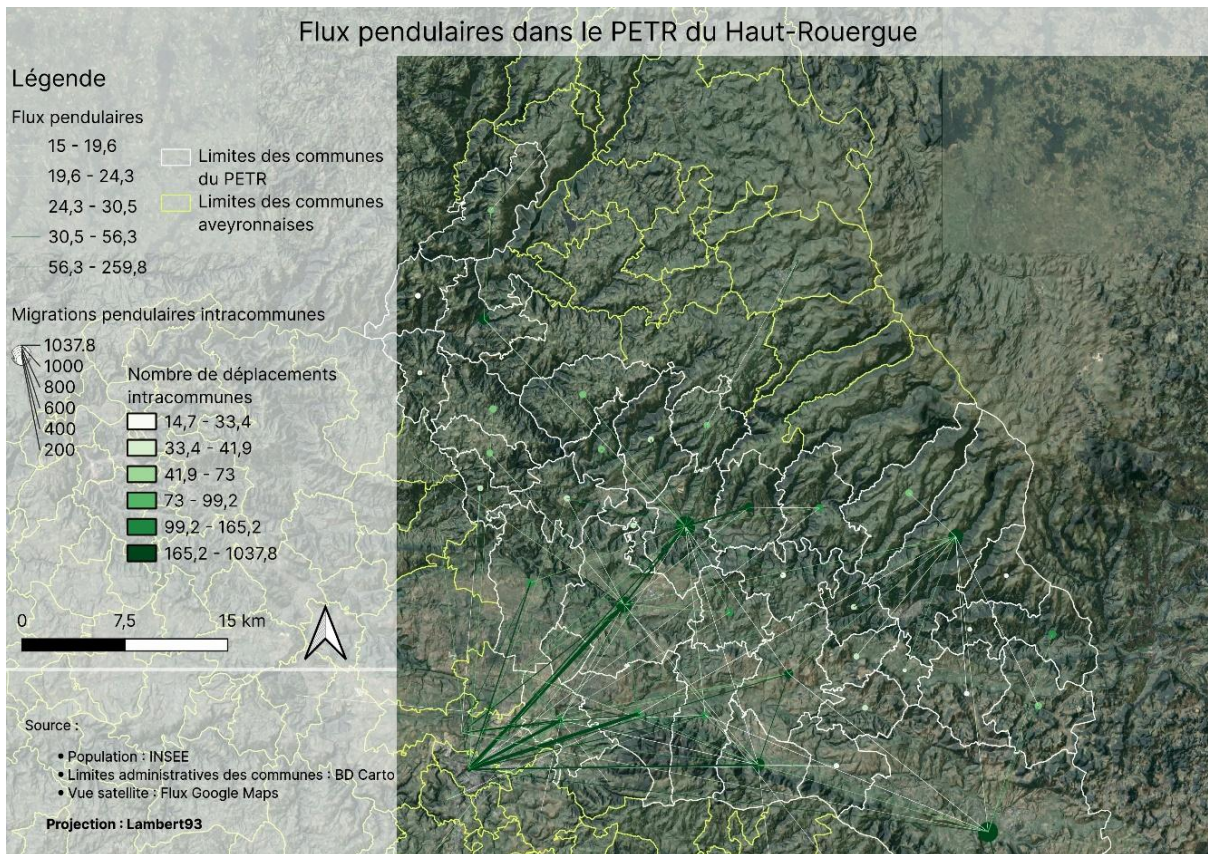
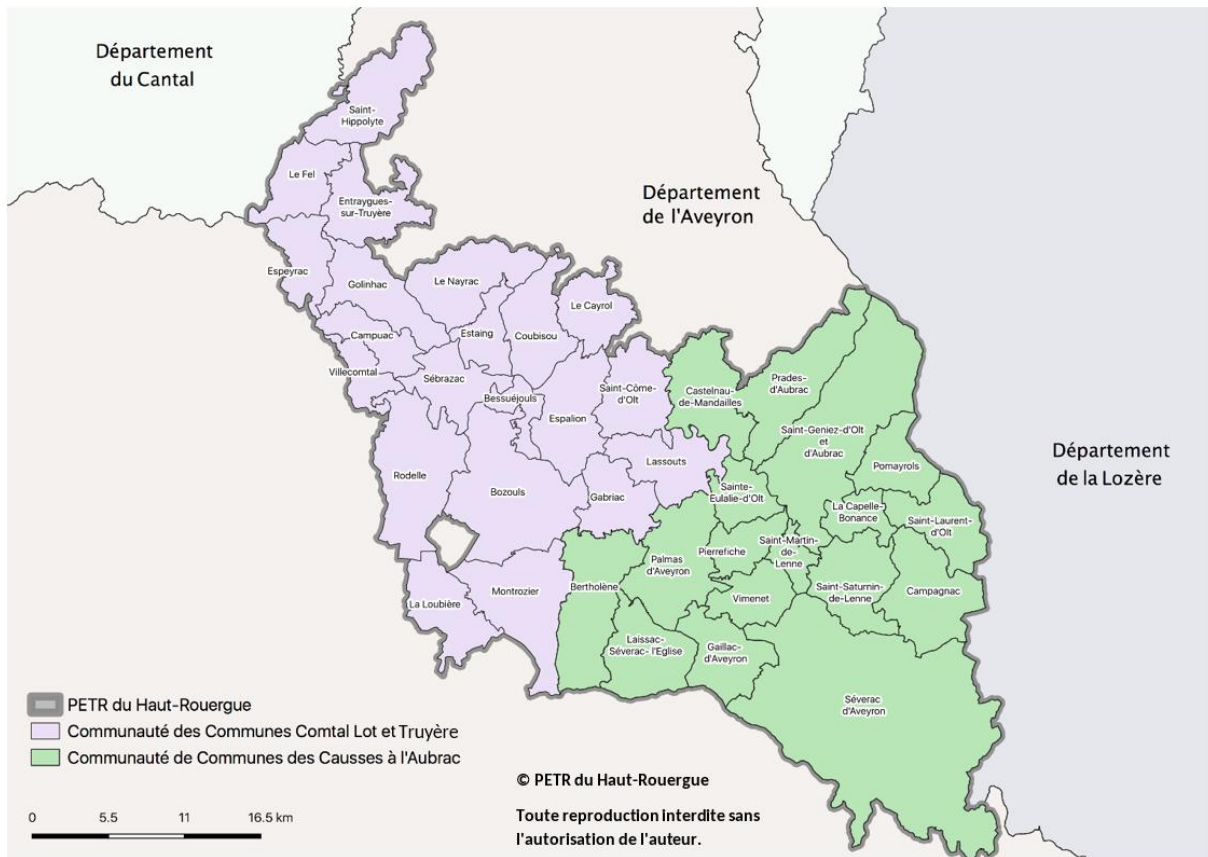
Le territoire du PETR du Haut Rouergue s'étend au nord-est du département de l'Aveyron et au nord de la région Occitanie sur une surface d'environ 1 386 km². Il couvre la partie nord de la zone d'emploi de Rodez autour du bassin de vie d'Espalion, bourg centre de convergence et de services pour le nord 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 Espalion-Saint-Côme-d'Olt.

L'un des tronçons concernés par l'étude se trouve entre la commune d'Espalion et celle de Saint-Côme-d'Olt. L'enjeu de cet itinéraire est d'évaluer la possibilité de créer une liaison douce entre les communes d'Espalion et de Saint-Côme-d'Olt afin d'améliorer les déplacements à vélo ou à pied des habitants, des pèlerins du GR®65, des cyclistes, des pêcheurs, des riverains ou encore des agriculteurs ayant des parcelles de part et d'autres de l'itinéraire. Il s'agit de sécuriser et de faciliter l'accès des usagers aux différentes pratiques mais aussi pour leurs déplacements quotidiens.

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 des deux communes concernées.

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 :

- Une route étroite où différents usages se rencontrent : Pêcheurs, randonneurs du GR®65, riverains et les personnes ayant des accès sur le linéaire.
- Des vitesses importantes.

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'Espalion et de Saint-Côme-d'Olt.

La communication sur cette réunion s'est faite via des affiches dans les commerces, sur les réseaux sociaux, par voie de presse et sur invitation des Mairies.

Comme évoqué précédemment, l'objectif de l'atelier était de cibler les difficultés des usagers à utiliser le vélo ou à se déplacer à pied 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 Immergis dans les propositions d'aménagements.

Un dernier tour de table est effectué pour ceux qui souhaiteraient compléter leurs propos.

Une restitution des propositions est prévue à l'issue du travail du cabinet sur l'ensemble des tronçons.

2.2. La concertation

Les participants regroupaient des habitants des deux communes, des riverains, des marcheurs ou encore des pêcheurs, tous usagers du tronçon.

L'atelier s'est tenu le 28 septembre 2023 de 18h30 à 20h30 à la salle de la gare à Espalion et a rassemblé 12 participants.

Un état des lieux du tronçon est présenté. Aujourd'hui, ce dernier est emprunté par les riverains pour se rendre sur les deux communes, par les marcheurs du GR@65 qui utilisent la variante entre Saint-Côme-d'Olt et Espalion (la montée à Vermus étant le chemin balisé officiellement), par les pêcheurs qui viennent accéder aux berges du Lot et qui ont mis en place des accès aménagés, par les cyclistes, par les agriculteurs qui se rendent dans leurs parcelles, aux propriétaires de jardins ou encore par des résidents de communes voisines qui utilisent cet axe comme « raccourci ». La route communautaire est étroite et en mauvais état, la fréquentation relativement dense de

celle-ci par différents usages la rend dangereuse. Les deux municipalités ont décidé de limiter l'accès à ce tronçon en juillet et en août afin de réduire le passage de voitures sur une période très fréquentée par les cheminants.

Afin de se présenter et de débiter la réunion, sur une carte au format A0, le groupe a pu placer, à l'aide de gommettes, le lieu de résidence de chaque participant, le lieu de travail ou encore les habitudes pour accéder aux services, soins santé ou encore les courses.

Le débat s'est focalisé sur l'accès aux berges pendant la période limitée aux voitures. En effet, les pêcheurs souhaitent pouvoir accéder au Lot pour leur pratique. Ils rappellent que des aménagements spécifiques ont été mis en place pour promouvoir la pêche auprès d'un large public, interdire complètement l'accès serait malvenu.

Les riverains ont souligné la vitesse des véhicules qui peut être excessive et apprécient de marcher plus sereinement sur la période restrictive.

La majorité des participants met en avant que cette route sert aux habitants des communes alentours pour éviter la circulation importante sur l'axe principal, rive droite du Lot. Ce constat se vérifie notamment le vendredi, jour de marché à Espalion.

Les participants étaient ensuite invités à échanger autour des éléments suivants :

- Comment sécuriser l'itinéraire ?
- Existe-t-il une alternative à cet axe ?

2.3. Bilan de la concertation

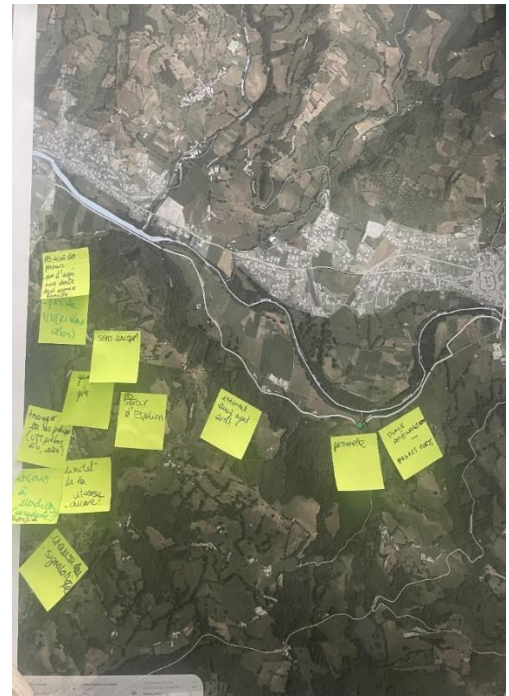
Les conclusions tirées de la concertation permettent de mieux saisir les enjeux à prendre en compte pour répondre aux objectifs fixés de l'étude.

→ Sécuriser le cheminement pour tous les usages

Les participants ont clairement exprimé le souhait de ne pas voir cette route fermée aux voitures. Les détenteurs de carte de pêches soulignent qu'un parcours a été aménagé sur cette rive donnant ainsi l'accès aux personnes âgées ou en situation de handicap. Ils sont donc favorables à ce que cet équipement reste atteignable aisément. De même, les riverains ou les exploitants agricoles ou jardiniers veulent conserver leur accès à leur terrain. Pour rappel, un garagiste est toujours en activité sur cette route, ses clients doivent pouvoir venir jusqu'à l'atelier. Ainsi, il faut gérer au mieux la cohabitation entre voitures et cyclistes/piétons.

Une réduction de la vitesse de circulation semble inéluctable pour améliorer la sécurité sur ce tronçon. En complément de cette action, il s'agit de limiter le nombre de véhicules sur cette portion. Pour cela, il est évoqué de réduire l'accès aux seuls ayants droits sur une période plus longue (la route n'est pas accessible l'été actuellement). Cette démarche aura pour conséquence que cette route ne sera plus le délestage de la RD987 et la fréquentation des véhicules sera bien réduite.

La proposition de mise en place de barrière à chaque entrée du tronçon n'a pas été adoptée.



→ Aménager les accès aux bords du Lot

Par ailleurs, les participants aimeraient que soit étudiée l'idée d'aménager les accès aux bords du Lot pour les piétons comme cela s'est fait entre Espalion et Bessuéjols sur le GR®65. Cette option permettrait d'avoir un itinéraire dédié pour les piétons. Une majorité des bords du Lot sont privés, il faut donc prévoir l'achat de bandes de terrain.

3. Recommandations techniques

Des propositions sont soumises au sein des 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.

INFORMATIONS GENERALES

Communes

Saint-Côme-d'Olt - Espalion

Porteur de projet

PEIR Haut Rouergue

Longueur de l'itinéraire

4,524 ml

Description de l'opération

Création d'une liaison douce permettant de sécuriser les déplacements à pied et à vélo entre les deux communes. Elle permet le report modal vers le vélo sur une liaison à fort potentiel.

Enjeux liés à l'itinéraire

Créer une liaison douce entre les communes d'Espalion et de Saint-Côme-d'Olt
Accès aux aménités d'Espalion
Rejoindre les arrêts de transport en commun d'Espalion

Sites au rayonnement intercommunal concernés

Espalion
Saint-Côme-d'Olt
Véloroute V66
Itinéraire de Saint-Jacques-de-Compostelle
Arrêts de transport en commun d'Espalion

Éléments à prendre en compte

Natura 2000
Maintenir un accès pour les rivières, engins agricoles et usagers de la rivière
Prise d'arrêtés de circulation nécessaire
Travailler à la transition depuis le scénario 2 vers le 1 dans le temps long

Potentiels financeurs

Espalion
Saint-Côme-d'Olt
CCCLT
Département
Région
État
Union Européenne

Partenaires techniques

Espalion
Saint-Côme-d'Olt
CCCLT
Département
Comité de pilotage de la V66



Proposition d'aménagement

Itinéraire carte

- Itinéraire retenu
- Tronçon étudié
- Site propre
- Bande cyclable
- Zone spatiale
- Chaussée
- Chaussée partagée
- Franchissement
- Cheminement piéton

Scénario 1 :

Coût des aménagements : 8 645€

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires : 1 037€

Coût total : 9 682€

Scénario 2 :

Coût des aménagements : 3 545€

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires : 425€

Coût total : 3 970€

Détails des aménagements

L'itinéraire prend appui sur la route des Combes, une route tertiaire reliant les communes d'Espalion et Saint-Côme-d'Olt. Celui-ci est support de la véloroute nationale V86 et du chemin de randonnée Saint-Jacques-de-Compostelle. A la vue des nombreux piétons et cyclistes empruntant l'itinéraire, il semble judicieux d'instaurer un régime de voie verte sauf ayants-droits. La voie verte fixe la vitesse maximale autorisée à 20 km/h.

Vue générale scénario 1 :






Vues précises scénario 1 :

L'entrée Ouest de la route des Combes à Espalion est marquée par la pose d'un panneau voie verte sauf ayant-droit. Du fait de la présence de riverains et d'activités économiques, la circulation des véhicules motorisés n'est pas contrainte par un dispositif physique.

IMMERGIS

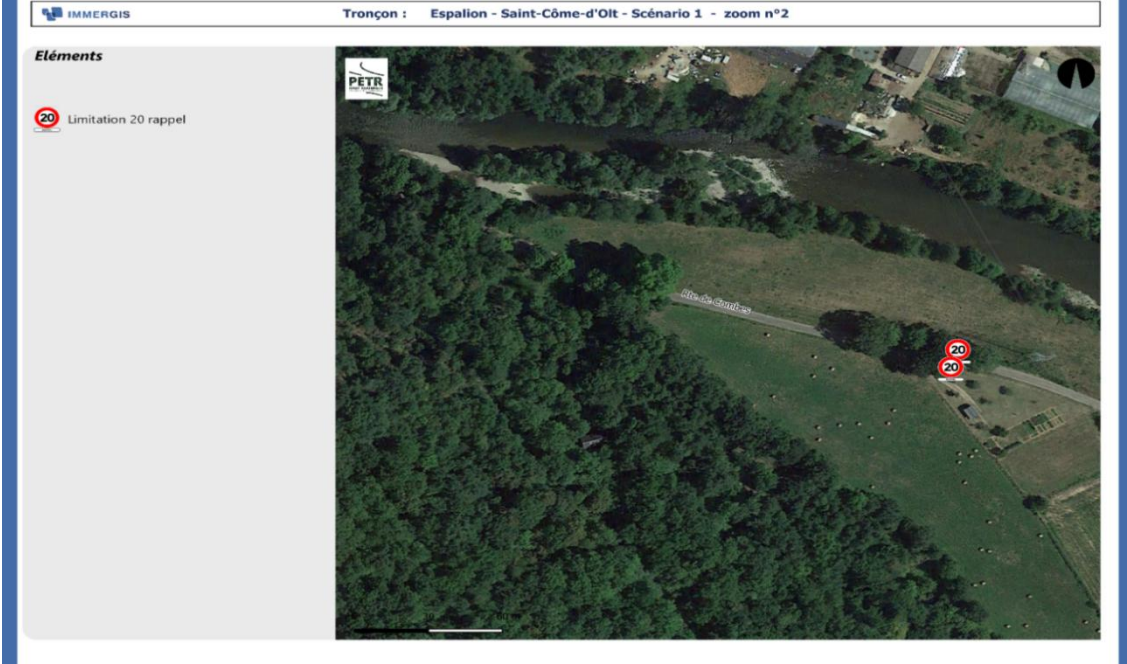
Tronçon : Espalion - Saint-Côme-d'Olt - Scénario 1 - zoom n°1

Éléments

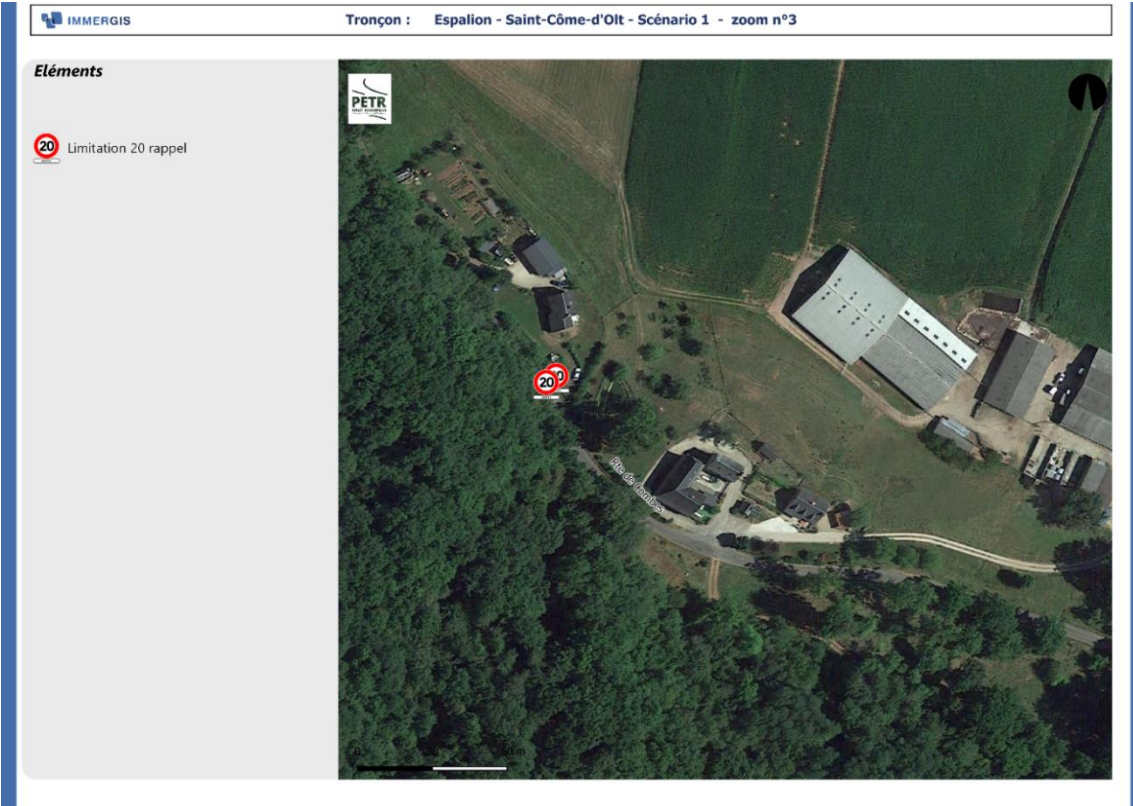
-  Panneau fin voie verte
-  Panneau voie verte partage
-  20



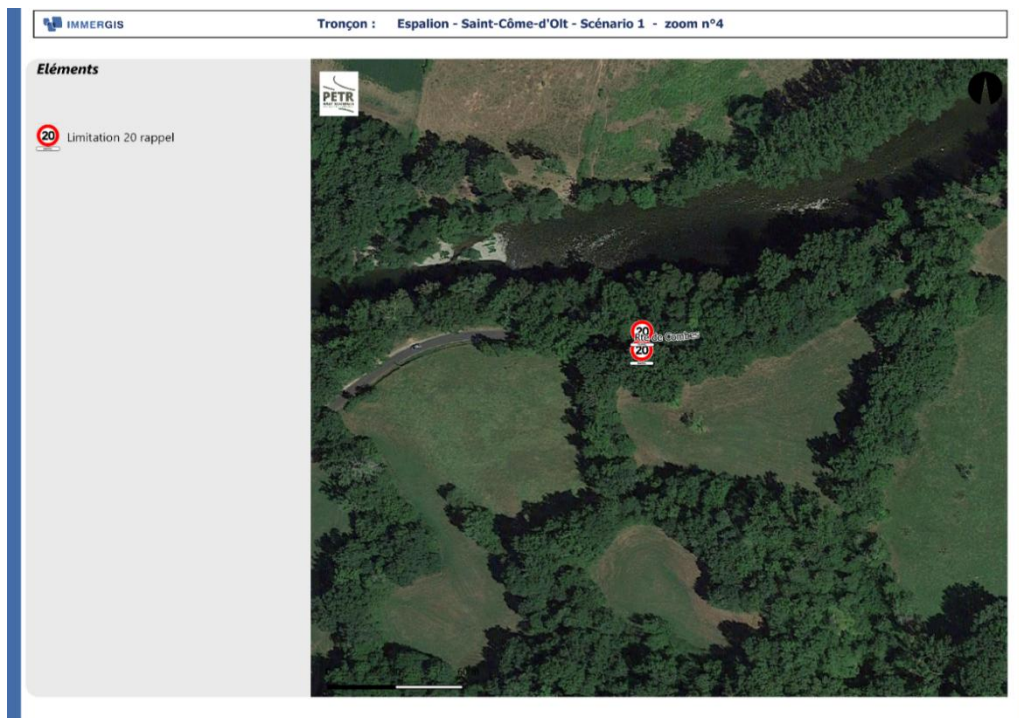
Un kilomètre après l'entrée de la voie verte, il est jugé pertinent de rappeler la vitesse maximale autorisée.



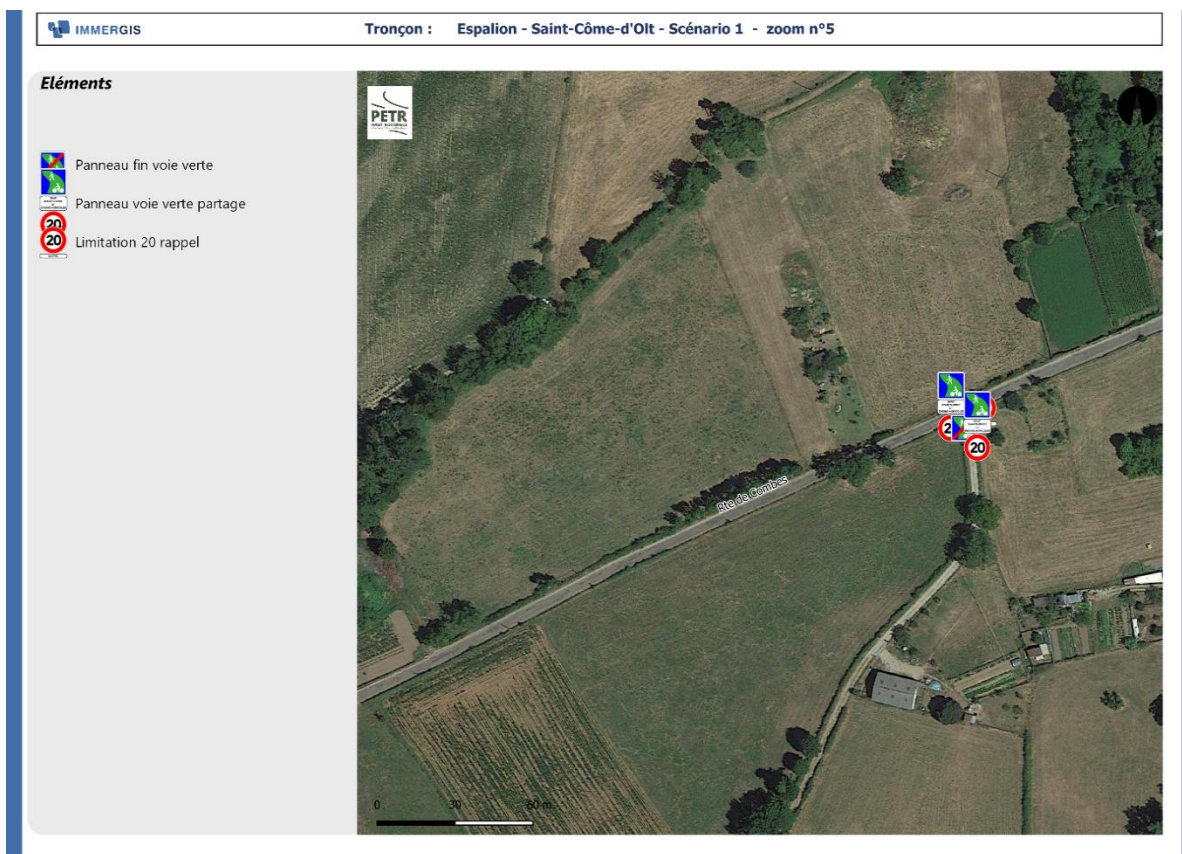
Un kilomètre après le premier rappel de vitesse, il est jugé pertinent de rappeler la vitesse maximale autorisée.



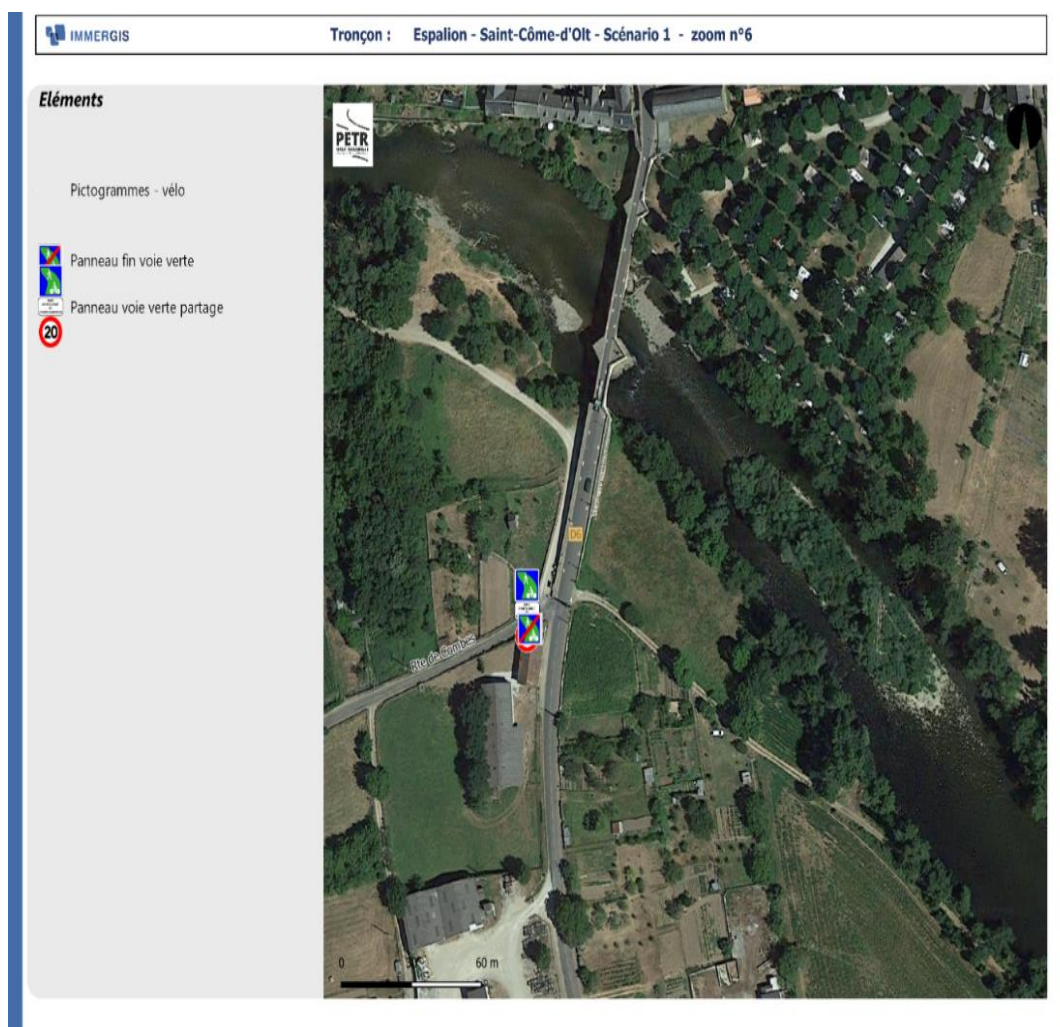
Un kilomètre après le second rappel de vitesse, il est jugé pertinent de rappeler la vitesse maximale autorisée.



L'intersection entre le chemin menant à une habitation et la route des Combes est traitée de manière à rappeler le dispositif de voie verte ainsi que la vitesse maximale autorisée.



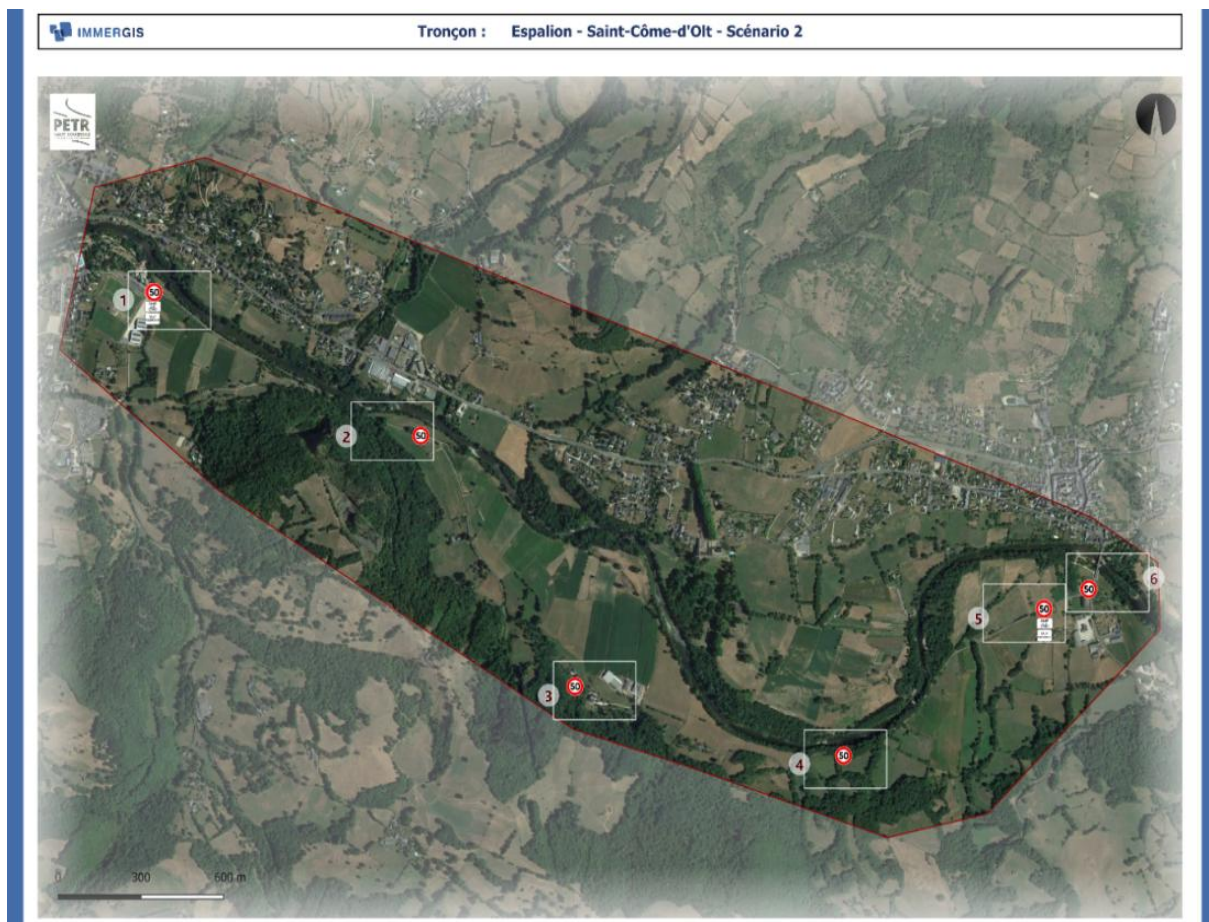
L'entrée Est de la route des Combes à Saint-Côme-d'Olt est marquée également par la pose d'un panneau voie verte sauf ayants-droits. Le pont enjambant le Lot en direction de Saint-Côme-d'Olt présente une faible largeur et contraint la réalisation d'un aménagement en site propre. La pose de pictogrammes vélos tous les 15 mètres indique la trajectoire conseillée aux cyclistes et permet d'éveiller la vigilance des automobilistes quant à l'éventuelle présence de cyclistes sur la chaussée.



3.2. Vue générale scénario 2 : Vitesse limitée à 50 km/h

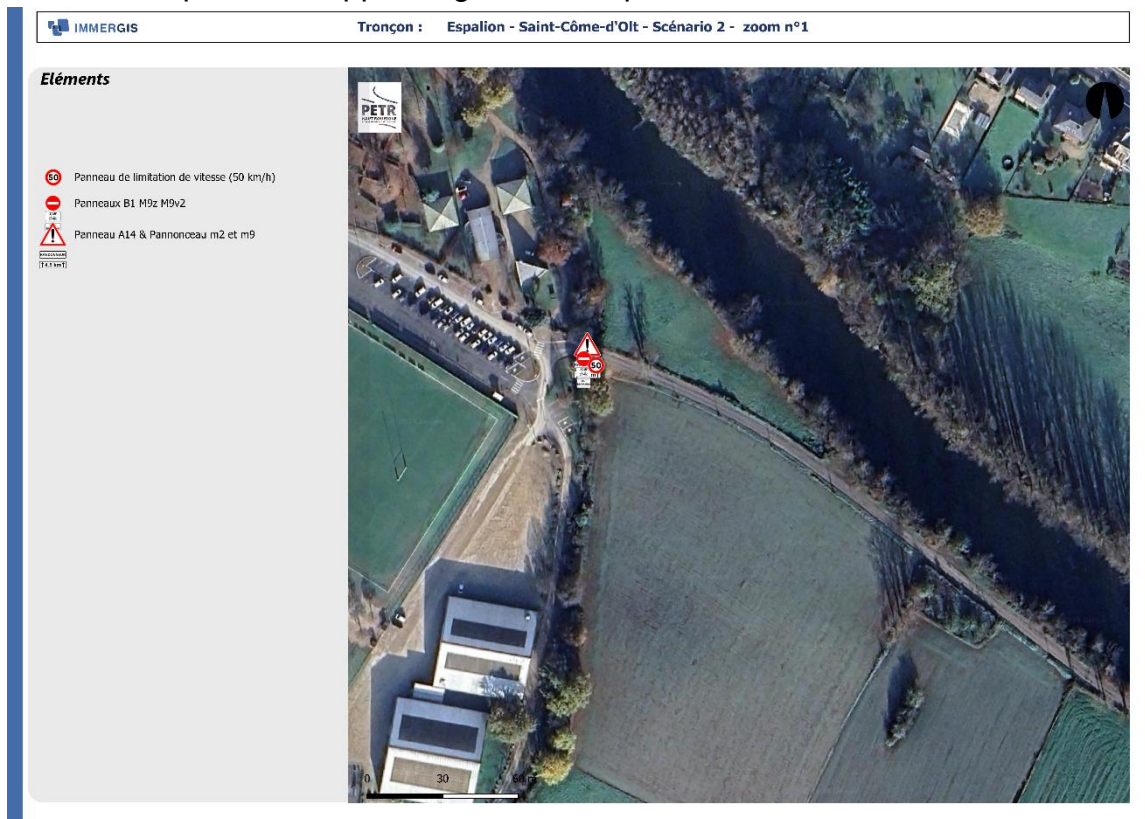
Dans ce scénario, la vitesse des véhicules est réduite mais dans une moindre mesure, la vitesse maximale autorisée serait de 50 km/h. La restriction d'accès pour les véhicules motorisés reste dans cette proposition mais il s'agit d'étendre petit à petit la période de limitation aux ayants droits pour couvrir une plus longue durée avec un accès restreint aux véhicules.

Vue générale scénario 2 :

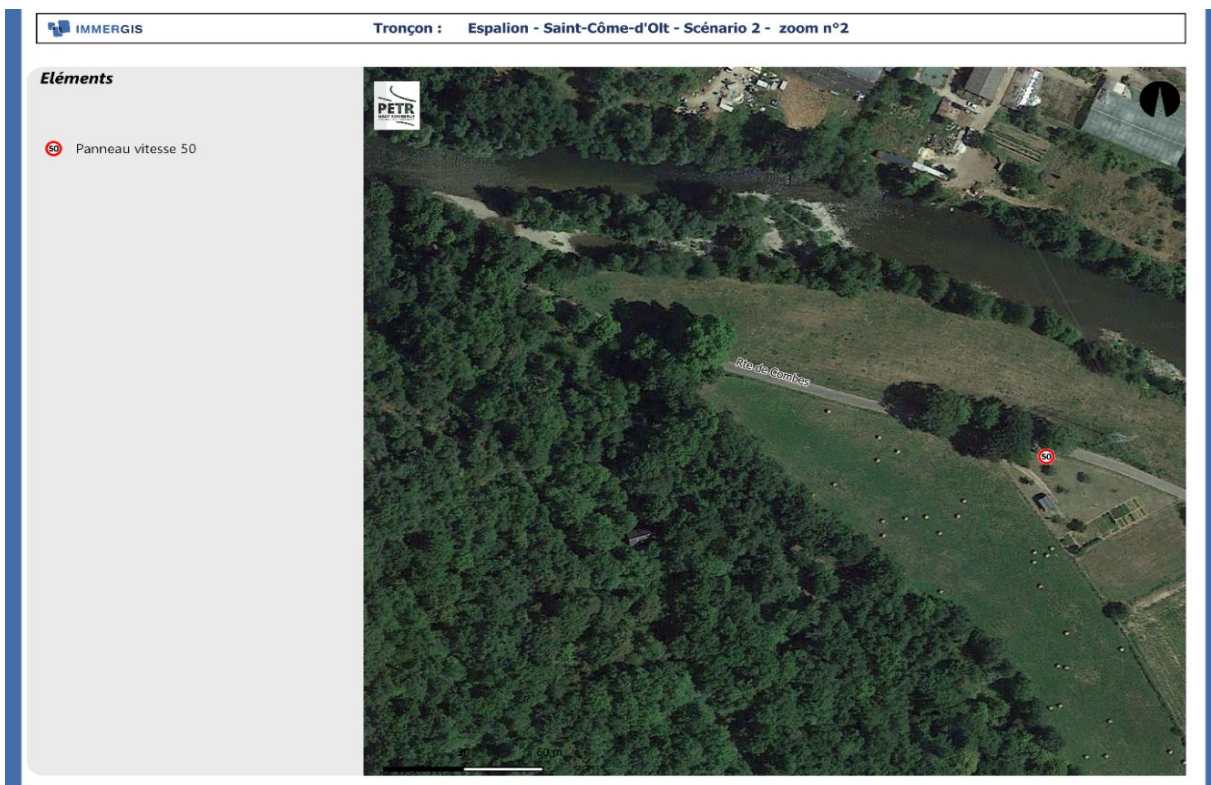


Vues précises scénario 2 :

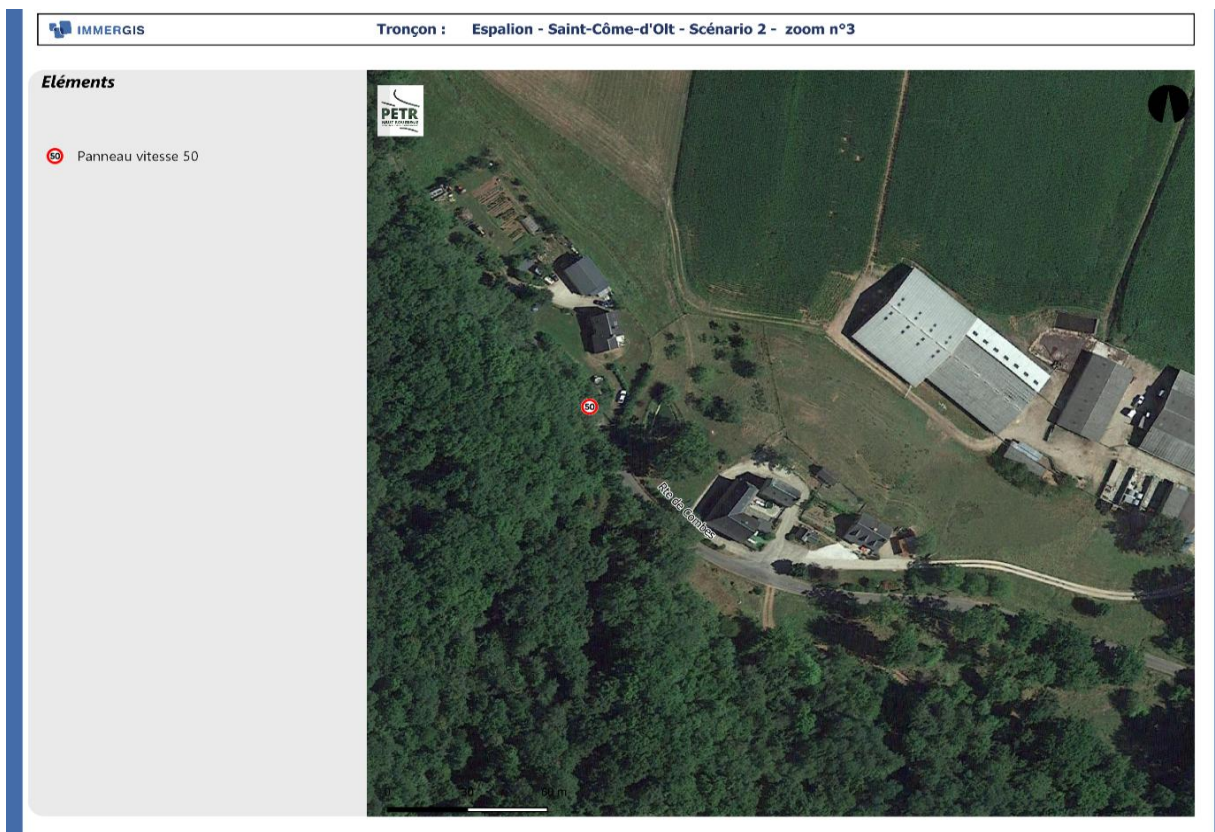
L'entrée Ouest de la route des Combes à Espalion est marquée par la pose de police sens unique de circulation sauf vélo et riverain. La vitesse maximale autorisée est fixée à 50 km/h. Un panneau rappelle également la présence de randonneurs sur l'itinéraire.



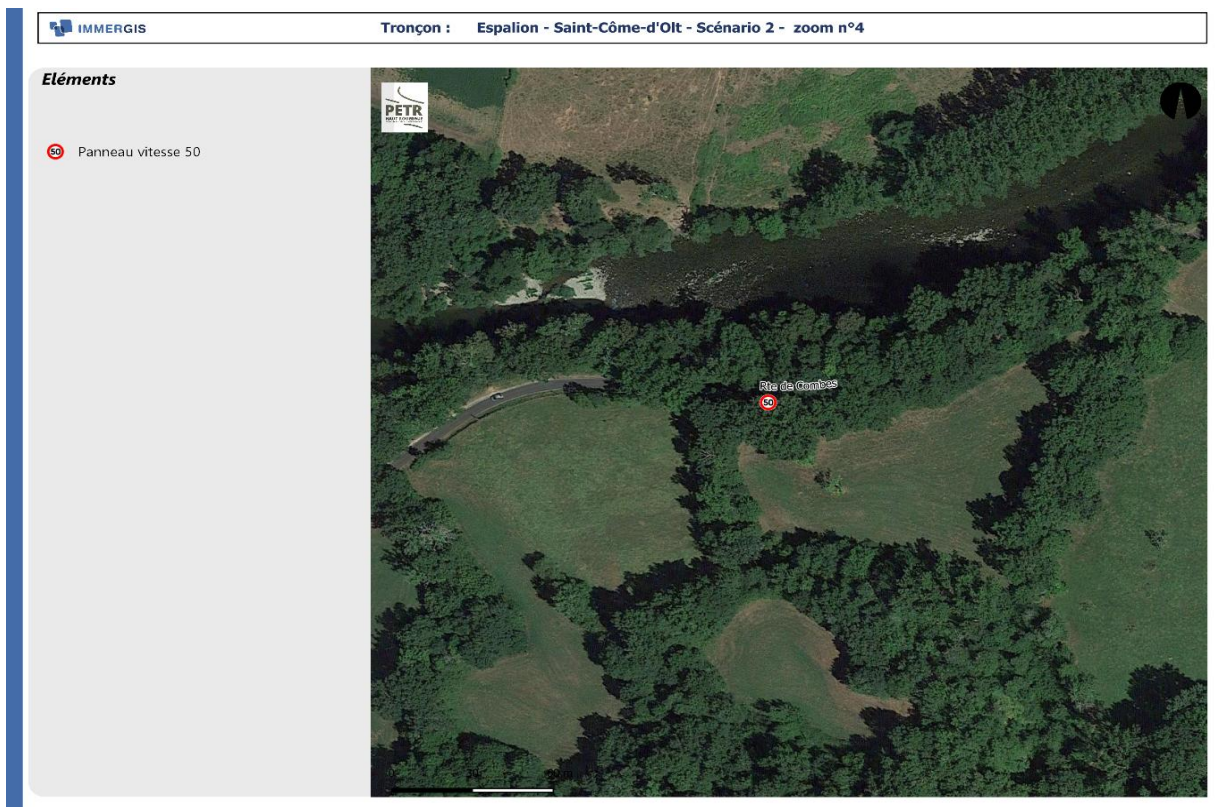
Un kilomètre après l'entrée de l'itinéraire, il est jugé pertinent de rappeler la vitesse maximale autorisée.



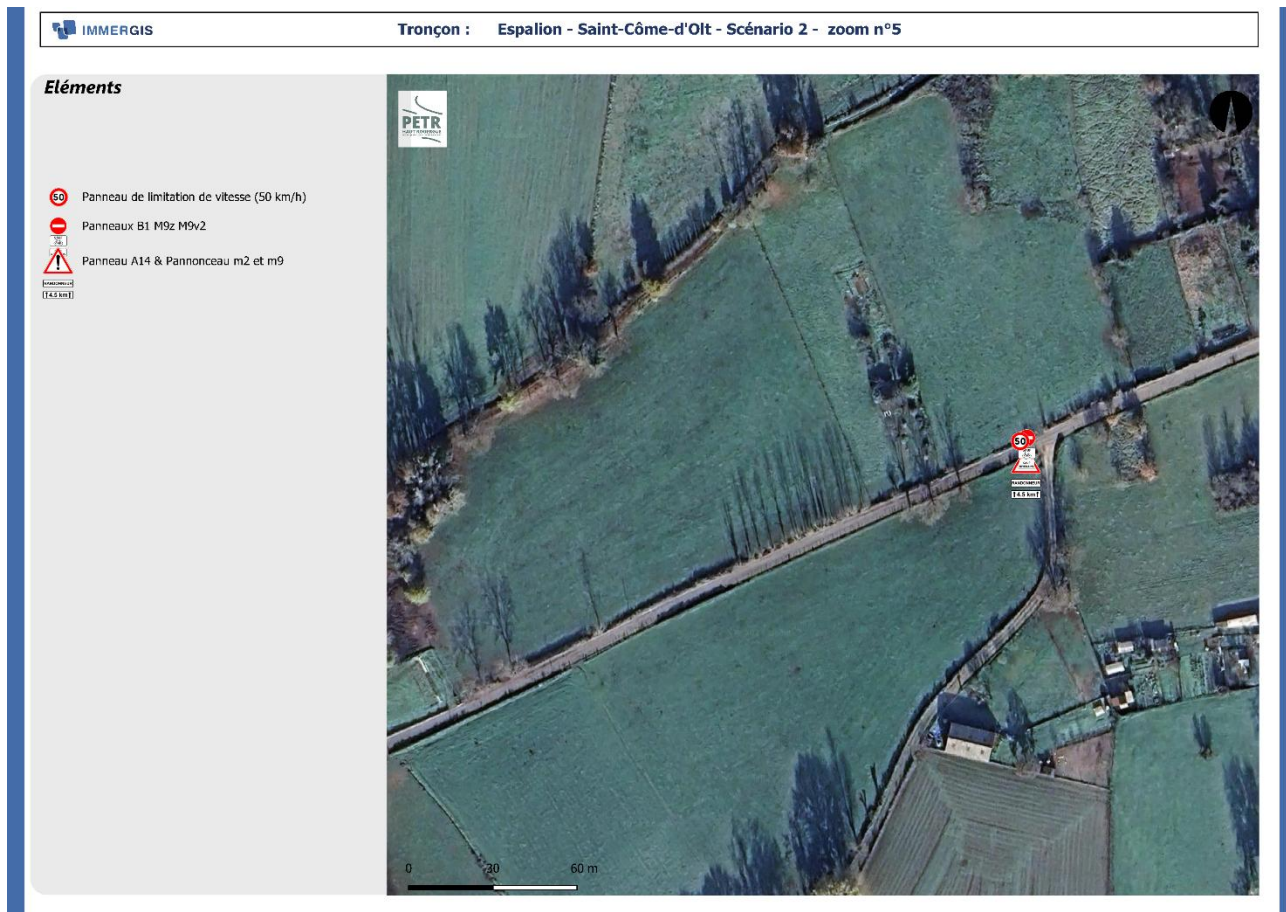
Un kilomètre après le premier rappel de vitesse, il est jugé pertinent de rappeler la vitesse maximale autorisée.



Un kilomètre après le second rappel de vitesse, il est jugé pertinent de rappeler la vitesse maximale autorisée.



L'intersection entre le chemin menant à une habitation et la route des Combes est traitée de manière à rappeler la vitesse maximale autorisée. Un panneau rappelle également la présence de randonneurs sur l'itinéraire.



L'entrée Est de la route des Combes à Saint-Côme-d'Olt est marquée par la pose de police sens unique de circulation sauf vélo et riverains. La vitesse maximale autorisée est fixée à 50 km/h. Le pont enjambant le Lot en direction de Saint-Côme-d'Olt présente une faible largeur et contraint la réalisation d'un aménagement en site propre. La pose de pictogrammes vélos tous les 15 mètres indique la trajectoire conseillée aux cyclistes et permet d'éveiller la vigilance des automobilistes quant à l'éventuelle présence de cyclistes sur la chaussée.

IMMERGIS

Tronçon : Espalion - Saint-Côme-d'Olt - Scénario 2 - zoom n°6

Éléments

Pictogrammes - vélo

 Panneau vitesse 50



4. Le coût des aménagements

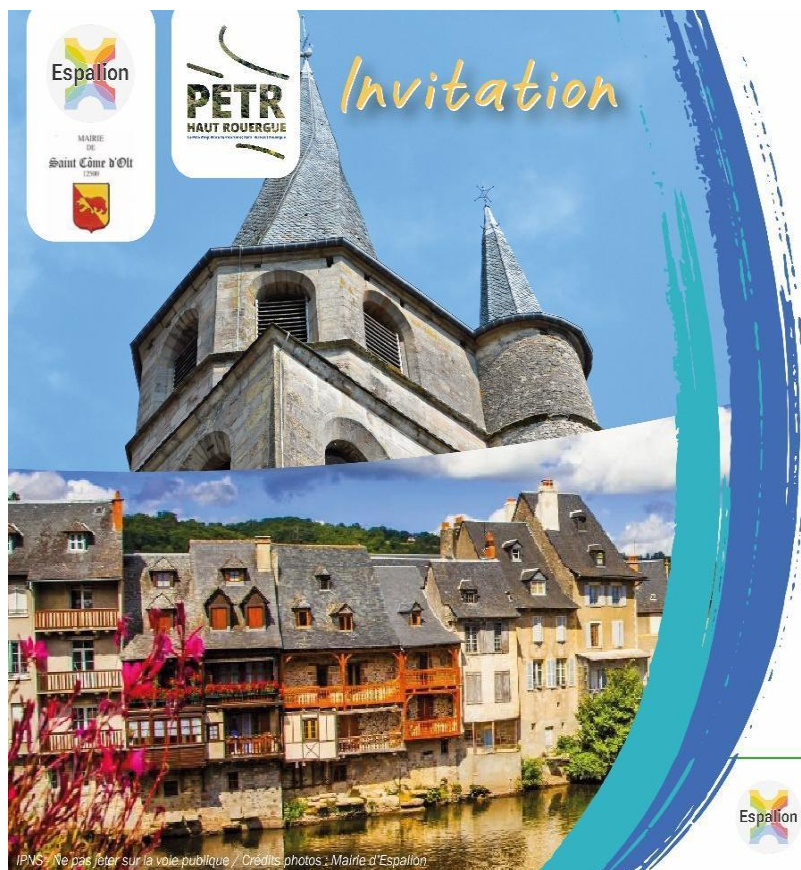
En mètre linéaire				Scenario 1	Scenario 2
Pictogramme vélo tous les 15m	287		2	345 €	345 €
En Nombre					
Panneau sens interdit & panneau "Rappel / "Sauf Vélo"			2	- €	800 €
Panneau de limitation de vitesse (50km/h)			6	- €	2 400 €
Panneau d'entrée de voie verte partagée			4	3 200 €	- €
Panneau de sortie de voie verte			2	800 €	- €
Panneau de limitation de vitesse (20km/h) avec rappel			7	3 500 €	- €
Panneau débouché de cycliste (A21A)			1	400 €	- €
Panneau de danger "Randonneur" sur 4,5 km			3	800 €	1 600 €
Total général				9 045 €	5 145 €

5. Financements

La piste des financements possibles est réduite du fait du peu d'aménagements à réaliser dans les deux scénarios. Une demande DETR peut être sollicitée pour l'achat des panneaux et la confection des pictogrammes.

6. Annexes

Support de communication



Concertation mobilité grand public

Liaison entre Saint-Côme-d'Olt et Espalion, rive gauche

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



Jeudi 28 Septembre 2023
à la Salle de la Gare à Espalion
de 18h30 à 20h30

www.petr-hautrouergue.fr



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