

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

Estaing

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
2. Objectifs de l'étude	Erreur ! Signet non défini.
3. Enjeux du tronçon.....	Erreur ! Signet non défini.
4. Etudes complémentaires	10
5. Déroulé de la concertation	Erreur ! Signet non défini.
6. Apports techniques	10
1. Fiche aménagement.....	11
2. Vue générale :.....	12
3. Vues précises :	13
7. Financements.....	18
8. Annexes.....	21

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.

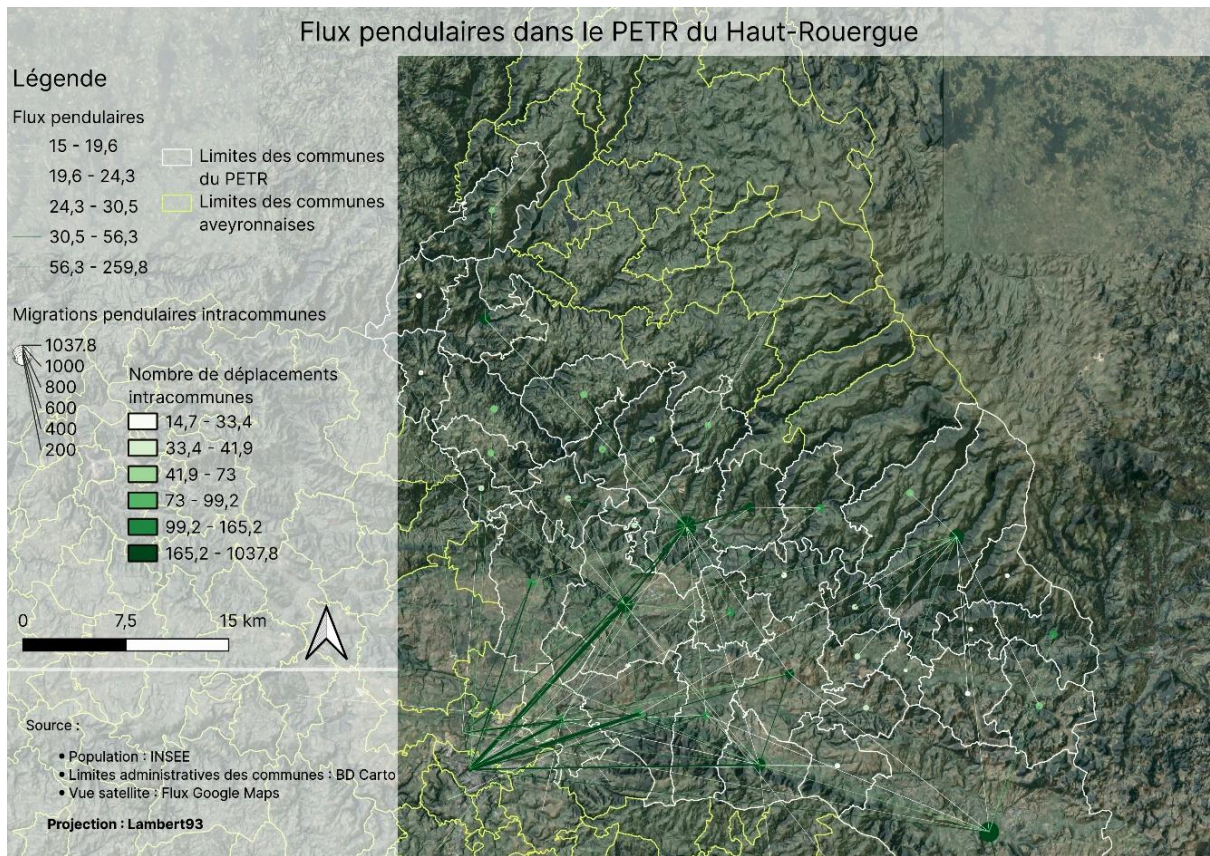
Le territoire du PETR du Haut Rouergue s'étend au nord-est du département de l'Aveyron et au nord de la région Occitanie sur une surface d'environ 1 386 km². Il couvre la partie nord de la zone d'emploi de Rodez autour du bassin de vie d'Espalion, bourg centre de convergence et de services pour le nord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

Estaing est un village classé Plus Beau Village de France et une étape incontournable sur le GR®65, chemin vers Saint-Jacques-de-Compostelle. Il se situe également sur la véloroute Vallée du Lot V86. Ces atouts lui permettent d'accueillir un nombre important de visiteurs. Afin de pouvoir les loger, différents types d'hébergements sont présents sur la commune.

La Mairie possède un camping qui se trouve à l'extérieur du bourg et doit faire l'objet d'une réhabilitation afin de se moderniser et de s'adapter aux nouvelles attentes des voyageurs. Il accueille de nombreux pèlerins, touristes ou encore cyclistes. Le nouvel équipement comprendra également un espace de loisirs à destination des touristes mais aussi des habitants. En effet, ces derniers ont pour coutume de réaliser une balade à pied en boucle depuis le village d'Estaing. A l'occasion de ces divers travaux, la mairie souhaite mettre en place un aménagement permettant de relier plus facilement et en toute sécurité le cœur de la cité à cet hébergement réaménagé.

L'enjeu est donc de réaliser un cheminement piéton et cycliste le long de la RD. La route est étroite, peu fréquentée hors saison avec des virages donnant peu de visibilité.

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'Estaing.

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 avec de nombreux propriétaires sur les abords en cas d'élargissement de voie
- Une circulation en hausse sur la période estivale
- Combiner les différents usages

Des échanges ont été engagés en amont 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

a. 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'Estaing.

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 Immergis dans les propositions d'aménagements.

L'objectif de la concertation concernant le tronçon Estaing est double. Il s'agit à la fois de connecter le camping au centre bourg et d'aménager une boucle.

b. La concertation

Les participants regroupaient des habitants, des riverains, des représentants d'associations, des usagers et des élus.

L'atelier s'est tenu le 19 septembre 2023 à 18h30 à la salle des fêtes et a rassemblé 10 participants. Chacun avait 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.

Ensuite, 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, une boucle à pied est régulièrement empruntée par les habitants depuis le bourg pour rejoindre l'espace du camping via un chemin puis le retour se fait par la route. L'été, la route est régulièrement utilisée par les campeurs mais aussi les pèlerins ou les cyclistes qui viennent se loger au camping. Ainsi cohabitent voitures, vélos et marcheurs sur un axe peu large.

Les participants s'accordent à souligner que cet axe peut être dangereux avec une visibilité limitée par endroit, notamment sur un virage. A cela s'ajoute, le va-et-vient des artisans de la petite zone artisanale située sur cette route.

Avec les travaux du camping programmés, qui vont considérablement améliorer cet hébergement, la mairie a la volonté de sécuriser cette voie afin d'inciter plus de visiteurs à se rendre sur site à pied ou à vélo, et ainsi poursuivre les efforts impulsés avec la réhabilitation du site envers la transition écologique.

Le camping est à moins de 2 km du centre-bourg. Ce qui reste une longueur conséquente à aménager.

Les participants soulignent également que la traversée du village est dangereuse. En effet, en saison, la circulation des voitures, camions, piétons, cyclistes ... est abondante. La municipalité a pris un arrêté pour empêcher les camions de traverser

le bourg au plus fort de la saison afin de diminuer le trafic. Certains déplorent que des transporteurs ne respectent pas cette interdiction.

Les ruelles sont exigües et les trottoirs bas et serrés. La vitesse des voitures est perçue comme élevée par rapport au site.

Le problème de signalétique est soulevé sur l'ensemble du tronçon.

c. 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.

⇒ Créer un cheminement dédié le long de la route

Les participants ont mis en avant la nécessité de créer un cheminement spécifique pour les marcheurs et les cyclistes. Cependant, la difficulté reste l'étroitesse de la route. Il faudrait ainsi envisager d'acheter une largeur sur l'un des côtés pour réaliser les surlargeurs. Un débat s'en suit sur le côté le plus approprié à aménager. Il est relevé que la majorité des marcheurs qui viennent depuis le camping, empruntent la partie gauche.

De nombreux propriétaires bordent la RD, ce qui fait une difficulté supplémentaire pour avoir chacun des accords de céder/vendre une largeur. Le coût de cet achat est également soulevé.

Une signalétique adaptée est à prévoir pour sensibiliser les conducteurs au partage de la route et aux nouveaux aménagements.

Les participants rappellent qu'il ne faut pas perturber la sortie des artisans en fonction du côté choisi.

⇒ Sécuriser les piétons dans le bourg


Tous sont d'accord sur le fait que la traversée à pied ou à vélo du centre est compliquée au vu des nombreux passages et des rues étroites. Les visiteurs font la visite du village via un circuit, il s'agirait de les orienter à prendre des rues moins fréquentées pour une meilleure sécurité. La mairie indique de l'année prochaine, un feu récompense sera mis sur l'axe Entraygues-Espalion pour inciter les automobilistes à ralentir.

⇒ Aménager une boucle


En ce qui concerne l'aménagement d'une boucle, celle-ci servirait essentiellement aux piétons et cyclistes. L'objectif est de pouvoir répondre au problème de protection des piétons et au manque d'utilisation du vélo sur le territoire. Cette boucle sera accompagnée d'un support signalétique adéquat afin de faciliter à la fois le déplacement des piétons et des cyclistes.

Enfin, pour rationaliser l'usage du vélo sur le territoire, il faut également répondre au problème posé par le manque de stationnement vélo sur le territoire. Selon les participants, l'objectif est de développer des box pour les vélos à assistance électrique afin de proposer des services associés à la pratique du vélo. Cela pourrait inciter les usagers à davantage utiliser leur vélo.

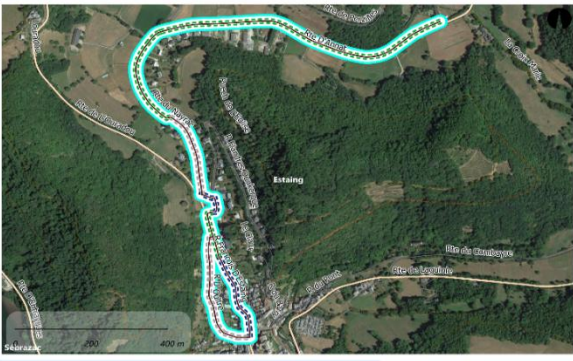
1. Fiche aménagement



● Estaing



4




Itinéraire carte

- Itinéraire retenu
- Tronçon étudié

Proposition d'aménagement

- Site propre
- Bande cyclable
- Zone apaisée
- Chaussée
- Chaussée partagée
- Franchissement
- Cheminement piéton



Scénario 1 :

Coût des aménagements : 505 272€

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires : 60 632€

Coût total : 565 904 euros

INFORMATIONS GENERALES

Commune.s
Estaing

Porteur de projet
PETR Haut-Rouergue

Longueur de l'itinéraire
2 181 ml

Description de l'opération
Création d'un cheminement sécurisé pour les piétons et cyclistes en direction du camping de la Chantellerie. L'opération permet de créer un cheminement sécurisé entre les itinéraires de randonnées d'ampleur nationale et le camping

Enjeux liés à l'itinéraire
Rejoindre le camping de la Chantellerie depuis le centre-bourg
Créer un cheminement sécurisé entre les itinéraires de randonnée et le camping

Sites au rayonnement intercommunal concernés
Camping municipal
Ecole primaire
Centre historique
Véloroute V86
Saint-Jacques-de-Compostelle


Eléments à prendre en compte
Zone inondable
Prise d'arrêtés municipaux nécessaires
Une partie de l'itinéraire se situe dans une zone à risque inondation
Nombreuses parcelles agricoles à acquérir

Potentiels financeurs
Estaing
Département
Région
Etat
Union Européenne


Partenaires techniques
Estaing
Département

Une analyse foncière a également été menée sur le tronçon d'Estaing. Cette analyse détaille les parcelles à acquérir et nécessaires à la réalisation de l'itinéraire.

L'estimation financière fournie avec cette fiche est HT et repose sur la proposition d'achat d'une bande foncière d'une largeur d'environ 5m.

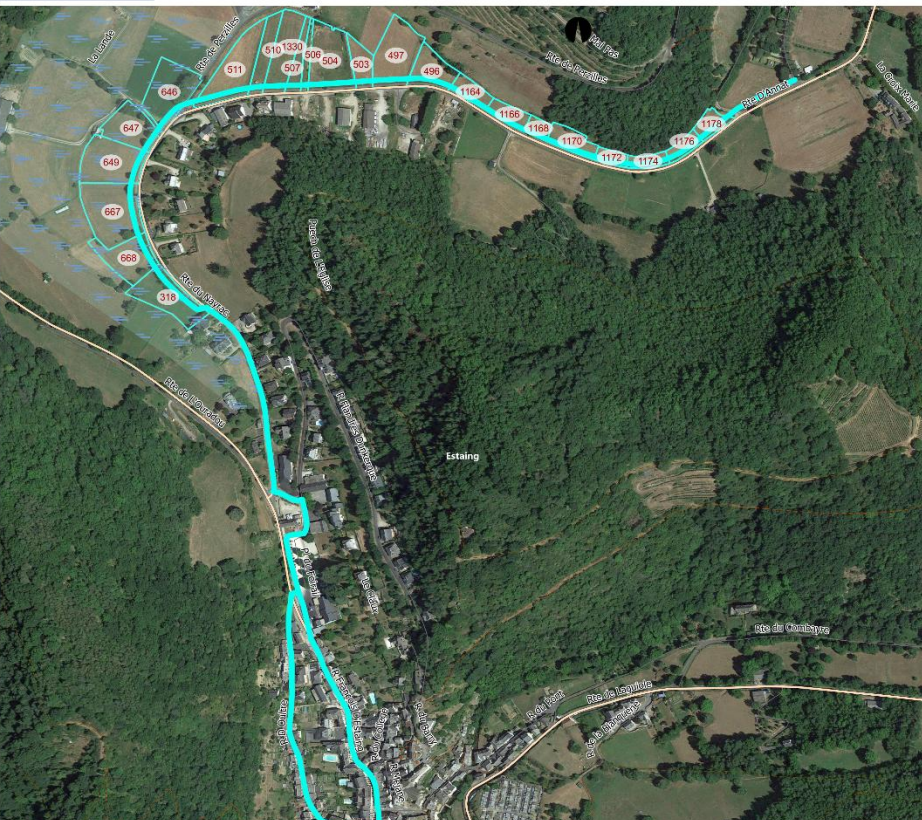


● Estaing



4

FONCIER



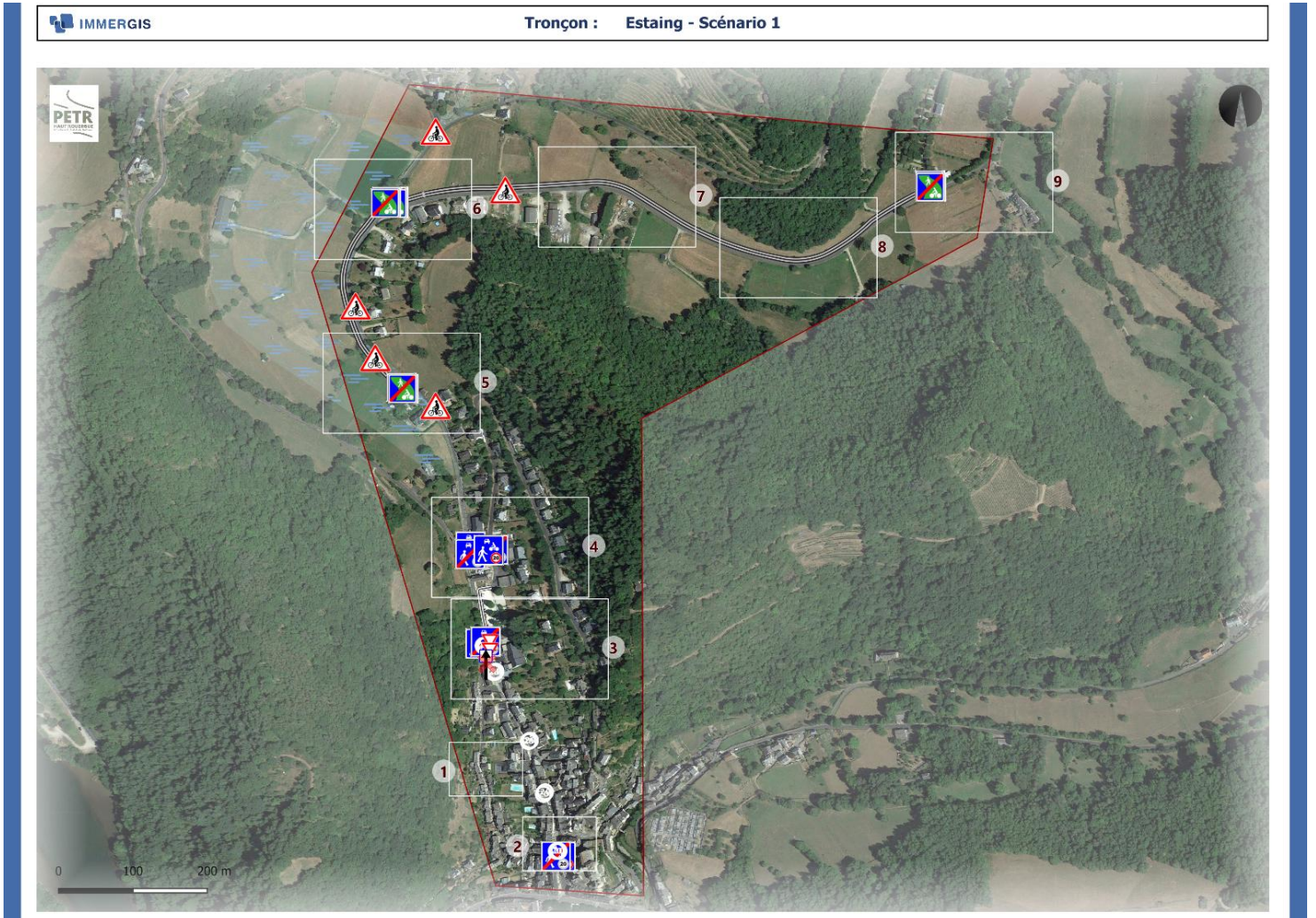
Longueur	Surface	Taux € / m ²	Estimation en €
1008	3024	1	6040

Cadastre

- Parcelles à acquérir
- Tronçon étudié
- Périmètre risque inondation

Commune	Section	Numéro
12098	A	511
12098	A	510
12098	A	507
12098	A	504
12098	A	1330
12098	A	506
12098	A	503
12098	A	497
12098	A	496
12098	A	1170
12098	A	1168
12098	A	1166
12098	A	1164
12098	A	1178
12098	A	1176
12098	A	1174

2. Vue générale :



3. Vues précises :

IMMERGIS

Tronçon : Estaing - Scénario 1 - zoom n°1

Éléments

Pictogrammes - piéton



IMMERGIS

Tronçon : Estaing - Scénario 1 - zoom n°2

Éléments

Pictogrammes - piéton

Pictogramme 20 km/h




Panneau entrée en zone de rencontre (B52)






Panneau sortie de zone de rencontre (B53)

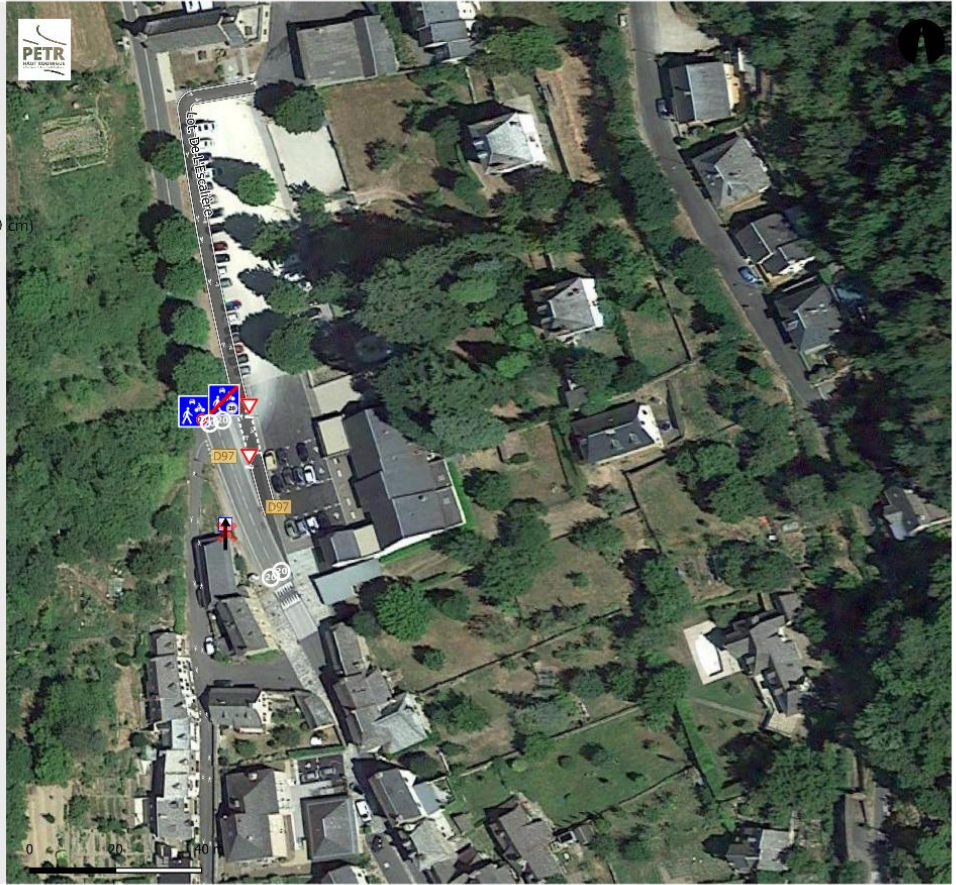


Eléments

- Pictogrammes - vélo
- Pictogrammes - vélo
- Pictogrammes - piéton
- Bordure
- - - - Ligne discontinue - Cédez-le-passage (T'2 50 cm)

-  Terre plein à raboter
-  Plantation à déposer
-  Revêtement de piste cyclable



-  Pictogramme 20 km/h
-  Panneau entrée en zone de rencontre (B52)
-  Panneau sortie de zone de rencontre (B53)
-  Dépose / repose de panneau
-  Cédez-le-passage

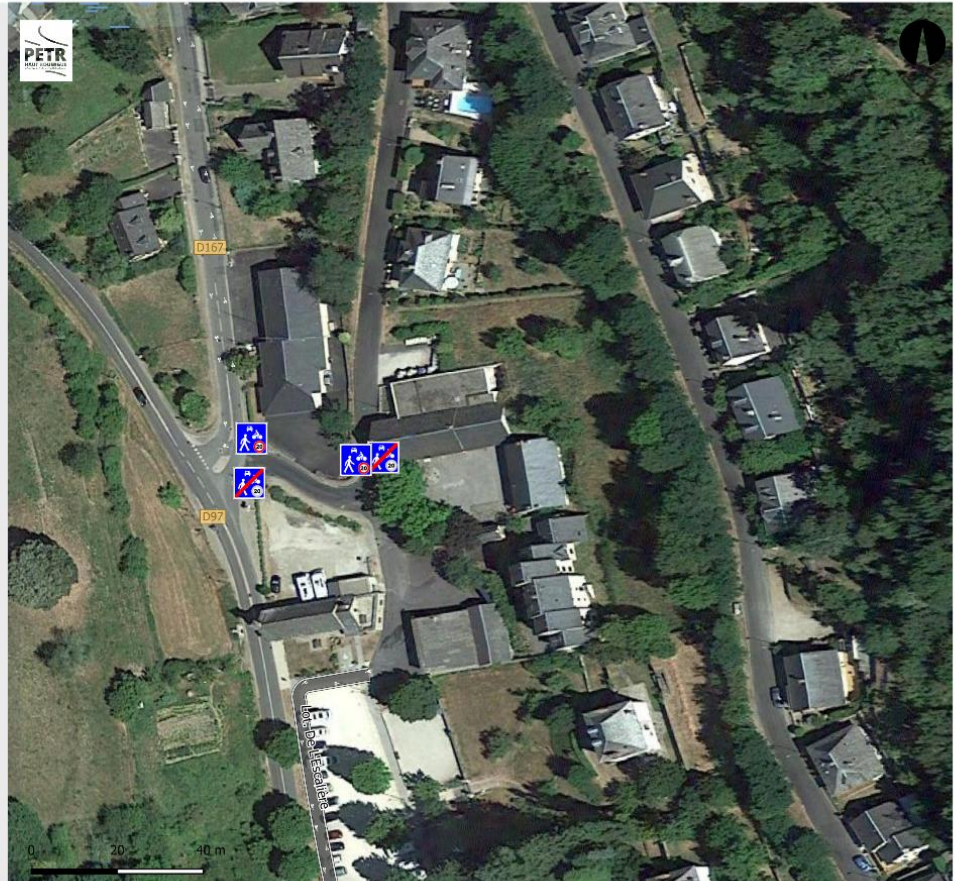


Eléments

- Pictogrammes - vélo
- Pictogrammes - vélo
- Bordure

-  Revêtement de piste cyclable

-  Panneau entrée en zone de rencontre (B52)
-  Panneau sortie de zone de rencontre (B53)



Eléments

- Pictogrammes - vélo
- garde_corps
- Bordure
- Remblais
- assise
- Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Passage piéton
- Panneau voie verte
- Panneau fin voie verte
- Attention traversée de cyclistes



Eléments

- Pictogrammes - vélo
- garde_corps
- ecf_colore
- Remblais
- assise
- Revêtement en stabilisé
- Panneau voie verte
- Panneau fin voie verte



Eléments

garde_corps

Remblais

assise

Revêtement en stabilisé



Eléments

garde_corps

Remblais

assise

Revêtement en stabilisé



Éléments

== garde_corps

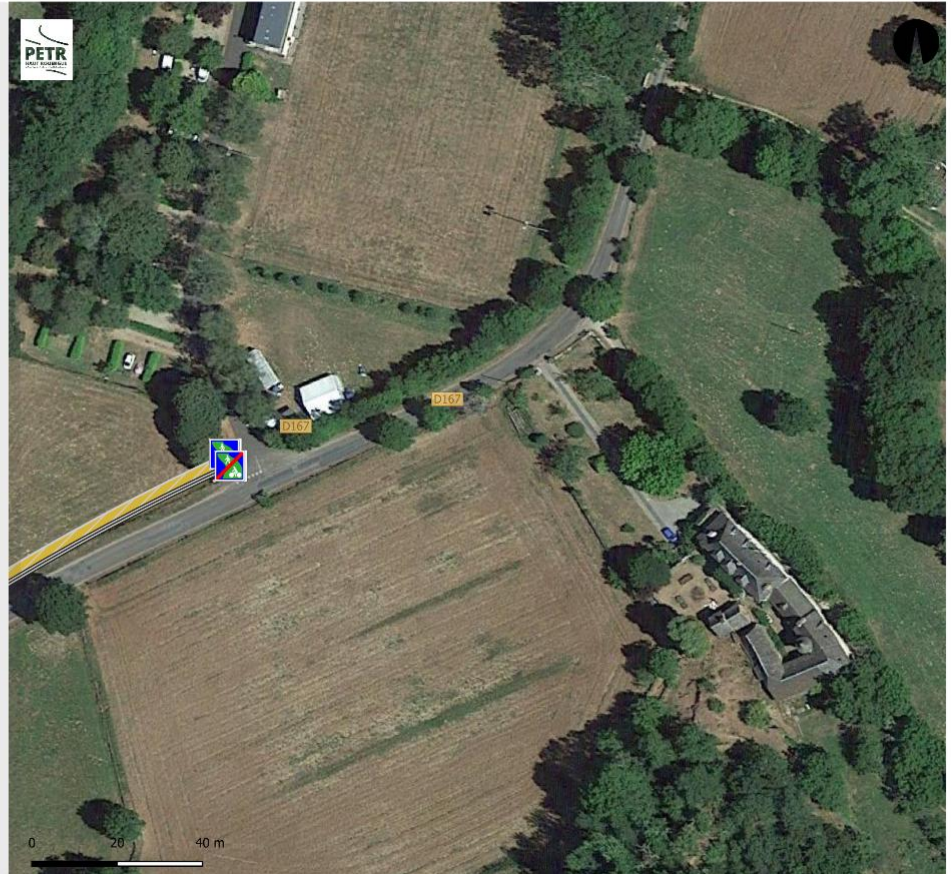
■ Remblais

▨ assise

■ Revêtement en stabilisé

🚦 Panneau voie verte

🚦 Panneau fin voie verte



5. 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...)	<ul style="list-style-type: none"> - Collectivités territoriales - Groupements / PETR - AOM ou équivalent - Territoires ruraux prioritaires (grille densité ANCT) 	<ul style="list-style-type: none"> - Investissements & fonctionnement (2 ans max) éligibles. - Aménagements cyclables inférieurs à 400 000€ (ouvert aux aménagements qui ne sont pas en site propre) 	25% max

<p>Plan Vélo - Département de l'Aveyron 2025-2030</p>	<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) 	<p>Collectivités locales</p>	<p>Dispositifs ouverts aux aménagements inscrits et non-inscrit au schéma départemental, ouvert également aux aménagements hors domaine public départemental</p>	<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>
<p>LEADER GAL AOCG</p> <p>Fiche action 4 : Promouvoir un aménagement durable préservant les ressources naturelles et patrimoniales</p> <p>4.1 Développer l'offre de mobilité</p>	<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 - ... 	<p>Collectivités locales</p> <p>Associations</p> <p>Entreprises</p>	<p>Le projet doit s'inscrire ou s'articuler avec le Plan de mobilité simplifié / une stratégie mobilité à l'échelle territoriale</p> <p>Dans le cas d'achat de véhicule : crit'air 1 ou 2 min</p>	<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</p> <p>Plafond : 150 000€</p>

TABLEAU SYNTHETIQUE DES ELEMENTS CHIFFRES

Itinéraire	Estaing
Détails des aménagements proposés	
Piste cyclable	42 551 €
Bordure type P1	4 544 €
Dépose de parterre végétalisé	0 €
Panneau Ab3a	800 €
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	800 €
Pictogramme vélo tous les 15m	246 €
Pictogramme vélo tous les 5m	62 €
Rabotage de terre-plein	105 €
Revêtement de piste cyclable	35 994 €
Voie verte	407 651 €
Assise (grave naturelle calcaire, et compactage en couches successives de 30 cm d'épaisseur)	110 127 €
ECF coloré	626 €
Garde-corps	80 868 €
Panneau A21a (Débouché de cyclistes)	2 000 €
Panneau c115	1 600 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	1 600 €
Passage piéton	228 €
Pictogramme vélo tous les 5m	65 €
Remblais	161 952 €
Revêtement en stabilisé	48 585 €
Total général	450 202 €

