



agence nationale
de la cohésion
des territoires

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

Laissac-Centre

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 la concertation	8
3. Enjeux du tronçon.....	9
4. Etudes complémentaires	9
5. Déroulé de la concertation	10
6. Apports techniques	11
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.

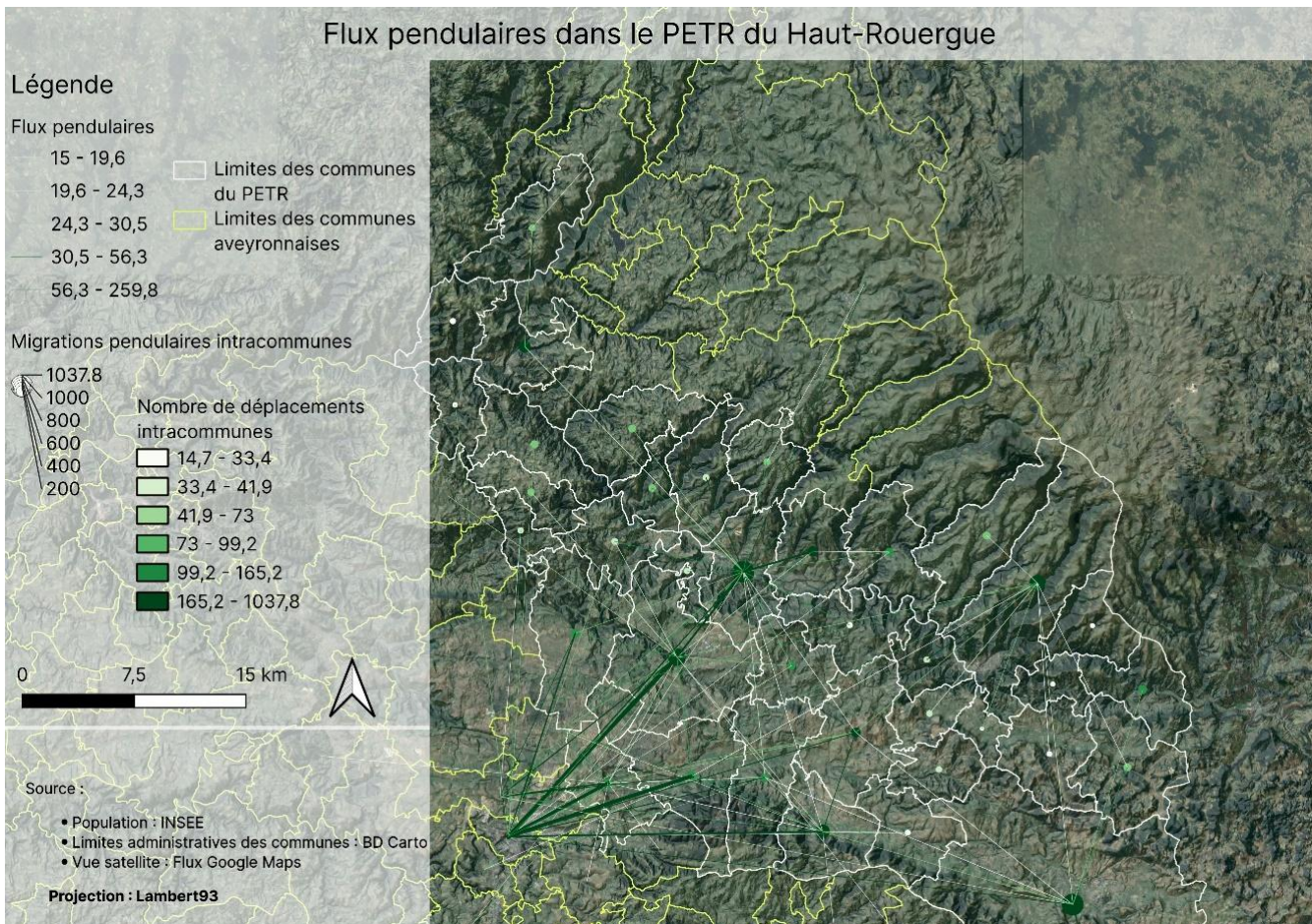
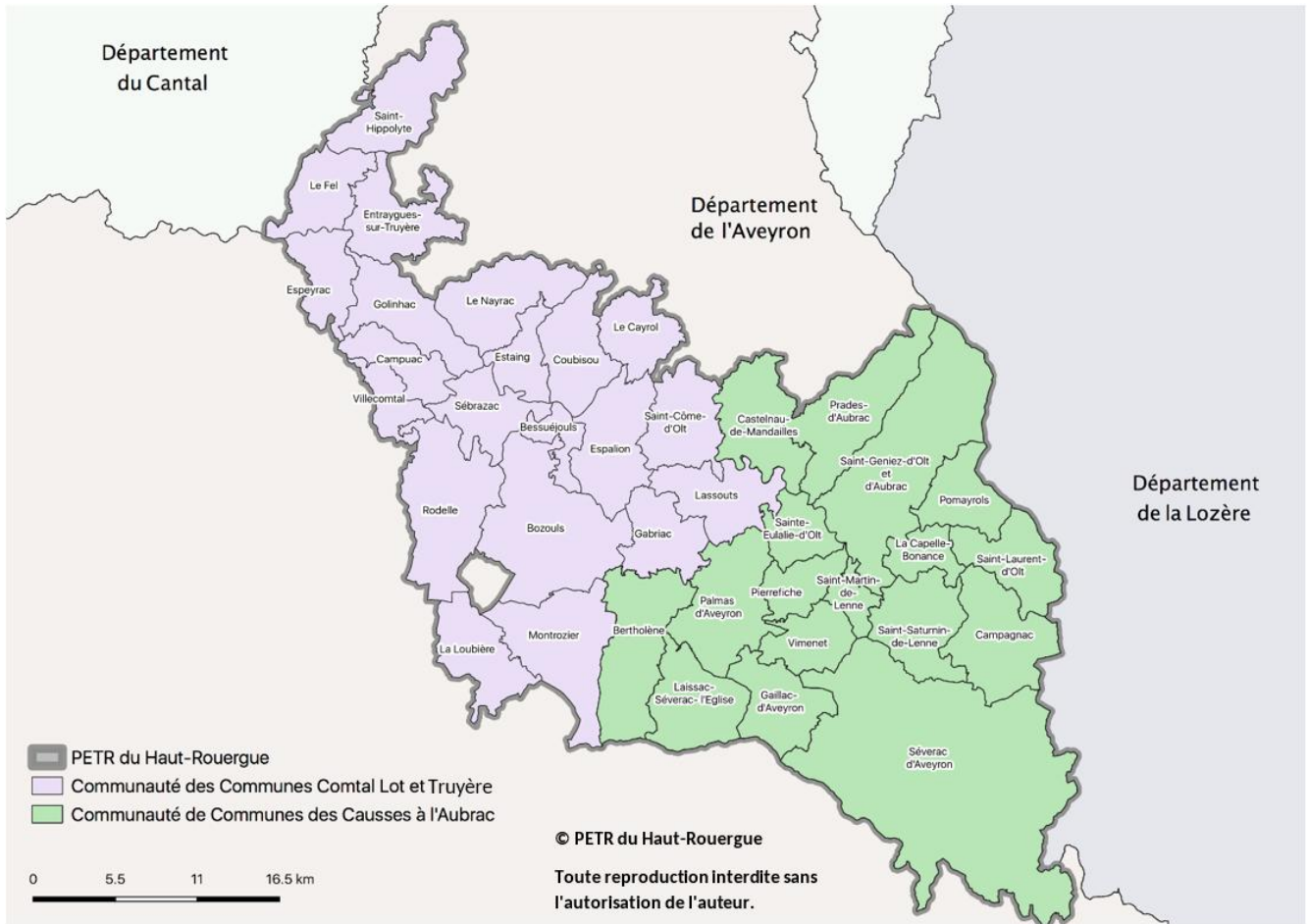
Le territoire du PETR du Haut Rouergue s'étend au nord-est du département de l'Aveyron et au nord de la région Occitanie sur une surface d'environ 1 386 km². Il couvre la partie nord de la zone d'emploi de Rodez autour du bassin de vie d'Espalion, bourg centre de convergence et de services pour le nord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

L'un des tronçons concernés par l'étude se trouve sur la commune de Laissac-Séverac-l'Eglise, entre le célèbre foirail et le centre-bourg. L'objectif est de relier ces deux zones de manière sécurisée en mode piéton ou vélo.

Il s'agit de faciliter l'accès piéton et cycliste aux commerces et entreprises situés sur ce secteur. 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 de Laissac-Séverac-l'Eglise.

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 activité dense dans ce secteur le mardi matin avec le marché de plein vent et celui aux bestiaux
- Des trottoirs uniquement délimités au sol et peu 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. Objectif de la concertation

L'objectif de la concertation concernant le tronçon Laissac est de sécuriser le futur PIMS en se focalisant sur les accès au collège, à l'Intermarché et à la résidence de services

Pour répondre à cet objectif, une concertation a été mise en place afin d'identifier les besoins des habitants et d'aborder les éléments qui leur semblent essentiels.

Les ateliers de concertation ont rassemblé 5 participants



Atelier de concertation – Septembre 2023

3. Enjeux du tronçon

L'enjeu de cet itinéraire pour le tronçon de Laissac est multiple. Tout d'abord, il s'agit de proposer à la fois une desserte scolaire et une desserte pour les services publics. Par ailleurs, l'itinéraire souhaiterait améliorer l'accès aux commerces et sécuriser l'espace public à proximité du collège.

4. Etudes complémentaires

Le projet se situe sur un ensemble de zones Natura 2000. Ces zones, d'intérêt écologique, sont protégées juridiquement. D'après la Liste « nationale » du 2nd décret du 16 août 2011, la création de chemin ou sentier pédestre, équestre ou cycliste en site Natura 2000 et l'arrachage de haies en site Natura 2000 sont des activités soumises à évaluation des incidences Natura 2000. Le porteur de projet doit déposer le dossier d'évaluation des incidences à la préfecture. Le dossier déterminera si le projet peut avoir un impact significatif sur l'environnement. A la suite de l'avis rendu par le préfet, un dossier unique peut-être réalisé pour toutes les zones concernées.

La commune de Laissac est à moins de 1,5km d'une zone N2000. Il est donc fortement conseillé de soumettre toute la zone d'étude au dossier d'évaluation des incidences, et de le faire conjointement sur une seule demande. Associé à cela il faudra réaliser une étude faune flore pour identifier si des espèces protégées sont présentes sur la zone d'étude. Le cas échéant une demande d'autorisation sera nécessaire. Dans un premier temps il est important d'associer le gestionnaire des zones Natura 2000 qui est le PNR Aubrac, puis de prendre contact avec la Direction Département des Territoires l'Aveyron pour les associer au projet. Ces acteurs qui connaissent le territoire, les espèces et les habitats protégés pourront aider à préciser le calendrier des démarches.

Il s'agira également de réaliser une étude faune flore avec l'aide d'un bureau d'étude spécialisé pour identifier les espèces protégées et l'impact des aménagements sur les habitats et les espèces des zones Natura 2000. Enfin, il faudra déposer le dossier d'évaluation des incidences zone Natura 2000 à la préfecture avec le dossier de dérogation de destruction d'espèces protégées si nécessaire.

5. Déroulé de la concertation

Les conclusions tirées de la concertation se structurent autour de deux éléments essentiels. Ces derniers permettent de mieux saisir les enjeux à prendre en compte pour répondre aux objectifs fixés de l'étude :

- Sécuriser l'accès au supermarché depuis le collège et la résidence de service

Les habitants de la résidence de services ont exprimé leurs souhaits de pouvoir sécuriser la zone qui donne accès au supermarché afin de permettre une circulation sécurisée et protégée.

Dans un premier, les participants ont tenu à souligner le problème lié à la vitesse excessive des automobilistes autour du Foirail. Par conséquent, les participants ont suggéré la mise en place de ralentisseurs à l'aide d'une écluse qui sera accompagnée d'un marquage au sol servant de signalétique. Les participants évoquent également la mise en place de trottoirs ou d'une traversée afin d'améliorer l'accès à Intermarché.

Enfin, un souci d'éclairage est relevé par les participants. Effectivement, les déplacements pour se rendre dans le centre administratif induisent un risque en raison du manque d'éclairage, ce qui pose à nouveau un problème d'ordre sécuritaire.

Les échanges concernant l'accès au supermarché se structurent autour d'un enjeu de sécurité. Les habitants souhaiteraient intégrer ces réflexions dans le projet PIMS qui est actuellement en cours de réalisation.

- L'accès au centre bourg

Les premières réflexions qui émergent des échanges sur l'accès au centre bourg se fondent principalement sur un manque d'aménagement. En effet, les habitants

indiquent une absence de marquage au sol, ce qui implique d'emblée un manque de sécurisation.

Par ailleurs, les participants évoquent également le manque de trottoirs pour accéder au centre-ville.

La réponse des participants face à ces problèmes est de proposer dans un premier temps la mise en place de plateaux ralentisseurs dans le centre bourg, notamment au niveau de l'hôtel. L'idée de mettre en place un sens unique dans le centre-ville est également envisagée par les habitants.

La question du stationnement dans le centre s'est également posée. Les participants souhaiteraient ainsi développer l'offre de parking pour faciliter l'accès au centre.

6. Apports techniques

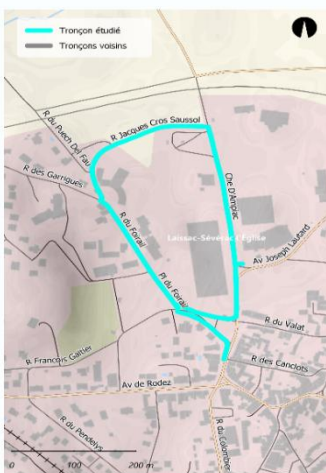

Les éléments saillants de chacune des propositions sont intégrés au sein des fiches itinéraires et pré-opérationnelles. Des cartographies mettent en avant les propositions d'aménagement associées à l'itinéraire et une estimation financière complète.

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 au sein des 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.

1. Fiche aménagement

PIMs - Centre de Laissac



ITINÉRAIRE

- Itinéraire retenu
- Tronçon étudié

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

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

SCÉNARIO 1 :

Coût des aménagements :

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires :

SCÉNARIO 2 :

Coût des aménagements :

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires :

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Commune.s
Laissac-Sévérac l'Église

Porteur de projet
PETR HALT - ROUERGUE

Longueur de l'itinéraire
1 132 m

Description de l'opération
Sécurisation du cheminement piéton et vélo vers le PIMs, le collège et autour du foirail.

Enjeux liés à l'itinéraire
Desserte Scolaire
Desserte services publics
Accès aux commerces
Sécurisation de l'espace public à proximité du collège

Sites au rayonnement intercommunal concernés
Pôle Intercommunal Multi-Services
Collège
Foirail
Intermarché

Éléments à prendre en compte
Prise d'arrêtés municipaux nécessaires
Modification plan de circulation
Circulation engins agricoles et bus

Potentiels financeurs
Laissac - Sévérac l'Église
Département
Région

146 265€

17 552€

163 817€

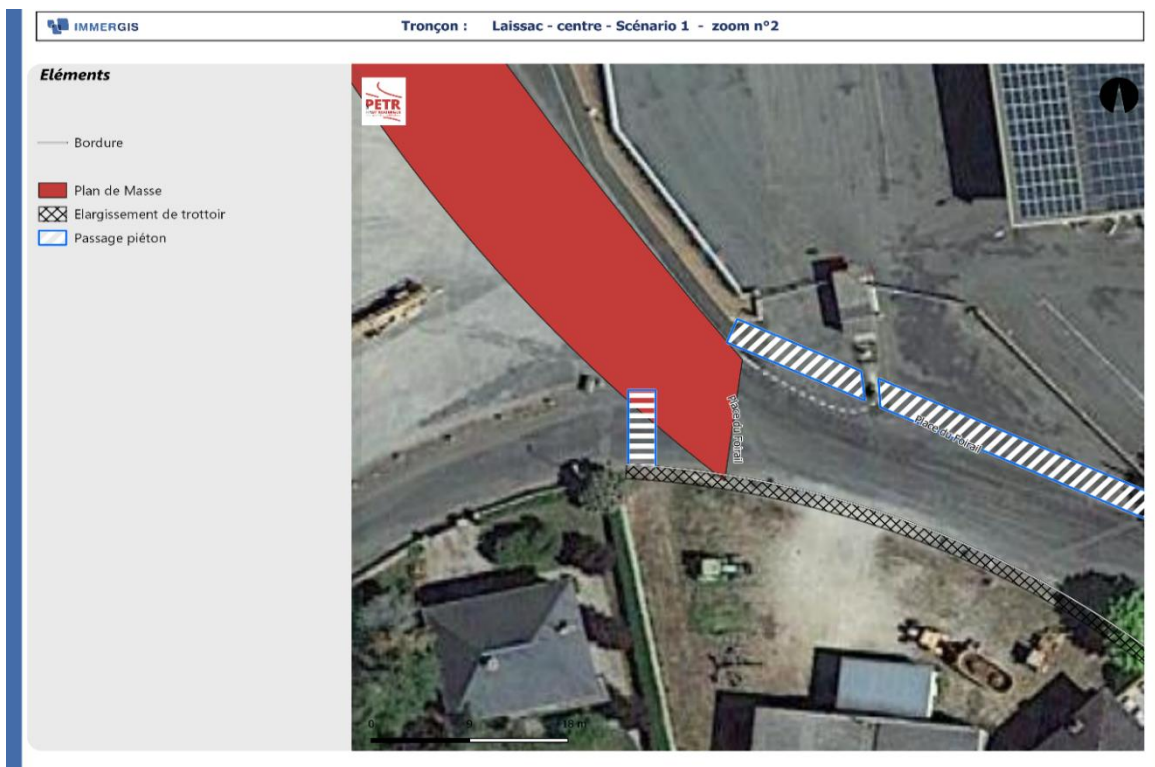
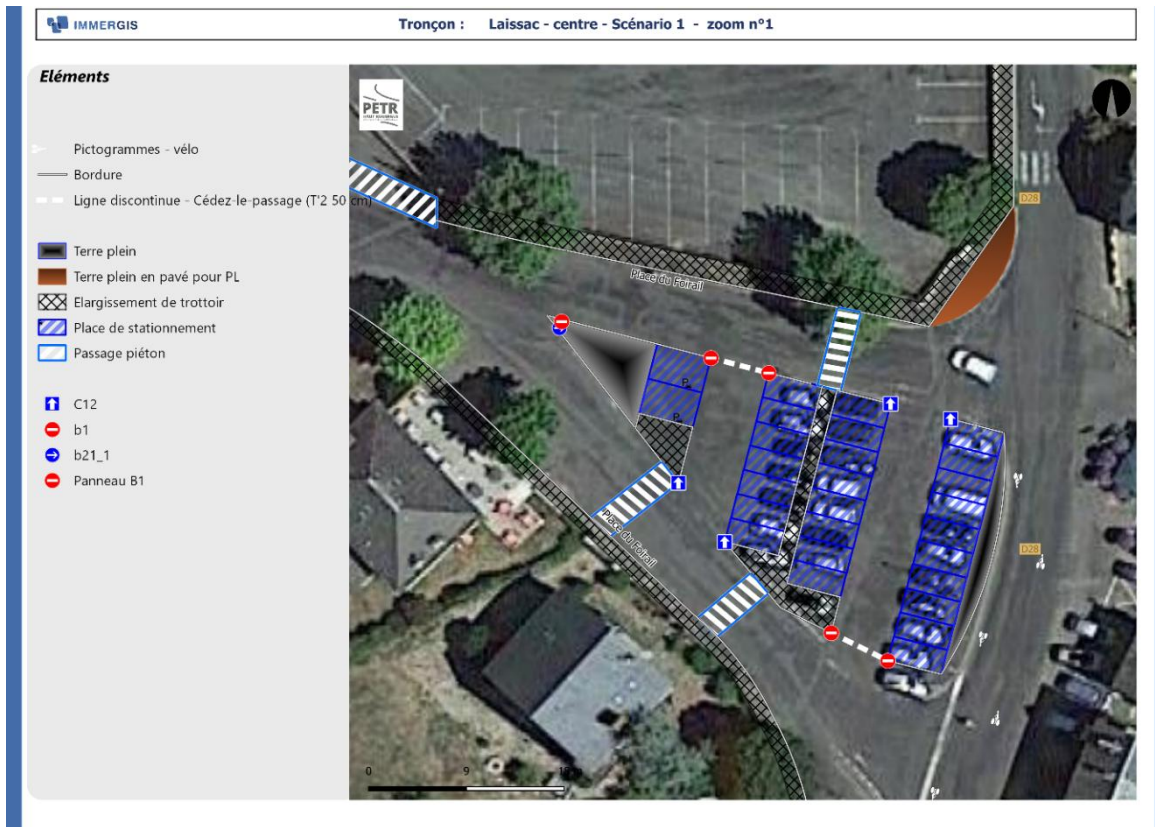
2. Vue générale

IMMERGIS




Tronçon : Laissac - centre - Scénario 1

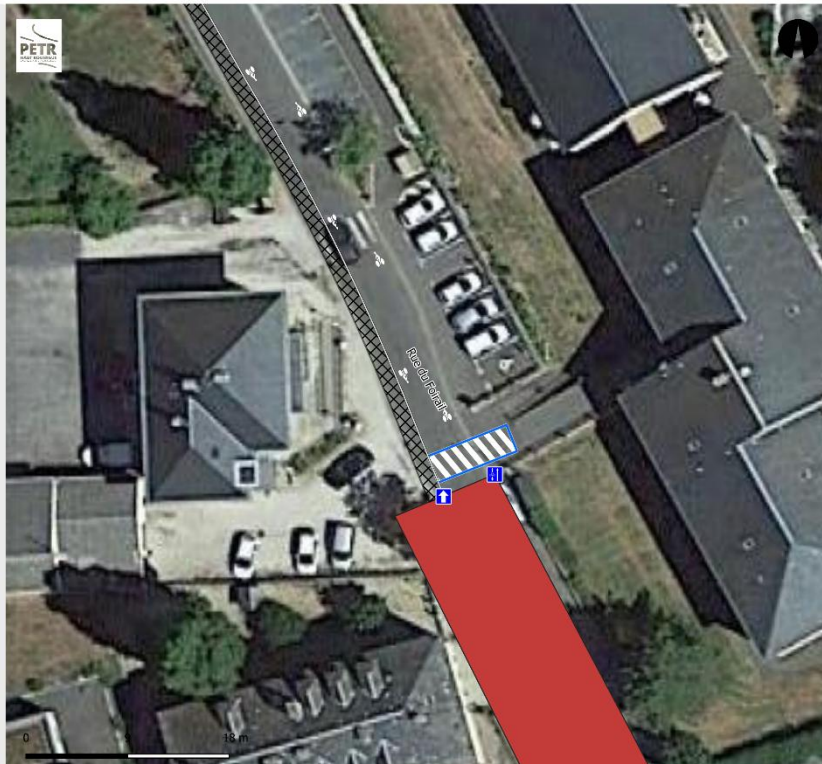


3. Vues précises



Eléments

-  Pictogrammes - vélo
-  Bordure
-  Plan de Masse
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton
-  C12
-  c24a





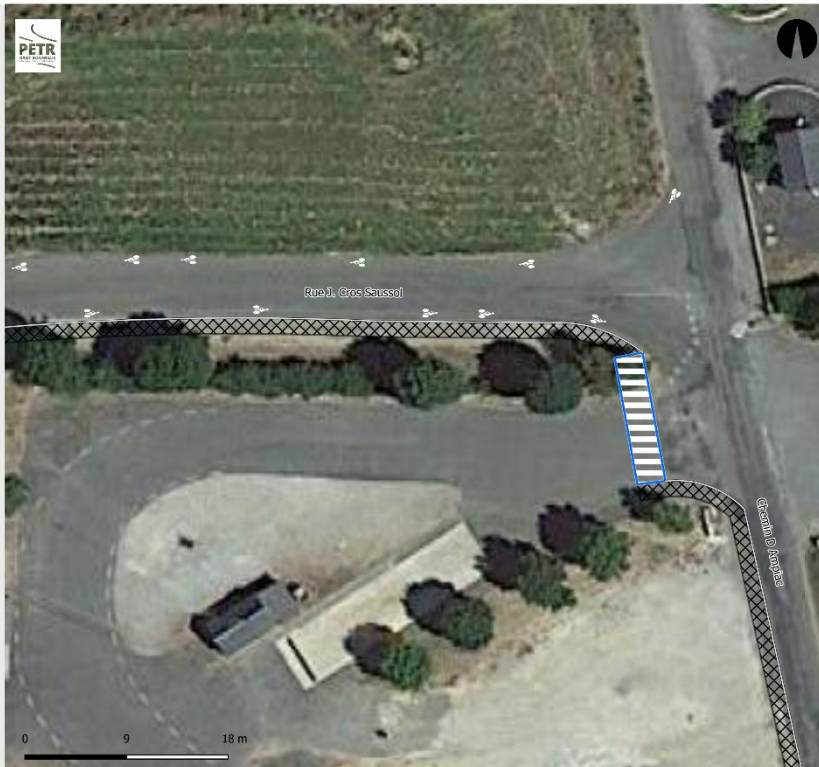
Eléments

-  Pictogrammes - vélo
-  Bordure
-  Elargissement de trottoir
-  Attention traversée de cyclistes
-  b1_m9z







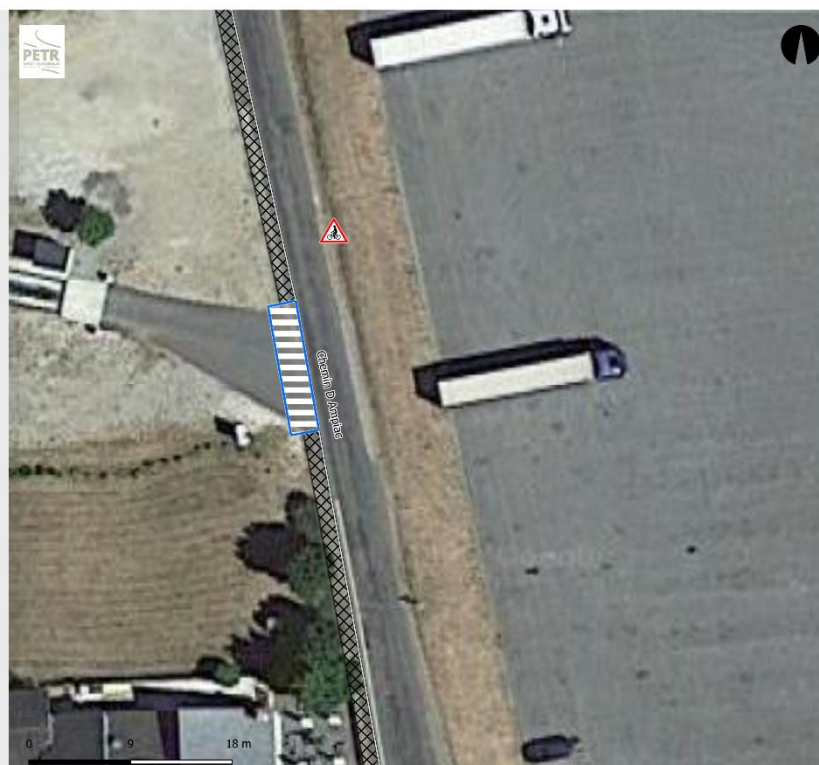
Éléments

-  Pictogrammes - vélo
-  Bordure
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton



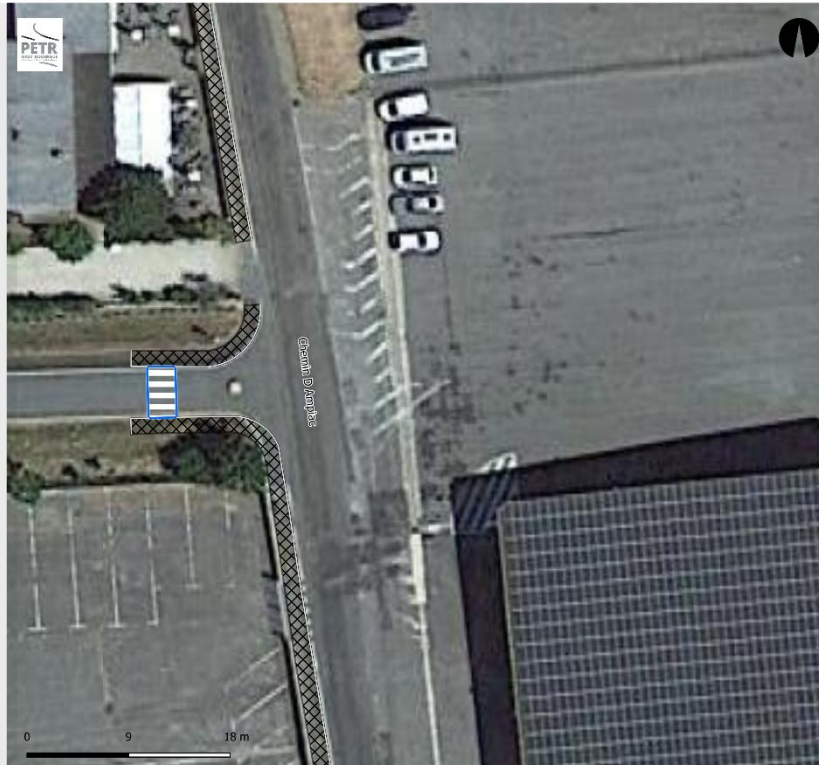
Éléments

-  Bordure
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton
-  Attention traversée de cyclistes



Eléments

- Bordure
- ▣ Elargissement de trottoir
- ▣ Passage piéton



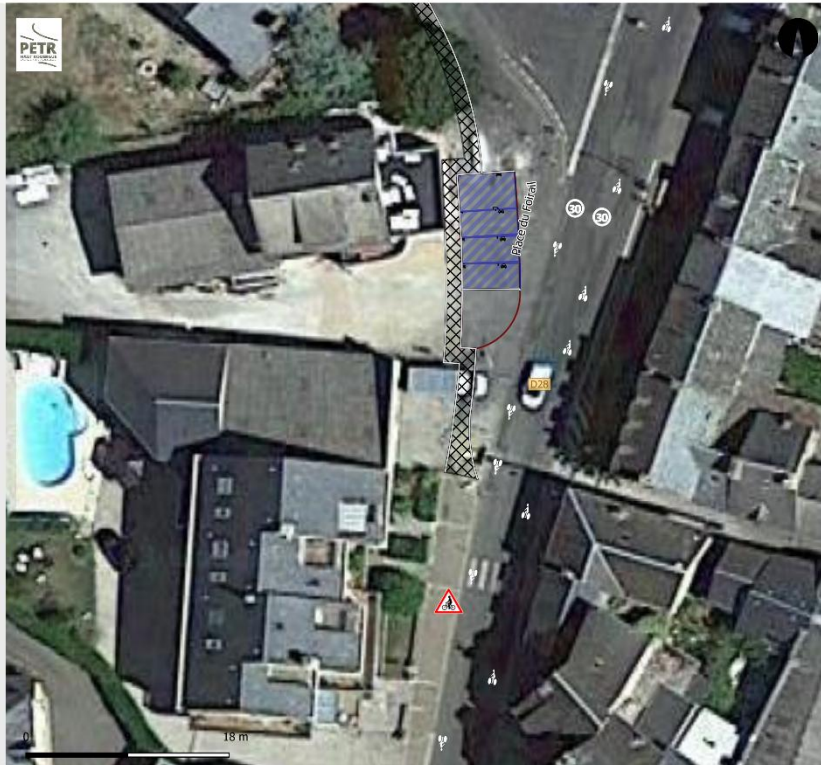
Eléments

- suppression_marquage
- Bordure
- Marquage longitudinal continu - piste sur trottoir (Su)
- Ligne discontinue - Cédez-le passage (T2 50 cm)
- Terre plein en pavé pour PL
- ▣ Elargissement de trottoir
- Revêtement en enrobé
- ▣ Place de stationnement supprimée
- ▣ Passage piéton
- Suppression de marquage au sol



Éléments

-  Pictogrammes - vélo
-  Bordure
-  Elargissement de trottoir
-  Place de stationnement
-  Suppression de marquage au sol
-  Attention traversée de cyclistes
-  Pictogramme 30 km/h



7. Financements

L'appel à projet Aménagements cyclables peut être financé ce type de projet. Il s'agit d'un soutien financier aux maîtres d'ouvrage dans leur réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuités d'itinéraires. L'objectif est de relier les zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation, de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux, sur tous les territoires urbains, péri-urbains, ruraux.

Il existe également deux autres dispositifs de la Direction générale des collectivités locales (DGCL) :

➤ Aide DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) pour financer des projets d'investissement en matière d'équipement (notamment pour le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité).

Montant de l'aide : Subvention récurrente

Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre

Date de clôture : Permanente

➤ DETR - Financer des projets d'investissement dans le milieu rural - financer les projets d'investissement des communes et de leurs groupements dans le domaine économique, social, environnemental et touristique ainsi que ceux favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural.

Montant de l'aide : Subvention

Bénéficiaires et critères d'éligibilité : Communes de moins de 2 000 habitants, Communes dont la population est supérieure à 2 000 et n'excède pas 20 000 habitants et dont le potentiel financier par habitant est inférieur à 1,3 fois le potentiel financier par habitant moyen de l'ensemble des communes des départements de métropole et d'outre-mer dont la population est comprise entre 2 000 et 20 000 habitants, EPCI à fiscalité propre dont la population n'excède pas 50 000 habitants, sans enclave et ne possédant pas une commune membre de plus de 15 000 habitants.

Date de clôture : Permanente

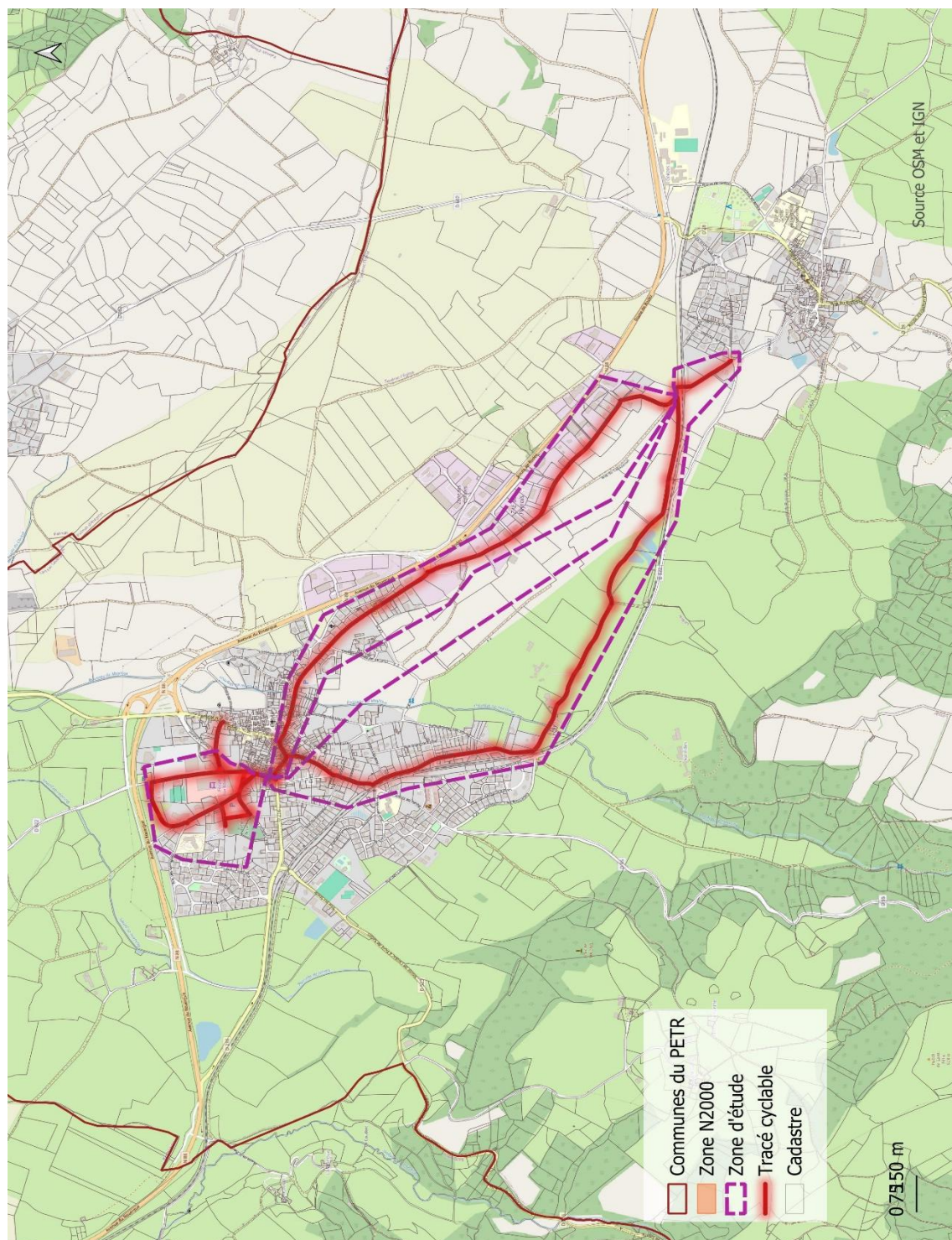
Aménagements à prévoir	Somme coût
Banneau B1 (Sens interdit)	2 000 €
Bordure type P1	19 898 €
Création de terre-plein	5 145 €
Création de terre-plein franchissable	16 542 €
Création de trottoir	83 084 €
Ligne 3u	367 €
Panneau A21a (Débouché de cyclistes)	1 600 €
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	2 000 €
Panneau b1_m9z	1 200 €
Panneau B21_1	400 €
Panneau c12	1 600 €
Panneau c24a	400 €
Passage piéton	4 351 €
Pictogramme vélo tous les 15m	1 057 €
Pictogrammes vélos	36 €
Place de stationnement ajoutée	3 779 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Revêtement enrobé	2 775 €
Suppression de marquage au sol	31 €
Total général	146 265 €

Simulation de financement potentiel dans le cadre du dispositif régional et départemental

Aucun financement prévu

8. Annexes

Carte des zones Natura 2000



Financement Régional

PROPOSER UN ENSEMBLE D'ITINERAIRES INTERCOMMUNAL



Le financement régional : (Plan Régional Vélo)

Critères d'éligibilité	Aménagements éligibles	Aménagements éliminatoires	Taux de participation
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Site propre ou véloroute en chemin rural 	<ul style="list-style-type: none"> Bande cyclable, CVCB, absence d'aménagement * 	<ul style="list-style-type: none"> NA
Liaisons intercommunales **	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements pendulaires supérieurs à 100 personnes Liaison inférieure à 15 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> Flux pendulaires inférieurs à 100 personnes Liaison supérieure à 15 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison inférieure à 5km : 50 % Liaison de 5 à 15km : 50% si inter EPCI, sinon 25%
Liaisons intracommunales	<ul style="list-style-type: none"> Liaisons entre le centre-bourg et un quartier ou hameau de plus de 500 habitants Liaisons entre un pôle de population de plus de 500 habitants et : <ul style="list-style-type: none"> Une zone d'emploi ou d'étude de plus de 200 personnes Un pôle touristique recevant plus de 10 000 visiteurs annuels Un pôle sportif, de loisir ou médical 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison supérieure à 5 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> 25%
Rabattement intermodal	<ul style="list-style-type: none"> Rabattement vers une gare routière 	<ul style="list-style-type: none"> Liaison supérieure à 5 kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> 50%

* : Sauf ponctuellement si site propre impossible, mais sans financement de la portion concernée

** : Hors EPCI possédant la compétence mobilités actives

Critères d'éligibilité	Aménagements éligibles	Conditions	Taux de participation
Voies vertes et véloroute d'intérêt régional à vocation cyclotouristique	<ul style="list-style-type: none"> V80 Itinéraires cyclotouristiques locaux peuvent être proposés 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements en site propre Interfaces avec la voirie automobile sécurisés 	<ul style="list-style-type: none"> 33%
Diverticules	<ul style="list-style-type: none"> Liaisons de 5 kilomètres maximum depuis les itinéraires cyclotouristiques d'intérêt régionaux Liaisons à destination des gares, des bases de loisirs et de baignade, les sites touristiques remarquables, les bourgs offrant une offre d'hébergement et de restauration 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements sur véloroute, voie verte ou piste cyclable en site propre 	<ul style="list-style-type: none"> 33%
Aménagements annexes	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrages d'art Aire de repos (RIS, équipements de repos, point d'eau, station de réparation et de gonflage) 	<ul style="list-style-type: none"> Franchissements exceptionnels 	<ul style="list-style-type: none"> Ouvrages d'art : au cas par cas Aire de repos : 33%, intégré au financement des itinéraires

1