



agence nationale
de la cohésion
des territoires

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

Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac-Sainte- Eulalie-d'Olt par la rive droite du Lot

PETR du Haut Rouergue



CONTACT

Immergis :

Imorin@Immergis.fr

+33 (0) 4 34 11 65 51

SOMMAIRE

1. Contexte de l'étude	3
2. Objectifs de la concertation	Erreur ! Signet non défini.
3. Enjeux du tronçon.....	Erreur ! Signet non défini.
4. Etudes complémentaires	9
5. Déroulé de la concertation	Erreur ! Signet non défini.
6. Apports techniques	10
1. Fiches aménagement.....	10
2. Vue générale :.....	12
3. Vues précises	13
7. Financements.....	17
8. Annexes.....	18

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.

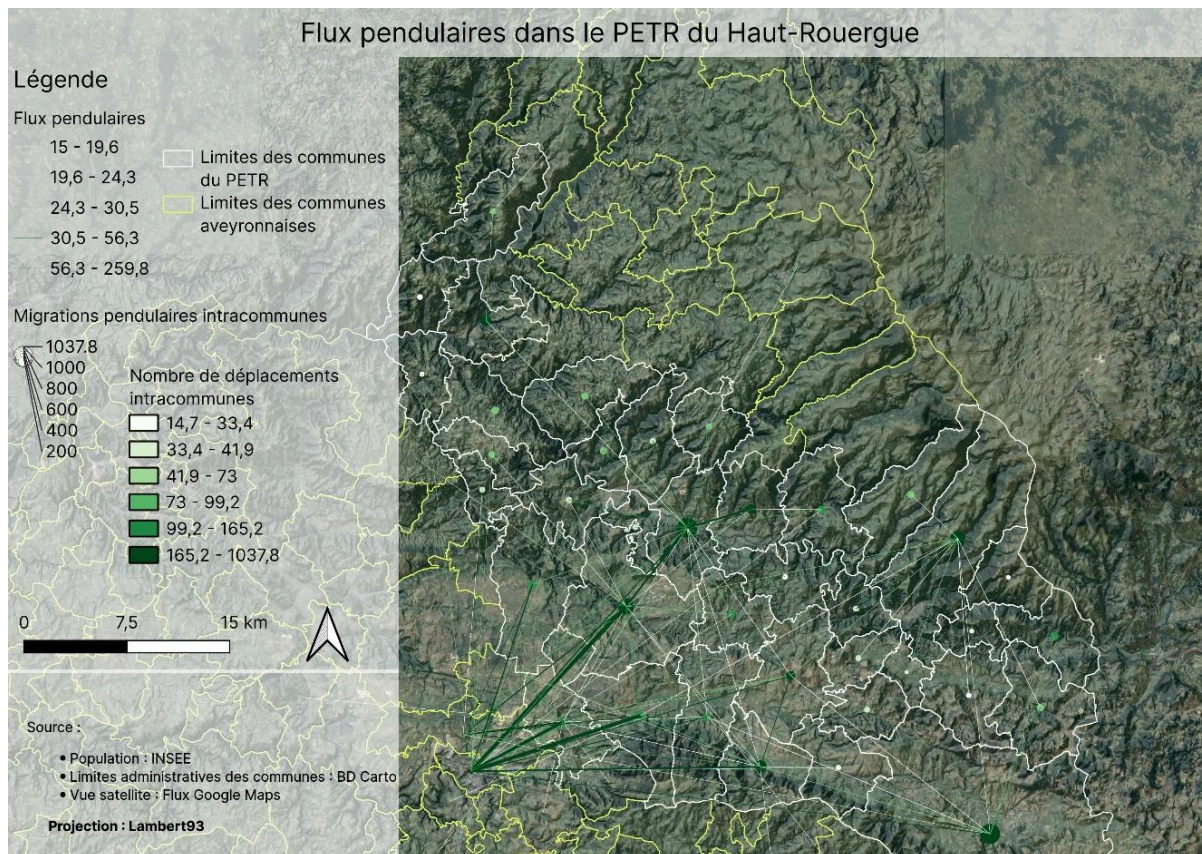
Le territoire du PETR du Haut Rouergue s'étend au nord-est du département de l'Aveyron et au nord de la région Occitanie sur une surface d'environ 1 386 km². Il couvre la partie nord de la zone d'emploi de Rodez autour du bassin de vie d'Espalion, bourg centre de convergence et de services pour le nord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

L'un des tronçons concernés par l'étude se trouve entre la commune de Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac et Sainte-Eulalie-d'Olt. L'objectif est de relier les deux bourgs par la rive droite du Lot.

Ces deux cités sont touristiques et possèdent de nombreux hébergements à destination des visiteurs. Situées dans la vallée du Lot, elles sont reliées par deux routes départementales de chaque côté de la rivière Lot. La rive gauche a été aménagée, il s'agit de créer un cheminement piéton et cycliste rive droite afin de permettre d'aller du bourg-centre de Saint-Geniez, en passant par la résidence de tourisme, jusqu'à Sainte-Eulalie.

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 communes de Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac et de Sainte-Eulalie-d'Olt.

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 route départementale est fréquentée par de nombreux véhicules d'où la nécessité de sécuriser un accès piéton et cycliste
- Sur la partie du château de la Falque, la largeur n'est pas suffisante pour créer une surlargeur

- Les résidents de l'hébergement touristique souhaiteraient pouvoir aller à pied à Ste-Eulalie-d'Olt ou à Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac. Les habitants des 2 bourgs aimeraient pouvoir réaliser une boucle à pied
- Le pont pour rejoindre Sainte-Eulalie-d'Olt est étroit et l'accès à la RD est abrupt avec un grand virage en épingle.

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 des villages de Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac et de Sainte-Eulalie-d'Olt.

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 des Mairies.



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.

2.2 La concertation

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

L'atelier s'est tenu le 27 septembre 2023 à 18h30 à la salle des Illustres à la Mairie de Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac et a rassemblé 12 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.

Cette route départementale est utilisée toute l'année. Elle permet le lien entre Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac et Sainte-Eulalie-d'Olt mais dessert aussi le village de Prades d'Aubrac et reste un axe pour se rendre à Espalion. L'été, la fréquentation augmente avec les vacanciers de la résidence de tourisme, les clients du château de la Falque et l'accès plus loin aux berges du Lot. Aucun aménagement spécifique est mis en place sur cette route pour les piétons, qui se mettent derrière la barrière de sécurité pour se protéger, ni pour les cyclistes.

Les vacanciers sont en recherche de possibilité de rejoindre les 2 cœurs de villages à pied de manière sécurisée. Les habitants et riverains empruntent cette route pour faire une boucle en marchant et aimeraient qu'un aménagement dédié soit réalisé. Le souhait est donc de mettre en place un dispositif adapté sur cette route. Il est recommandé de rester sur le côté gauche de la route (près du Lot) pour créer un cheminement. Il est à vérifier si la place sur la route est suffisante pour réaliser ces équipements

Lors de la concertation, il ressort l'envie de pouvoir longer la rivière à pied. Cela comprend un aménagement en bord du Lot avec l'achat de bout de parcelles à divers propriétaires tout en respectant les abords du cours d'eau. C'est en zone inondable et il est préconisé de rester vers les champs. Cette option serait idéale pour les marcheurs mais peu appropriée pour les cyclistes.

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.

⇒ Créer un cheminement piéton et cycliste sur la RD

Le souhait est fort de sécuriser cet axe pour permettre un meilleur partage de la route entre automobilistes, piétons et vélos.

Il est proposé d'étudier la solution d'une voie dédiée aux mobilités douces. Il est également mis en avant d'étendre la limitation à 70 km/h avant l'arrivée à Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac.

Ce cheminement induit le déplacement du mur d'enceinte du château de la Falque pour avoir une largeur suffisante. D'après un premier échange entre la Mairie et les propriétaires, ces derniers n'y seraient pas opposés si le mur est reconstruit à l'identique dans le cadre des travaux au frais de la collectivité.

⇒ Réaliser un sentier le long du Lot accessible à pied uniquement

Une option sur le bord du Lot est évoquée lors de cette concertation. En effet, cela permettrait plus facilement depuis le centre-bourg de Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac de gagner les berges près du camping, de suivre le cours d'eau et d'accéder au pont qui amène au village des Encaulats.

Cependant, cette préférence doit prendre en compte l'achat de terrains qui ne sera pas toujours aisé, la zone inondable avec des aménagements légers à prévoir, des études faune et flore à effectuer. La fin du parcours peut comporter un certain dénivelé. Il est nécessaire de considérer également le PPRI.

3. Etudes complémentaires

Le projet se situe sur une zone Natura 2000. Il est nécessaire d'évaluer les incidences Natura 2000 en déposant un dossier à la préfecture. Le dossier déterminera si le projet peut avoir un impact significatif sur l'environnement.

Associé à cela il faudra réaliser une étude faune flore pour identifier si des espèces protégées sont présentes sur la zone d'étude.

4. 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.


A/ Aménagement piéton au bord du Lot

1. Fiches aménagement



● Saint Geniez d'Olt et d'Aubrac - Sainte-Eulalie d'Olt par le Lot


8




Itinéraire carte

- Itinéraire retenu
- Tronçon étudié

Proposition d'aménagement

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



Scénario 1 :

Coût des aménagements : 305 473€

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires : 36 657€

Coût total : 402 040€

INFORMATIONS GENERALES

Commune.s
Saint Geniez d'Olt et d'Aubrac

Porteur de projet **Longueur de l'itinéraire**
PETR Haut Rouergue 2,529 ml

Description de l'opération
L'opération vise à créer un sentier dans la continuité des aménagements existants au sein de la commune de Saint Geniez-d'Olt et d'Aubrac. Le sentier piéton assure une jonction sécurisée et à l'impact environnemental faible entre les deux communes.

Enjeux liés à l'itinéraire
Assurer une jonction sécurisée entre les deux communes
Maintenir la biodiversité en place

Sites au rayonnement intercommunal concernés
Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac
Sainte-Eulalie-d'Olt

Elements à prendre en compte
Natura 2000
Zone inondable
Foncier privé
Possible exploitation des peupliers en bord de Lot
Prévoir des traversées pour le passage des bêtes
Passage dans le camping

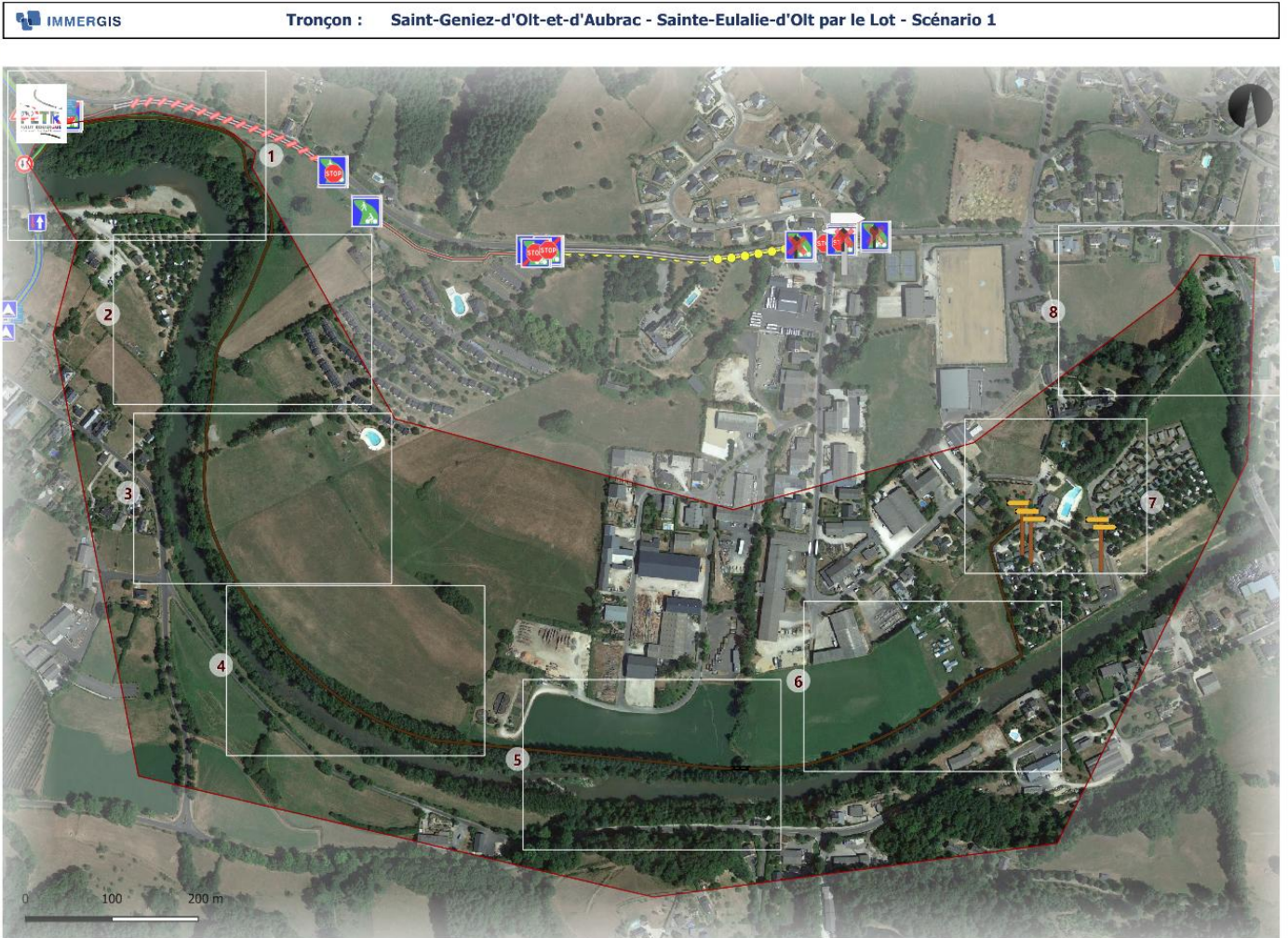
Potentiels financeurs
Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac
Sainte-Eulalie-d'Olt
Département
Région
Etat
Union Européenne

Partenaires techniques
Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac
Sainte-Eulalie-d'Olt
Département
Office français de la biodiversité

Une analyse foncière a également été menée sur l'itinéraire. Cette analyse détaille les parcelles à acquérir et nécessaire à la réalisation de celui-ci.

L'estimation financière fournie avec cette fiche est HT.

2. Vue générale :













3. Vues précises








IMMERGIS

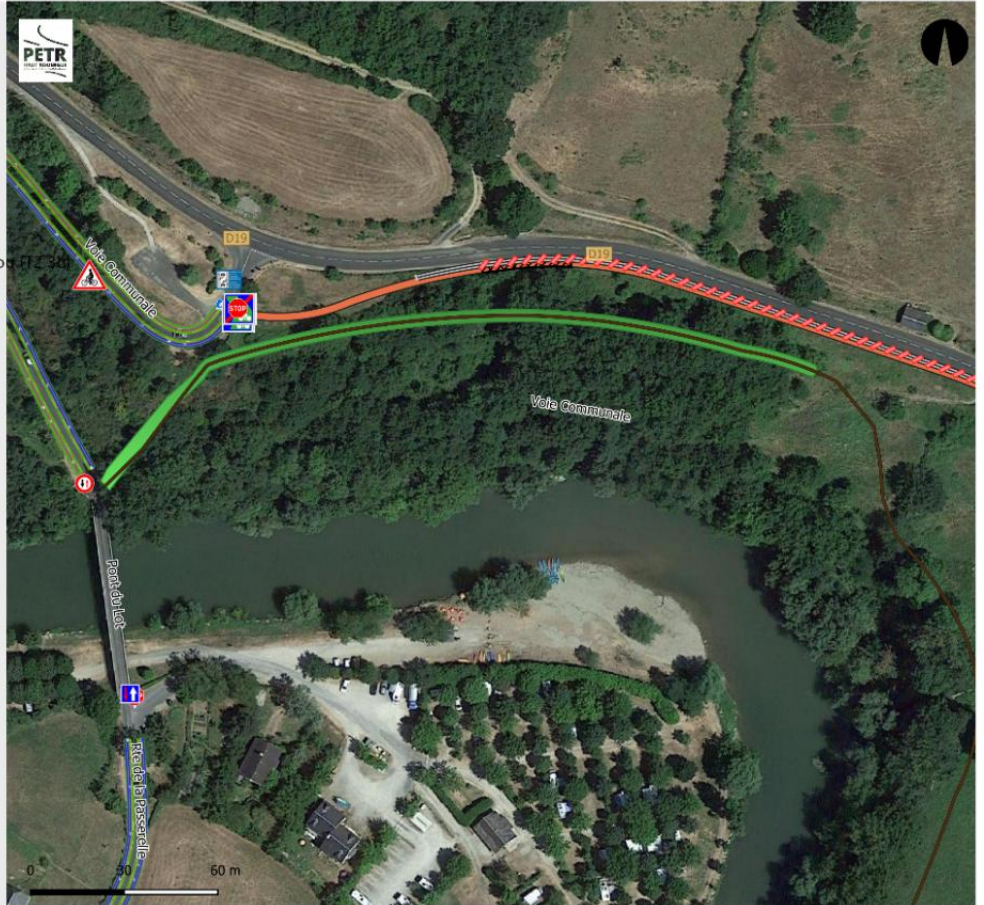
Tronçon : Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac - Sainte-Eulalie-d'Olt par le Lot - Scénario 1 - zoom n°1

Éléments

- Pictogrammes - vélo
-  depose_glissiere
-  garde_corps
-  Sentier Pion
- Pictogrammes - chaussidou
- Marquage longitudinal discontinu - chaussidou
-  Ligne continue - STOP (50cm)

-  ecf_colore
-  passerelle s
-  Remblais
-  Elagage
-  Elargissement de chaussée
-  Revêtement en stabilisé
-  Passage piéton

-  Panneau voie verte
-  Panneau fin voie verte
-  Attention traversée de cyclistes
-  Priorite au sens inverse
-  Panneau d'information Chaussidou
-  Panneau B15
-  Panneau C18
-  Stop

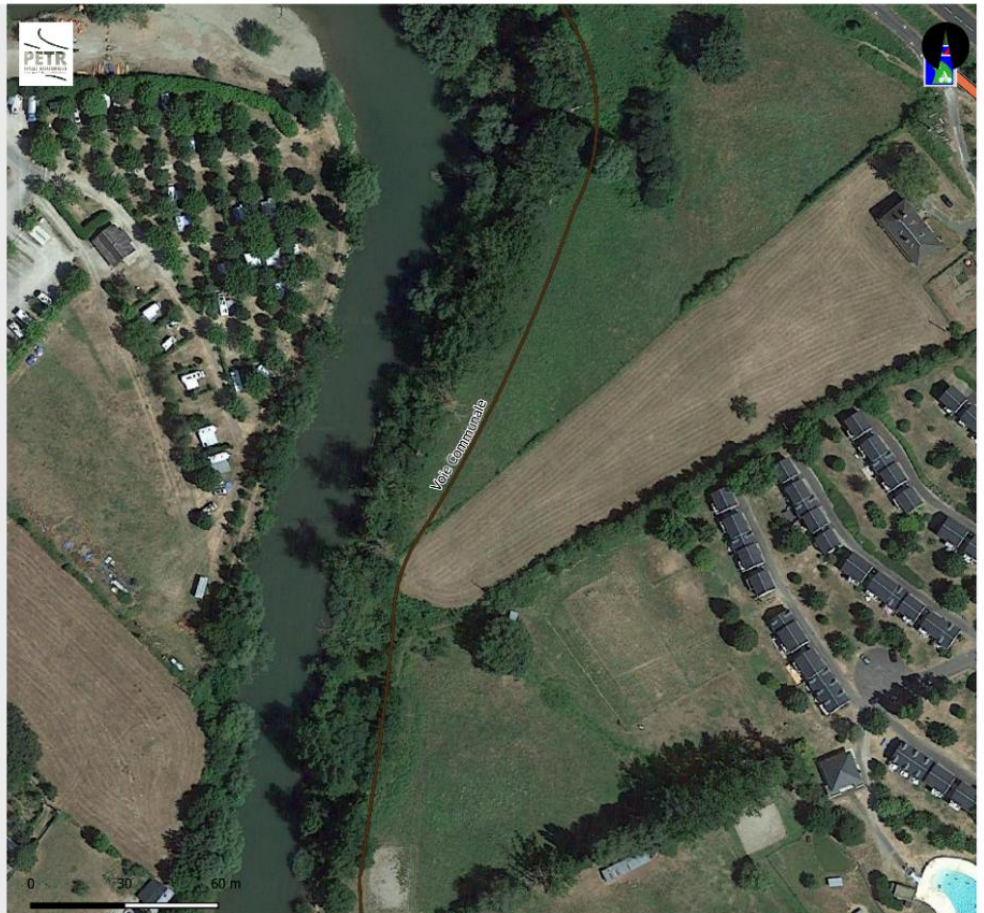


IMMERGIS

Tronçon : Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac - Sainte-Eulalie-d'Olt par le Lot - Scénario 1 - zoom n°2

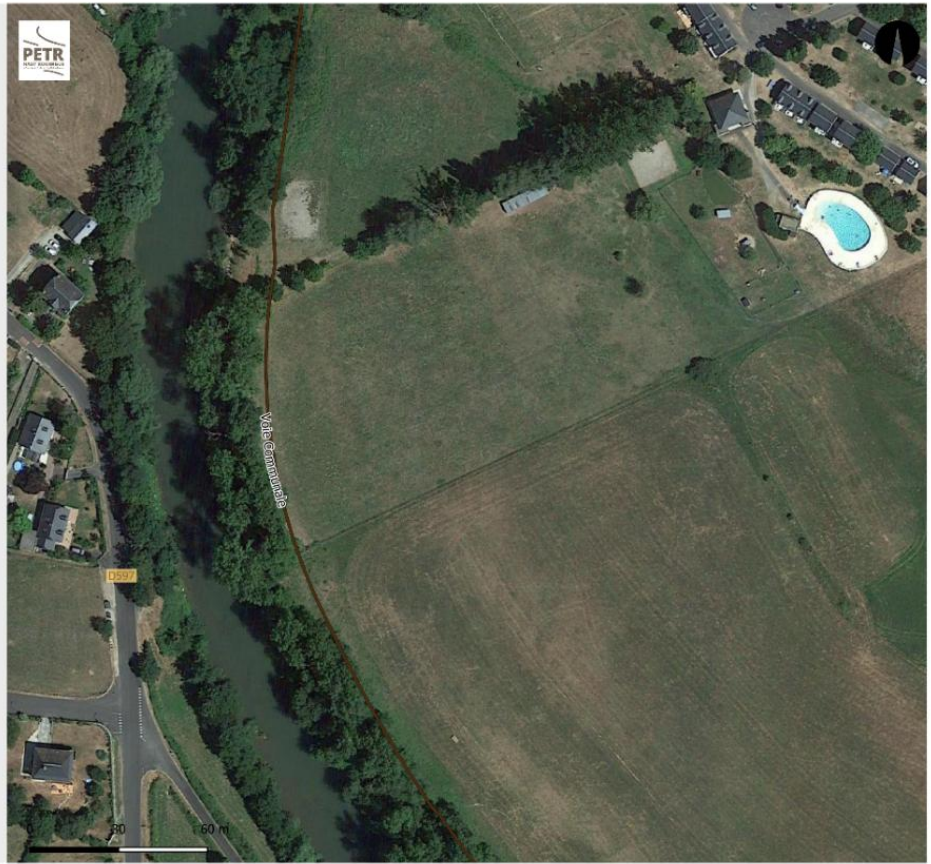
Éléments

-  Sentier Pion



Éléments

— Sentier Piéton



Éléments

— Sentier Piéton



Eléments

— Sentier Piéton

▨ passerelle s



Eléments

— Sentier Piéton



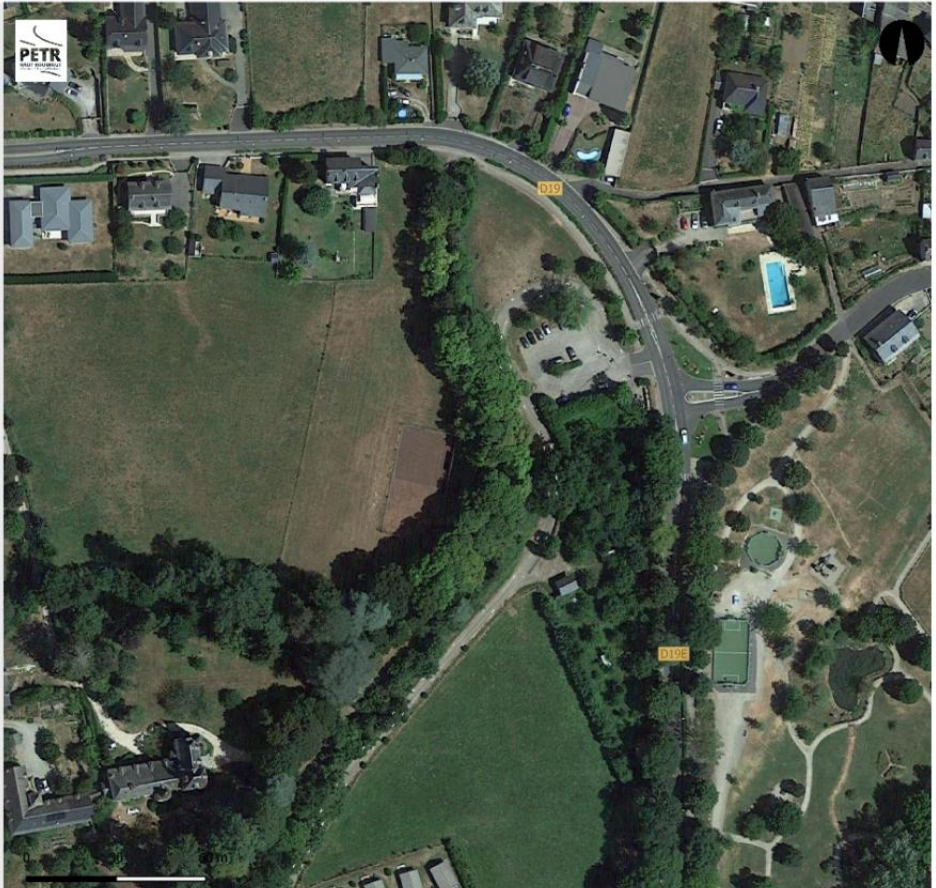
Eléments

- Sentier Píeton
- Pictogrammes - piéton
- direction piéton



Eléments

- Pictogrammes - piéton



5. Financements

TABLEAU SYNTHETIQUE DES ELEMENTS CHIFFRES

Aménagements à prévoir	Somme	coût
Création d'un sentier		990 €
Panneau directionnel piéton		600 €
Passerelle de 0 à 20 m		181 548 €
Pictogramme piéton tous les 15m		1 003 €
Travaux forestiers avec engin		121 332 €
Total général		305 473 €

B/ Aménagement sur la RD

1. Fiche aménagement

● Saint Geniez d'Olt et d'Aubrac - Sainte-Eulalie d'Olt par RD

IMMERGIS

9

INFORMATIONS GENERALES

Communes

Sainte-Eulalie-d'Olt - Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac

Porteur de projet

PETR Haut-Rouergue

Longueur de l'itinéraire

1 460 ml

Description de l'opération

L'opération vise à créer une voie verte dans la continuité des aménagements existants au sein de la commune de Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac. La voie verte assure une jonction sécurisée entre les deux communes.

Enjeux liés à l'itinéraire

Assurer une jonction sécurisée piétonne et cyclable entre les deux communes

Sites au rayonnement intercommunal concernés

Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac
Sainte-Eulalie-d'Olt

Éléments à prendre en compte

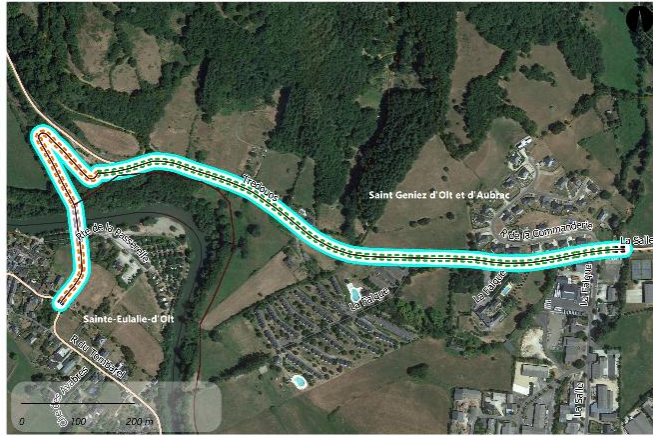
Déplacement d'un mur extérieur sur le domaine 'Château de la falque'
Traversée cours d'eau
Études d'impact environnemental

Potentiels financeurs

Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac
Sainte-Eulalie-d'Olt
Département
Région
État
Union Européenne

Partenaires techniques

Saint-Geniez-d'Olt et d'Aubrac
Sainte-Eulalie-d'Olt
Département



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

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 :

2. Vue générale



3. Vues précises

IMMERGIS

Tronçon : Sainte-Eulalie-d'Olt - Saint-Geniez-d'Ot et d'Aubrac - Scénario 1 - zoom n°1

Éléments

- Pictogrammes - chaussidou
- Marquage longitudinal discontinu - chaussidou (T2 3u)
- Ligne continue - STOP (50cm)

- ecf_colore
- Elargissement de chaussée
- Plateau

- Panneau C27
- Panneau d'information Chaussidou
- Panneau C18
- Stop



IMMERGIS

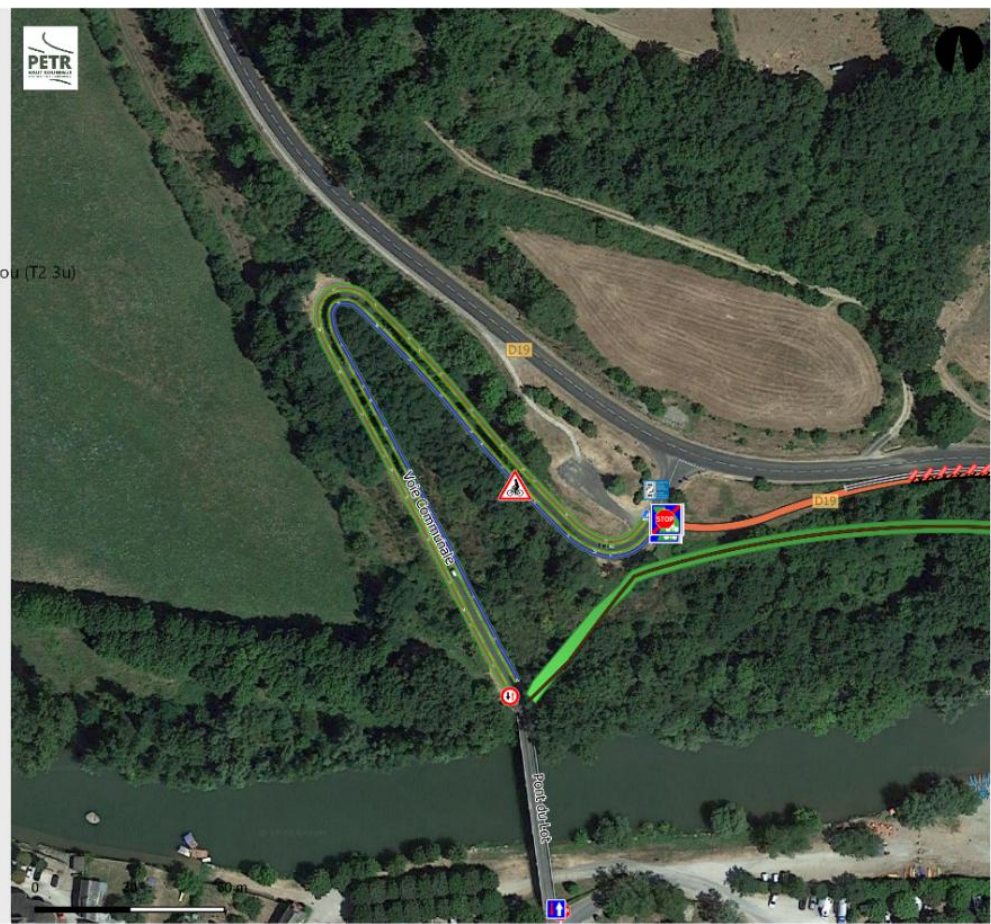
Tronçon : Sainte-Eulalie-d'Olt - Saint-Geniez-d'Ot et d'Aubrac - Scénario 1 - zoom n°2

Éléments


- Pictogrammes - vélo
- depose_glissiere
- garde_corps
- Sentier Piéton
- Pictogrammes - chaussidou
- Marquage longitudinal discontinu - chaussidou (T2 3u)
- Ligne continue - STOP (50cm)

- ecf_colore
- passerelle s
- Remblais
- Elagage
- Elargissement de chaussée
- Revêtement en stabilisé
- Passage piéton

- Panneau voie verte
- Panneau fin voie verte
- Attention traversée de cyclistes
- Priorite au sens inverse
- Panneau d'information Chaussidou
- Panneau B15
- Stop












Eléments

- Pictogrammes - vélo
-  depose_glissiere
-  garde_corps
-  Sentier Píeton
-  Ligne continue - STOP (50cm)
-  passerelle s
-  Remblais
-  Elagage
-  Revêtement en stabilisé
-  Panneau voie verte
-  Panneau fin voie verte
-  Stop



Eléments

- Pictogrammes - vélo
-  enfouissement_elec
-  garde_corps
-  Ligne continue - STOP (50cm)
-  Busage
-  assise
-  Revêtement en stabilisé
-  Panneau voie verte
-  Panneau fin voie verte
-  Stop



4. Financements

TABLEAU SYNTHETIQUE DES ELEMENTS CHIFFRES

Itinéraire	Sainte-Eulalie-d'Olt - Saint-Geniez-D'olt et d'Aubrac
Détails des aménagements proposés	Scénario 1
Voie verte	515 707 €
Assise (grave naturelle calcaire, et compactage en couches successives de 30 cm d'épaisseur)	21 649 €
Busage de fossé	21 579 €
Déplacement feu tricolore	4 000 €
Dépose / repose de glissière	24 664 €
Dépose de mobilier	2 500 €
ECF coloré	2 329 €
Enfouissement du réseau électrique	60 609 €
Garde-corps	42 088 €
Panneau A21a (Débouché de cyclistes)	400 €
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	1 200 €
Panneau AB4 (Stop)	3 200 €
Panneau B2a	3 200 €
Panneau c115	3 200 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	3 200 €
Panneau directionnel voiture	400 €
Passage piéton	900 €
Passerelle de 0 à 20 m	252 014 €
Pictogramme piéton tous les 15m	66 €
Pictogramme vélo tous les 15m	190 €
Pictogramme vélo tous les 5m	217 €
Remblais	34 269 €
Revêtement en stabilisé	33 812 €
Suppression de marquage au sol	21 €
Total général	515 707 €

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 	<p>Jusqu'à 30% (intercommunal) et jusqu'à 30% +10% si scolaire</p> <p>Plafond : 120 000 €/km</p>
Fonds Vert – "Mobilités durables zones rurales"	<p>Volet 1 : Stratégie, plan mobilité simplifié, AMO</p> <p>Volet 2 : Services de mobilité (TAD, VAE, autopartage, info mobilité, vélo libre-service, conseil, covoiturage, aménagements cyclables...)</p>	<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 Fiche action 4 : Promouvoir un aménagement durable préservant les ressources naturelles et patrimoniales 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 Associations Entreprises</p>	<p>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>	<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>

5. Annexe

