

SOMMAIRE

1# LABELS / IMAGE / PARTENARIATS	p. 9
2# AGRICULTURE / AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	p. 29
3# EAU / TRANSITION ÉCOLOGIQUE	p. 51
4# CULTURE / PATRIMOINE / OCCITAN	p. 81
5# JEUNESSE / ÉDUCATION / IMMOBILIER DÉPARTEMENTAL	p. 115
6# SOLIDARITÉS	p. 141
7# MOBILITÉS	p. 189
8# NUMÉRIQUE / INNOVATION / ÉNERGIE	p. 217
9# ATTRACTIVITÉ / TOURISME	p. 231
10# SPORTS	p. 247
11# L'ASSEMBLÉE POUR L'AVEYRON	p. 265
12# GOUVERNANCE / PERFORMANCE	p. 269

SOMMAIRE

1# LABELS / IMAGE / PARTENARIATS p. 9

LABELS

- 1.1 - Essentiels d'Aveyron (Grands projets)
- 1.2 - Aveyron, terre de tournages
- 1.3 - Fabriqué en Aveyron

IMAGE

- 1.4 - Communication institutionnelle
- 1.5 - Communication de projets
- 1.6 - Communication opérationnelle
- 1.7 - Communication internationale / Coopération décentralisée

PARTENARIATS

- 1.8 - Contrat de Projets Aveyron- Territoires
- 1.9 - Aveyron Ingénierie
- 1.10 - Partenariats France Services

2# AGRICULTURE / AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE p. 29

AGRICULTURE

- 2.1 - Préserver notre agriculture, la valoriser pour mieux la transmettre
- 2.2 - Bâtir notre identité agricole pour mieux la communiquer
- 2.3 - Échanges amiables
- 2.4 - Plateforme d'approvisionnement local
- 2.5 - Cuisines centrales
- 2.6 - Vers un Projet Alimentaire de Territoire

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- 2.7 - Fonds de soutien aux territoires
- 2.8 - Politique départementale de l'habitat

3# EAU / TRANSITION ÉCOLOGIQUE p. 51

UNE POLITIQUE AMBITIEUSE EN MATIÈRE D'EAU

- 3.1 - Eau potable
- 3.2 - Assainissement collectif
- 3.3 - Aménagement des rivières
- # UN DÉPARTEMENT EXEMPLAIRE DANS LA GESTION DE SON PATRIMOINE DÉPARTEMENTAL**
- 3.4 - Limiter l'imperméabilisation des espaces publics
- 3.5 - Agir sur le patrimoine départemental
- 3.6 - Équiper les bâtiments départementaux de panneaux photovoltaïques
- 3.7 - Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques – IRVE
- 3.8 - Développement durable et amélioration du cadre de vie

UN PATRIMOINE NATUREL À VALORISER ET À FAIRE DÉCOUVRIR

- 3.9 - Préservation et valorisation de la biodiversité
- 3.10 - Aménagement et valorisation des espaces naturels sensibles
- 3.11 - MICROPOLIS vitrine départementale
- 3.12 - Éducation à l'environnement et au développement durable
- 3.13 - Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée
- 3.14 - Embellissement des villages et concours départemental du fleurissement

SOMMAIRE

4# CULTURE / PATRIMOINE / OCCITAN p. 81

UNE MANDATURE TOURNÉE VERS LA JEUNESSE

4.1 - Éducation artistique et culturelle

4.2 - Des livres et des bébés

4.3 - Talents d'Aveyron

RENDRE NOTRE PATRIMOINE TOUJOURS PLUS VIVANT

4.4 - Soutien à l'archéologie

4.5 - Soutien à la restauration du patrimoine protégé

4.6 - Soutien à la restauration du patrimoine rural non protégé

4.7 - Aveyron Occitan et identité culturelle aveyronnaise

LA CULTURE ANIME NOS TERRITOIRES

4.8 - Plan départemental concerté pour le développement d'un réseau des bibliothèques

4.9 - Actions et animations culturelles itinérantes en bibliothèques

4.10 - Une offre culturelle numérique

4.11 - Informatisation des bibliothèques

4.12 - Ingénierie culturelle et territoires

4.13 - Partenariat départemental avec les structures culturelles et les territoires

4.14 - Festivals et manifestations culturelles aveyronnaises

4.15 - Offre culturelle départementale

5# JEUNESSE / ÉDUCATION / IMMOBILIER DÉPARTEMENTAL p. 115

JEUNESSE / ÉDUCATION

5.1 - Sectorisation des collèges

5.2 - Repas des collégiens

5.3 - Actions numériques pour la jeunesse

5.4 - Une consultation intergénérationnelle : collégiens et professionnels de la jeunesse : à vos projets !

5.5 - Accompagner les jeunes qui bougent : leur permettre d'explorer et d'expérimenter pour mieux comprendre

5.6 - Des parcours pour soutenir les jeunes « Projets Sac'ADO – Avenir – Aveyron »

5.7 - L'enseignement supérieur en Aveyron : un élément d'attractivité et de mobilisation des aveyronnais

5.8 - 1 Étudiant = 1 Aveyronnais en devenir – Choisir l'Aveyron comme territoire d'études supérieures

IMMOBILIER DÉPARTEMENTAL

5.9 - Maîtrise des charges de fonctionnement des bâtiments et des collèges

5.10 - Politique immobilière Programmation Pluriannuelle d'Investissement – PPI

5.11 - Centre départemental de supervision

SOMMAIRE

6# SOLIDARITÉS p. 141

- 6.1 - Développement social et local et innovation territoriale
- 6.2 - Afficher la solidarité du Département envers les familles
- 6.3 - Renforcer la lutte contre les violences conjugales et intrafamiliales

ENFANCE ET FAMILLE

- 6.4 - Renforcer les actions de prévention petite enfance
- 6.5 - Développer des actions de prévention en direction de la jeunesse
- 6.6 - Valoriser le métier de « famille d'accueil »
- 6.7 - Accompagner les enfants à difficultés multiples et leurs accueillants
- 6.8 - Prise en charge des Mineurs Non Accompagnés

EMPLOI ET INSERTION

- 6.9 - Mobilisation pour l'emploi, l'insertion et le recrutement
- 6.10 - Aveyron recrute dans le médico-social
- 6.11 - Droits et devoirs des bénéficiaires du RSA
- 6.12 - Partenariats et proximité avec les acteurs de l'insertion

VIEILLESSE ET HANDICAP

- 6.13 - Expérimentation plateforme de prise en charge globale des personnes âgées
- 6.14 - Maintien à domicile : innover pour améliorer la prise en charge
- 6.15 - Politique de l'habitat pour les personnes en perte d'autonomie
- 6.16 - Soutenir et moderniser les EHPAD
- 6.17 - Conforter et développer le dispositif de coordination des parcours des personnes âgées
- 6.18 - Améliorer la réponse de proximité aux usagers en situation de handicap

7# MOBILITÉS p. 189

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- 7.1 - Modernisation du réseau routier départemental
- 7.2 - RN88 à 2x2 voies dans le Département de l'Aveyron
- 7.3 - Programmation Pluriannuelle d'Investissement - PPI
- 7.4 - Aménagement des routes départementales en traverse d'agglomération
- 7.5 - Aménager des routes départementales dans les zones urbaines du Département
- 7.6 - Elargissement du relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90km/h

MOBILITÉS DOUCES

- 7.7 - Schéma directeur départemental des mobilités douces
- 7.8 - Doter le patrimoine départemental de mobilités douces
- 7.9 - Aménagements cyclables
- 7.10 - Aménagement d'aires de covoiturage modernes et adaptées aux nouveaux besoins de mobilité

TRAFIC AÉRIEN ET FERROVIAIRE

- 7.11 - Un département ouvert vers l'extérieur

SOMMAIRE

8# NUMÉRIQUE / INNOVATION / ÉNERGIE p. 217

NUMÉRIQUE

- 8.1 - Développement du Très Haut Débit par le déploiement de la fibre optique sur l'ensemble du territoire
- 8.2 - Le numérique au service du monde économique, des services et des usagers, véritable facteur d'attractivité
- 8.3 - Lutte contre l'exclusion numérique
- 8.4 - Filière domotique / objets connectés et services numériques pour personnes âgées et personnes en situation de handicap

INNOVATION / ÉNERGIES

- 8.5 - Faire de l'Aveyron un laboratoire de l'innovation
- 8.6 - L'énergie et le développement durable

9# ATTRACTIVITÉ / TOURISME p. 231

- 9.1 - Destination Aveyron
- 9.2 - Identifier et attirer de nouveaux talents
- 9.3 - Offrir des « facilités de vies » pour s'installer en Aveyron

10# SPORTS p. 247

- 10.1 - Sport des jeunes-santé par le sport
- 10.2 - Sport pour tous-santé par le sport
- 10.3 - Sport de nature et tourisme
- 10.4 - Sport et comités sportifs départementaux
- 10.5 - Sport et évènements
- 10.6 - Sport et clubs
- 10.7 - Sport et élite
- 10.8 - Sport et qualité de vie locale
- 10.9 - Sport et infrastructures

11# L'ASSEMBLÉE POUR L'AVEYRON p. 265

- 11.1 - Mise en place du conseil citoyen à l'échelle départementale
« L'Assemblée pour l'Aveyron »

12# GOUVERNANCE / PERFORMANCE p. 269

FINANCES

- 12.1 - Prospective budgétaire
- 12.2 - Contrôle / conseil de gestion
- 12.3 - Mobilisation de fonds européens

RESSOURCES HUMAINES

- 12.4 - Fonctions de conseil et accompagnement des services et des organismes associés
- 12.5 - Recrutement
- 12.6 - Valorisation des compétences
- 12.7 - Connaissance des métiers et missions
- 12.8 - Apprentissage / alternance
- 12.9 - Marque employeur
- 12.10 - Maintien de l'employabilité
- 12.11 - Personnels adjoints techniques territoriaux des établissements d'enseignement
- 12.12 - Médecine scolaire
- 12.13 - Personnel des collègues

ÉDITO



En mai dernier, partout en Aveyron, dans chaque canton, les Aveyronnais ont été invités à prendre part à un temps fort de notre vie démocratique locale, à échanger, puis à choisir, un binôme de conseillers départementaux pour siéger à l'Assemblée du Département. L'Aveyron a massivement manifesté son désir d'un projet d'avenir, porté par une équipe renouvelée. Les Aveyronnais ont aussi signé leur goût immodéré du rassemblement et de la cohésion.

C'est avec ces messages vissés au coeur que l'équipe d'élus du Département s'est attelée dès le 1er juillet à la tâche passionnante d'écriture du projet de mandature pour les sept années qui arrivent. Trois préoccupations fondamentales ont guidé les élus pas à pas :

- Porter un projet qui s'adresse à chaque Aveyronnais, dans tous les stades et les aspects de son existence ;
- Concevoir des politiques et porter des actions qui aient du sens ; nous savons devoir à nos concitoyens de la cohérence, de la rigueur et de la clarté dans nos choix ;
- Innover, dans tous les aspects de nos stratégies, afin de hisser notre département vers le haut, de le faire briller, et aussi pour que notre institution, le Département, soit toujours tournée vers la modernité.

Les nouveautés de ce mandat sont nombreuses, et témoignent de l'énergie et de la volonté qu'élus et équipes ont en partage.

De tous temps, l'Aveyron a su dompter ses fragilités en faisant des atouts et en promouvant partout une image de dynamisme et de détermination. Pour aller plus loin dans ce dessein, l'Agence départementale réunissant tourisme et attractivité sera officiellement opérationnelle en 2022.

Sans négliger l'attention que nous portons aux personnes les plus fragiles, il est nécessaire de miser sur une jeunesse longtemps laissée sur le bas-côté, avec des ambitions en matière de citoyenneté, d'éducation, de sport, sur tout ce qui fait l'adulte en devenir.

L'Agence Départementale du Sport, enrichie par de multiples partenariats, permettra de relever le défi qu'impose ce besoin d'accessibilité aux pratiques sportives pour tous. Il en est de même pour la politique culturelle, élément indispensable de cohésion sociale, dont la transversalité dans nos territoires ruraux représente un objectif important que nous partageons avec l'État et les collectivités.

L'attractivité de ces territoires passe par l'achèvement du désenclavement de nos réseaux routiers et le déploiement du numérique.

Nous tenons à encourager et mettre en valeur les initiatives innovantes, créatrices de richesses, à travers l'Agence Départementale du Numérique, de l'Innovation et de l'Énergie.

À l'heure où nous espérons sortir d'une crise sanitaire douloureuse, permettre à tous de trouver un emploi, sa place dans notre société, de pouvoir assumer ses besoins est une priorité ; avec les services de l'État et les acteurs de l'insertion, nous voulons apporter notre contribution aux besoins de recrutement évidents des entreprises du territoire et valoriser le potentiel des personnes employables. A chaque fois que c'est nécessaire, c'est aussi à l'extérieur que nous irons chercher ces forces vives, en accompagnant les actifs qui feront le choix de l'Aveyron.

L'Aveyron – notre bien commun – est souvent perçu comme un joyau préservé des affres des années folles de la suractivité. Pour autant, notre environnement est à préserver, en particulier autour de notre richesse hydrique, sans jamais entraver le nécessaire essor de nos activités, agricole, économique, commerciale, entrepreneuriale, touristique. Ce projet se veut garant de cet équilibre subtil.

Le Département, c'est d'abord et avant tout un vecteur de solidarités : dès les premiers jours de juillet, nos politiques en faveur des plus faibles, des personnes en situation de handicap, des seniors dépendants, des mineurs en difficulté, ont été au centre de nos attentions : l'Aveyron veut proposer à chacun un modèle inédit de suivi et d'accompagnement, et être soutenu nationalement dans ces initiatives.

C'est aussi en nuanciant le soutien aux territoires – différents et nombreux – qui composent le département – que l'Aveyron veut jouer son rôle de catalyseur. Une nouvelle génération de partenariat en faveur des collectivités « Contrat de Projets Aveyron Territoires » mettra en relation les politiques départementales et les besoins des territoires pour veiller à la réduction des inégalités d'équipements, d'accès aux services afin de conforter la qualité de vie des Aveyronnais.

C'est à la sagacité de chaque aveyronnais que nous soumettons ce travail, avec l'expression de notre dévouement et de notre volonté aigüe de le servir au mieux. Afin d'ouvrir une fenêtre supplémentaire sur l'indispensable concertation que les Français appellent partout de leurs vœux, « L'Assemblée pour l'Aveyron » favorisera la participation directe et active de tous les citoyens à la politique de leur département.

C'est ensemble que nous atteindrons ces objectifs ; c'est pour vous que nous mettrons tout en oeuvre pour y parvenir.

Arnaud VIALA
Président du Département

Défi #7

MOBILITÉS

L'Aveyron
se bouge!

12 DÉFIS POUR
FAIRE VIBRER L'AVEYRON



#7 MOBILITÉS

#INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Modernisation du réseau
routier départemental

RN88 à 2x2 voies dans le
Département de l'Aveyron

Programmation Pluriannuelle
d'Investissement - PPI

Aménagement des routes
départementales en traverse
d'agglomération

Aménager des routes
départementales dans les zones
urbaines du Département

Elargissement du relèvement
de la Vitesse Maximale Autorisée
à 90 km/h

#7 MOBILITÉS

#MOBILITÉS DOUCES

Schéma directeur départemental
des mobilités douces

Doter le patrimoine départemental
de mobilités douces

Aménagements cyclables

Aménagement d'aires
de covoiturage modernes
et adaptées aux nouveaux
besoins de mobilité

#TRAFIC AÉRIEN ET FERROVIAIRE

Un département ouvert
vers l'extérieur

#7 MOBILITÉS

	POUR QUI ?	POUR QUOI ?	N° DE FICHE
Modernisation du réseau routier départemental	Usagers de la route Développement économique et touristique	Désenclavement du territoire, sécurité et confort des usagers.	#7.1
RN 88 à 2x2 voies dans le Département de l'Aveyron	Usagers et développement économique et touristique	Aménagement à 2 x 2 de la section entre Rodez et Séverac-le-Château.	#7.2
Politique Routière Programmation Pluriannuelle d'Investissement - PPI	Usagers de la route	Désenclavement du territoire, sécurité et confort des usagers.	#7.3
Aménagement des routes départementales en traverse d'agglomération	Usagers et riverains de la route	Confort et sécurité, embellissement des traverses des villes et villages.	#7.4
Aménager des routes départementales dans les zones urbaines du Département	Les collectivités urbaines	Confort et sécurité des riverains et usagers.	#7.5
Élargissement du relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h	Aveyronnais, usagers des infrastructures aveyronnaises	Ouvrir le Département vers l'extérieur par la diminution du temps de parcours.	#7.6

	POUR QUI ?	POUR QUOI ?	N° DE FICHE
Schéma directeur départemental des mobilités douces	Aveyronnais et touristes	Définir un réseau pour les déplacements alternatifs à l'usage automobile.	#7.7
Doter le patrimoine départemental de mobilités douces	Les Aveyronnais et les agents départementaux	Favoriser les déplacements 2 roues des agents du Département.	#7.8
Aménagements cyclables	Usagers cyclistes Communes et intercommunalités	Assurer la sécurité des cyclistes sur le réseau routier.	#7.9
Aménagement d'aires de covoiturage modernes et adaptées aux nouveaux besoins de mobilité	Ensemble des usagers de la mobilité	Aménagement d'aires équipées d'ombrières photovoltaïques, de bornes de recharge, abris pour vélos.	#7.10
Un département ouvert vers l'extérieur	Aveyronnais, entreprises et touristes	Développer l'accès des Aveyronnais aux lignes aériennes et aux lignes à grande vitesse.	#7.11

#7 MOBILITÉS

Le réseau routier départemental est constitué d'environ 5 910 km, de près de 1 450 ponts, et de 55 ha de murs de soutènement de hauteur supérieure à 2 mètres. La longueur du réseau routier positionne l'Aveyron au 2^{ème} rang de la région Occitanie derrière la Haute Garonne. A titre d'information, la longueur moyenne du réseau départemental est en France métropolitaine de 3 970 km.

La valeur de ce patrimoine est estimée à 7 milliards d'euros dont 0,55 milliards d'euros pour les seuls ouvrages d'art.

Ce réseau est situé entre 150 mètres et 1 360 mètres d'altitude, implanté à flancs de vallée, de coteaux et sur les plateaux. Le département étant sous influence de plusieurs climats (continental, océanique et méditerranéen), son entretien est parfois rendu difficile par des épisodes significatifs de chacun de ces climats.

Depuis 1988, ce réseau est hiérarchisé en cinq catégories réparties comme suit :

Classe A : réseau départemental assurant la continuité du réseau national (298 km) ;

Classe B : liaisons d'aménagement du département (260 km) ;

Classe C : liaisons de décloisonnement économique et touristique (411 km) ;

Classe D : liaisons de rabattement cantonal (2 363 km) ;

Classe E : réseau de désenclavement de proximité (2 578 km).

Le trafic varie de quelques centaines de véhicules par jour sur le réseau secondaire implanté dans les zones géographiques les moins denses, à environ 25 000 véhicules par jour sur le réseau le plus circulé autour de Rodez.

La politique routière se décline au travers de trois grandes modalités qui concourent à garantir la sécurité, la performance et la pérennité du réseau routier départemental.

a) La modernisation en premier lieu, qui consiste à aménager les routes, créer des déviations et des liaisons nouvelles. L'objectif vise à assurer la sécurité et le confort des usagers, à améliorer les temps de parcours, à continuer d'améliorer le réseau local et à prendre en compte les enjeux liés à la biodiversité.

b) La sauvegarde en second lieu, consiste à maintenir le bon état du patrimoine routier. Il s'agit du renouvellement périodique des chaussées ainsi que l'entretien de l'ensemble des ouvrages formant dépendance du domaine public.

c) La viabilité, enfin, a pour objet de garantir des conditions de circulation optimales aux usagers. Elle recouvre les actions d'exploitation, d'entretien courant) et de conservation du domaine public routier départemental, et se décline au travers de plans d'intervention précisant les modalités d'application et les niveaux de service (Plans d'Intervention Surveillance Active, Végétation, Viabilité Hivernale, Ouvrages d'Art et Convergence des Efforts).

La nouvelle politique des mobilités poursuit l'effort entrepris sur ces thématiques, et propose d'approfondir la prise en compte des enjeux liés aux mobilités douces, au développement durable et à la protection de la biodiversité.

D'autre part, l'accent sera mis sur des contractualisations avec les communes et intercommunalités afin, notamment, de les accompagner dans leur projet d'élaboration d'une politique de gestion patrimoniale, d'entretien et de modernisation de leurs infrastructures routières.

Enfin, la collectivité œuvrera pour développer l'accès des Aveyronnais aux lignes aériennes à travers son implication dans l'aéroport de Rodez-Aveyron, équipement indispensable à l'attractivité de notre territoire et à son développement économique et touristique. Par ailleurs, la décision récente du Gouvernement de créer la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse permettra de rapprocher l'Aveyron des gares TGV de Montauban et de Toulouse. Le Département portera une attention particulière à la connexion de ces gares à l'Aveyron.

#7.1 MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

OBJECTIFS

Le Département de l'Aveyron ne sera jamais traversé par une liaison ferroviaire à grande vitesse et les gares TGV se situeront à plus de 150 km. De même, les dessertes ferroviaires entre les secteurs du Département sont peu nombreuses et peu attractives.

La route reste donc le seul moyen de mobilité pour la desserte du territoire aveyronnais. Il est donc essentiel de prévoir la modernisation de ce réseau pour atteindre les objectifs suivants :

- Désenclavement du territoire,
- Sécurité et confort des usagers,
- Attractivité économique et touristique de l'ensemble du territoire aveyronnais, avec un objectif transversal de préservation de la biodiversité,
- Expérimenter l'usage de nouveaux matériaux de voirie en lieu et place du bitume par la réalisation d'un chantier expérimental au cours de la mandature. Une fois, les travaux réalisés, cette technique expérimentale pourra faire l'objet d'une analyse en Commission.

NATURE DE L'OPÉRATION

Ces opérations de modernisation peuvent être très variées et sont fonction de la classe et de l'importance de l'itinéraire. Elles peuvent consister aux différentes natures d'aménagement :

- Déviation des agglomérations,
- Aménagement de liaisons nouvelles,
- Créneaux de dépassement,
- Rectifications de virages,
- Calibrage de chaussées,
- Amélioration de carrefours.

Par ailleurs, Aveyron Ingénierie peut apporter un concours technique et administratif à l'ensemble de ces adhérents (communes et intercommunalités) en vue de définir une politique de modernisation et de réfection de chaussée de la voirie communale.

BÉNÉFICIAIRES

Usagers de la route, tissu économique et touristique aveyronnais.

PARTENAIRES

Les intercommunalités et communes concernées par le projet, les partenaires financiers (fonds européens, Région (RRIR et autres), État (DSID, DSIL)).

MODALITÉS D'INTERVENTION

L'intervention de la collectivité se fait de la manière suivante :

Élaboration d'un programme pluriannuel de modernisation voté par l'Assemblée Départementale. Un programme sur 15 ans sur le réseau structurant et sur 10 ans sur le réseau secondaire paraît adapté pour permettre de planifier les études et les procédures administratives, environnementales et foncières.

Élaboration du programme ou des études préliminaires selon la nature de l'opération par les services techniques et validation du tracé par les élus.

Élaboration d'un Avant-Projet prenant en compte tous les aspects techniques, de préservation de la biodiversité, de circulations douces et intégrant des techniques nouvelles permettant de définir une estimation de l'opération.

Vérification de l'interaction du projet avec un programme d'aménagement local porté par un tiers (mobilités douces, Zone d'Activités, équipements structurants...) pour optimiser le projet et éventuellement définir des modalités de partenariat (financier ou d'organisation de la commande publique).

Validation de l'Avant-Projet par la commission permanente.

Concertation avec les usagers, les riverains, (selon la nature du projet).

Élaboration d'un plan de financement avec recherche de partenaires financiers (fonds Européen, Région, État, ...).

Élaboration du projet, des procédures administratives et environnementales et acquisitions foncières.

Programmation pluriannuelle d'une opération nécessitant d'être aménagée par phases et vote des Autorisations de Programme et des Crédits de Paiement par l'Assemblée Départementale.

Réalisation des travaux.

COMPOSITION DU DOSSIER

Ces dossiers sont réalisés sous maîtrise d'œuvre interne.

- Note de présentation non technique
- Plans associés
- Fiche d'opération incluant les prévisions de dépenses, le découpage en tranches et le plan de financement
- Calendrier global de l'opération

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.2 RN 88 À 2X2 VOIES DANS LE DÉPARTEMENT DE L'AVEYRON

OBJECTIFS

La poursuite de l'aménagement à 2x2 voies entre Rodez et Séverac-le-Château constitue un enjeu essentiel pour le Département de l'Aveyron et pour la région Occitanie. Cet aménagement permettra d'atteindre les objectifs suivants :

- Un maillage autoroutier entre l'autoroute A20 à Toulouse et l'A75 à Séverac-le-Château,
- Le désenclavement routier du territoire aveyronnais,
- Un gain socio-économique très important,
- Une amélioration très importante de la sécurité des usagers (entre 2010 et 2020, il y a eu 17 tués sur la RN 88 entre Rodez et Séverac-le-Château. Pour une section équivalente de l'A75, le nombre de tués a été de 3 sur la même période),
- Une amélioration des temps de parcours (le temps de parcours actuel de 45 mn serait ramené à 23 mn avec 2x2 voies limitée à 110 km/h).

NATURE DE L'OPÉRATION

Réalisation en tracé neuf de l'axe à 2x2 voies tel que prévu à la DUP de novembre 1997 en excluant tout phasage en 2x1 voie entre Rodez et Séverac-le-Château.

BÉNÉFICIAIRES

Usagers, tissu économique et touristique aveyronnais, aménagement pouvant rayonner sur les départements voisins et la Région.

PARTENAIRES

État et Région Occitanie en tant que co-financeurs de la section Rodez-A75, État, Région Occitanie et Rodez Agglomération en tant que co-financeurs pour la rocade de Rodez, Chambres consulaires.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Les modalités d'intervention sont différentes entre la section Rodez-A75 et la rocade de Rodez.

Rodez-A75 :

Pour rappel, cette opération a été déclarée d'utilité publique le 20 novembre 1997 et les emprises foncières ont été acquises par l'État.

L'enchaînement des procédures restant à réaliser est le suivant :

1. Proposition d'un transfert de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre au Département de l'Aveyron pour les études et pour les travaux.
2. Signature d'une convention de cofinancement avec la répartition suivante :
 - État : 50 %,
 - Région : 25 %,
 - Département : 25 %.

3. Élaboration des études environnementales qui vont nécessiter un délai de 2 à 3 ans pour obtenir un accord de l'autorité environnementale et du Conseil National pour la Protection de la Nature pour la préservation de la biodiversité.
4. Études techniques pour élaborer un projet qui devra ensuite être approuvé par les services de l'État (procédure qui a nécessité 3 à 4 ans pour la liaison Rodez Causse Comtal).
Les études environnementales et les études techniques seront menées simultanément pour réduire les délais.
5. Réalisation des travaux en plusieurs phases :
 - 1 – Rodez-Laissac : montant estimé à 144 M€, ce qui représente une participation du Département de 36 M€,
 - 2 – Laissac-A75 : montant estimé à 148 M€, ce qui représente une participation du Département de 37 M€, qui pourrait se réaliser en 2 tranches : Laissac-Recoules et Recoules-A75 :

Rocade de Rodez :

Dénivellation des carrefours giratoires :

Pour rappel, la Maîtrise d'ouvrage est portée par l'État et cette opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 8 avril 2021, pour un montant estimé à 66,6 M €.

L'enchaînement des procédures restant à réaliser est le suivant :

- 1 - Signature d'une convention de cofinancement avec la répartition suivante :
 - État : 40 %,
 - Rodez Agglomération : 40 % (avec une compensation de la Région Occitanie),
 - Département : 20 %.
- 2 - Inscription des crédits nécessaires à cette opération (61,6 M€) au futur Contrat de Plan 2022-2028 pour permettre la réalisation de la totalité de cette opération, un crédit de 5 M€ étant déjà inscrit sur le Contrat de Plan 2014-2020.
- 3 - Vote des AP et CP par le Département pour financer sa quote-part (montant 13,32 M€).
- 4 - Participation aux comités de pilotage mais sans réel pouvoir de décision.

COMPOSITION DU DOSSIER

- Signature d'une convention de partenariat

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT :

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.3 POLITIQUE ROUTIÈRE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE D'INVESTISSEMENT PPI

OBJECTIFS

La route reste le seul moyen de mobilité pour la desserte du territoire aveyronnais. Il est donc essentiel de définir des moyens financiers pour entretenir et moderniser ce réseau pour atteindre les objectifs suivants :

- Désenclavement du territoire,
- Sécurité et confort des usagers,
- Attractivité économique et touristique de l'ensemble du territoire aveyronnais,
- Préservation de ce patrimoine routier,

Le Département souhaite se doter d'une programmation pluriannuelle qui présente de nombreux avantages :

- Planification des investissements sur une période de 10 à 15 ans,
- Établissement de plans de financements sur du long terme,
- Anticipation des procédures administratives et environnementales et des acquisitions foncières qui peuvent parfois nécessiter un délai de 5 ans,
- Coordination des travaux d'entretien des routes avec des futures opérations d'aménagement afin d'éviter des dépenses inutiles,
- Coordination des opérations avec des intervenants extérieurs (concessionnaires, collectivités, etc).

NATURE DE L'OPÉRATION

Ce programme pluriannuel concernera plusieurs opérations très variées et fonction de la classe et de l'importance de l'itinéraire :

- Mise à 2x2 voies de la RN 88,
- Déviation des agglomérations,
- Aménagement de liaisons nouvelles,
- Créneaux de dépassement,
- Rectifications de virages,
- Calibrage de chaussées,
- Amélioration de carrefours,
- Réfection des ouvrages d'art,
- Sauvegarde des chaussées,
- ...

BÉNÉFICIAIRES

Usagers de la route, tissu économique et touristique aveyronnais.

PARTENAIRES

Les intercommunalités et communes concernées par le projet, les partenaires financiers (fonds européens, Région (RRIR et autres), État (DSID, DSIL).

MODALITÉS D'INTERVENTION

Cette programmation pluriannuelle devra être élaborée en prenant les hypothèses suivantes :

Définition des niveaux de service en fonction des classes d'itinéraires.

Recensement des opérations à réaliser pour atteindre ces niveaux de service.

Estimation des coûts de ces aménagements en fonction de ratios.

Bilan des finances du Département et hypothèses de possibilités d'emprunt pour définir les enveloppes budgétaires annuelles.

Élaboration de scénarios.

Choix par l'Assemblée départementale d'un scénario.

Vote par l'Assemblée départementale de la programmation pluriannuelle.

Communication de cette programmation aux autres partenaires.

Vote des AP/CP chaque année.

COMPOSITION DU DOSSIER

Cette programmation est à piloter par les services du Pôle Développement des Territoires avec l'appui de la Direction des Affaires Financières.

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.4 AMÉNAGEMENT DES ROUTES DÉPARTEMENTALES EN TRAVERSE D'AGGLOMÉRATION

OBJECTIFS

Assurer le confort et la sécurité des riverains des routes départementales,

Assurer le confort et la sécurité des usagers de la route,

Coordonner l'amélioration de la voirie départementale et l'aménagement urbain avec un objectif d'embellissement de nos traverses d'agglomération,

Inciter les communes, en les accompagnant financièrement, à réaliser des opérations d'aménagement des espaces publics, participant à la valorisation de l'image du Département.

NATURE DE L'OPÉRATION

- Aménager les routes départementales dans les traverses d'agglomération notamment dans le cadre d'un programme global qui intègre les abords, les réseaux, les équipements de sécurité.

La maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement des routes départementales en traverse d'agglomération sera assurée de préférence par :

- Le Département pour les catégories A et B,
- Les autres collectivités locales pour les catégories C, D et E.

BÉNÉFICIAIRES

Usagers de la route départementale, riverains de la route départementale, Département (sauvegarde du patrimoine routier départemental), Commune (embellissement du cadre de vie).

PARTENAIRES

Les communes ou intercommunalités concernées par le projet.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Aveyron Ingénierie est très régulièrement sollicité par les communes adhérentes pour les aider à définir un programme d'aménagement relatif à la réfection des chaussées et d'embellissement des abords, dossier préalable auxancements des études détaillées par le maître d'ouvrage désigné.

Etudes :

Les Frais d'études et de maîtrise d'œuvre sont à la charge du maître d'ouvrage.

Chaussée :

Travaux subventionnables :

- Bande de roulement de la route départementale

La participation départementale est définie conformément aux montants de référence suivants :

Catégorie A et B : 470 000 € HT / km

Catégorie C enrobé : 340 000 € HT / km

Catégorie C enduit : 200 000 € HT / km

Catégorie D et E : 135 000 € HT / km

Maîtrise d'ouvrage généralisée des travaux sur la chaussée portée par le Département au travers d'un groupement de commande et / ou maîtrise d'ouvrage des traverses élargie à l'ensemble du réseau (NB : le Département réalise aujourd'hui très majoritairement des opérations sur le réseau structurant).

Acquisitions foncières :

- Acquisitions foncières nécessaires à la chaussée : 40 %.

Abords :

- Pose d'avaloir et canalisation pour évacuation des eaux pluviales routières : 40 %,
- Bordures et trottoirs : 40 %.

Avec une dépense totale subventionnable de 100 000 € le Kilomètre pour ces deux postes.

- Pose des équipements de sécurité pour les deux-roues.

Dépense totale subventionnable de 135 000 € le kilomètre pour ces deux postes (acquisitions et abords).

La problématique des dossiers mobilité douce est abordée dans la fiche spécifique.

COMPOSITION DU DOSSIER

- Note de présentation
- Plans associés
- Profils routiers
- Détail estimatif
- Calendrier global de l'opération

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.5 AMÉNAGER DES ROUTES DÉPARTEMENTALES DANS LES ZONES URBAINES DU DÉPARTEMENT

OBJECTIFS

Assurer le confort et la sécurité des riverains des routes départementales,
Assurer le confort et la sécurité des usagers de la route,
Coordonner l'amélioration de la voirie départementale et les liaisons urbaines.

NATURE DE L'OPÉRATION

Les collectivités suivantes sont concernées par ces programmes :

- Rodez Agglomération,
- La communauté de communes Decazeville Communauté,
- La communauté de communes de Millau Grands Causses,
- Les communes de Saint-Affrique et Vabres l'Abbaye,
- La commune de Villefranche-de-Rouergue.

Aménager les routes départementales dans les zones urbaines du Département notamment dans le cadre d'un périmètre global des territoires concernés qui intègre les milieux urbains, semi-urbains et de rase campagne.

La maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de chaque opération est arrêtée :

- Soit dans la convention cadre initiale définissant le programme pluriannuel,
- Soit dans une convention spécifique de chaque opération.

BÉNÉFICIAIRES

Département (sauvegarde du patrimoine routier départemental), Commune (embellissement du cadre de vie).

PARTENAIRES

Communes ou intercommunalités concernées par le projet.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Le financement intervient de la manière suivante sur le montant HT des travaux (chaussée, pluvial, abords) :

SITUATION	DÉPARTEMENT	COLLECTIVITÉS LOCALES
Milieu urbain	30 %	70 %
Milieu Semi-urbain	50 %	50 %
Milieu Rase Campagne – Demandeur Département	100 %	
Milieu Rase Campagne – Demandeur Collectivité Locale		100 %

La définition des milieux urbains, semi urbain et rase campagne doit tenir compte de l'évolution de l'urbanisation constatée depuis 1986.

De nouvelles cartes doivent définir les milieux urbains, semi urbain et rase campagne pour chaque entité.

COMPOSITION DU DOSSIER

- Note de présentation
- Plans associés
- Profils routiers
- Détail estimatif
- Calendrier global de l'opération
- Résultat d'appel d'offre pour l'élaboration de la convention de partenariat

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.6 ÉLARGISSEMENT DU RELÈVEMENT DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE (VMA) À 90KM/HEURE

OBJECTIFS

Dans les territoires ruraux dont fait partie l'Aveyron, il existe très peu d'alternatives à l'usage du véhicule individuel pour se déplacer.

Dans le cadre de sa politique routière, le Département investit donc en moyenne annuellement 45 millions d'euros pour entretenir et moderniser son réseau routier, améliorer la sécurité et le confort des usagers.

Un des principaux objectifs recherchés est d'ouvrir le Département vers l'extérieur, de décroïsonner les cantons, les communes, les activités économiques ainsi que les sites touristiques.

Or, toute augmentation des temps de parcours va à l'encontre de cet enjeu de désenclavement.

L'objectif recherché au travers de la diminution des temps de parcours est l'attractivité du Département.

NATURE DE L'OPÉRATION

Comme le permet la Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019, le Département a relevé la VMA à 90 km/h sur environ 1 000 km de son réseau routier. Il s'agit maintenant de :

- Définir le réseau sur lequel cette mesure peut s'élargir,
- Préparer les procédures nécessaires à la présentation du dossier devant la Commission Départementale de Sécurité Routière,
- Mettre en place les mesures de signalisation règlementaires adéquates,
- Définir et mettre en œuvre les mesures de communication autour de cette action.

BÉNÉFICIAIRES

Aveyronnais, usagers du réseau routier départemental.

PARTENAIRES

Préfecture, DDT, Commission Départementale de Sécurité Routière, associations d'usagers, Communautés de communes et Communes.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Définition du réseau à relever à 90 km/h

Deux possibilités existent concernant la définition du réseau pouvant être relevé à 90 km/h :

- Identifier des itinéraires dont les caractéristiques géométriques permettent de circuler à 90 km/h,
- Généraliser la mesure à l'ensemble du réseau indépendamment des paramètres géométriques.

La démarche de relèvement de la VMA à 90 km/h au printemps 2021, s'est fondée sur la première hypothèse. À cet effet, un travail fin et exhaustif d'identification des itinéraires dont la VMA pouvait être relevée a été effectué. Il ne paraît donc pas possible aujourd'hui d'élargir la mesure sur de nouvelles sections de routes aux caractéristiques adaptées.

L'élargissement de la mesure de relèvement de la VMA doit donc être envisagé sur l'ensemble du réseau routier départemental.

Modalités règlementaires

Les circulaires relatives au relèvement de la VMA stipulent que le Président du Département doit soumettre le projet en Comité Départemental de la Sécurité Routière (CDSR), appelé à émettre un avis simple. Les représentants de l'État et de ses organisations voteront contre les projets qui ne respectent pas les préconisations et les critères géométriques du Conseil National Supérieur de la Sécurité Routière. Or, aucune route départementale aveyronnaise ne correspond à ces critères.

Il est donc nécessaire de présenter le projet aux membres de la CDSR non-représentants de l'État afin de recueillir leur avis et leur soutien.

Le Président du Département signe ensuite les arrêtés de relèvement de la VMA, au titre de son pouvoir de police.

Mise en place de la signalisation et mesures de communication

La signalisation règlementaire devra être définie et mise en œuvre. La généralisation du principe de signalisation actuellement en place sur les 1 000 km de réseau à 90 km/h représente un investissement d'un montant d'environ 1.20 M €.

La solution de mise en place de panneaux de communication à l'entrée du département couplée à la pose ponctuelle de panneaux de limitation à 90km/h, comme cela a été fait dans le Cantal et la Lozère est plus simple mais elle pose, d'une part des questions de respect de la réglementation et d'autre part elle est source de confusion pour les usagers.

En matière de calendrier, la procédure de relèvement pourrait se dérouler suivant le planning indicatif suivant, sur les bases de la première démarche effectuée en 2021 :

MOIS M	MOIS M+1	MOIS M+2	FIN DU MOIS M+2	MOIS M+4	MOIS M+5	MOIS M+6
Lancement de la démarche	Identification du réseau à relever et définition du principe de signalisation.	Rencontres avec les membres non-représentants de l'État de la CDSR en vue de recueillir leur avis. Constitution du dossier à présenter en CDSR.	Saisine de la Préfecture pour réunir la CDSR et transmission du dossier (hypothèse de tenue de la CDSR dans un délai de 2 mois, mais ce délai n'est pas connu).	Réunion de la CDSR. Commande et préparation de la mise en place de la signalisation de police.	Présentation du projet de relèvement de la VMA en Commission Permanente. Signature des arrêtés de police par le Président	Fin de la mise en place de la signalisation. Suivant le principe de signalisation retenu, le délai de mise en place peut être variable. Mise en application de la mesure.

COMPOSITION DU DOSSIER

Sans objet

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.7 SCHÉMA DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL DES MOBILITÉS DOUCES

OBJECTIF

Définir un réseau maillé, hiérarchisé pour répondre à des besoins de déplacements utilitaires, de déplacements de promenade et de découverte alternatifs à l'usage de l'automobile.

NATURE DE L'OPÉRATION

La loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM) impose aux gestionnaires de voirie la réalisation d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations et rénovations des voies urbaines ainsi que l'évaluation du besoin de réalisation des voies cyclables hors agglomération.

Afin de concevoir un schéma directeur d'aménagements de liaisons douces, il conviendra d'engager un diagnostic du territoire à l'issue duquel plusieurs scénarii seront proposés.

Le diagnostic du territoire devra identifier les bassins de vie (notamment en lien avec la carte scolaire), les pôles d'attractivité, les pôles touristiques et les offres actuelles de mobilités douces, mais également préciser les enjeux des déplacements utilitaires (en considérant que la distance est limitée, à priori inférieure à 5 kms) et ceux liés au tourisme.

Le schéma directeur départemental des mobilités douces pourra alors faire apparaître :

1. Les enjeux en termes de mobilités douces.
2. Les itinéraires à aménager (population à moins de 5 kms, attraits touristiques à moins de 5 kms) et les pôles d'attractivité (zones d'emplois, desserte des collèges, gares, équipements sportifs) à desservir au regard des différents types d'usage.
3. Les programmes départementaux mis en œuvre à l'occasion de réaménagements courants sur routes départementales :
 - Requalification de certaines routes départementales en boulevard urbain,
 - Création de pistes cyclables sur routes départementales.
4. Les partis d'aménagement retenus (voie partagée identifiée par une signalisation spécifique, surlargeurs, pistes cyclables, voie verte, etc...) à mettre en œuvre en fonction des situations géographiques et des besoins identifiés.

BÉNÉFICIAIRES

L'ensemble des Aveyronnais, les touristes.

PARTENAIRES

Communes, intercommunalités et Région Occitanie, associations d'usagers, Agence Départementale de l'Attractivité et du Tourisme, Commission Départementale de Sécurité Routière, la Prévention Routière.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Le Département engagera un diagnostic de son territoire de manière à préciser les enjeux liés à la mobilité douce et élaborer plusieurs scénarii.

Après concertation des partenaires des mondes associatifs et institutionnels concernés par la thématique des circulations douces, il pourra élaborer un Schéma départemental des mobilités douces, qui contiendra :

1. Une évaluation des besoins en matière de mobilités douces : les enjeux en déplacements utilitaires et notamment l'intérêt porté à la desserte des collèges, les enjeux touristiques du territoire, les enjeux transversaux (hébergements, location, réparation entretien, etc).
2. Définition des critères de sélection et des priorités par itinéraires, par pôle d'attractivité, ou par pratique (pratique du vélo, pratique marche à pied, pratique équestre).
3. Définition de partis d'aménagements en fonction des itinéraires, des trafics, de l'usage.
4. Définition d'une cartographie matérialisant les itinéraires retenus et estimation sommaire des coûts.

Le Schéma directeur départemental des circulations douces devra inciter à la création de circulations douces locales mais également permettre leur animation et leur valorisation.

COMPOSITION DU DOSSIER

Sans objet

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.8 DOTER LE PATRIMOINE DÉPARTEMENTAL DE MOBILITÉS DOUCES

OBJECTIF

Répondre à l'ambition de réduction de consommation d'énergie.

NATURE DE L'OPÉRATION

BÉNÉFICIAIRES

- Les Aveyronnais,
- Les agents départementaux.

PARTENAIRES

- Agence Départementale du Numérique, de l'Innovation et de l'Énergie.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Tout d'abord, concernant le patrimoine départemental, au fur et à mesure des travaux menés sur le patrimoine, des espaces de stationnement pour les deux roues (avec mise à disposition aux agents du Département de prises pour le rechargement des vélos) sont aménagés. Ainsi, une dizaine de sites est déjà équipée de stationnements deux roues dont quatre avec mise à disposition de prises de rechargement ; environ la moitié des Collèges est équipée de stationnement deux roues.

Dans le cadre de l'aménagement des aires de covoiturage, l'installation de stationnements 2 roues sécurisés sera analysée afin de favoriser l'intermodalité des déplacements domicile-travail (cf. fiche action aire de covoiturage/mobilité douce).

Comme pour les bornes de rechargement pour véhicules électriques, le Département pourrait s'inscrire dans un réseau d'infrastructure de rechargement ; réseau qui serait de fait en zone urbaine uniquement.

Une réflexion pourrait être engagée en tenant compte des volets techniques, juridiques et financiers de la poursuite du programme d'aménagement de stationnement pour les deux roues ainsi que la mise à disposition de ces stationnements avec bornes de rechargement pour les Aveyronnais.

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Avenir des Territoires - Direction des Collèges et de l'Enseignement Supérieur - Services Exploitation
Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.9 AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

OBJECTIFS

L'usage du vélo sur le réseau routier départemental connaît un développement important, que ce soit pour les besoins de déplacement du quotidien, pour les loisirs, le tourisme, la pratique sportive et l'itinérance. Cet essor de la pratique du vélo fait apparaître un besoin de création d'aménagements destinés à assurer la sécurité des cyclistes sur le réseau routier, et se traduit également par des évolutions législatives dans la Loi d'orientation sur les Mobilités (LOM), qui impose aux gestionnaires de voirie de créer des aménagements cyclables lors des travaux de rénovation des voies urbaines. Cette même loi impose en outre d'évaluer le besoin de créer des aménagements cyclables lors des travaux de réaménagement des routes hors agglomération, et de créer ces aménagements lorsque le besoin est avéré.

Le Département, qui souhaite encourager et accompagner le développement des mobilités douces se doit de définir une politique ambitieuse de mise en œuvre des aménagements cyclables nécessaires.

NATURE DE L'OPÉRATION

Plusieurs strates de collectivités (intercommunalités, communes, Département) se sont emparées de ce sujet, sur des périmètres différents et avec des objectifs propres. La coordination de ces différents acteurs fait l'objet d'une fiche action spécifique visant à élaborer un schéma départemental, garant de la coordination et de la cohérence des diverses démarches en cours ou à venir.

En fonction de la nature, de la fonction de la situation des projets d'aménagements cyclables, il apparaît que leur mise en œuvre a vocation à être réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de plusieurs acteurs. Les aménagements liés aux déplacements du quotidien, ou dans les périmètres urbains, relèvent plutôt du ressort des communes ou intercommunalités. Les aménagements liés à des usages de loisirs, touristiques d'itinérance, présentant un intérêt à l'échelle départementale, ainsi que la gestion des continuités des usages quotidiens aux limites des intercommunalités, pourraient être réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Département.

Cette politique devra se fonder sur les itinéraires et les types d'aménagements définis dans le schéma départemental des mobilités douces lorsqu'il sera défini, et devra se fixer pour objectif d'en assurer la réalisation dans un délai pertinent.

Il existera une période transitoire avant la validation du schéma départemental. Dans cet intervalle, les dossiers de participation soumis par les communes et EPCI seront instruits au regard de leur compatibilité avec les objectifs stratégiques et partis d'aménagement que le Département aura défini.

BÉNÉFICIAIRES

Usagers cyclistes, communes et intercommunalités.

PARTENAIRES

Communes, intercommunalités, associations d'usagers.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale :

Sont concernés :

- Les aménagements de type bande cyclable ou piste cyclable réalisés concomitamment à une opération de modernisation ou de sauvegarde hors agglomération par le Département (Taux : 50 % Département : 50 % commune ou EPCI),
- La réalisation hors agglomération de vélo routes sur routes départementales et voies vertes inscrites au schéma national (taux : 50 % Département : 50 % commune ou EPCI),
- La continuité hors agglomération des usages du quotidien aux limites des intercommunalités de type bande cyclable ou piste cyclable (taux : 50 % CD 12 ; 50 % commune ou EPCI),
- La signalisation hors agglomération mise en place en matière de sécurité routière afin d'inciter Aménagements sous maîtrise d'ouvrage communale ou EPCI.

Aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale

Sont concernés :

- Les aménagements à l'intérieur des agglomérations sur voirie départementale et communale (taux : 20 % Département ; 80 % commune ou EPCI),
- La réalisation de vélo route et voie verte d'intérêt local (non inscrite au schéma national) (taux : 20 % Département ; 80 % commune ou EPCI),
- La signalisation en agglomération mise en place en matière de sécurité routière (taux : commune ou EPCI à 100 %).

Pour ces réalisations sous maîtrise d'ouvrage par les communes et EPCI, l'aide est plafonnée selon une assiette maximale de calcul qui est la suivante :

- Chaussée à voie centrale banalisée : 10 000 € par km,
- Bande cyclable : 50 000 € par km,
- Piste cyclable unidirectionnelle (env. 1,5 m de large) : 50 000 € par km,
- Piste cyclable bidirectionnelle (à partir de 2,5 m de large) : 100 000 € km,
- Voie verte : 100 000 € par km,
- Création de passerelles piétons vélo ou cheminement doux sur ouvrages : au cas par cas.

L'entretien (surveillance, entretien courant, balayage des bandes cyclables, etc...) de ces aménagements réalisés dans le prolongement de la chaussée (cas de la bande cyclable que seul le Département pourra réaliser, représente un coût conséquent. Pour les autres aménagements (piste cyclable, voie verte) une convention d'entretien sera proposée à la communauté de communes ou commune concernée.

COMPOSITION DU DOSSIER

- Délibération de demande de participation au Département
- Notice présentant les objectifs et le parti d'aménagement retenu, et démontrant la compatibilité avec les objectifs du Département
- Dossier technique (plans et pièces techniques utiles)
- Estimation du projet comprenant le détail estimatif des travaux

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT :

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.10 AMÉNAGEMENT D'AIRES DE COVOITURAGE MODERNES ET ADAPTÉES AUX NOUVEAUX BESOINS DE MOBILITÉ

OBJECTIF

Permettre aux Aveyronnais par le biais d'aménagement d'aires de covoitages innovantes une utilisation conjointe et organisée de la voiture dans le but d'effectuer un trajet commun qui procure des avantages individuels (économie financière) et collectifs (réduction des gaz à effet de serre notamment).

NATURE DE L'OPÉRATION

L'Assemblée départementale a approuvé en 2014 un programme pluriannuel d'aménagement d'aires de covoiturage. Il prévoyait l'aménagement d'environ 80 aires, au droit des pratiques recensées de covoiturage hors agglomération, en bordure des routes départementales les plus circulées. 34 aires ont été aménagées entre 2014 et 2020.

Le projet de mandature prévoit, outre la poursuite d'aménagements d'aires supplémentaires, de les doter de plusieurs équipements novateurs tels que :

- Des ombrières photovoltaïques permettant une production d'électricité et assurant un ombrage aux véhicules stationnés,
- Des bornes de recharge pour véhicules électriques (automobile, vélo),
- Des rack ou abris de stockage pour vélo.

Par ailleurs, l'aménagement des aires nouvelles doit intégrer l'enjeu de moindre imperméabilisation des sols, en combinant par exemple voirie étanche et stationnements perméables.

L'intermodalité de ces aires doit également être réfléchi avec les autorités organisatrices de la mobilité en Aveyron (Région, Intercommunalités compétentes) afin de permettre aux usagers d'alterner entre plusieurs modes de transports depuis ces aires.

Enfin, des campagnes de communication à l'attention des usagers doivent permettre de développer ces usages, en argumentant sur les gains économiques, écologiques et conviviaux de cette pratique.

BÉNÉFICIAIRES

Ensemble des usagers de la mobilité.

PARTENAIRES

Agence Départementale du Numérique, de l'Innovation et de l'Énergie, Région, Intercommunalité, communes, associations d'usagers des déplacements.

MODALITÉS D'INTERVENTION

Un diagnostic général doit être réalisé par le Département en partenariat avec l'Agence Départementale du Numérique, de l'Innovation et de l'Énergie afin de mesurer les opportunités à équiper les aires de panneaux photovoltaïques et de bornes de recharges vis-à-vis de l'éloignement au réseau électrique suffisamment dimensionné pour ces besoins. Ce diagnostic doit être précédé d'un inventaire actualisé des pratiques de covoiturage étendu au réseau secondaire.

De même, ce diagnostic doit comporter une analyse économique permettant de vérifier la rentabilité de l'équipement photovoltaïque et de recharge qui sera fonction de plusieurs paramètres (coût du génie civil vers le réseau électrique, taille et exposition de l'aire). Enfin, les contraintes d'urbanisme pesant sur chaque site doivent être identifiées.

Ce diagnostic sera terminé fin 2021 / début 2022 et il permettra de proposer pour chaque aire une grille d'analyse permettant de décider de son équipement énergétique.

Vis-à-vis des stationnements de vélos, il est proposé de rencontrer les associations d'usagers de vélo mais également les utilisateurs des aires de covoiturage de sorte à vérifier si la construction d'un abri sécurisé permettrait de développer ce mode d'acheminement vers l'aire.

S'agissant de l'intermodalité, des analyses partagées avec les AOM sont nécessaires afin de vérifier le soin de créer des équipements spécifiques (quai et abri).

Enfin, la préoccupation de la moindre imperméabilisation devra être étudiée pour toutes les futures aires mais également à l'occasion des travaux importants de maintenance qui restent de la compétence du Département, les partenaires (communauté ou commune) étant chargés de l'entretien.

En dernier lieu, le Département doit mieux communiquer sur les bienfaits de cette pratique.

Par ailleurs, le Département pourrait accompagner les communes qui souhaitent aménager des aires de covoiturage à l'intérieur des agglomérations. Cet accompagnement financier pourrait se faire sur la base d'une participation selon le taux des règles du programme Bourg centre ou cœur de village et de la répartition du produit des amendes de Police (le décret permettant d'allouer une dotation pour ce type d'aménagement).

COMPOSITION DU DOSSIER

- Plan de situation de l'aire
- Notice de présentation mettant en évidence le besoin et le programme en réponse (capacité, ombrières, bornes de recharge, rack vélo, règles d'urbanisme, intermodalité, coût et calendrier)
- Plan d'aménagement détaillé
- Projet de convention d'entretien avec partenaire local (commune ou EPCI), dans le cadre d'une aire départementale

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires - Direction des Mobilités et des Infrastructures

#7.11 UN DÉPARTEMENT OUVERT VERS L'EXTÉRIEUR

Les transports aérien et ferroviaire sont des éléments clé de l'aménagement du territoire et jouent un rôle majeur dans le désenclavement et l'attractivité des territoires ruraux. Le Département de l'Aveyron mise sur le désenclavement de son territoire par son réseau ferroviaire et aérien, mobilités alternatives à la route. Le Département de l'Aveyron s'est doté d'un aéroport dès les années 1970, sous l'impulsion de chefs d'entreprise afin de permettre de disposer d'une liaison vers PARIS, pour développer leur activité. Ce besoin est toujours d'actualité et toujours plus prégnant et l'aéroport tient un rôle primordial pour le développement et l'attractivité de notre territoire. C'est un équipement clé pour le maintien et le développement de nos entreprises, pour le tourisme et pour attirer de nouvelles populations. La collectivité départementale a choisi de tenir un rôle central dans le développement de cet aéroport, en détenant 70% des parts du syndicat mixte, propriétaire de l'infrastructure, cas unique en France.

OBJECTIFS

Le Département, en partenariat étroit avec Rodez Agglomération, la Région et la Chambre de Commerce et d'Industrie, poursuivra son implication au sein du Syndicat mixte, avec les objectifs suivants :

- Conforter l'ouverture et le désenclavement du territoire, en le connectant à destination françaises et européennes,
- Contribuer à son attractivité économique et touristique,
- Développer la liaison aérienne Rodez-Paris et garantir qu'elle réponde au besoin des Aveyronnais,
- Développer une stratégie territoriale sur l'aéroport autour du besoin du territoire, son attractivité,
- Développer les investissements pour offrir une plateforme aéroportuaire de qualité et attractive et accueillir de nouvelles activités, créatrices d'activité économique et d'emplois.

Par ailleurs, l'Occitanie va bénéficier, dans les prochaines années, d'une amélioration du réseau de Lignes à Grande Vitesse avec la ligne Bordeaux-Toulouse.

Dans ce contexte, l'objectif de la collectivité sera de:

- Déployer des modalités d'accès aux gares TGV de Montauban et de Toulouse, afin de permettre aux aveyronnais un report modal vers le ferroviaire à grande vitesse,
- Développer l'accès à l'Aveyron depuis cette gare dans le cadre des politiques d'attractivité et de développement économique,
- Maintenir le train de nuit Rodez-Paris et améliorer la qualité et les services de cette ligne.

NATURE DE L'OPÉRATION

Aéroport Rodez-Aveyron :

- Contributions du Département au Syndicat Mixte de l'Aéroport de Rodez-Aveyron pour l'exploitation de l'aéroport, la diversification des activités, le développement des destinations,
- Dans le cadre du renouvellement de la Délégation de Service Public en 2024, poursuite de la modernisation et du développement de l'offre de service pour en faire un aéroport régional de 1^{er} plan.
- Liaison aérienne Rodez-Paris : c'est le socle de l'activité de l'aéroport et cette liaison doit avoir la souplesse et la réactivité pour s'adapter aux besoins de ses usagers.
Cette liaison qualifiée de liaison d'aménagement du territoire, est destinée prioritairement à la clientèle d'affaires : ainsi, la qualité de service est au coeur des préoccupations du Département pour offrir aux entreprises des services correspondant à leurs besoins, et notamment des horaires adaptés pour permettre de passer une journée sur Paris.
L'Aveyron est aujourd'hui reliée régulièrement à 4 capitales européennes (PARIS, LONDRES, BRUXELLES, DUBLIN) et offre donc à ses habitants l'accès à des plateformes de correspondances internationales.
Ce travail d'ouverture vers l'extérieur doit être approfondi.

Transport ferroviaire :

- Tronçon LGV Toulouse-Bordeaux : L'opportunité de désenclavement ferroviaire de l'ouest Aveyron à travers la LGV Toulouse – Bordeaux via Montauban est un enjeu fort pour le département de l'Aveyron,
- Train de nuit Rodez/Paris : Un train de nuit de qualité proposant de réels services (voitures relookées, douches etc.), de haut de gamme et avec des horaires adaptés. Il serait aussi envisageable de faire une opération de marketing territorial – « L'Aveyron à une nuit de Paris »,
- Étude des temps de trajet pour accéder aux gares TGV de Montauban et de Toulouse, identification des actions de mobilité pour améliorer les conditions d'accès des Aveyronnais à cet équipement,
- Développement de l'offre de mobilité pour « connecter » ces gares à l'Aveyron : dessertes régulières en bus, offre de voyageurs.

Le Département se rapprochera de la SNCF et de la Région pour définir les investissements à réaliser afin de rendre encore plus attractif le réseau ferroviaire desservant l'Aveyron.

BÉNÉFICIAIRES

Aveyronnais, tissu économique et touristique aveyronnais.

PARTENAIRES

Rodez Agglomération, Région, CCI, intercommunalités.

CONTACTS/SERVICE RÉFÉRENT

Pôle Développement des Territoires

Agence Départementale de l'Attractivité et du Tourisme