

Annexe 1

Dossier de candidature

Appel à Projets

AVELO 2

Développer le système vélo dans les territoires

Accompagnement à la définition, l'expérimentation et
l'animation de politiques cyclables

Date d'ouverture : 18/01/2022

Date de clôture : 04/04/2022

Dépôt des dossiers sous forme électronique sur la page de
l'appel à projets AVELO 2 sur la plateforme Agir pour la
transition

Contact : AAPAVELO2@ademe.fr

Attention :

- Des documents complémentaires, permettant de décrire le projet de façon plus détaillée ou de le justifier peuvent être joints à ce dossier.

- Eligibilité

Ne seront pas recevables :

- Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B du texte de l'AAP) ;
- Les territoires ne répondant pas aux critères mentionnés (cf. partie D du texte de l'AAP) ;
- Les projets de plus de 30 mois ;
- Les projets déposés hors délais ;
- Les dossiers incomplets et/ou ne respectant pas les formats de soumission et/ou avec une description du projet ne permettant pas d'évaluer son contenu.
- Les projets dont le montant est inférieur à vingt mille euros (20 000 €)
- Les projets qui ont commencé l'opération avant le dépôt la demande d'aide

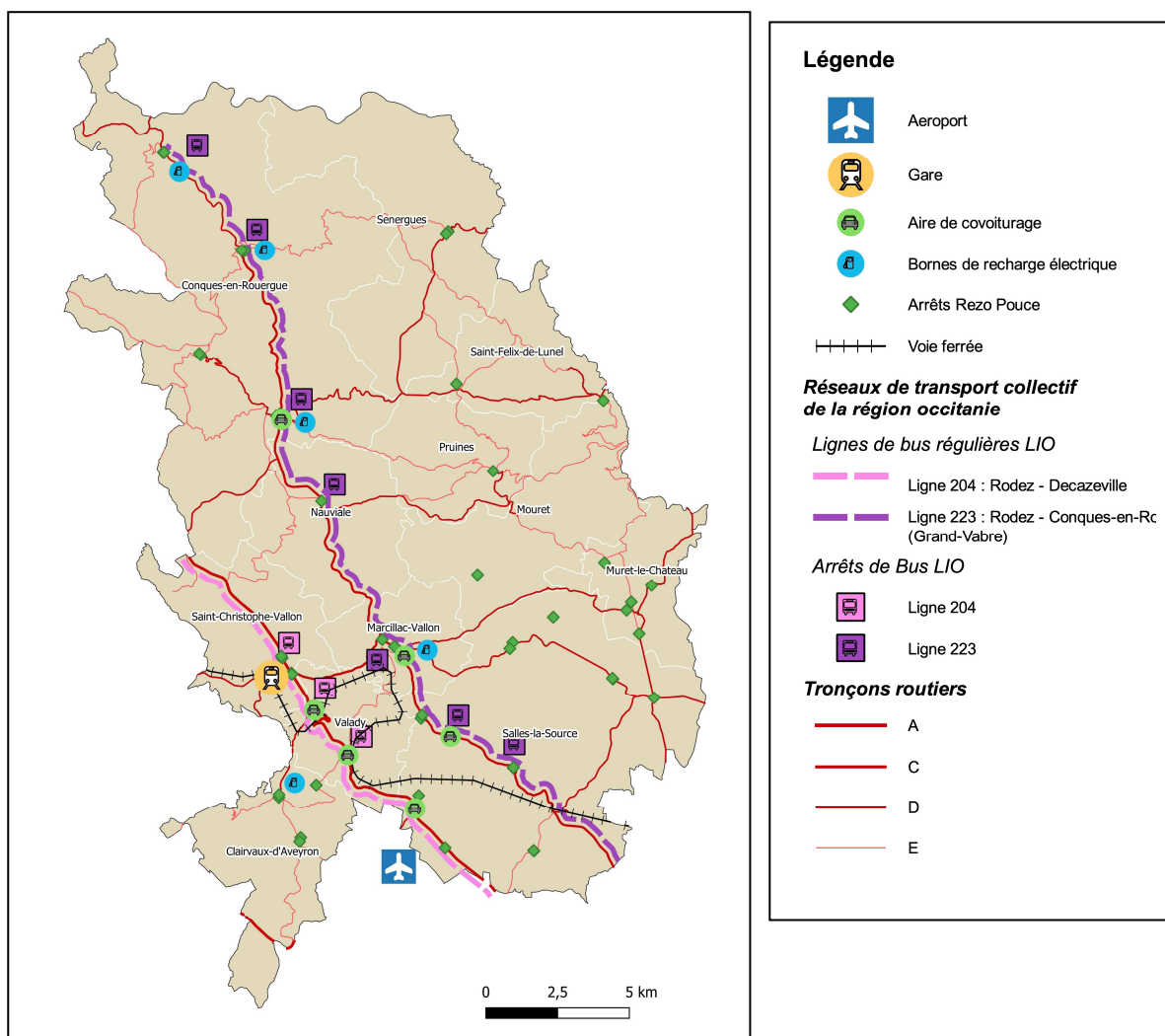
1. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET

Nom du porteur de projet	Communauté de Communes Conques-Marcillac
Acronyme du projet <i>Nom de code du projet permettant de l'identifier rapidement</i>	SDMA CCCM
Libellé du projet <i>Le libellé du projet doit permettre de comprendre rapidement le ou les objectif(s) et le contenu du projet</i> <i>(Résumé publiable du projet en 5 lignes max)</i>	<p>Etablissement d'un schéma directeur dédié aux modes actifs.</p> <p>Il s'agit pour la Communauté de Communes de disposer d'un document cadre traçant une trajectoire pluriannuelle pour la réalisation d'infrastructures dédiées aux modes actifs intégrant les linéaires à ce jour compatibles et basé sur un réseau hiérarchisé.</p>
Durée du projet	Durée des études estimée au stade du DCE à 8 mois (cf. détail dans cahier des charges/CCAP)
Date prévisionnelle de début du projet	Septembre 2022 (début des études)
Elu référent	M. Sylvain Couffignal, Vice-Président en charge des politiques énergétiques, du développement durable et de l'économie circulaire
Régime TVA	<input type="checkbox"/> Assujetti partiel à la TVA <input checked="" type="checkbox"/> Non assujetti à la TVA <input type="checkbox"/> Assujetti à la TVA
Axe auquel répond le projet <i>Préciser les axes (cf. partie B du texte de l'AAP) auxquels le projet répond.</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Axe 1 : Etudes
	<input type="checkbox"/> Axe 2 : Services
	<input type="checkbox"/> Axe 3 : Communication / Animation
	<input type="checkbox"/> Axe 4 : Ingénierie territoriale (hors financement CEE)

2. PRESENTATION DU TERRITOIRE CONCERNE

2.1 Insérer et présenter une carte du territoire concerné

Présentant par exemple les infrastructures routières et ferroviaires, les principaux générateurs de trafic..., et mettant en évidence les potentiels de reports modaux



Cette carte est issue de la partie « accessibilité » du diagnostic territorial réalisé dans le cadre du PLUi (début 2022). Elle ne fait pas apparaître les principaux pôles générateurs de trafic mais comme évoqué dans les parties suivantes, les principaux flux ont lieu le long des deux voies départementales qui traversent le territoire avec notamment des :

- pôles « habitat » : bourgs de Souyri (Salles la Source), Marcillac-Vallon, St Cyprien sur Dourdou (Conques en Rouergue) et Saint Christophe Vallon
- pôles infrastructures de transports : gare SNCF à St Christophe vallon, arrêts de bus de lignes régulières Lio, aéroport
- pôles commerciaux : en dehors de bourgs de Marcillac-Vallon, St Cyprien sur Dourdou et St Christophe Vallon (pas d'activité commerciale dans le bourg de Souyri à vocation quasiment uniquement résidentielle), zone commerciale des Pradades (Salles la Source) et de la ZA du Vallon,
- pôles « activités économiques » : ZA du Vallon à St Christophe Vallon, de Marcillac-Vallon et des Cammas à St Cyprien sur Dourdou
- pôles « équipements » : écoles, collèges (Marcillac-Vallon pour le plus grande part)

2.2 Description du périmètre territorial

Echelle territoriale, superficie, diversité des espaces, aménagements existants - quantifiés, nombre de communes, typologie de l'habitat - dense, diffus, ...

Située en Aveyron entre Rodez Agglomération et Decazeville Communauté, la **Communauté de Communes Conques-Marcillac** s'étend sur l'axe Brive-Figeac-Rodez. Elle est composée de **12 communes** et de **12 000 habitants environ** (11 998 – INSEE 2021) et couvre une surface de 418 km². Son caractère rural est ainsi marqué voire très marqué (**26,7 hab/km²**) notamment dans sa partie la plus au Nord, la partie sud du territoire proposant des formes urbaines typiques d'un environnement quasiment « péri-urbain » (influence de Rodez Agglomération). La typologie de l'habitat y est ainsi essentiellement individuelle (90%), assez ancien (56% du parc construit après 1957) et assez diffus.

Elle s'organise autour de **trois bourgs principaux** : Marcillac-Vallon, Saint-Christophe-Vallon et Saint Cyprien sur Dourdou (Conques en Rouergue) et autour de nombreux villages de caractères et vivants.

Deux **axes routiers majeurs** desservent le territoire, les RD 840 et 901, ainsi que **l'aéroport départemental Rodez-Aveyron** (commune de Salles-la-Source) et la **gare de St Christophe-Vallon**.

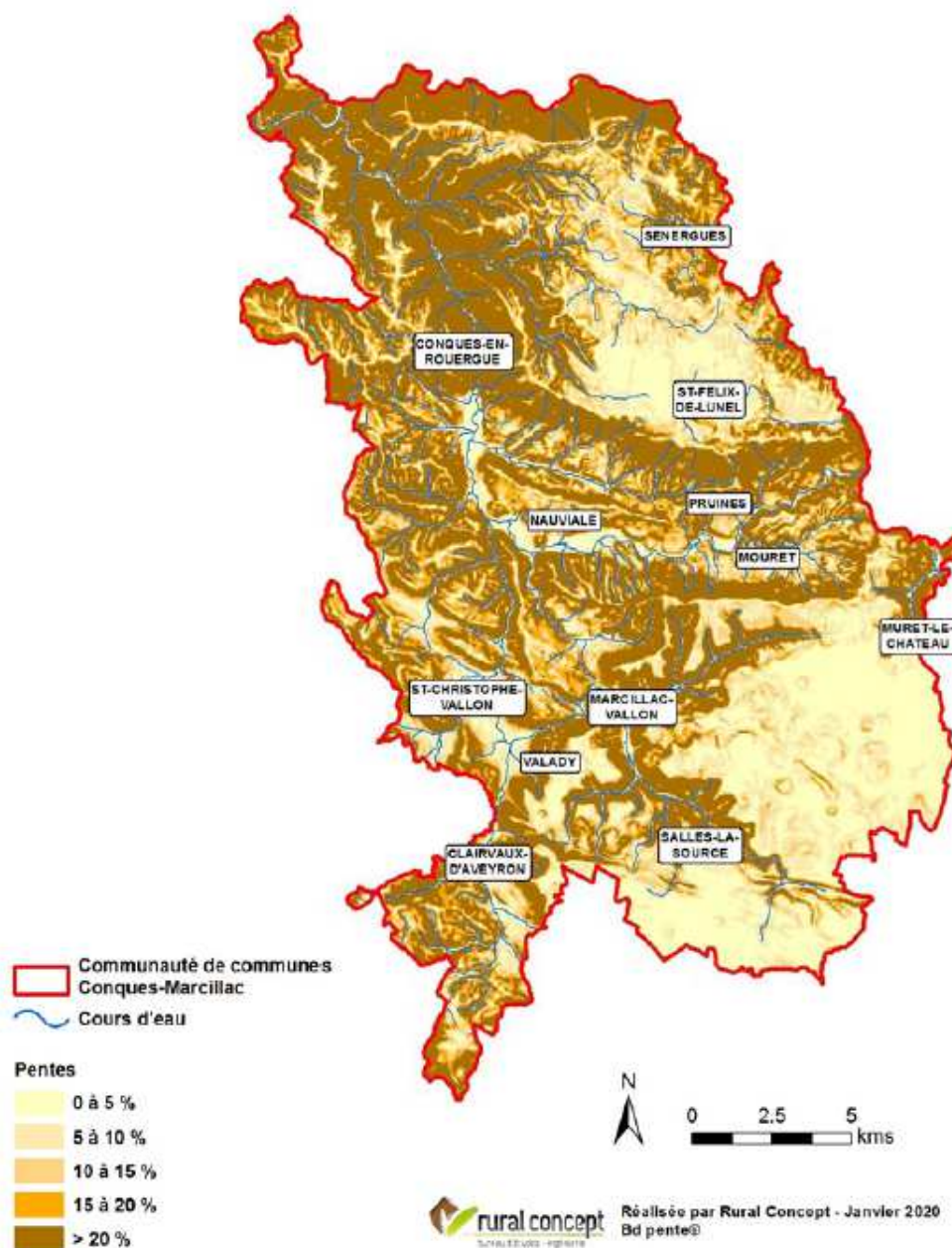
Le cadre de vie est composé de **paysages naturels et anthropisés exceptionnels**, variés et préservés souvent mis en valeur par une **topographie marquée** entre vallées plus ou moins profondes et paysages de causses.

2.3 Description en termes de nombre d'habitants, d'emplois, le nombre d'établissements scolaires, ...

Décrire le caractère éventuellement rural ou de montagne du territoire concerné ; ainsi que la densité de population et d'emplois, le nombre d'entreprises, part de l'activité liée à l'administration publique

Avec un **point topographique bas** situé à **180 m** et un **point haut** à **734 m NGF**, le territoire de la Communauté de Communes est très vallonné avec des pentes parfois raides le long de vallées encaissées dans la partie nord du territoire ; une topographie très variée entre vallons, vallées assez encaissées et paysages de causses. La carte ci-dessous reflète bien la variabilité des pentes. Par ailleurs, **10 communes sur les 12 sont classées en « zone de montagne » (urbanisme)**, l'intégralité l'étant dans la définition agricole du zonage.

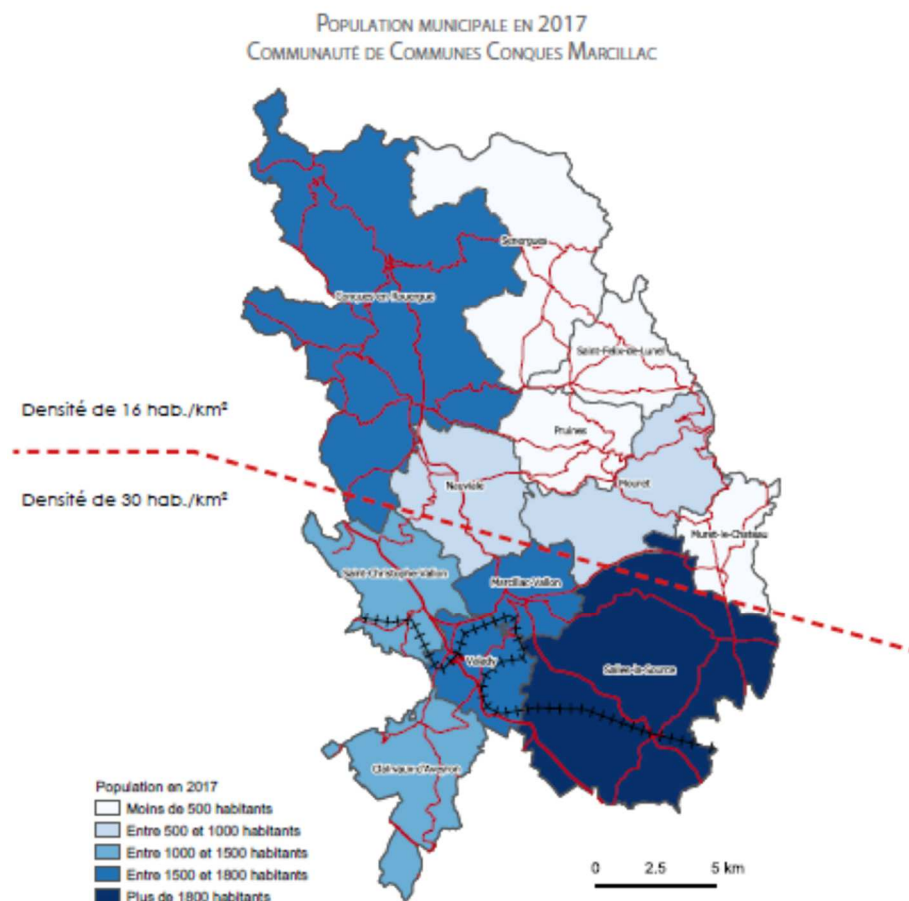
CARTE DES RELIEFS

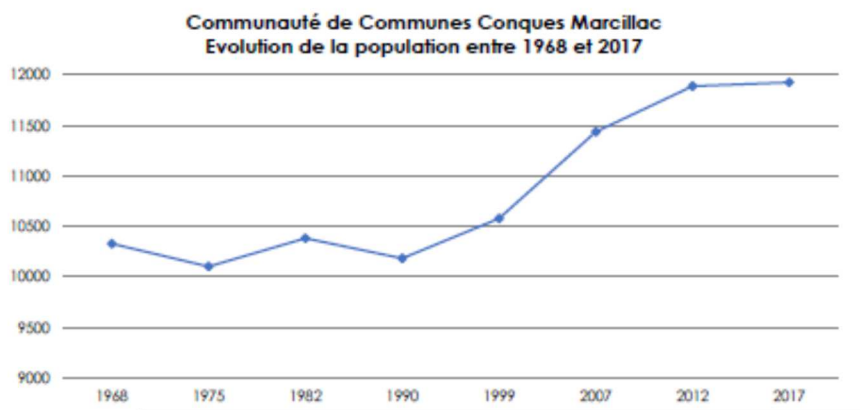


Sur plan économique, on compte **3002 emplois en 2017** (dernières données disponibles), 2/3 d'entre eux appartenant à la sphère présentielle, le 1/3 restant à la sphère productive.

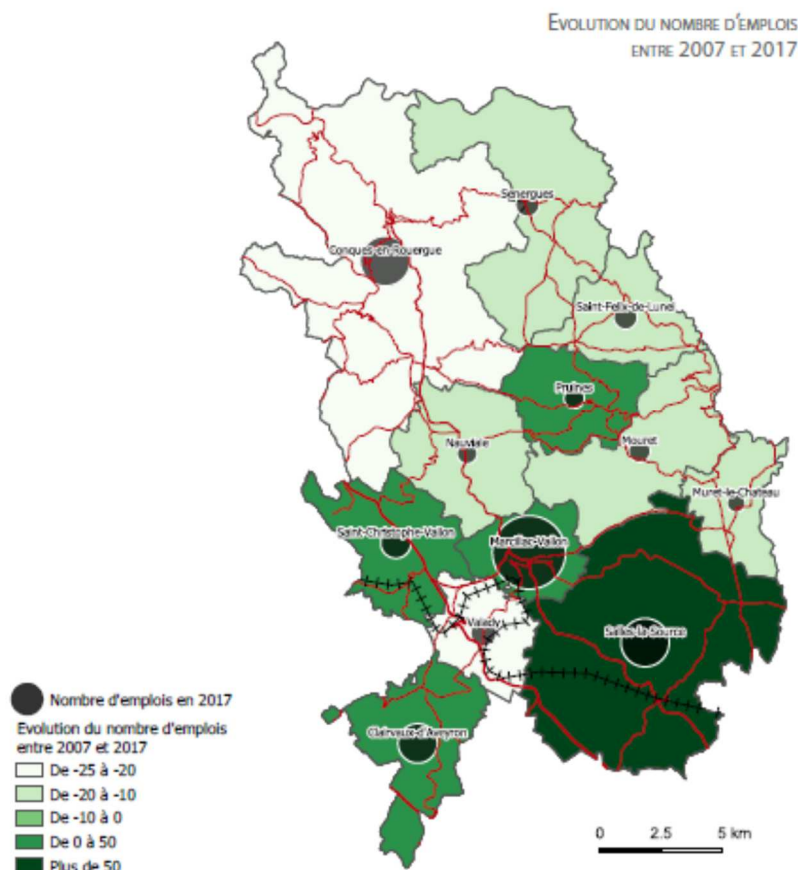
On compte au total sur le territoire **16 établissements scolaires** : 14 écoles maternelles et primaires réparties sur 7 communes et 2 collèges (1 public et 1 privé) sur la commune de Marcillac-Vallon. Avec 2 regroupements pédagogiques intercommunaux (RPI), au final, seule la commune de Muret le Château se trouve sans école.

De 10 327 habitants en 1968, le nombre d'habitants est désormais de 11 998 soit une **augmentation annuelle d'environ 38 habitants par an mais avec une tendance à la stabilisation depuis ces dernières années** (cf. graphique ci-après). En matière de densité de population, comme évoqué précédemment, la situation est très contrastée entre la partie sud du territoire et la plus au Nord, en témoigne la carte ci-après :





Cette différence dans la densité de population et **le rôle de catalyseur que joue l'agglomération de Rodez** a également un impact sur la densité des emplois essentiellement concentrés dans la partie sud du territoire avec une tendance assez marquée à l'amplification de ce phénomène sur les 10 dernières années :



Quant à la typologie de l'**activité économique (2176 établissements en 2020** d'après le fichier SIRENE INSE), **elle est assez équilibrée** entre les sphères résidentielle, présente et productive. On note toutefois comme l'ensemble du territoire national, une baisse assez sensible de l'activité industrielle :

Emploi par secteur d'activité	2007	2012	2017
Agriculture	19%	17%	16%
Industrie	16%	12%	12%
Construction	9%	12%	7%
Commerces, Transport, Services divers	28%	30%	29%
Administration, Enseignement, Santé, Action sociale	28%	31%	34%

2.4 Description des enjeux locaux et des besoins concernant la mobilité

Part modale du vélo, de la marche à pied (le cas échéant approximativement)

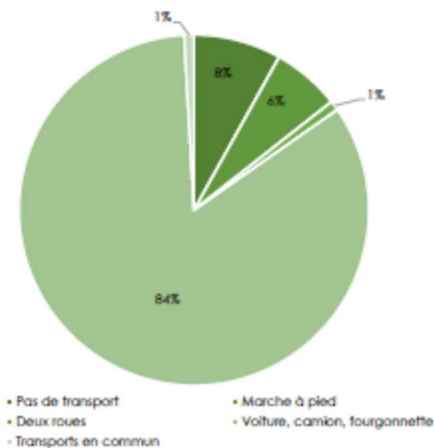
Motorisation des ménages, parc de voitures particulières

Moyens affectés par le territoire sur le développement cyclable en €/an/hab – moyens affectés par la structure candidate et moyens complémentaires apportés par d'autres acteurs du territoire

Contribution du projet aux dispositifs de planification de la mobilité du territoire, intégration dans les documents de planification SCoT, PLUI.

Le **diagnostic territorial établi dans le cadre de la construction du PLUI** a fourni à la Communauté de Communes de nombreuses données relatives aux flux et aux modes de transports utilisés. Ces données, résumées dans le graphique ci-après, mettent en évidence une **utilisation particulièrement importante de la voiture (84%)** utilisés par les actifs pour aller sur le lieu de travail, **sensiblement supérieure au taux régional (78,6%)** mais en cohérence avec le caractère rural du territoire.

Mode de transport des actifs ayant
un emploi en 2017 (%)



Le parc auto est en légère croissance depuis 2008 ; **91,6% des ménages disposant d'au moins une voiture en 2008, ils sont désormais 93,7%**. Ce taux est très élevé, caractéristique d'un territoire rural fortement dépendant de la voiture. Dans les territoires très urbanisés, le taux est souvent inférieur de plus de 10%.

Pour ce qui concerne les moyens mobilisés par le territoire pour le développement des pistes dédiées aux modes actifs, il n'est pas quantifiable pour l'heure, la Communauté de Communes n'ayant pas développé de plan pluriannuel opérationnel (ce schéma directeur doit servir de support à cela).

Notons toutefois que dans le cadre des dernières opérations de requalification d'espaces publics pilotées par les communes du territoire, la question du partage des espaces publics a bien été intégrée permettra la prise en compte de ces lieux dans le schéma directeur.

L'établissement d'un schéma directeur des mobilités actives est la pierre angulaire d'une planification pluriannuelle de déploiement d'infrastructures dédiées. Sa mise en œuvre opérationnelle permettra certainement d'ajuster les autres dispositifs existants de mobilité au regard de l'impact attendu/observé sur les flux.

Pour ce qui relève de l'intégration du projet dans le PLUI en cours d'élaboration, il est attendu du bureau d'études qui accompagnera la CCCM l'établissement de prescription générale qui pourraient être intégrée en fonction de la surface du parcellaire concerné notamment au sein des **Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUI**. L'établissement du schéma directeur pourra également se traduire par **l'inscription d'emplacements réservés au PLUI** pour sa mise en œuvre opérationnelle. Quant au SCOT, le territoire de la CCCM fait partie du PETR Centre Ouest Aveyron qui est son échelle territoriale d'élaboration. La réalisation de ce schéma directeur s'inscrit en parfaite cohérence avec le Document d'Orientations et d'Objectifs, dans sa partie dédiée aux modes actifs notamment.

2.5 Organisation des compétences

Préciser la répartition des compétences en lien avec les modes actifs sur le territoire

Voirie / planification / transport (AOM ou non)

Décrire l'organisation et la gouvernance des politiques de mobilité entre les communes et l'EPCI

Considérant notamment que la surface de la Communauté de Communes n'était pas cohérent avec le ressort territorial nécessaire pour organiser de manière pertinente la compétence mobilité, la CCCM **a fait le choix en 2021 de ne pas devenir Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM).**

Cette absence de prise de compétence n'empêche pas la Communauté de Communes de maintenir une forte volonté dans le développement des infrastructures ou des services liés à la mobilité dans le cadre de ses politiques sectorielles (ce point est développé dans la partie 2.6 du présent document).

En matière de **gouvernance**, comme pour l'ensemble des commissions communautaires, chaque commune dispose d'un siège (quelle que soit sa taille, 1 titulaire et 1 suppléant, élu municipal ou communautaire) dans la commission « **politiques énergétiques, développement durable et économie circulaire** » qui coordonne voire pilote, en lien avec les collectivités compétentes, les politiques territoriales de mobilité.

2.6 Présentation, description et planning des démarches territoriales, sectorielles, environnementales d'amélioration déjà réalisées ou en cours

Joindre le document décrivant le schéma vélo du territoire (ou schéma modes actifs si approche mixte vélo/marche), pré requis pour un dépôt de dossier aux axes 2 et 3, accompagné du PPI le cas échéant.

La Communauté de Communes au travers de ses différentes politiques sectorielles s'empare d'ores et déjà du sujet de la mobilité territorial.

- Au titre de sa **compétence « voirie »** : La CCCM est à ce **jour gestionnaire d'environ 306 km** de voirie pour laquelle elle investit chaque année environ 800 000 euros pour l'entretien du réseau et ponctuellement des opérations de sécurisation.
- Au titre de sa **compétence action sociale d'intérêt communautaire** :
 - Un service de **transport à la demande** en convention avec la Région Occitanie est disponible sur le territoire.
 - Par ailleurs, la Communauté de Communes a déployé **Rézo-Pouce (mobilité partagée)**, un dispositif d'auto-stop organisé et sécurisé par le biais de 58 arrêts sur le pouce. Ces arrêts sont identifiés et répartis sur l'ensemble à des endroits stratégiques pour capter les différents flux.
 - Dans le cadre de sa **politique enfance/jeunesse**, la Communauté de Communes prend en charge depuis plusieurs années le **coût des transports des enfants des écoles**

vers les équipements sportifs et de culture, le coût des transports vers ces équipements pouvant être prohibitifs et donc discriminants pour certaines écoles du territoire.

- Enfin, la Communauté de Communes a prescrit en 2019, le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal**. Une part importante du diagnostic territoire est dédié à la quantification des flux (une partie a permis de répondre au présent appel à projet). Le document doit être approuvé en 2023 et intégrera comme évoqué précédemment les conséquences de l'établissement de ce schéma directeur comme par exemple **l'intégration d'emplacements réservés ou des prescriptions d'aménagements dans les OAP**.

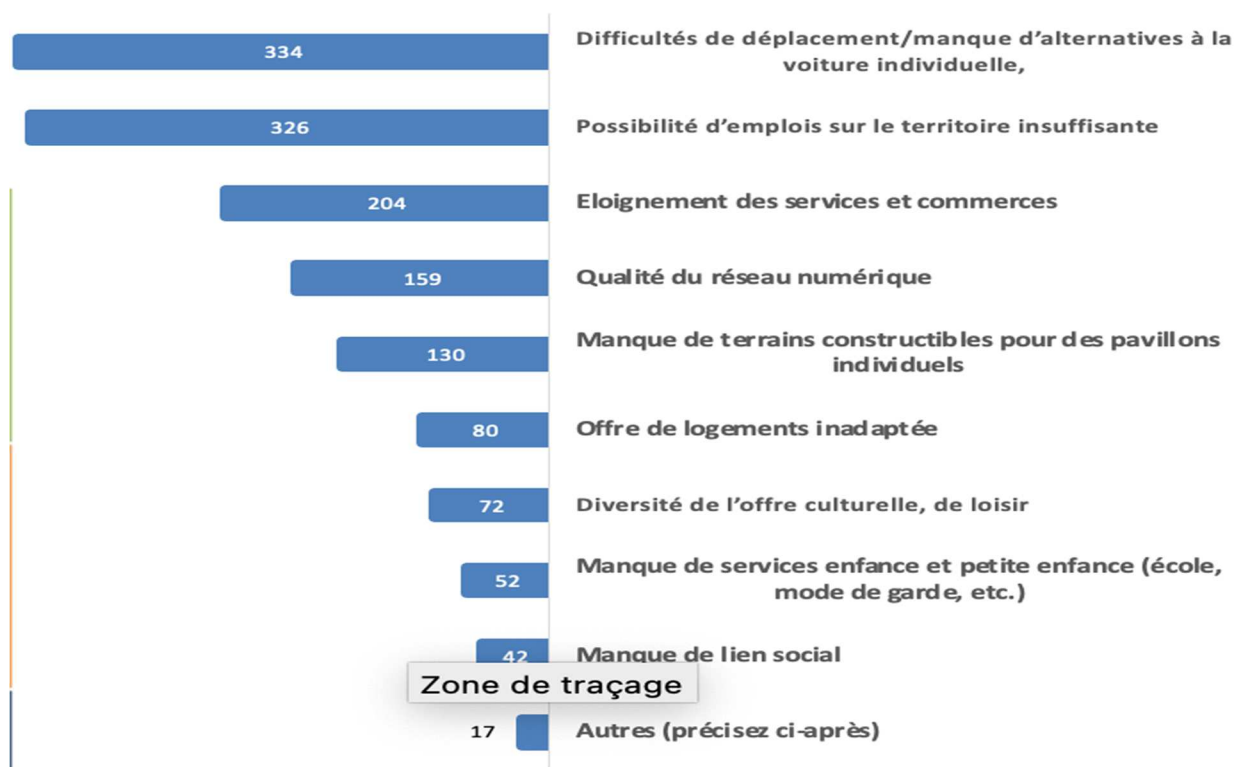
3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET

3.1 Description des besoins auxquels le projet répond

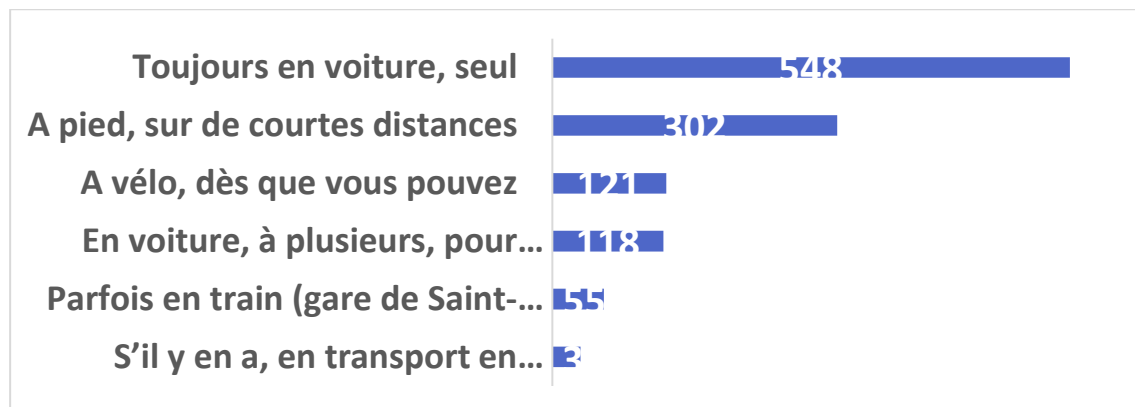
Expliciter la problématique et les besoins locaux.

Les besoins ont également été identifiés au travers du questionnaire auprès des habitants du territoire mis en place par la CCCM dans le cadre de la concertation liée à l'élaboration du PLUI. Sur le sujet de la mobilité, voici les principaux résultats :

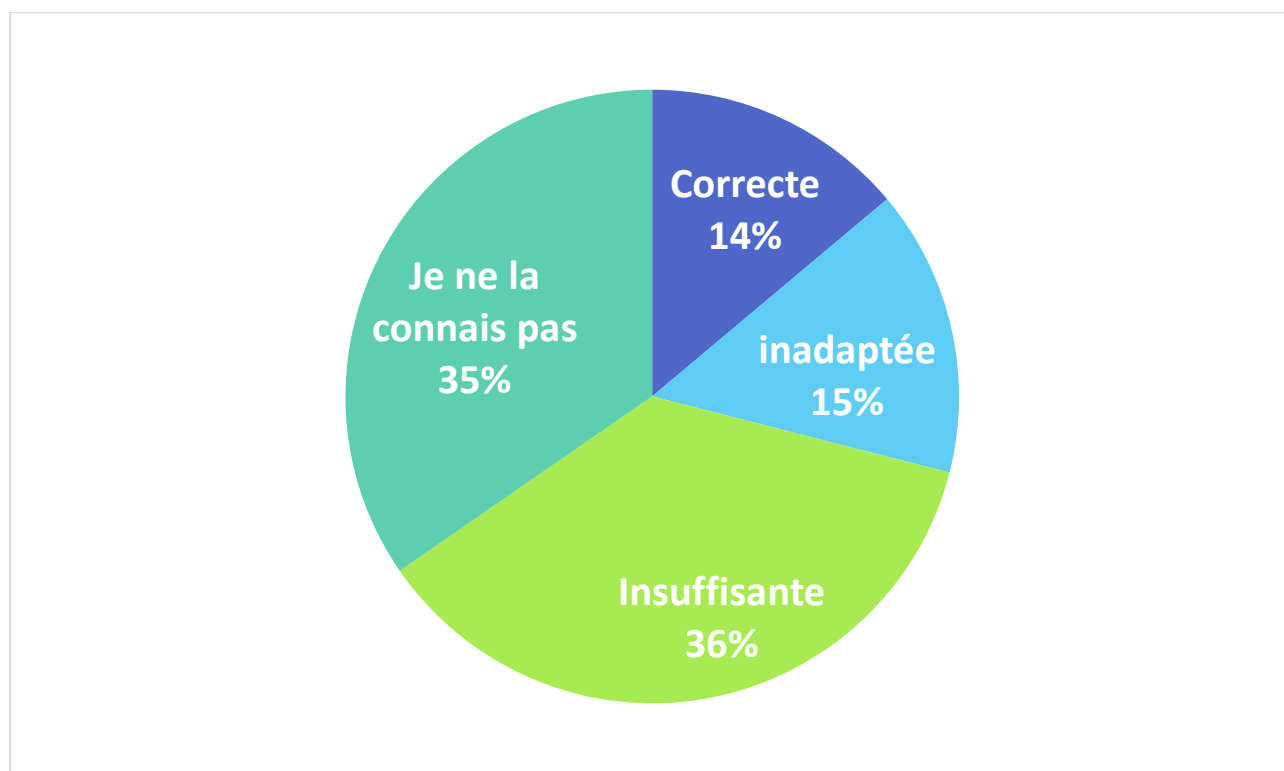
Quels sont selon vous les principaux freins à l'accueil de nouvelles populations ?



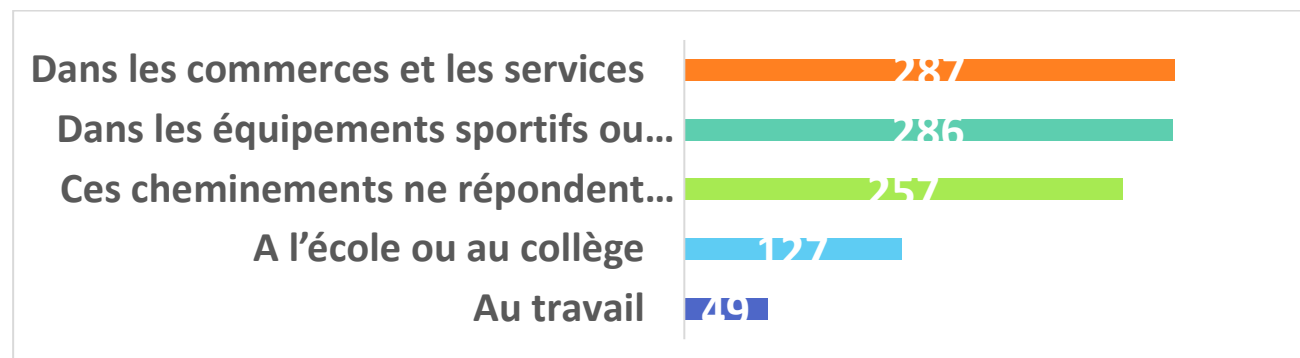
Pour vous, se déplacer, c'est plutôt (736 réponses):



Que pensez-vous de l'offre de transport en commun de territoire ? (728 réponses)



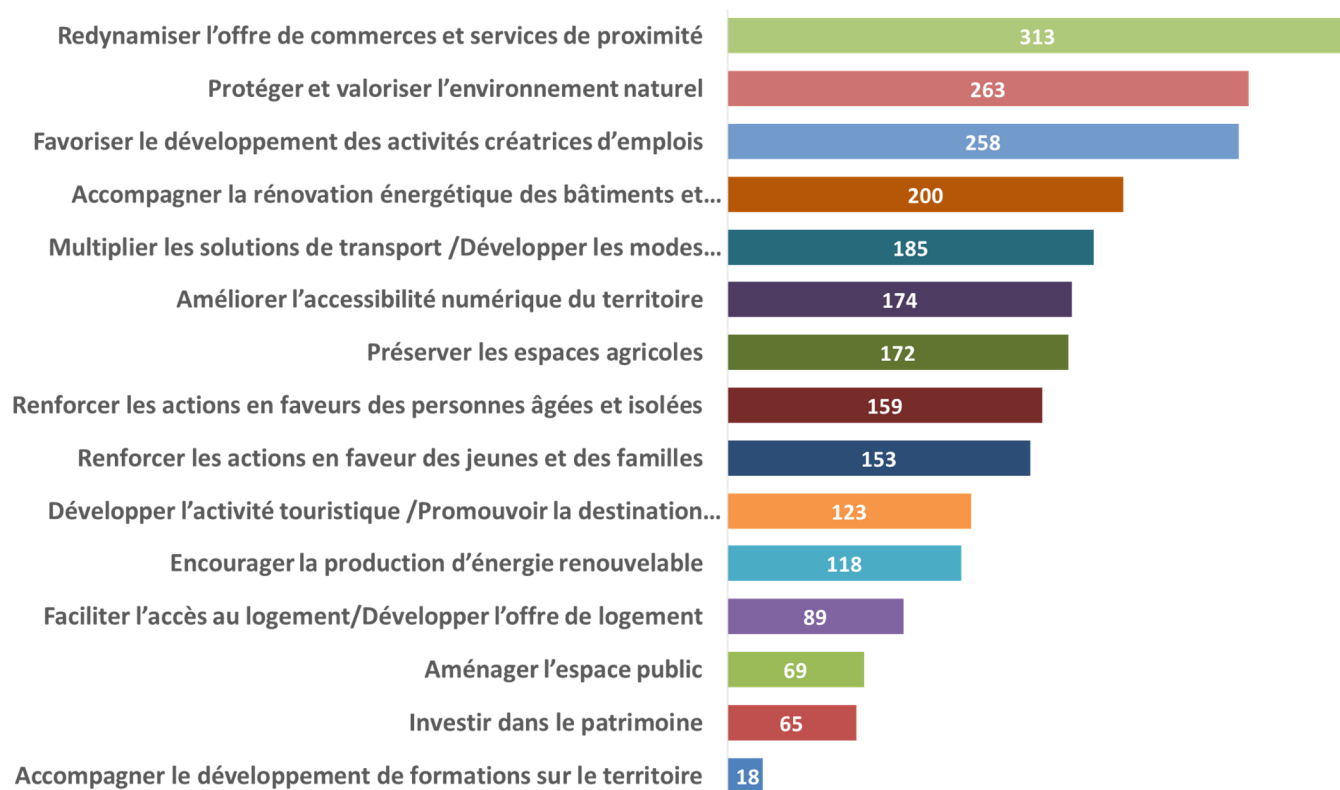
Si les cheminements piétons et cyclables étaient développés et sécurisés, les membres de votre foyer les utiliseraient pour aller (690 réponses) :



Pouvez vous indiquer les lieux où vous effectuez le plus souvent les tâches suivantes ?

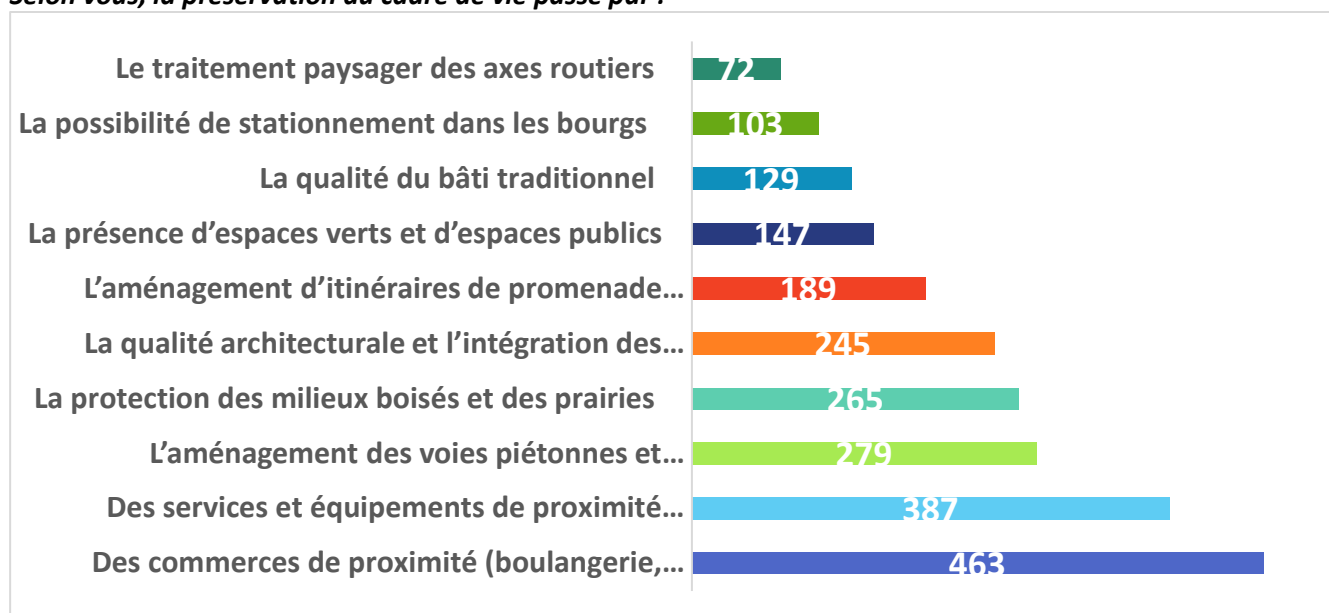
	Dans votre commune	Dans les autres communes du territoire Conques-Marcillac	En dehors de la Communauté de communes à moins de 30 km	A plus de 30 km
Pour faire vos courses du quotidien (pain, journal, etc.)	57%	35%	18%	1%
Pour faire vos courses alimentaires de la semaine	29%	50%	35%	5%
Pour vos autres achats (vêtements, électroménagers, produits culturels, etc.)	2%	20%	64%	23%
Pour aller travailler	24%	26%	44%	15%
Pour pratiquer une activité culturelle, sportive ou de loisir	44%	42%	37%	14%

Selon vous, quelles priorités doit se fixer la Communauté de Communes ? (746 réponses)



De plus, dans le cadre de cette enquête, les habitants ont largement plébiscité l'aménagement des voies piétonnes et la sécurisation des déplacements comme un vecteur de la préservation du cadre de vie.

Selon vous, la préservation du cadre de vie passe par :



En résumé :

- Les difficultés de déplacement et le manque d'alternative à la voiture individuelle sont identifiés comme étant le principal frein à l'attractivité du territoire
- Le **développement des solutions de mobilité arrive en 5^{ème} position** dans les priorités souhaitées par les habitants de la Communauté de Commune
- **La voiture individuelle, grand leader des déplacements quotidiens**
 - 75% des enquêtés indiquent plébisciter la voiture comme principal moyen de déplacement sur le territoire
 - Toutefois, la marche à pied arrive en seconde positionnement avec 40% des réponses. Elle répond principalement à des déplacements pour des achats de proximité ou des activités de loisirs mais peu à des déplacements domicile/travail/école
 - L'utilisation des transports en commun est ultra minoritaire sur le territoire. L'offre est jugée comme insuffisante (36% des réponses), méconnue (35% des réponses) voire inadapté pour 15% des réponses (destination, horaire, etc...)
- **Un bassin de vie relativement resserré et des habitants attachés à l'offre local**
 - L'ensemble des principaux déplacements se fait dans un rayon de moins de 30kms
 - Les petites courses du quotidien se font très majoritairement dans la commune de résidence (57% des réponses) ou sur le territoire de la communauté de communes (38% des réponses)
 - Des tendances qui se vérifient aussi pour les activités sportives, l'offre étant jugée très suffisante sur le territoire (60%)
 - Les achats secondaires et les pôles d'emploi génèrent davantage de déplacement hors du territoire et viennent plutôt conforter les polarités voisines (Decazeville, Rodez en tête).

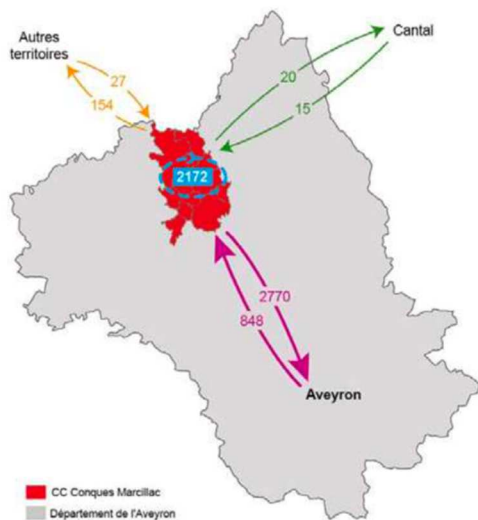
Quant aux données de flux identifiés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PLUi, les principaux éléments à retenir sont les suivants

➤ **Flux domicile travail :**

En 2016, sur le territoire communautaire, 6006 actifs transitent chaque jour :

- 15% **viennent travailler** sur le territoire, majoritairement depuis l'Aveyron
- 36% **restent sur le territoire** pour travailler avec un pôle d'attractivité des actifs sur la commune de Marcillac-Vallon ;
- 49% **sortent du territoire** pour travailler

LES FLUX «DOMICILE-TRAVAIL»

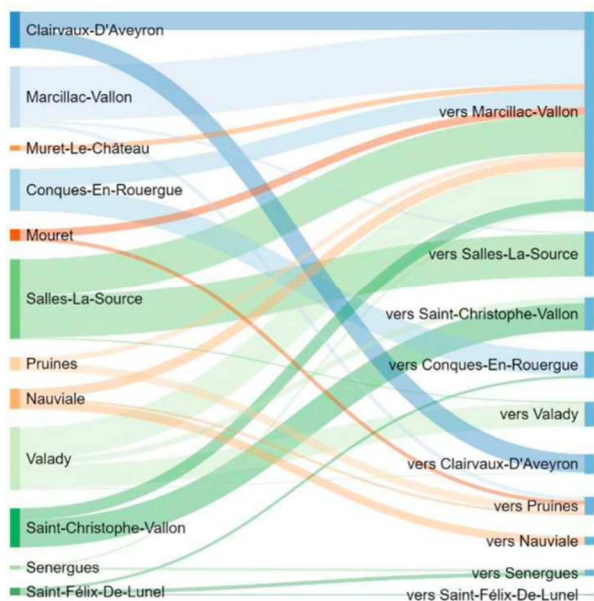


➤ Flux scolaires :

En 2016, 2 588 élève transite sur le territoire :

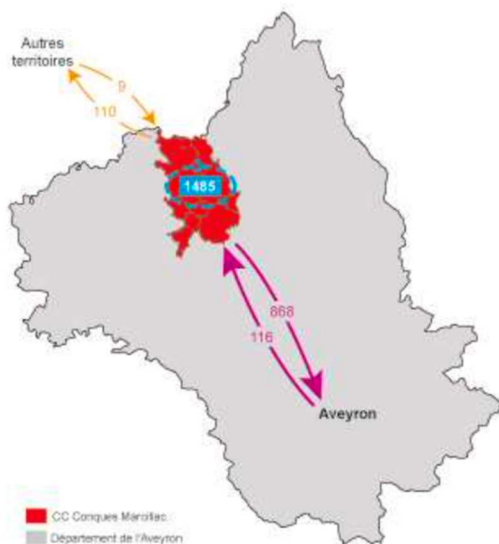
- 125 **viennent** sur le territoire communautaire
- 978 **sortent** du territoire dont les ¾ environ vers Rodez Agglomération
- 1485, soit plus de la mobilité, **habitent et étudient sur le territoire** générant des flux entre communes assez importants. Ce taux relativement important est certainement la conséquence de la présence de deux collèges (également situés sur la commune de Marcillac-Vallon) pour environ 600 élèves sur le territoire.

LES FLUX INTERNES D'ÉLÈVES SUR LA CC CONQUES MARCILLAC



SOURCE : INSEE, 2016

LES FLUX « MOBILITÉS SCOLAIRES »



Enfin, sur le sujet des flux, la CCI a réalisé en 2020 une étude dédiée aux flux commerciaux pour le compte de la Communauté de Commune. Cette étude fournit également des informations intéressantes quant aux habitudes de consommation des habitants du territoire et les conséquences de ces dernières en matière de déplacement.

Ces données posent l'enjeu de développer les solutions de mobilité intracommunautaire comme éléments de consolidation de l'activité commerciale.



COMMUNAUTE DE COMMUNES DE CONQUES MARCILLAC

LES DESTINATIONS DE CONSOMMATION



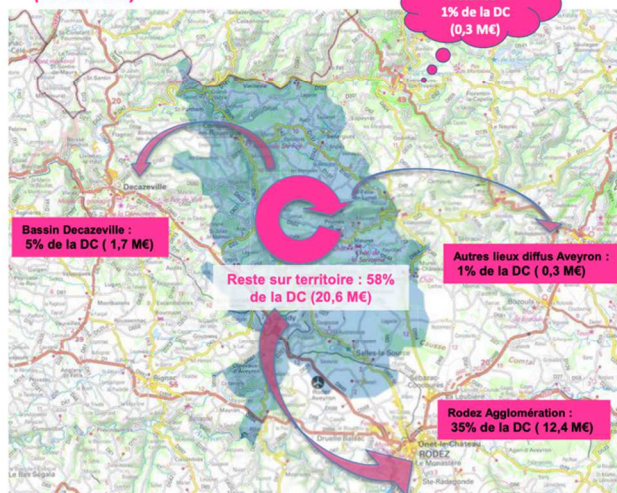


COMMUNAUTE DE COMMUNES CONQUES MARCILLAC

LES DESTINATIONS DE CONSOMMATION

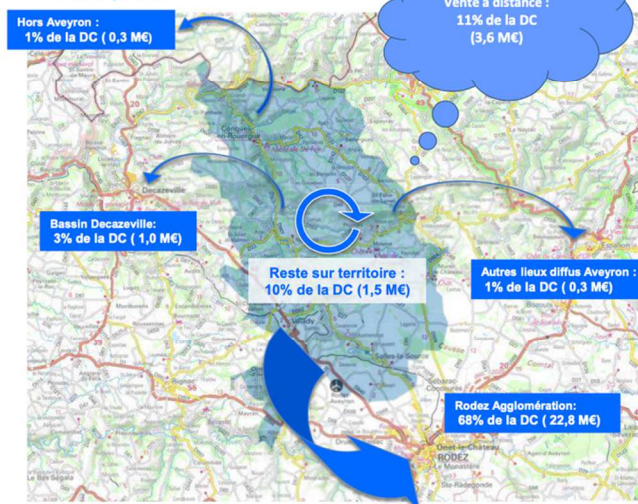
EVASION COMMERCIALE

PRODUITS ALIMENTAIRES* (DC : 16 M€)



*y compris droguerie-hygiène

PRODUITS NON ALIMENTAIRES DC : 14,8 M€



DC : Dépenses annuelles de consommation (Potentiel de consommation) :

- Budget annuel que consacrent les ménages d'une zone donnée, à l'achat des biens alimentaires ou non alimentaires dans les commerces de détail, quel qu'en soit le type grandes surfaces, petit commerce, marchés, Internet...

CCI AVEYRON

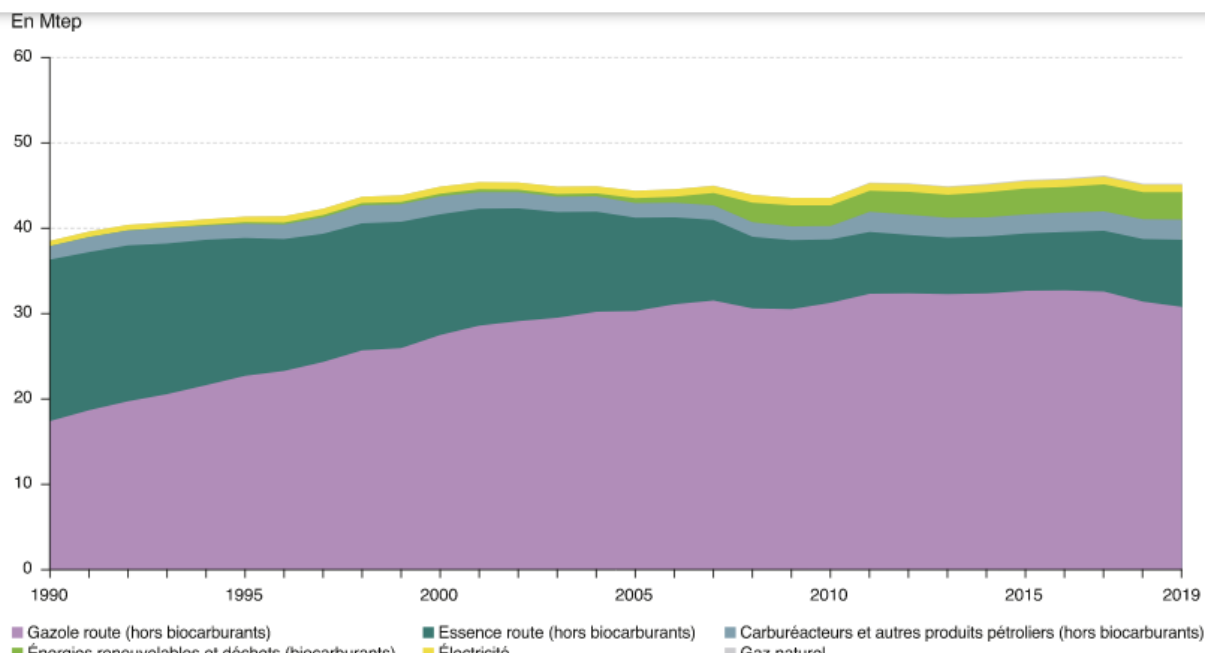
Source : Études sur les comportements d'achats des ménages en Occitanie – 2020 et 2014

3.2 Description des objectifs

Les objectifs (énergétiques, environnementaux, sociaux, économiques) doivent répondre aux besoins décrits ci-dessus.

Les objectifs poursuivis par la Communauté de Communes dans le cadre de ce projet sont les suivants :

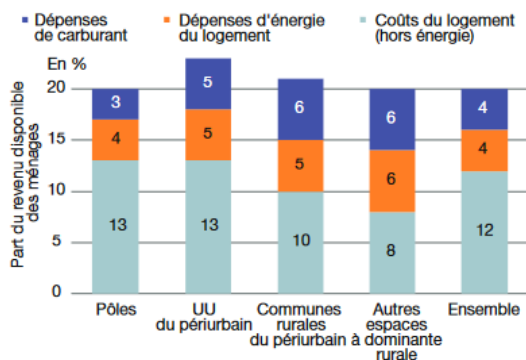
- Les **transports constituent un tiers des dépenses énergétiques** (source : « bilan énergétique de la France pour 2019 »). Agir sur le levier des transports en développant les modes actifs, c'est ainsi réduire la part des transports dans la consommation énergétique finale ;
- la **quasi-totalité de l'énergie nécessaire aux transports étant d'origine fossile** (cf. graphique ci-après), développer des solutions de mobilités actives, c'est également concourir à la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui résultent de la combustion ;



Consommation finale énergétique des transports (« le bilan énergétique de la France en 2019 »)

- Les foyers résidant en territoires ruraux et péri-urbains consacrent une part très importante de leur revenus disponibles dans les dépenses de carburant (quasiment le double de ce qu'elle est au sein des pôles urbains – source « les ménages et l'énergie – 2017 »). Agir sur le levier des transports c'est ainsi **rendre du pouvoir d'achat aux foyers situés en zone rurale**. C'est également **lutter contre le phénomène de métropolisation** qui génère également d'autres problèmes sociaux.

Graphique 6 : part des dépenses pour le logement et des dépenses de carburant dans le revenu disponible des ménages selon les espaces



Notes : UU = unité urbaine.

En 2012, les coûts du logement (loyers et/ou remboursements d'emprunts) ont représenté 13,3 % du revenu des ménages des unités urbaines du périurbain, les dépenses d'énergie du logement 4,8 % et les dépenses de carburant 5,1 %.

Champ : ménages de France métropolitaine.

Source : SOeS, enquête Phébus

- Enfin, sur le **plan économique**, il s'agit en développant les solutions favorisant les mobilités actives, **d'ancrer les entreprises, commerciales notamment**, au sein du territoire, **l'évasion commerciale** que connaît le territoire de la Communauté de Communes étant directement liée à l'usage très important de la voiture. C'est également **augmenter l'attractivité des entreprises locales sur le marché de l'emploi**, les tensions RH (difficultés de recrutement pour parties dues à la part très importante de l'utilisation de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail) étant très importantes sur le territoire de la Communauté de Communes.

3.3. Description des actions du projet et degré d'innovation (tableaux ci-dessous)

Les actions doivent permettre d'atteindre les objectifs explicités.

Pour chaque action/expérimentation, décrire en quoi elle consiste et par qui elle sera menée

Axe 1 - Etudes	
<p>Enjeux et objectifs</p> <p><i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aménagement (planification, itinéraire cyclable, jalonnement...)</i> <p>(5 lignes maximum)</p>	<p>Les principaux enjeux identifiés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Participer à la rédaction de l'émission des gaz à effet de serre ➤ Rendre moins dépendant les habitants du territoire de leur voiture, levier sur le pouvoir d'achat ➤ Inscrire plus durablement et développer l'économie locale en la rendant moins dépendant de la logique des flux motorisés ➤ Améliorer le cadre de vie. <p>Pour répondre à ces enjeux, la CCCM souhaite disposer au travers de l'étude qu'elle lance en avril 2022 d'un document cadre concerté définissant et hiérarchisant les itinéraires dédiés aux modes actifs à prévoir. Ce document doit donner une ligne de conduite pluriannuelle ; son contenu souhaité est détaillé dans le cahier des charges de la consultation joint à la présente réponse.</p>
<p>Description technique du projet</p> <p><i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés (Etudes uniquement) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Schéma directeur et études pré opérationnelles d'aménagement : le projet de CCTP des consultations à lancer pourra utilement être joint</i> - <i>Présentation détaillée de l'itinéraire envisagé pour les études de MOE opérationnelles d'aménagement sur des itinéraires complexes</i> <p>(10 lignes maximum)</p>	<p>Il convient de se référer au cahier des charges de la consultation joint à la présente. Cette consultation sera lancée en avril 2022 pour un démarrage opérationnel des études souhaité en septembre 2022. Cette consultation a été bâtie en intégrant la note de l'ADEME « éléments de réflexion pour la constitution d'un cahier des charges portant sur la mise en place d'une politique modes actifs ». Il est ainsi bâti suivant 2 parties :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diagnostic de l'état des lieux (phase d'analyse) 2. Elaboration du projet <p>Elle donne une large place à la concertation avec les acteurs institutionnels (Etat, Région, Département, communes, etc.. cf, détails dans cahier des charges) mais également les usagers qui ont d'ores et déjà donné leur accord de principe (cyclomotivés 12).</p>

3.4 Résultats attendus

Au regard des indicateurs retenus par le territoire pour le suivi du projet en termes de :

- Diminution de **l’empreinte environnementale** du territoire (diminution de la consommation d’énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, ...)

Le bureau d’étude aura pour mission de conseiller le territoire sur les **indicateurs de suivi à privilégier** (cf. cahier des charges de la consultation). Le suivi quantitatif des reports modaux et des nouvelles pratiques devra se traduire par une moindre utilisation de la voiture notamment et concourir ainsi à la réduction des émissions de GES. On peut également envisager la mise en place de dispositifs de mesure de pollution atmosphérique et de bruit pour mesurer la réduction des nuisances sonores, notamment dans les zones les plus denses.

- **Amélioration de l’autonomie de personnes en difficulté (inclusion sociale)**

Le déploiement du schéma directeur doit permettre de développer les modes actifs (marche et cycles notamment) et répondre ainsi à des **enjeux sociaux forts** liés au coût voire à l’accessibilité sociale (permis de conduire) des déplacements en voiture.

- **Emploi et de développement économique durable** (nouvelles organisations, intégration de nouvelles activités, nombre d’embauches, ...)

Comme exposé dans les parties précédentes, le territoire est victime d’une évasion commerciale assez forte notamment liés à des habitudes de consommation liées à un usage très important de la voiture et à la présence de zones d’emploi en dehors du territoire (attraction de Rodez agglomération). L’évaluation du dispositif passera donc également par une observation économique des pratiques commerciales notamment (renouvellement des études CCI réalisées sur le territoire/lien à mettre en place avec la branche commerciale du club d’entreprises du territoire).

- **Développement ou de renforcement de compétences locales**

L’offre privée en matière de cycles s’est développée ces dernières années mais pour l’essentiel en lien avec l’attractivité touristique du territoire : dès lors que l’écosystème est favorable, les entreprises s’implantent et se développent localement. Le projet devrait ainsi permettre, ce qu’il conviendra de suivre, de développer cette activité avec une orientation plus nette vers les déplacements du quotidien.

- **Changements de comportement de mobilité** (objectifs de part modale à moyens et long termes/ report modal au regard des distances entre les principaux pôles générateurs de déplacements, pratique cyclable générée...)

Il semble complexe à ce stade d’émettre des hypothèses quant aux objectifs en matière de report modal ou d’incitation à de nouvelles pratiques. Le bureau d’études pourra de par son expérience et ses compétences certainement accompagner le territoire sur ces aspects. Quoiqu’il en soit, il est évident que certains pôles générateurs de flux constituent des enjeux

importants sur le territoire. A titre d'exemple, citons le collège Kervallon ou le supermarché local, tous deux situés en dehors de la tache urbaine de Marcillac-Vallon mais en grande proximité (environ 1,5 km) sans pour autant être joignable en modes actifs (voie non sécurisée).

3.5 Evaluation

Méthodologie d'évaluation, facteurs de réussite/points de vigilance / indicateurs utilisés...

Sur cet aspect également, il est demandé au bureau d'études qui accompagnera la CCCM d'émettre des préconisations relatives à l'évaluation du schéma (indicateurs). On peut d'ores et déjà émettre l'hypothèse que cette évaluation pourra passer par des aspects qualitatifs (enquête satisfaction auprès des habitants notamment) mais également quantitatifs (mise en place d'éco-compteurs, comptage du taux d'occupation des stationnements cycles, etc...). Il conviendra de maintenir également une vigilance sur les indicateurs macros (observatoire du territoire) analysés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PLUi et largement évoqué dans le cadre de cette réponse (taux de motorisation, part de flux cycles, etc...).

La place de l'usager étant centrale dans le dispositif d'évaluation à mettre en place, il conviendra d'une part de continuer à s'appuyer sur l'association « les cyclomotivés 12 » pour évaluer les dispositifs existants mais également sur l'enquête bisannuelle faite par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) qui permet de disposer d'un outil cartographique recensant les pistes d'amélioration directement renseignées par les usagers. La Communauté de Communes devra relayer le lancement périodique de ces études sur le territoire (très peu de répondants pour l'heure).

3.5 Valorisation du projet

Capitalisation des retours d'expérimentations, méthodologies de partage des connaissances acquises, communication, évènements...

Le Contrat de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) signé en décembre 2021 à l'échelle du PETR Centre Ouest Aveyron, qui porte la contractualisation territoriale, a formalisé l'engagement des territoires membres (9 EPCI du Département) à s'engager dans une logique de partage d'expérience au travers de l'axe transversale « Solidarité territoriale, coopération et transition écologique ». Le PETR devient ainsi le lieu de partage d'expériences locales. C'est dans ce cadre notamment que la CCCM saura échanger avec Decazeville Communauté et Rodez Agglomération qui disposent d'ores et déjà de schémas directeurs.

Plus localement, la Communauté de Communes au travers de ses différents politiques sectorielles est habituée à des démarches de concertation très ouvertes. Au-delà de la gouvernance mise en place, il conviendra d'associer la population au cours des études (enquêtes demandées dans le cahier des charges) mais également lors des différentes phases de restitution pour garantir une bonne appropriation locale du schéma (réunions publiques).

Le plan d'actions en matière de communication et d'évènementiels qui sera mis en œuvre n'est pas encore défini à ce stade.

3.6 Plan d'actions prévisionnel du projet (sur 30 mois maximum, fin du projet au plus tard 30 juin 2024)

Date de lancement, description des actions, jalons, livrables du projet.

Un calendrier détaillé peut être inséré par ailleurs.

	Actions à engager
2022	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultation des bureaux d'étude pour la définition du schéma directeur : ➤ Lancement de la consultation en avril 2022 ➤ Démarrage des études en septembre 2022
2023	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rendu du schéma directeur et validation politique en mai 2023 ➤ Lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre opérationnelle en mai 2023 dans la perspective des premiers travaux ➤ Démarrage des premières études de MOE opérationnelle en septembre 2023
2024	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultation pour premiers travaux en janvier 2024 ➤ Démarrage des premiers travaux en juin 2024

3.7 Comment ce projet serait mené sans l'aide ADEME ?

Il est bien certain qu'un soutien de l'ADEME tant sur le plan financier que technique faciliterait l'initiation d'une nouvelle politique territoriale dédiée aux modes actifs.

Pour autant, compte tenu des besoins identifiés, il semble acquis que même sans ce soutien, la Communauté de Communes se lancerait.

4. ORGANISATION ET GOUVERNANCE DU PROJET

4.1 Equipe projet

Structure, participant, qualification, rôle ...

Certain-e-s sont-ils recruté-e-s spécifiquement pour le projet ?

Il **n'est pas prévu de recrutement pour le pilotage de ce projet**. Au niveau des services de la Communauté de Communes, en lien étroit avec le Vice-Président en charge du dossier, seront mobilisés les agents suivants :

- Le **Directeur Général des Services, responsable du projet** (forte transversalité du projet, nécessité d'une coordination de niveau hiérarchique élevé)
- La Directrice des Services Techniques (lien avec la compétence voirie et le futur pilotage opérationnel)
- La Responsable du service urbanisme (lien avec le PLUi, cohérence avec le devenir du territoire en matière d'aménagement, mise en place d'outils facilitant l'opérationnalité dans le PLUi de type emplacements réservés ou OAP)
- La Directrice de l'Office de Tourisme Conques-Marcillac (intégration de la V86, des socio-professionnels type locatiers et plus largement intégration dans la politique APN du territoire)
- La Directrice du Développement Territorial (lien aux habitants, aux associations, aux entreprises)

4.2 Partenaires du projet

(Structures, nombre et nature des acteurs participants- privés, associatifs, parapublics, publics, ...)

Partenaires publics : **Région Occitanie** (un agent de la Direction des mobilités, lien au plan vélo approuvé par la région en décembre 2020. Lien également à la gestion de la gare de St Christophe Vallon)– **Département de l'Aveyron** (un agent de la Direction des mobilités et de la voirie)– **Communes du territoire** (au travers de la commission communautaire chargé du suivi dans laquelle chaque commune est représentée et au travers du bureau communautaire, instance de pré-arbitrage dans laquelle chaque commune est représentée) – **l'ADEME** (notamment si la candidature de la CCCM est retenue, l'appel à projet permettant de disposer des services d'un conseiller technique dédié) – **SM de l'entente interdépartementale de la vallée du Lot** qui supervise le déploiement de la vélo route V86 (la Directrice). **Communes et EPCI limitrophes** notamment lorsqu'ils disposent d'ores et déjà d'infrastructures (Decazeville Communauté et Rodez Agglomération). Le **PETR Centre Ouest Aveyron**. Au besoin, les **services de la DDT** sur certains points durs potentiels (route à grande circulation pour laquelle l'avis conforme de Mme la Préfète est nécessaire / Passages à Niveau).

Partenaire associatif : **Association les cyclomotivés 12**

Partenaires privés : **Professionnels du vélo et des modes actifs** au sens large (vendeur/louer/réparateurs de vélos) et **socio-professionnels du tourisme** notamment ceux engagés ou qui souhaitent s'engager dans la labellisation « accueil vélo ».

4.3 Gouvernance du projet

(Organisation entre acteurs du projet, processus de décision...)

- Un **comité technique** est constitué pour suivre au « quotidien » le déroulé des études. Il est composé d'un membre de chaque entité présentée dans le paragraphe précédent.
- Le **comité de pilotage** est constitué par la commission « Politiques énergétiques, développement durable et économie circulaire » de la Communauté de Communes (1 commune = 1 voie)
- **Reporting** régulier de l'avancée des études devant le **bureau communautaire** (chaque commune y est également représentée)
- **Reporting** aux étapes clés devant le **conseil communautaire et auprès des commissions les plus directement concernées (voirie, aménagement du territoire, développement économique, tourisme)**
- **Approbation in fine** du schéma directeur en **conseil communautaire**

Le comité de pilotage pourra utilement inviter des élus des conseils départemental et régional aux étapes clés des études pour assurer le reporting politique de l'avancée des réflexions de la Communauté de Communes au sein du Département et de la Région, partenaires incontournables du projet.

L'association « les cyclomotivés 12 », membres du Cotech, pourra également être conviée à certaines étapes clés.

4.4 Intérêt et mobilisation du territoire concerné (implication des élus / portage politique, méthodologie d'animation et d'implication des acteurs du territoire...)

Cette étude est la suite « logique » des résultats du diagnostic (quantitatif et qualitatif) réalisés dans le cadre de l'élaboration du PLUi mettant en exergue les freins sociaux et économiques directement liées à la mobilité territoriale. Elle est ainsi fortement portée par l'ensemble des élus, du bureau communautaire notamment, qui participent au comité de pilotage mise en place dans le cadre du PLUi.

4.5 Prestataires envisagés

(Nature des compétences attendues, contenu de la / des prestation(s)...)

Pour mener à bien les études telles que souhaitées par la Communauté de Communes, le candidat devra disposer de compétences dans les domaines suivants :

1. Planification territoriale : élaborations de PDR, de schéma directeur des mobilités notamment en milieu rural, gestion foncière, etc...
2. VRD : identification des points durs techniques qu'ils relèvent de la police de la circulation, de la gestion des carrefours à risque ou de l'anticipation de considération plus techniques. Fine connaissance des marchés de travaux VRD et de leur coût
3. Compétence en géomatiques requises, la Communauté de Communes souhaitant une restitution cartographique des éléments (format shape, cf. cahier des charges)