

SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES DOUX ET CYCLABLES

Sumène Artense communauté

2025





SOMMAIRE

1

LA STRATEGIE RETENUE POUR LE VELO ET
PROGRAMMATION

p.5

2

LES FICHES-ITINERAIRES / LES FICHES
ACTIONS

p.9

3

ANNEXES

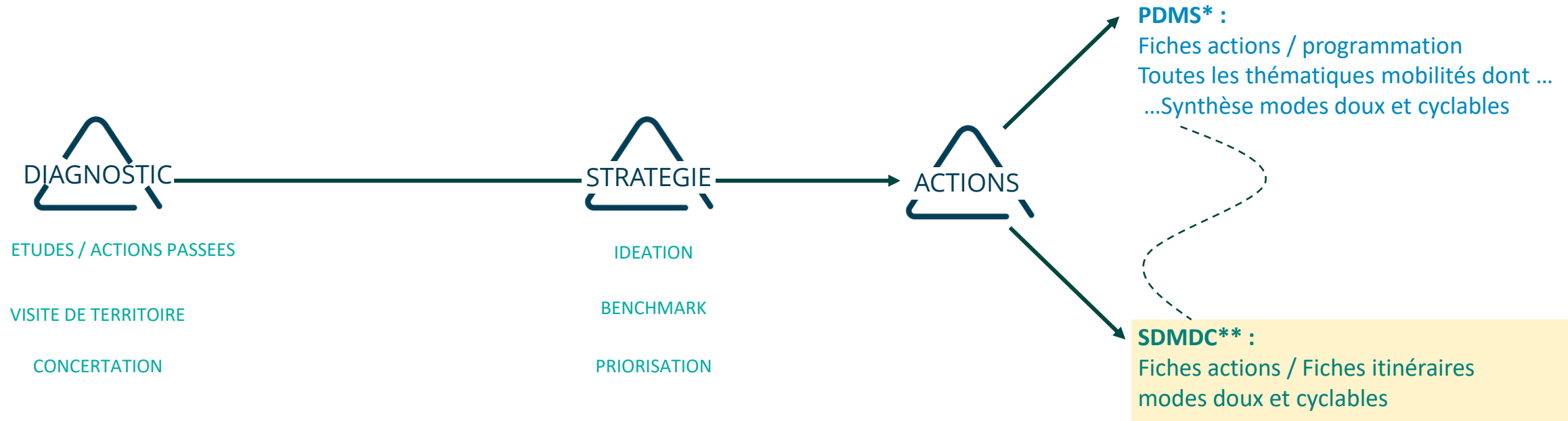
p.10

L'ARTICULATION ENTRE PDMS ET SDMDC

Ce document est le Schéma Directeur des Mobilités Douces et Cyclables.

Il a été élaboré en parallèle du Plan de Mobilité Simplifié de la collectivité. Dans le travail tel qu'il a été mené, le diagnostic et la stratégie ont été menés de manière conjointe, pour intégrer les enjeux et la stratégie du volet cyclable dans la stratégie multimode du territoire.

Le Schéma Directeur des Mobilités Douces et Cyclables doit être vu comme une annexe au Plan de Mobilité Simplifié, visant à préciser les actions en faveur des modes doux sur le territoire. Il est autoporteur.



* PDMS : Plan de Mobilité Simplifié
** SDMDC : Schéma Directeur des Mobilités Douces et Cyclables



LA CO-CONSTRUCTION DANS L'ELABORATION DES PLANS

Tout au long de la démarche, les élus, acteurs et citoyens ont été associés pour garantir une bonne prise en compte des enjeux/besoins du territoire

Pour le diagnostic :

- 1 atelier élus en mai 2024
- 8 entretiens réalisés avec les acteurs locaux ou partenaires du territoire (synthèses de compte-rendu et compte-rendu complets en annexe) :
 - 5 des établissements publics de coopération intercommunale voisins : CC Dômes Sancy Artense, Haute-Corrèze Communauté, Pays de Gentiane, Pays de Mauriac, PNR des Volcans d'Auvergne*
 - Le Département du Cantal*
 - La Région Auvergne-Rhône-Alpes*
 - L'office de tourisme de la Sumène Artense communauté*
- 1 enquête en ligne à destination des citoyens diffusée du 03 au 22 juin 2024

Pour l'élaboration des stratégies : 1 atelier élus, citoyens, acteurs de la société civile en Septembre 2024

Pour la construction des fiches actions : des réunions de travail avec les partenaires (Département, services de la CC...)

LA STRATEGIE RETENUE POUR LE VELO ET PROGRAMMATION *

* Les mobilités piétonnes sont
traitées dans le PDMS – Action A3





Au travers du SDMDC, il est acté de nouveaux itinéraires vélos sur le territoire. L'objectif est de conforter le potentiel de la piste verte sur le territoire.

A court terme : lien à Champagnac (projet en cours porté par la commune), extension de la piste verte jusqu'à la CC Pays de Mauriac (continuité à mener au niveau de Vendes).

A moyen terme : lien à Saignes + un traitement interne à Ydes, → amélioration des conditions de cyclabilité, puis lien à Vebret.

En complément :

- Une réflexion est portée sur le stationnement vélo
- L'amélioration de l'efficacité de la piste verte, via un travail sur les filtres modaux
- Pour améliorer les circulations piétonnes, des propositions pour apaiser les vitesses en centre-bourg - PDMS - action A3.

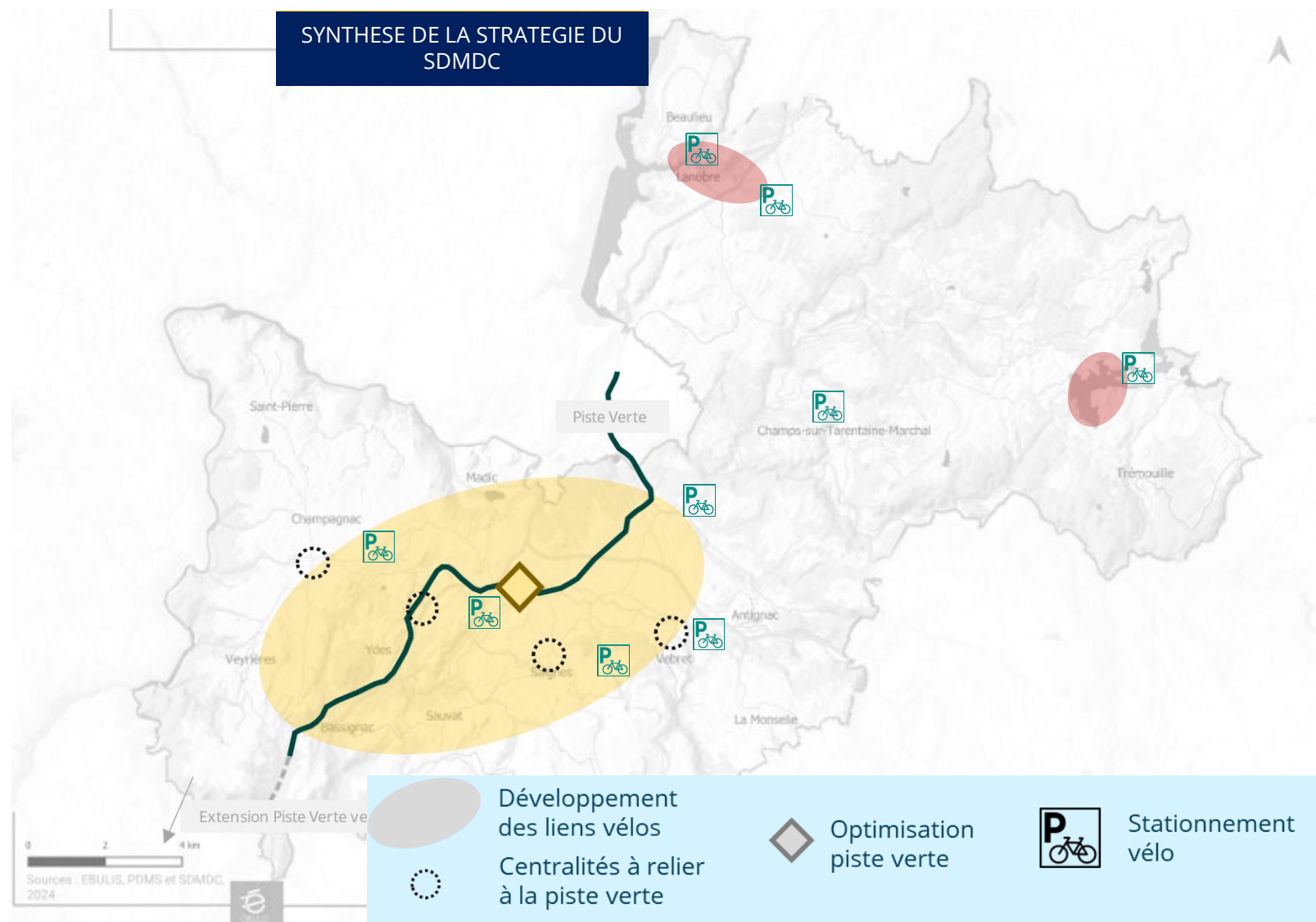
2 itinéraires à vocation plus touristique sont proposés au niveau du Château de Val et du Lac de Lastioules.

Note sur la stratégie et la priorisation retenue :

Ce travail de priorisation a été menée suite aux échanges avec les différents acteurs du territoire et en prenant en compte les capacités financières actuelles du territoire. Dans le futur, d'autres communes pourraient être reliées pour assurer un maillage plus fin du territoire.

A noter : Champs-sur-Tarentaine-Marchal et Lanobre sont plus difficiles à relier avec un itinéraire sécurisé du fait de contraintes importantes (dénivelé, axes routiers peu larges....)

Toutes les actions de / communication / accompagnement / sensibilisation sont directement intégrées au PDMS





PROGRAMMATION TEMPORELLE DES ACTIONS

De manière à garder une cohérence programmatique entre les différentes actions mobilité sur le territoire, il a été décidé d'établir une programmation unique pour l'ensemble des actions. En **bleu/vert** les actions portées par le SDMDC.

	ACTION SDMDC EN BLEU	Court terme (2025-2028)	Moyen terme (2028-2031)
Objectif 1	A1 - Travailler sur l'offre de transport avec la Région		
	A2 - Créer un hub mobilité sur le parking du stade a Ydes		
	A3 - Apaiser les centre-bourgs des communes signataires de l'ORT		
	A4/A5 - Aire de covoiturage sur le parking de la Baraquette / pharmacie Lanobre		
	A6 - Mailler le territoire de points de covoiturage		
	A7 - Déployer des bornes de recharges pour véhicules électriques		
	A8 - Déployer du stationnement vélo		
Objectif 2	B1 - Lier la piste verte et les centralités – déjà en projet : Champagnac, Pays de Mauriac,...		
	B1 - Lier la piste verte et les centralités : Lien au collège, lien à Saignes, lien à Vebret		
	B2 - Jalonner les pôles d'attraction depuis la piste verte		
	B3 - Travailler les filtres modaux de la piste verte		
	B4 - Réadapter le service de location de VAE longue durée pour le quotidien		
Objectif 3	C1 - Expérimenter une navette estivale depuis la piste verte vers les lacs de Lastiouilles		
	C2 - Liaison cyclable entre Lanobre et le château de Val		
	C3 - Itinéraire modes actifs au niveau du lac de Lastiouilles (Expérimentation)		
Objectif 4	D1 - Accompagner le développement du covoiturage		
	D2 - Anticiper l'augmentation des vélos sur la piste verte et le risque de conflit avec les piétons		
	D3 - Travailler sur la communication mobilité (plaquette, page dédiée sur le site de la CC...)		
	D4 - Organiser un défi mobilité jeune et développer le savoir-rouler à vélo		



Priorisation des itinéraires :
Déjà en projet :

- Finalisation du lien à CC Pays de Mauriac (B1.4)
- Lien à Champagnac par le Bois de Lempres

- Priorité 1 - moyen terme :
- Lien entre la piste verte et le collège par le Hub Mobilité (Action B1.1)
 - Lien entre la piste verte et Saignes (Action B1.2)

- Priorité 2 – moyen terme :
- Lien entre Vebret et la piste verte (Action B1.3)

La suite du document présente dans le détail les itinéraires et actions d'accompagnement techniques prévues pour le vélo. *(Les actions d'accompagnement – importante dans le cadre du développement d'une stratégie cyclable – sont décrites dans le PDMS.)*

Pour faciliter la cohérence entre PDMS et SDMDC, le document est organisé, comme pour le PDMS, avec une entrée par objectif.

Objectif 1 : **DEVELOPPER LES MOBILITES ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE PARTOUT POUR TOUS.**

A8 : Déployer du stationnement vélo

Objectif 2 : **ACCOMPAGNER LE DEPLOIEMENT D'UN USAGE DU QUOTIDIEN (ACTIFS, SCOLAIRES) SUR LA PISTE VERTE**

B1 : Lier la piste verte aux centralités – choisir le bon aménagement

B1.1 : Continuité piste verte à la CC Pays de Mauriac

B1.2 : Lien piste verte et collège d'Ydes

B1.3 : Lien piste verte et Saignes

B1.4 : Lien piste verte et Vebret

B2 : Jalonner les pôles d'attraction depuis la piste verte

B3 : Travailler les filtres modaux de la piste verte

B4 : Réadapter le service de location de vae de longue durée

Objectif 3 : **UTILISER LE TOURISME POUR MONTRER DES NOUVELLES FORMES DE MOBILITE**

C1 : Un itinéraire vélo au niveau du lac de Lastiouilles

C2 : Créer une liaison piéton/vélo entre Lanobre et le Château de Val

LES FICHES-ACTIONS



**OBJECTIF 1 - DEVELOPPER LES
MOBILITES ALTERNATIVES A LA
VOITURE INDIVIDUELLE PARTOUT
POUR TOUS.**





Le développement du stationnements vélo sur le territoire de Sumène Artense communauté vient conforter le développement de la Piste Verte (et les liaisons jusqu'aux centralités). Il complète également les besoins sur les sites touristiques majeurs du territoire.

Gouvernance :

Sumène Artense communauté en lien avec le Département (pour les aires de covoiturage) et les communes (pour les arceaux en cœur de bourg).

Planning et actions à mener :

- Commande groupée (ou marché de fourniture) pour l'approvisionnement de l'ensemble du matériel : favorise l'homogénéité des équipements sur la CC.
- Identification des emplacements précis + planning de pose partagé avec les communes, et en lien avec le déploiement des itinéraires et des aménagements
- Faire une évaluation du taux d'utilisation des nouveaux stationnements (1 an après, puis chaque année) : réadapter les capacités si nécessaire.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Vérifier la bonne accessibilité en vélo et à pied aux stationnements vélo.
- Pas de stationnement style pince-roue !

Coûts d'investissement : ~65k€ HT : ~14k€HT pour les 45 arceaux, ~50k€HT pour les boxes,
En moyenne : Arceaux : 300€HT ; Box : 10k€HT ;

Durée de déploiement : Prévoir 4 mois pour les aménagements en priorité 1. Pour les priorités 2 et 3, attendre que les aménagements ou services (itinéraires, navette estivale, aires de covoiturages... soient finalisés).

Aides disponibles :

- ALVEOLE+ (jusqu'à fin 2025): max 40% de l'investissement: https://alveoleplus.fr/ressources/alveole_plaquette_explicative.pdf

Eléments techniques :

Environ 50 arceaux, 4 box sécurisées + 1 à plus long terme.

Priorité 1 : 45 arceaux + 1 box sécurisé

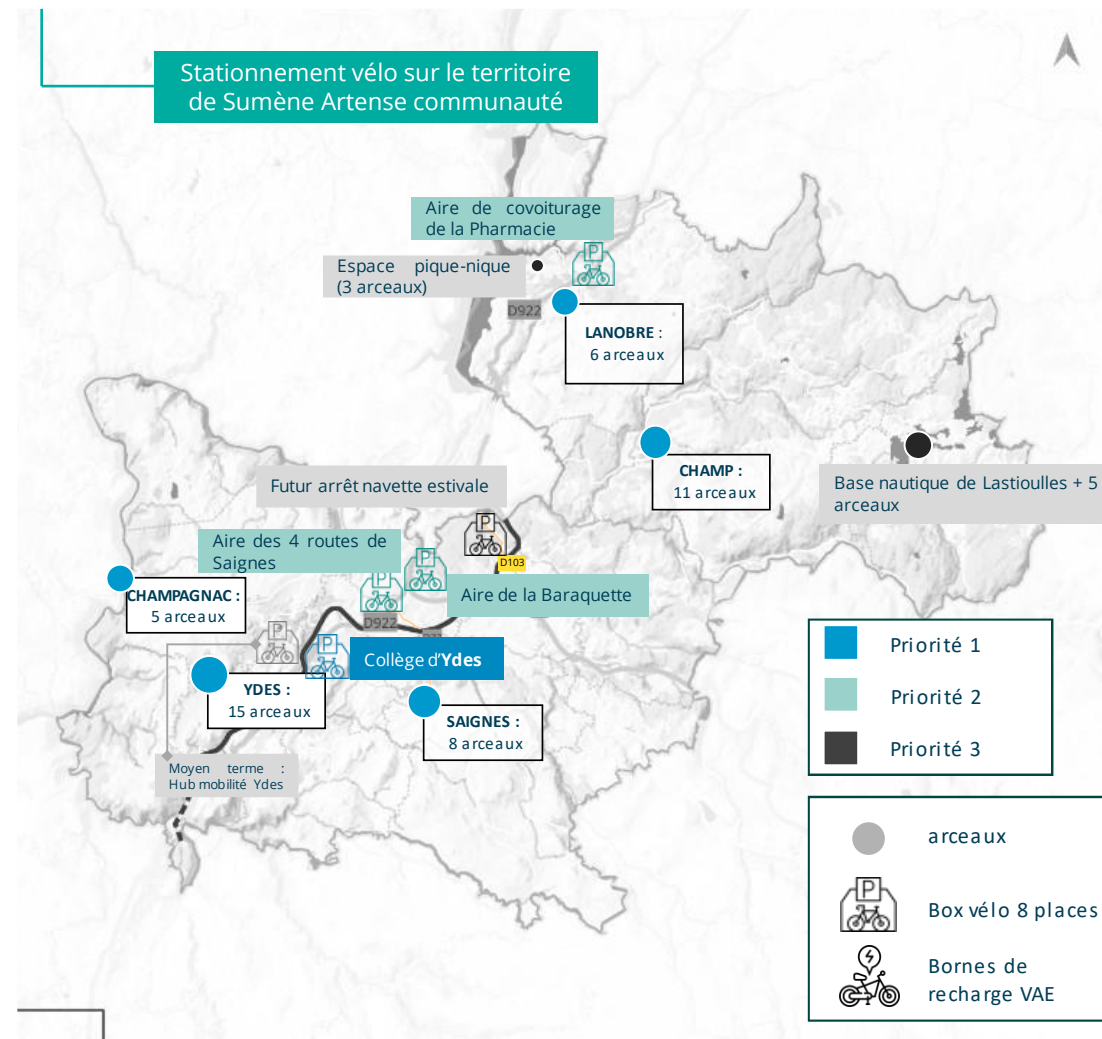
- 1 Box vélo pour le collège
- 5 arceaux, au niveau du hub mobilité à Ydes
- Des arceaux dans les cœurs de bourg des communes pour l'accès aux services et commerces (centre-bourgs et zones commerciales)

Priorité 2 : 3 box sécurisés

- 1 box vélo sécurisé sur les nouvelles aires de covoiturage (Baraquette / pharmacie Lanobre) + 1 sur l'aire existante des Quatre Routes de Saignes.

Priorité 3 : 8 arceaux + 1 box sécurisé

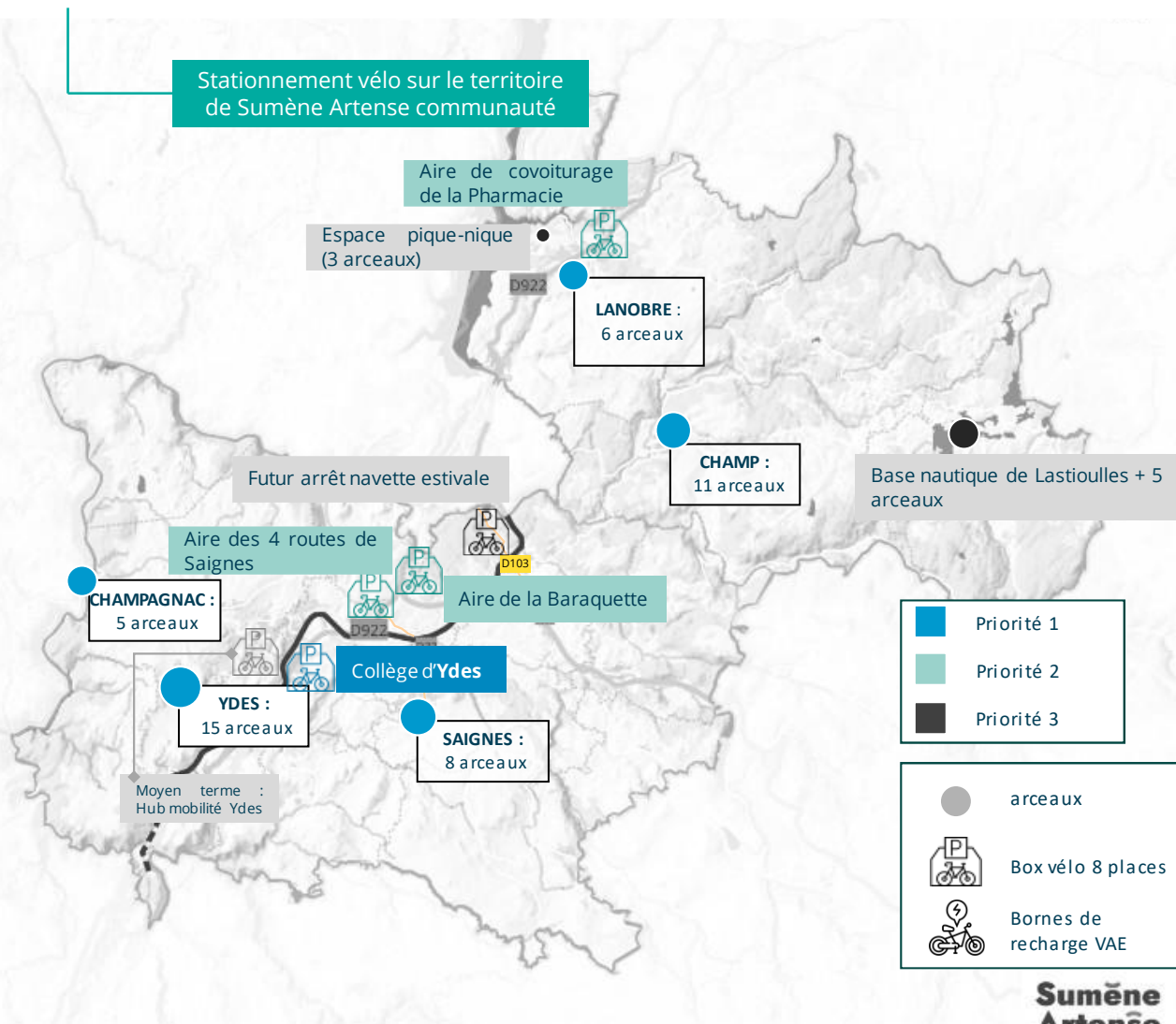
- 1 box sécurisé au niveau du départ de la navette estivale (croisement avec la piste verte)
- 5 arceaux + 4 stationnements avec recharge pour les VAE au niveau de la base nautique du Lac de Lastiouilles
- 3 arceaux à la fin de l'itinéraire vélo vers le château de Val – voir action C2.





DEPLOYER DU STATIONNEMENT VELO (2/4) – ILLUSTRATIONS

Stationnement vélo sur le territoire de Sumène Artense communauté



ILLUSTRATIONS



Stationnement type arceaux



Le Pince Roue, **à ne pas installer**, risque de vol augmenté



Stationnement VAE base nautique de Lastioulles



Stationnement box vélo



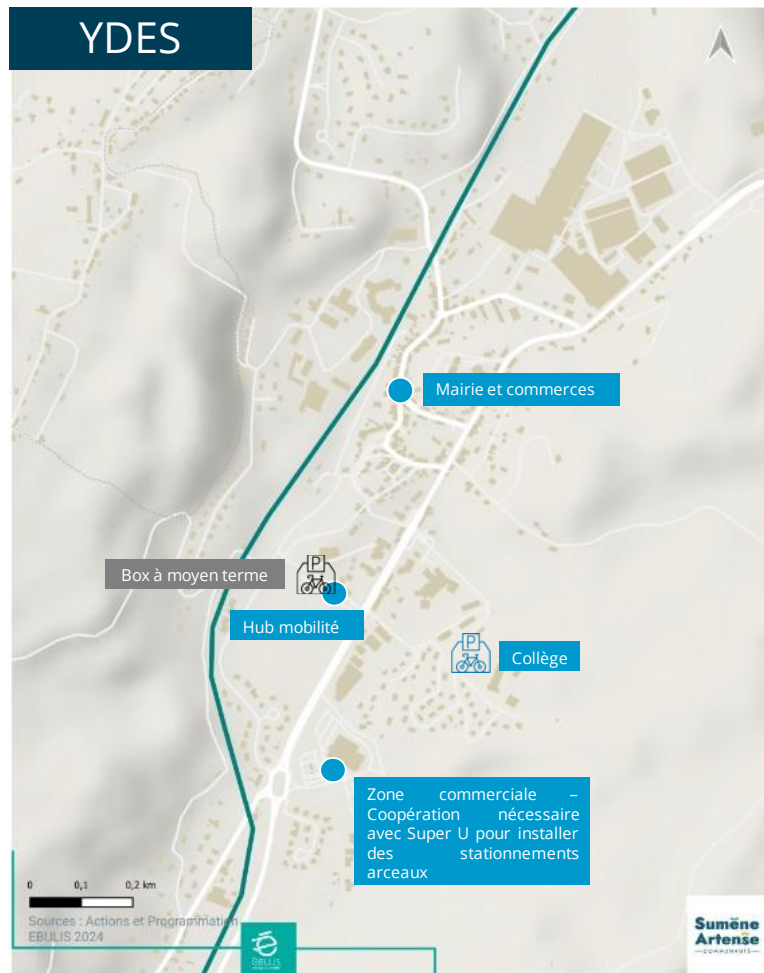
Éléments techniques :

Les stationnements vélo dans Ydes, sont déployés dans un premier temps au niveau du centre (mairie et commerces) ainsi qu'au collège et sur la zone commerciale (pour le SuperU notamment).

Sur le Hub Mobilité, 5 arceaux à déployer dans un premier temps. A moyen terme, prévoir un box vélo sécurisé (en fonction de l'usage) – voir action A2 du PDMS

Points d'attention :

- Un échange avec le SuperU est nécessaire, afin de le inciter à installer du stationnement vélo.
- Au niveau du collège, un box vélo à installer dès que la traversée de la RD est sécurisée – voir action B1.1 du SDMDC

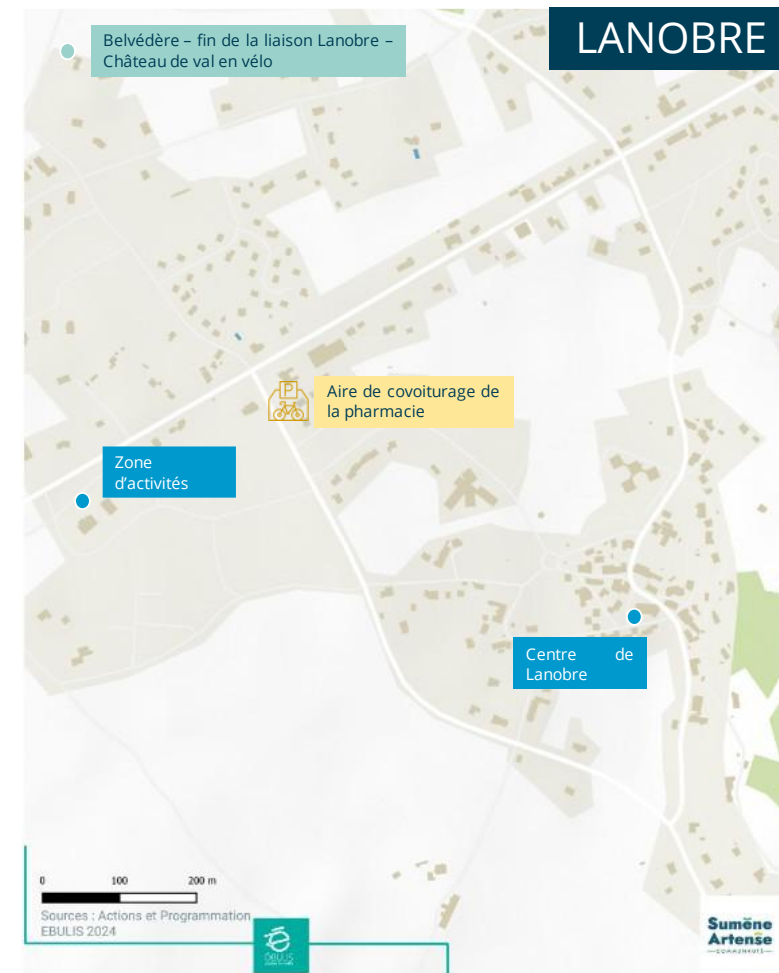
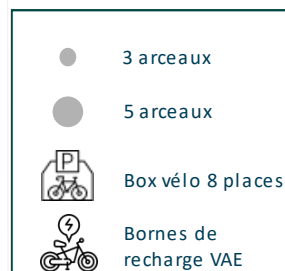
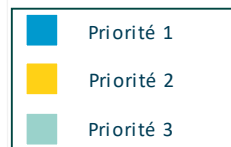


Éléments techniques :

Stationnement à prévoir à court terme au centre de la commune et au niveau de la zone d'activité

Dans un second temps, un box vélo sur l'aire de covoiturage de la Pharmacie - voir action A5 PDMS.

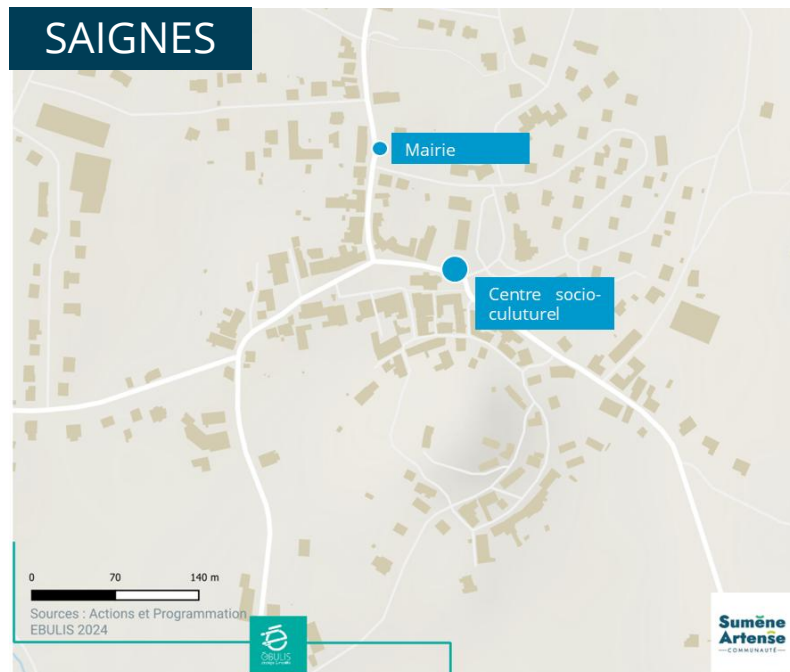
A long terme, l'arrivée de nouveaux stationnements sur le belvédère à proximité du Château de Val, une fois que la traversée de la RD en modes actifs sera sécurisée - voir action C2 du SDMDC.





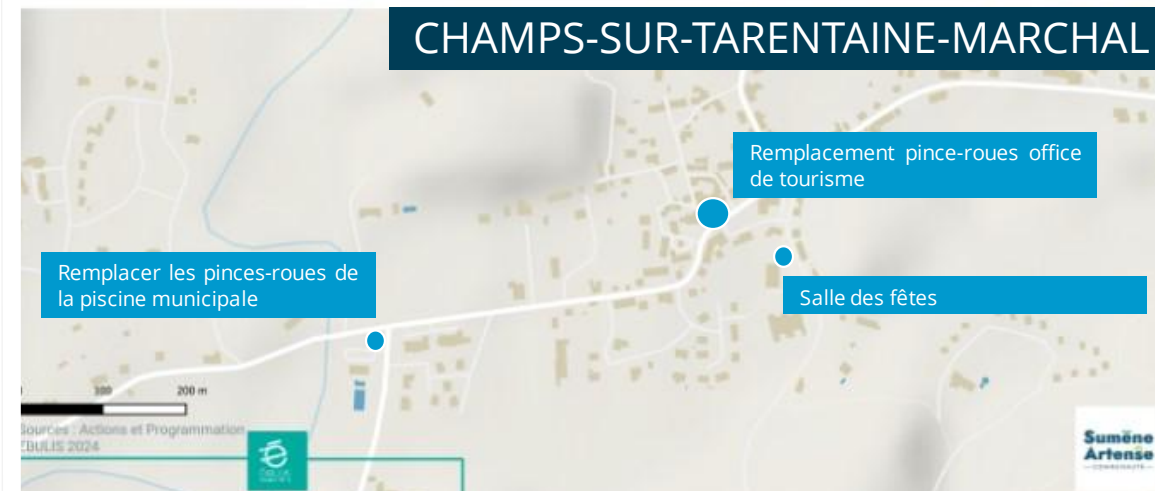
Éléments techniques :

En attendant la concrétisation d'un itinéraire cyclable sécurisé entre la commune et la Piste Verte, les flux cyclables internes à Saignes pourraient se développer. Pour accompagner ce développement, prévoir l'installation d'arceaux pour les vélos devant la mairie et dans le centre-bourg (au niveau de la salle socioculturelle).

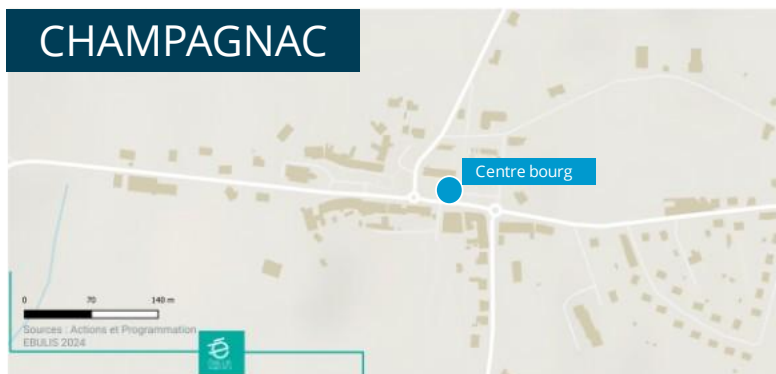


Éléments techniques :

Bien que la commune ne soit pas liée à la Piste Verte, elle concentre une partie importante de services (écoles, office de tourisme, piscine municipale, salle de fêtes, camping VVF). La pratique du vélo en interne la commune, peut se développer.

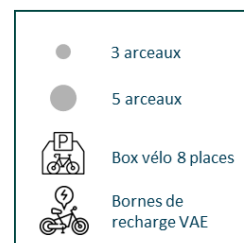
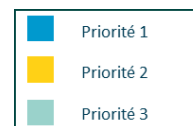


CHAMPAGNAC



Éléments techniques :

Une liaison cyclable est en cours de déploiement pour atteindre le cœur de bourg depuis la piste verte. Du stationnement sécurisé dans le cœur de bourg appuiera la pratique du vélo sur la commune.



En plus :

L'action A6 du PDMS « Mailler le territoire de points de covoiturage », prévoit l'installation de 3 stationnements d'arceaux vélo par nouvel emplacement de covoiturage.

LES FICHES-ACTIONS



OBJECTIF 2 - ACCOMPAGNER LE
DEPLOIEMENT **D'UN USAGE DU
QUOTIDIEN** (ACTIFS, SCOLAIRES)
SUR LA PISTE VERTE





Le principe :

La mise en place d'un maillage cyclable sur un territoire peut se faire par la mise en place de plusieurs types d'aménagement (piste cyclable, bande cyclable, mixité...)

Le choix entre mixité et séparation des modes est fondamental lorsque l'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour **l'ensemble des modes actifs**. Ce choix s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau viaire ou à défaut, sur une réflexion locale au sujet de la vocation des aménagements mis en place. Trois critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace : le **volume de trafic** motorisé, la **vitesse réelle pratiquée** par les usagers et le **trafic cycliste** souhaité.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)			
		   	RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte		Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte		Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte			Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable			
	> 6000				
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite		Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte		
	> 4000				
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte			Prioritaire sur le trafic sécant

Illustration : quel
aménagement dans quel
contexte ?

© CEREMA, Guide Rendre
sa voirie cyclable, 2021

A SAVOIR !

© CEREMA « rendre sa voirie cyclable »



La largeur souhaitable d'une piste
bidirectionnelle est de 3,5 m (3m
minimum).

La largeur souhaitable d'une piste
cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m
(2 m minimum). Une largeur inférieure
à 2 m est à éviter, car elle rend
inconfortable voire impossible la
circulation à deux de front et le
dépassement



La largeur minimale d'une bande
cyclable est de 1,50 m hors marquage.
Une largeur de 2 m est préférable
pour permettre le dépassement si le
flux de cyclistes est significatif. Ne pas
oublier un espace tampon de 0,5m si
du stationnement longitudinal est
présent.



Plan de circulation & Filtre modal

Principe : Le plan de circulation est une alternative efficace pour agir à court terme puisqu'il permet de repenser le partage de l'espace public sur certaines voiries et de diversifier les modes de déplacement. L'objectif est de canaliser le trafic motorisé en volume et en vitesse sur des axes dédiés et éviter voire supprimer le trafic de transit sur certaines voies de dessertes.

Quand : Si l'itinéraire étudié pour relier 2 points d'intérêts dispose de plusieurs axes pour les trafics motorisés et que la collectivité souhaite mettre en place un aménagement cyclable à moindre coût. La vitesse ne doit pas être supérieure à 50 km/h/.

Comment ?

- En déployant une communication claire auprès des usagers des véhicules motorisés via du jalonnement et une signalétique dédiée
- En déployant un filtre modal qui restreint, par de la signalisation et/ou du mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés, tout en garantissant la porosité du réseau pour les modes actifs, les riverains ou les engins agricoles par exemple.
- En déclassant les routes départementales ou communales.



Filtre modal - Cycloduc – CC Erdre et Gesvres (44)

Voie Verte

Principe : La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et éventuellement des cavaliers.

Quand : Si les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles ou si on souhaite faire baisser le niveau de service offert aux cyclistes et aux piétons (ouvrage de franchissement par exemple)

Comment ?

- Séparation physique avec le réseau routier ;
- Faible nombre d'accès riverains et nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- Confort de roulement, enrobé à privilégier
- Largeur à définir en fonction du trafic piéton + cycle attendu

Trafic piétons + cyclistes (nb passages / j)	Largeur minimum de voie verte (m)
< 1000	3m
1300	3,5m
1600	4,0m



Voie Verte de l'Avesnois (59)

Chaussée à Voie Centrale Banalisée

Principe : La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. Largeur chaussée requise entre 5,5m et 7,5m,

Quand : Si le trafic véhicule sur l'axe est faible (< 4000 veh/j deux sens), que le trafic cycliste attendu est faible, que la vitesse réellement pratiquée sur l'axe est inférieure à 50km/h

Comment ?

- Un effort de communication et de sensibilisation est nécessaire pour aider à la compréhension du fonctionnement et de l'utilité de la CVCB.
- Proposer des couleurs de roulement différentes que celle de la chaussée pour les parties cyclables afin de bien distinguer les 2 espaces.
- Prévoir des écluses + Bypass vélo si grand linéaire à implanter pour assurer un respect de la limitation de vitesse pour les véhicules

Aménagement à utiliser si les autres solutions ne sont pas possibles



Bromont (63)



La Chambre d'Agriculture du Cantal a, en 2023, publié une charte de bonnes pratiques d'aménagement pour permettre la circulation des véhicules – notamment ceux à usages agricole -, et la sécurisation des déplacements en modes doux.

Il serait opportun de se référer à cette charte dès lors que des aménagements sont prévus sur des voiries à fort usage agricole :

SYNTHESE DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS :

EVITER	PRIVILEGIER
Bordures droites et hautes	Bordures surbaissées ou chanfreinées
plateformes type «dos d'âne» ou plateforme surélevée	Le coussin berlinois ou des bandes rugueuses (moins efficace)
Chicane ou écluse étroite	Chicanes sur voie élargie, chicanes avec distances suffisante entre les 2 chicanes Le feu tricolore à régulation de vitesse en section courante
Arrêté de restriction de tonnage	Arrêté de restriction de tonnage qui exclut les véhicules agricoles de son champ d'application
Terre-plein central et aménagement central sur voie étroite	Îlot en résine + marquage au sol ou aménagements franchissables par les engins agricoles.

Il est également recommandé d'anticiper les aménagements en :

- Procéder à un « état des lieux » pour identifier les différents circuits empruntés par les véhicules agricoles. Repérer principalement les sièges d'exploitation, les entreprises de travaux agricoles, les CUMA, mais aussi les voies principales, les voies agricoles, les déviations ainsi que les itinéraires alternatifs. En définitive, cela permettra d'identifier les passages problématiques pour les utilisateurs d'engins agricoles et d'éviter de « récidiver »
- Vérifier la compatibilité des différents aménagements à venir avec les dimensions des engins agricoles susceptibles d'emprunter ce tronçon. En effet, faire intervenir des agriculteurs lors des projets d'aménagement permet de les rassurer et de trouver plus facilement des solutions qui conviennent à tous
- Prendre en compte la saisonnalité des travaux agricoles



www.cantal.chambre-agriculture.fr



Sumène Artense communauté et la CC Pays de Mauriac souhaitent finaliser la jonction de la piste verte pour permettre un itinéraire complet. Il permettrait un meilleur lien entre les 2 territoires notamment pour les touristes et les déplacements loisirs.

Gouvernance :

La CC pilote la concrétisation de la jonction en lien avec la CC Pays de Mauriac

Ce projet de liaison est déjà acté du côté des 2 collectivités. Les travaux restent à définir.

Éléments techniques :

Réflexion portée par Sumène Artense communauté :

- Reprendre le marquage dans la commune de Vendes pour bien identifier les bandes cyclables existantes.
- Réaménagement du chemin Mines de Vendes jusqu'au VVF.
- Reprendre le jalonnement en bout de piste-verte pour indiquer les nouveaux points d'intérêts accessibles.

Budget prévisionnel : A conforter par Sumène Artense communauté

Réflexion portée par la CC Pays de Mauriac
Entretien de 06/2024 :

Aujourd'hui, plusieurs scénarios sont envisagés :

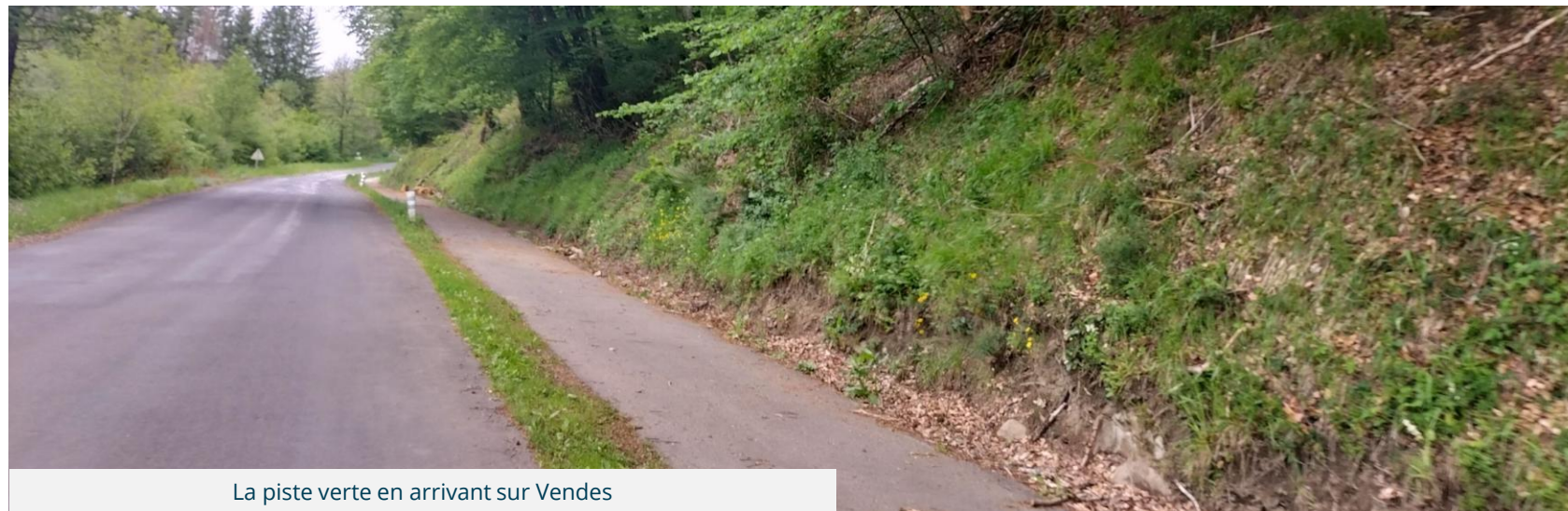
- Passer vers le viaduc du Mars (ou Moulin du Roc).
Difficulté : Ce tracé nécessite de traverser la RD922.
- Passer par un chemin forestier depuis Embrassac.
Difficulté : nécessite de franchir un dénivelé important, ce qui risque de décourager certains usagers actuels (familles notamment) mais qui peut être compensé par l'usage du VAE amené à se démocratiser.

Derniers éléments (01/2025) :

Passage vers le viaduc du Mars avec utilisation d'un Boviduc pour traverser la RD922 et arriver au niveau du VVF Cantal Salers Vendes



Aménagement cyclable en traversée de Vendes



La piste verte en arrivant sur Vendes



La liaison entre le collège et la voie verte doit notamment être sécurisée pour rendre plus attractifs et plus sûrs les déplacements en modes actifs des collégiens.

La traversée de la RD922 à Ydes est rendue complexe par le niveau de trafic et les vitesses pratiquées.

Gouvernance :

Sumène-Artense communauté coordonne la mise en œuvre de l'aménagement. Intervention du département quant au franchissement de la RD922. Intervention de la commune sur le réseau communal.

Planning et actions à mener :

- Installer le jalonement (signalisation verticale de la zone 30, jalonement directionnel et pictos vélo) pour la liaison entre le collège et la piste verte.
- Traitement du filtre modal, voir action B3 du SDMDC

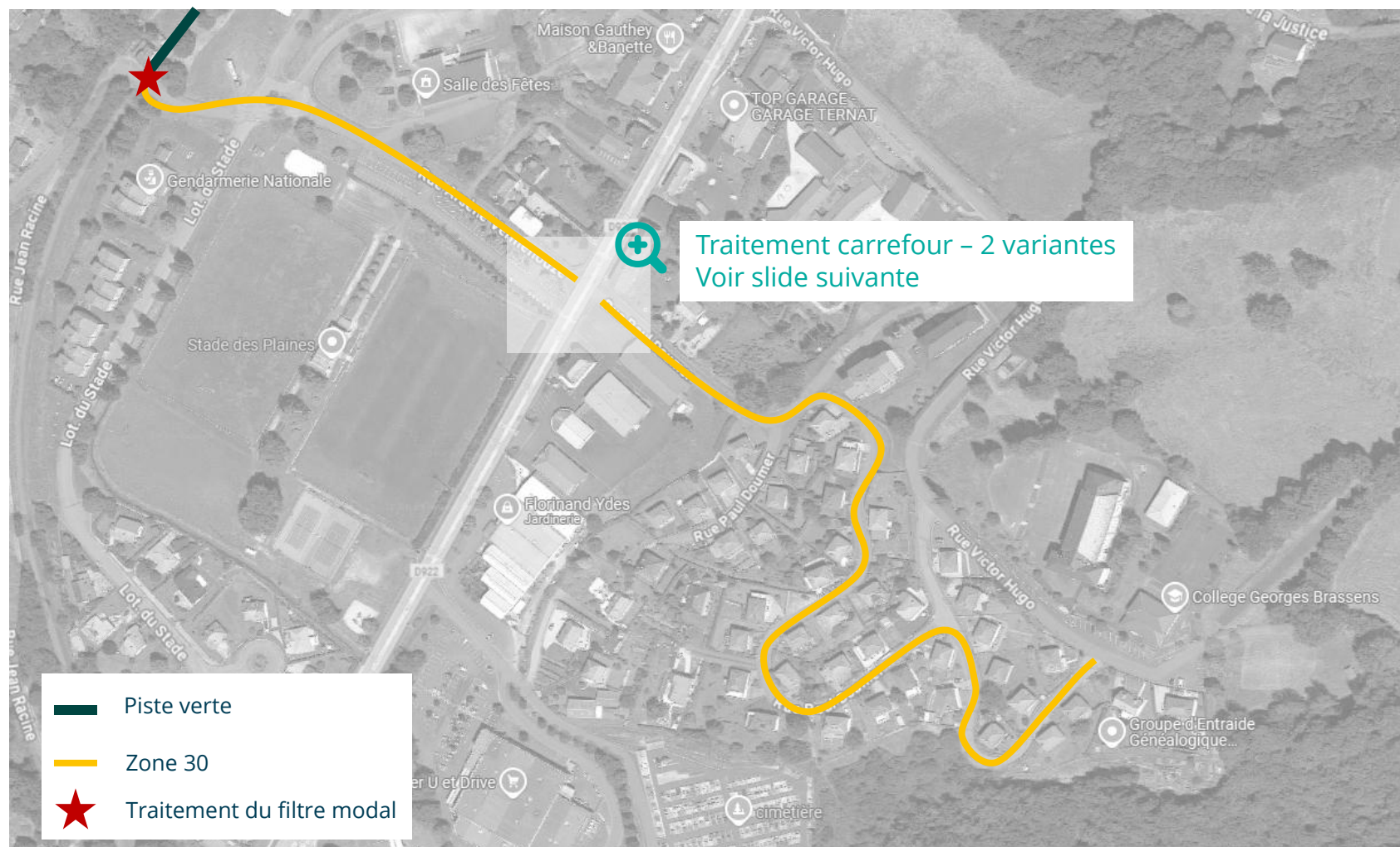
Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Jalonement du collège par la rue Paul Doumer et de la piste verte depuis la Rue Arsène Vermeuouse et l'allée des Templiers (par le hub mobilité).

Coûts d'investissement : Le coût est principalement porté sur le traitement du carrefour – 2 variantes – Variante 1 : 4000€ HT / variante 2 : 22 000€ HT (*Sous réserve de ne pas avoir d'amiante ou HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) dans le revêtement en place de la route*)

Aides disponibles : AVELO 3 (dossiers qui peuvent être déposés jusqu'au 10 mai 2025)

Durée de déploiement : 12 mois.





Éléments techniques :

Voir carte page précédente pour le traitement de chacune des sections.

Concernant le carrefour, principal point à enjeu :

La visibilité est assez bonne pas d'aménagement spécifique à prévoir

Ralentir le trafic motorisé : signalisation verticale, éventuellement lumineuse

Améliorer la lisibilité du carrefour : marquer la continuité cyclable est-ouest par un marquage au sol de la traversée

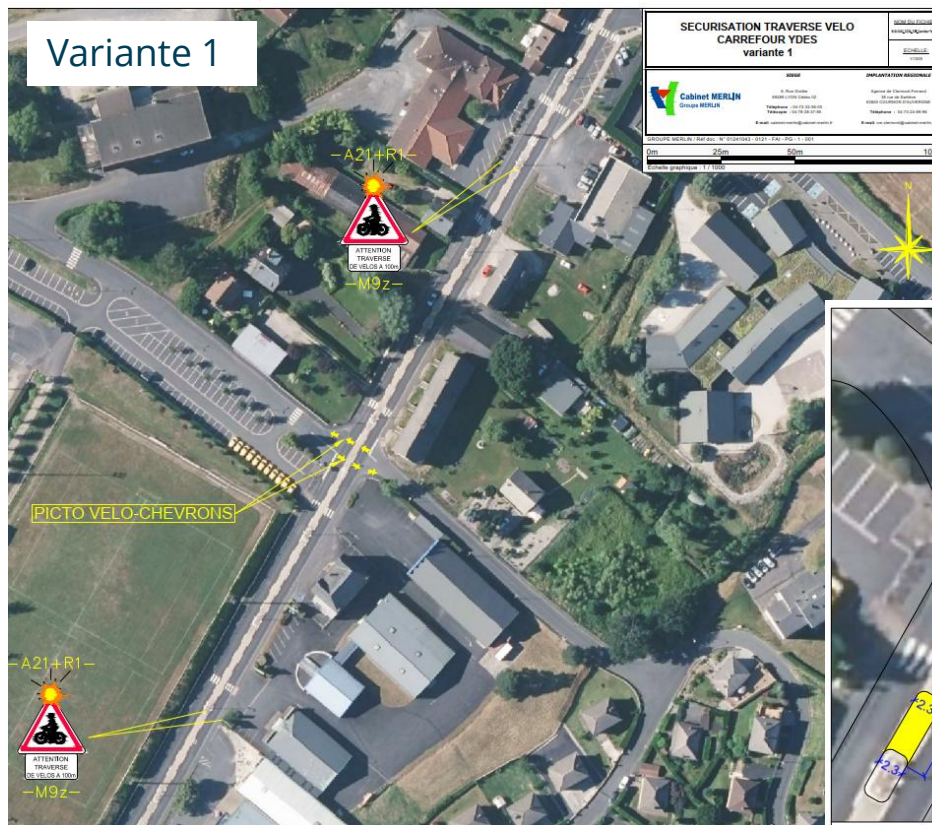
Prendre en compte les différents mouvements cyclistes au carrefour : Un rappel « partageons la route » peut être mis en place sur cet axe.

2 variantes :

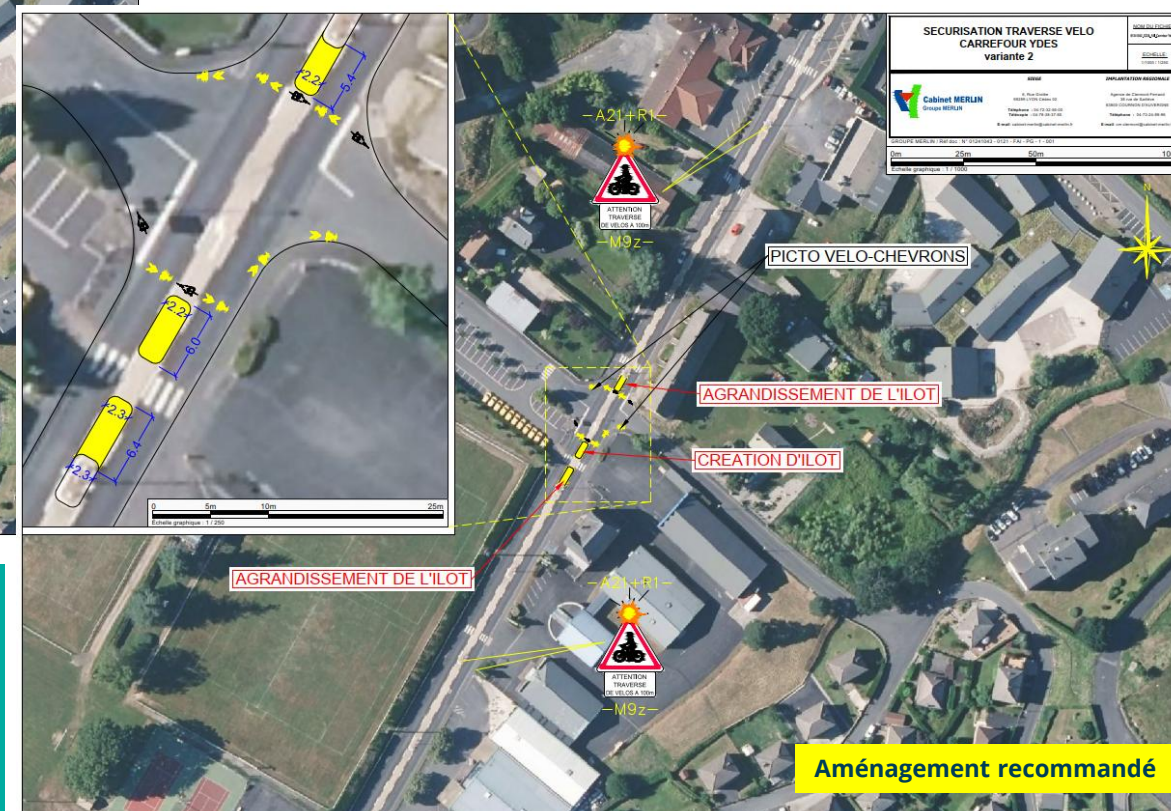
Variante 1 : Jalonnement + picto
Sécurisation faible de la traversée

Variante 2 : Jalonnement + picto + création d'un ilot central
Sécurisation renforcée

Voir plans zoomés en annexe



Variante 2



A noter : Echange COPIL

Demande d'implantation de feux de circulation pour gérer la traversée de la RD922 par les piétons et les vélos vers le collège

Réponse département :

Ce type de dispositif n'est pas recommandé sur des axes à Grande Circulation pour le Département du CANTAL.



Saignes est une centralité importante du territoire, qui n'est pas connectée à la piste verte, qui passe à moins de 2 km du cœur de bourg. Le raccordement permettrait un usage du quotidien de cette aménagement.

Gouvernance :

Sumène-Artense communauté coordonne la mise en œuvre de l'aménagement. Intervention du département quant au franchissement des départementales. Intervention de la commune sur le réseau communal.

Planning et actions à mener :

Etudes topographiques, acquisitions foncières, mission de maîtrise d'œuvre externe, Etude hydraulique
2 – Installer le jalonnement (signalisation verticale)

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Dossier de déclaration lois sur l'eau ou IOTA (franchissement de cours d'eau)
- Veiller à mettre en cohérence le secteur avec le zonage réglementaire

Coûts d'investissement :

1 – **800 000 € HT** (dont - 250 000€ HT pour la passerelle et 550 000 €HT pour la voie verte hors acquisitions)

Aides disponibles : AVELO 3 (dossiers qui peuvent être déposés jusqu'au 10 mai 2025)

Durée de déploiement :

2 ans pour mettre en service l'aménagement (inventaire faune/flore (12 mois), étude pédologique + dossier loi sur l'eau délai réglementaire d'instruction 9 mois)

Éléments techniques :

Il est prévu une voie verte le long de la RD22. Voir plans détaillés en annexes. Passage par la RD22 (choix d'une passerelle au Nord de la RD22 – voir annexe n°2 pour l'explication du choix) :

- 3m en largeur nominal, des rétrécissements à 2m.
- Aménagement d'une voie verte entre le moulin de Layre et la RD315 (250 m environ)
- Aménagement d'une voie verte le long de la RD22 avec busage du fossé et emprises en extension sur le domaine privé
- Sécurisation de la traversée de la RD22
- Création d'une passerelle de 20 m de longueur environ en amont du pont existant sur la Sumène connectée à la voie verte

Avantages de cette proposition :

- Trajet direct depuis le cœur de bourg
- Pente régulière

Limites de la solution :

- Acquisitions foncières importantes (voir pages suivantes)
- Coût élevé
- Traversée de la RD22 complexe au niveau de la piste verte vers Ydes.



La RD22 en aval du cimetière



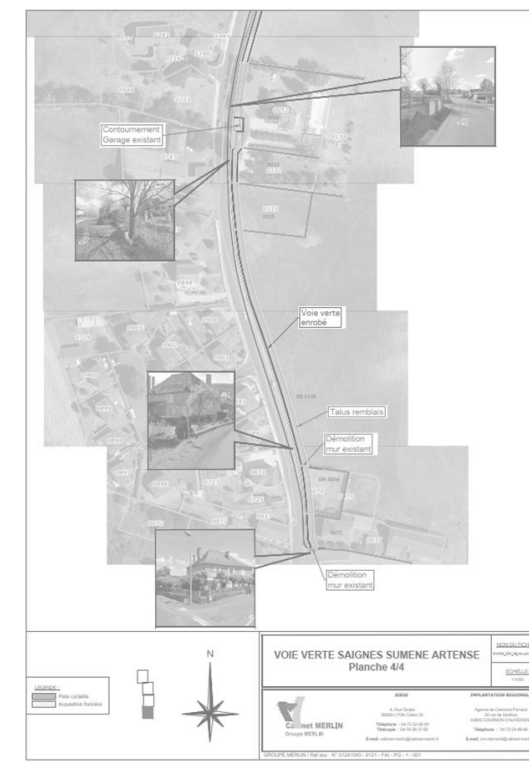
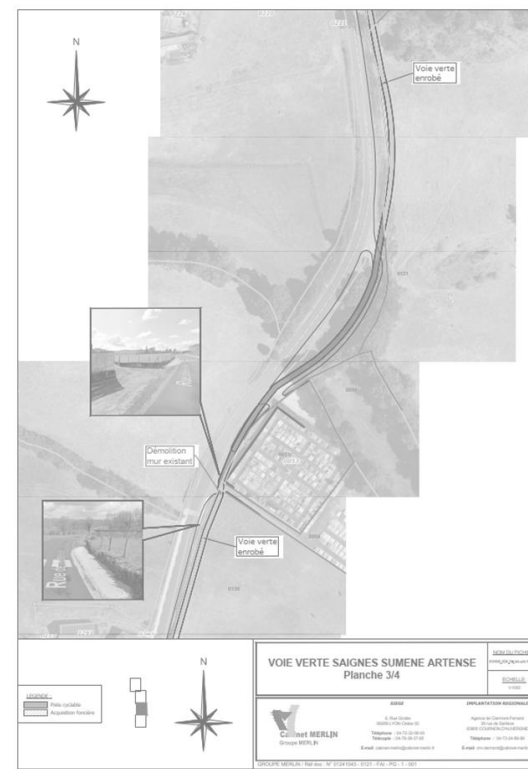
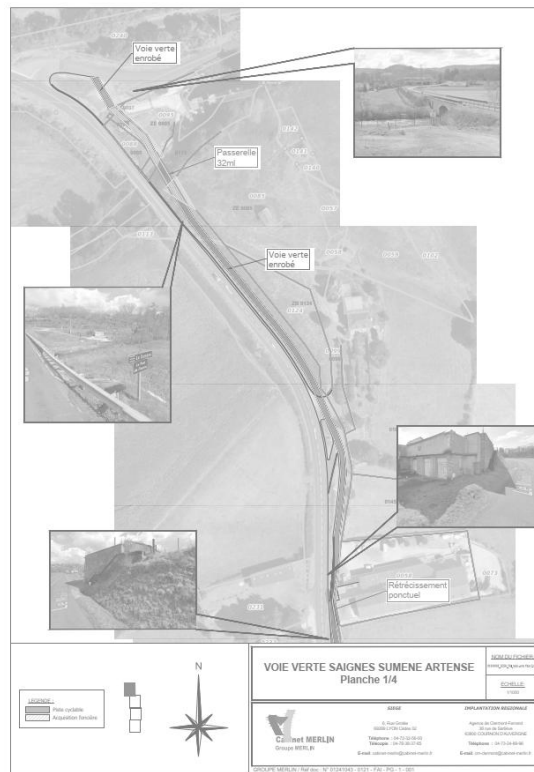
La RD22 en amont de la traversée de la Sumène



La RD22 au niveau de la traversée de la Sumène



En annexe au dossier du SDMDC, sont fournies 4 planches détaillées qui décrivent l'insertion d'une voie verte le long de la RD22 entre la piste verte et l'entrée de Saignes.





Faisable en 15 minutes, une liaison entre Vebret et la Piste Verte est proposée, en passant par un cheminement rural, et la D103 (également lien au hameau Montpigot).

Gouvernance :

Sumène-Artense communauté coordonne la mise en œuvre de l'aménagement. intervention du département pour le franchissement des départementales et le déclassement de la RD103 en liaison communale. Intervention de la commune sur le réseau communal.

Planning et actions à mener :

- Valider la possibilité de déclasser la RD103 en axe communal en conservant la RD22 comme axe de transit.
- Lancer l'étude relative à l'aménagement de la D103 (faisabilité de chaucidou, de double sens cyclable et de voie verte avec accès riverains).
- Valider avec le département le traitement des franchissements avec la RD22 et la RD3.
- Installer le jalonnement (signalisation verticale)

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Il est important de prendre en compte la présence de parcelles agricoles le long de la RD103. L'aménagement proposé devra prendre en compte les recommandations de la chambre d'agriculture (voir p:16).
- Le déclassement de la RD103 rendra l'entretien de la voie à la commune ou à Sumène-Artense communauté.

Coûts d'investissement (

Aménagements de la RD103 :

- entre 35€ HT et 55k€ HT pour chaucidou
 - entre 1000€ et 3000€ pour la voie verte
- Reste de l'aménagement : 6000€ de jalonnement

Aides disponibles : AVELO 3 (dossiers qui peuvent être déposés jusqu'au 10 mai 2025)

Durée de déploiement : 1 an

Éléments techniques : Le lien entre la piste verte et Vebret est géré le long de la RD103 par du partage de voirie sur la portion nord, une chaucidou (ou voie verte) au sud et une voie verte le long du chemin agricole jusqu'à l'entrée de Vebret (voir plan ci-contre).

Traitement RD103 :

1. Entre la piste verte et la RD22 : Apaisement des vitesses : baisse de la vitesse réglementaire de 70 à 50km/h (traversée du hameau de Cheyssac).

2. Entre la RD22 et la RD3 :

Pour un apaisement optimal confirmer la possibilité de déclasser l'axe départemental en axe communal (flux de transit reporté sur la RD22). Si c'est possible. :

- Voie verte avec dérogations d'accès pour les riverains et les engins agricoles. *Si les contraintes d'accès aux champs pour les agriculteurs ne sont pas trop importantes, possibilité de prévoir un filtre modal simple (type poteau ou barrière) sur la RD103 en aval du hameau « les Clos » pour supprimer les flux de transit.*

S'il n'est pas possible de déclasser la voirie :

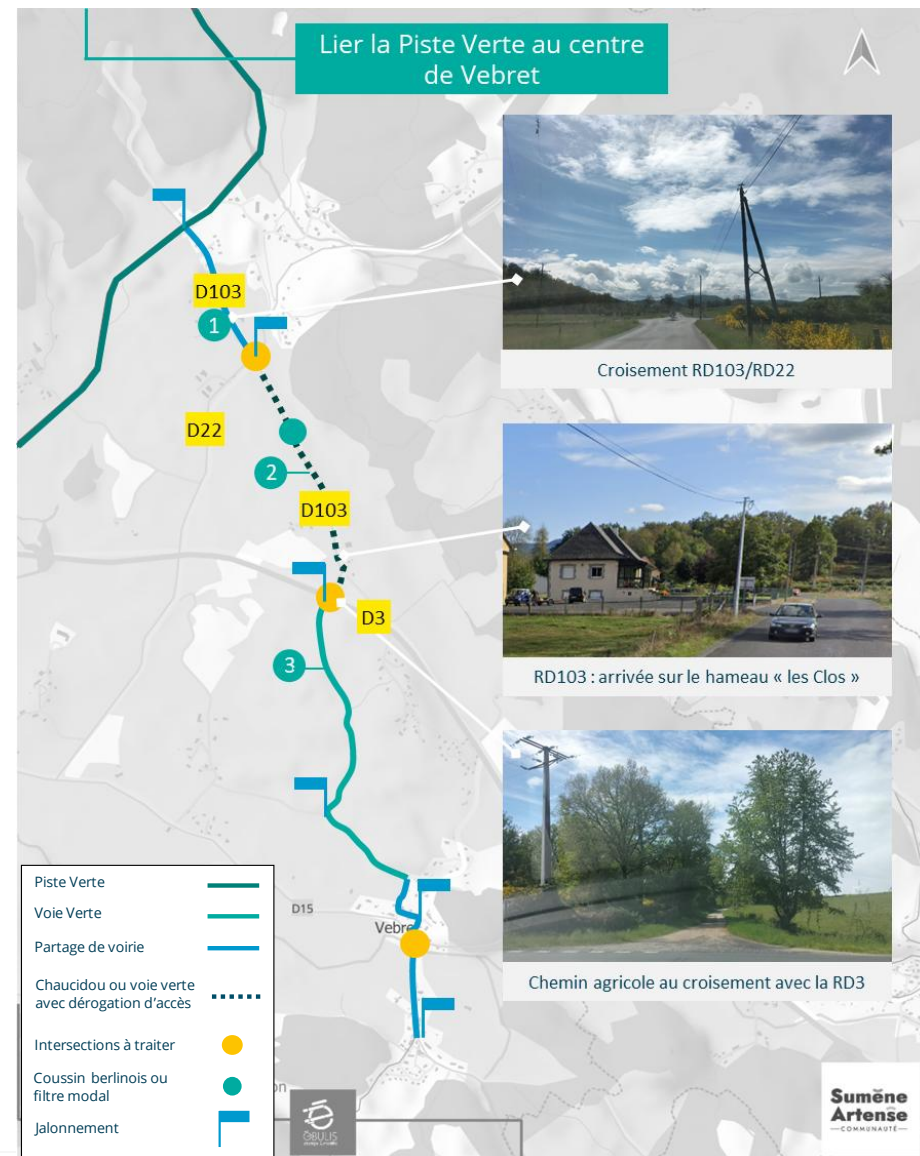
- Chaucidou avec passage de la vitesse réglementaire à 50km/h + coussin berlinois pour limiter effectivement la vitesse sur l'axe.

3. Au sud de la RD3 :

Matérialiser la voie verte sur le chemin agricole entre la RD3 et Vebret : Arrêté municipal créant la voie verte (dérogation existante pour laisser le passage aux ayants droits (tracteurs, domaines privés accessibles que depuis cet axe, ...)

A ne pas négliger : Traiter les intersections majeures :

Installer des panneaux indiquant que les vélos ne sont pas prioritaires, ainsi que des panneaux rappelant aux conducteurs la présence de cyclistes, en amont de l'intersection.



Aujourd'hui, les services et commerces des centre-bourgs manquent de visibilité depuis la Piste Verte.

Avec l'évolution de la Piste Verte pour un usage du quotidien, le jalonnement dans certaines sections clés, est à retravailler. Il s'agit notamment d'ajouter les services et indiquer le centre-bourg des communes desservies, ainsi que certains sites multimodaux (aires de covoiturage, arrêt navette estivale).

Gouvernance :

Sumène Artense communauté

Planning et actions à mener :

- Identification des emplacements précis + planning de pose phasé avec la fin d'aménagements
- Achat groupé des panneaux de jalonnement
- 1 an après la pose des jalonnements, inciter les usagers à faire des retours : lisibilité des indications / compréhension des jalonnements ; manques de jalonnements

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Penser à l'homogénéité de l'ensemble des panneaux de jalonnement (couleur, taille, ...)
- Installer les panneaux aux croisements, à des lieux visibles et où le cheminement est facile à comprendre : utiliser des flèches pour indiquer la direction, dans les cas où plusieurs cheminements existent

Coûts d'investissement : Entre 6 et 8k€ pour la fourniture et la pose des panneaux.

Aides disponibles : -

Durée de déploiement : Le jalonnement est à mettre en place en parallèle des aménagements prévus au SDMDC.

Éléments techniques : (focus Ydes)

À Ydes, 4 intersections à jalonner

- D512 : Zone commerciale, Ydes Centre, Bort-les-Orgues
- Rue Arsène Vermeuouse : Champagnac, Hub mobilité, collège et école, Ydes Centre, loisirs (stade), Bort-les-Orgues
- D115 : Champagnac, Ydes Centre, Saignes, Bort-les-Orgues
- Au niveau de l'hub mobilité : Collège, Ydes Centre, Piste Verte



Exemple

Panneau multidirectionnel



Illustration

Nouvelle mention vers Ydes Centre

Panneaux jalonnement

Centre-ville

Ecole

Collège

Loisirs

Commerces

Hub mobilité

Piste Verte

Focus Ydes

Champagnac

Bort-les-Orgues

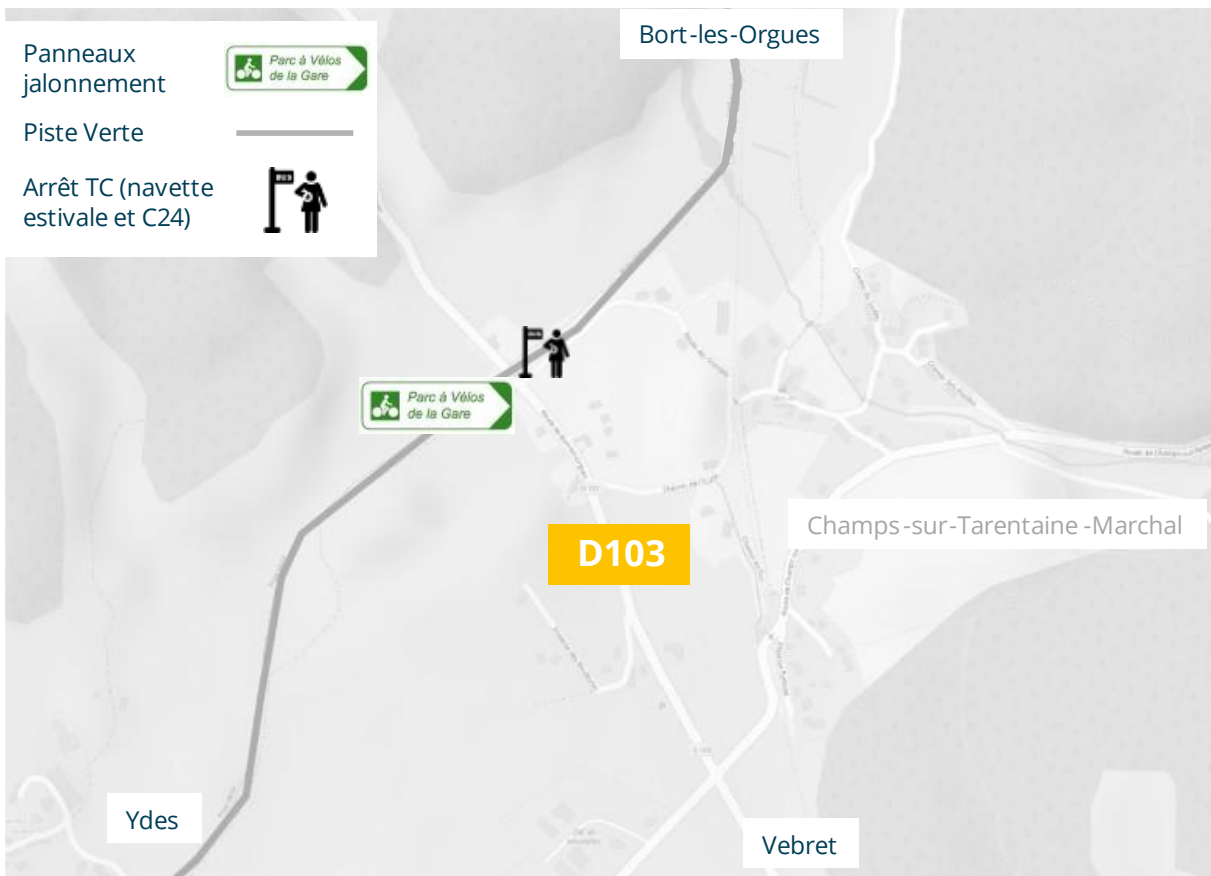
D115

Rue Arsène Vermeuouse

D512

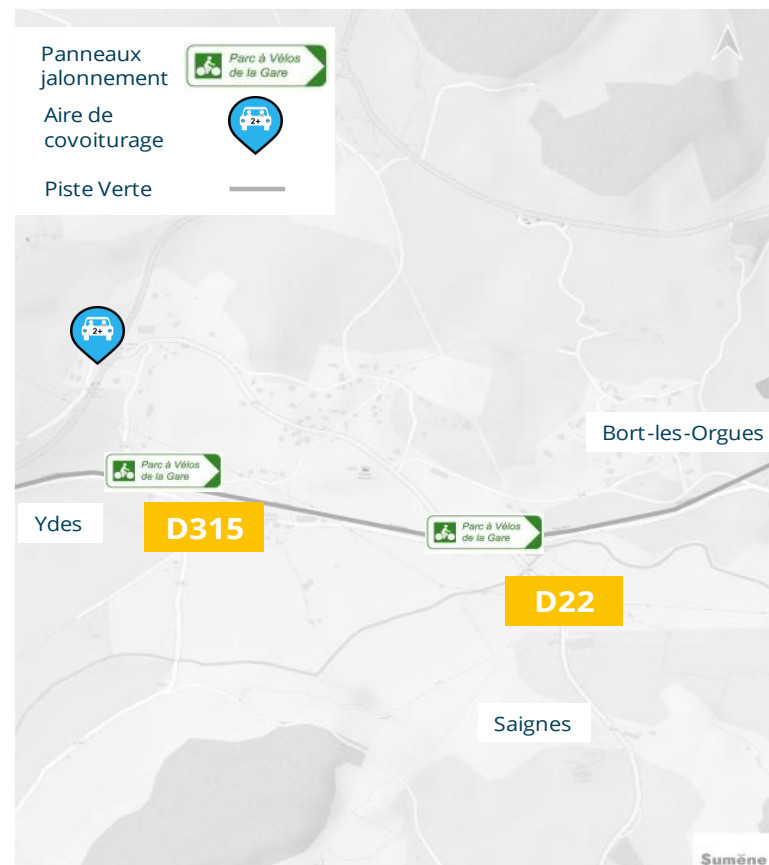
Éléments techniques : Croisement piste verte/RD103 :

- 3 centralités à jalonner, avec un panneau multidirectionnel : Ydes, Vebret, et Bort-les-Orgues (Champs-sur-Tarentaine-Marchal en option)
- Dès la mise en place de la navette estivale, installer un panneau temporaire pendant la durée de fonctionnement de la navette.



Éléments techniques : Croisement piste verte RD22

- 3 centralités à jalonner : Ydes et Bort-les-Orgues dans les deux intersections, Saignes à l'intersection avec la D22
- Aire de covoiturage de la Baraquette à jalonner à l'intersection avec la D315, dès l'achèvement de l'aire – voir [action A5 du PDMS](#)





Tout le long de la piste verte, 12 intersections sont traitées par des filtres modaux pour sécuriser les usagers. Ces filtres sont très contraignants et sont régulièrement contournés. Sur certains filtres, lorsque les conditions sont favorables, nous proposons de retravailler ces filtres pour rendre les déplacements de tous à vélo plus fluides.

Gouvernance :

Le département

Planning et actions à mener :

- Etat des lieux de la sécurité des carrefours (première approche page suivante)
- Priorisation des modifications à apporter
- Validation des modifications et travaux.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Les filtres sont en place afin de réduire les vitesses des vélos aux arrivées avec les intersections d'axes départementaux. L'objectif de sécurisation aux intersections est à garder.
- Pour les principales traversées (garder des filtres un minimum contraignants pour sécuriser les traversées des personnes fragiles (et notamment des enfants - Echange COPIL du 30/01). Par exemple, des barrières chicanes avec un écart suffisant pour laisser passer les vélos cargos (voir photo page suivante).

Coûts d'investissement :

- 2000€ à 12 000€ HT selon le type de carrefour :
 - Double barrières bois en chicane : 2000 €/HT/u (pour les croisements avec les RD les plus importantes).
 - Potelets : 900 €/HT/u
 - Barrière bois ouvrable avec clé pompier : 1000 €/HT/u
 - Panneau de police : 350 €/HT/u

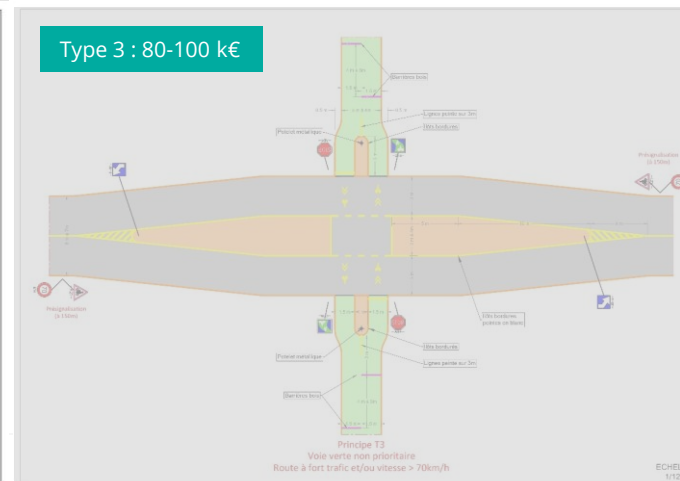
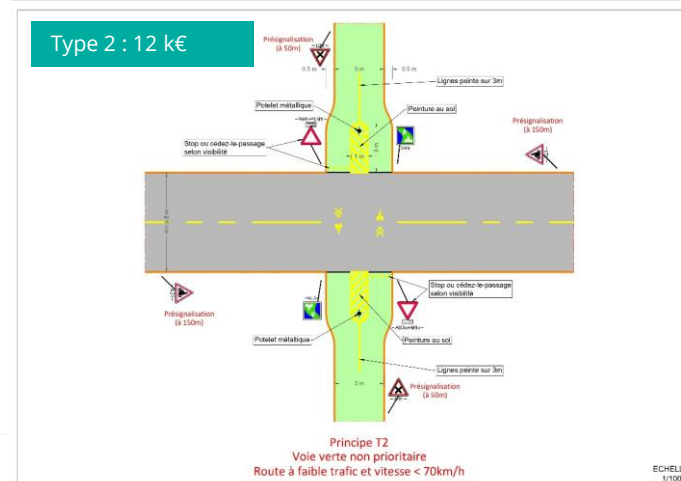
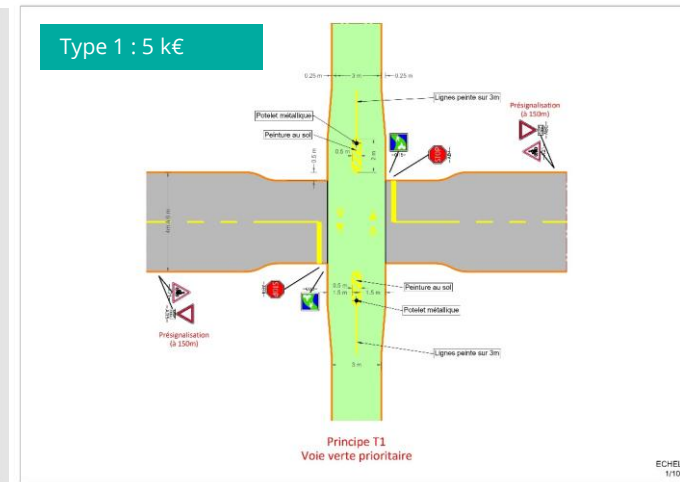
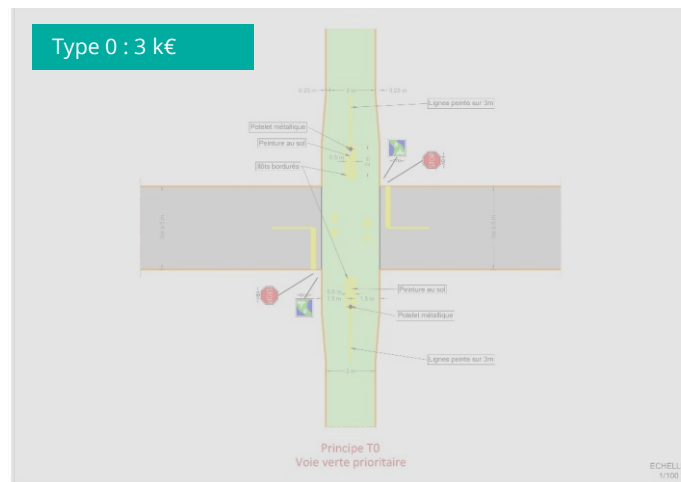
Aides disponibles :

Durée de déploiement : 1 à 2 mois de travaux pour un type 2.

Éléments techniques :

Aménagement de carrefours selon 4 typologies (voir application page suivante) :

- 0 : chemin d'exploitation : voie verte prioritaire – pas d'usage sur le territoire
- 1 : voie secondaire à faible trafic : voie verte prioritaire
- 2 : voie à faible trafic prioritaire sur la voie verte
- 3 : infrastructure structurante avec trafic et vitesse élevés – pas d'usage sur le territoire



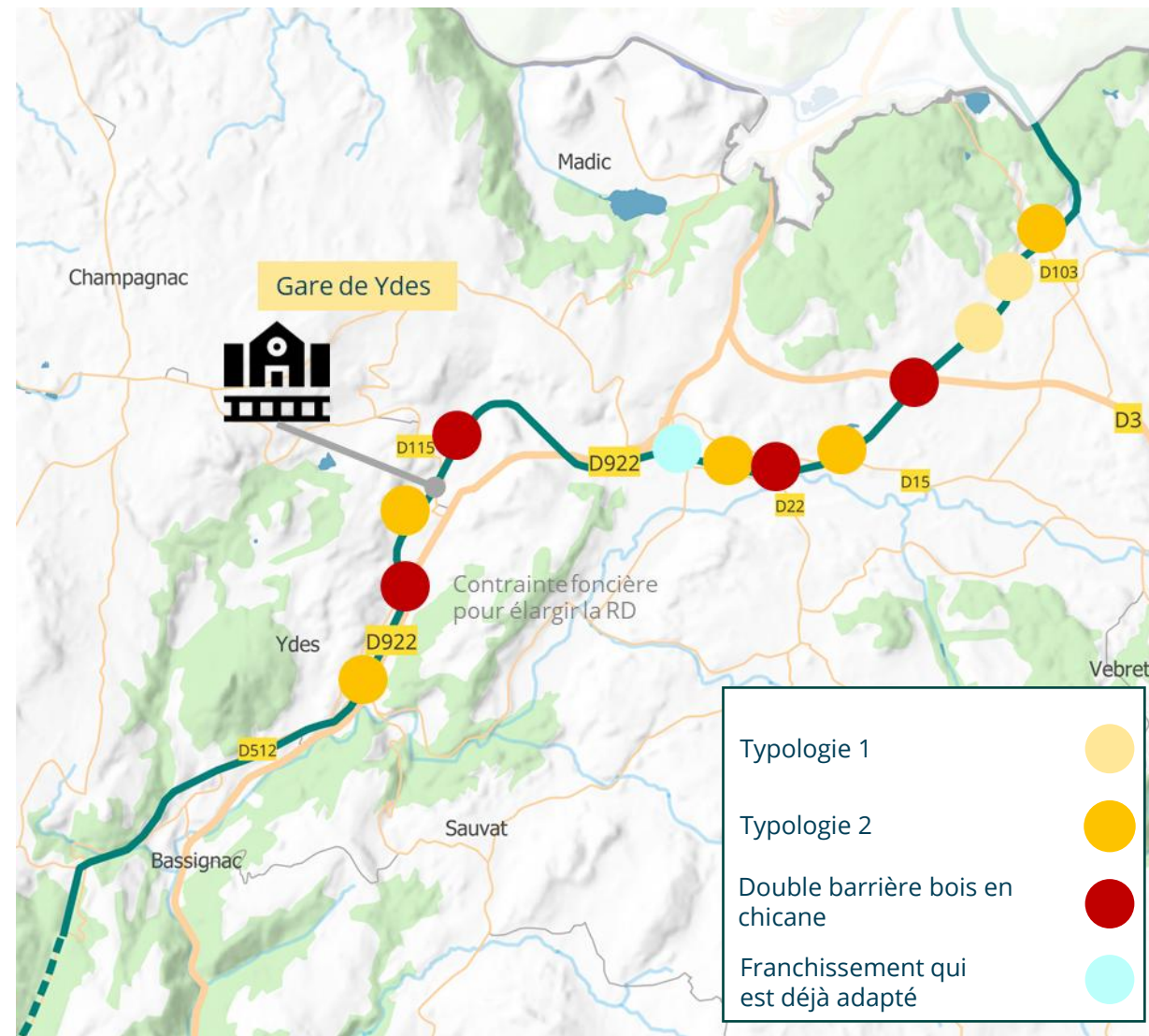


RENDRE LA PISTE VERTE PLUS SECURISEE ET EFFICACE EN TRAVAILLANT LES FILTRES MODAUX (2/2)

Exemples de filtres moins contraignants



Les nouveaux usages du vélo (vélos augmentés)





Pour accompagner le développement du vélo, la communauté de communes souhaite compléter son service de location VAE - à destination touristique aujourd'hui. L'objectif est de l'ouvrir vers les usagers du quotidien avec l'adaptation de l'offre « longue durée » existante (qui a un tarif trop élevé pour être attractif) pour faire tester l'usage, en complément de l'aide à l'achat existante

Gouvernance : Sumène Artense communauté

Les actions à mener et planning :

1. Réadapter les règles de fonctionnement/de paiement
2. Expérimenter avec les vélos VTC (8) du pôle de location touristique sur une période de 1an (hors vacances d'été) → si expérimentation concluante (et que plus de 6 vélos sont loués pendant l'expérimentation), sur l'année 2 :
 1. Valider le budget d'investissement et les tarifs
 2. Identifier/acquérir le matériel nécessaire et le stocker au niveau du pôle de location d'Ydes.
 3. Prévoir une personne à la CC en charge de gérer le service de location au quotidien qui sera également en charge de l'entretien des vélos.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Promouvoir le service lors d'événements sur le territoire
- Prévoir le lancement du service pour les actifs à l'arrivée des beaux jours pour motiver l'usage.
- Si la demande existe acheter et proposer des vélos cargos pour toucher un public familial (prévoir 5 000€ HT par vélo).

Aides disponibles : / **Coût d'investissement (si nécessaire de racheter des vélos) :** entre 20 000 et 40 000 € HT pour 15 vélos sur l'année 1 (hors expérimentation) à destination des habitants du territoire → dépend du type de vélo (Vélo de ville, VTC, ou VTT)

Coût de fonctionnement : 3 000€HT / an (100€ de frais de réparation / an / vélo) – frais internes pour la gestion des locations et l'entretien/maintenance des vélos.

Durée de déploiement : 1 an d'expérimentation + 6 mois pour la validation du budget, l'achat de nouveaux vélos et la mise à disposition (en assurant une continuité du service).

Sur l'année 2 (suite à l'expérimentation)

Éléments techniques :

Lieux d'implantation d'espace de location :

- Pôle de location de vélo à l'ancienne gare à Ydes dans un premier temps. Prévoir par la suite des antennes dans les cœurs de bourg des principales communes du territoire (Champagnac, Lanobre, Champs-sur-Tarentaine-Marchal, Saignes).

Mode fonctionnement :

- Les habitants du territoire (à partir de 18 ans) sont autorisés à demander une location sous réserve de fournir un justificatif de domicile + pièce d'identité
- Prévoir à minima ce service à Ydes gérée par Sumène Artense communauté + un service de réservation téléphonique
- Promouvoir l'usage de matériel sécurisé au moment de la location (casque, gilet, lumières...) avec possibilité d'intégrer à la location le prêt de ce matériel (ou indiquer qu'il revient à l'utilisateur de s'en procurer).
- Un chèque de 500€ de caution non encaissée devra être posé pour recevoir le vélo
- Nécessité d'avoir une assurance de responsabilité civile

Tarification :

Priorité est donnée à l'offre longue durée, il faut donc la valoriser d'un point de vue tarifaire.

Proposition : 35€ pour 1 mois 85€ pour 3 mois et 150€ pour 6 mois – Limitation à 6 mois renouvelable 1 fois. Tarification sociale (50%) à prévoir pour les personnes à faible revenus ou en études.

Opportunité : si l'offre de location est un succès, prévoir une aide à l'achat plus conséquente que celle existante (10% sur l'achat d'un VAE) sur le territoire avec critères de niveau social. L'objectif : aider à faire passer le pas aux usagers convaincus.

A noter : si sur certaines périodes, le volume de vélo complémentaire, acheté suite à l'expérimentation, n'est pas utilisé. Ils pourraient être réaffectés à la location touristique (avec par exemple les vélos cargos pour les familles avec jeunes enfants en déplacement sur le territoire).



Le pôle de location de vélo à l'ancienne gare ferroviaire de Ydes



LES FICHES-ACTIONS



OBJECTIF 3 - **UTILISER LE
TOURISME** POUR MONTRER DES
NOUVELLES FORMES DE MOBILITE





Le Lac de Lastiouilles est un des pôles d'attractivité qui génère le plus de déplacements sur le territoire, surtout pendant la période estivale. Aujourd'hui, le pôle aquatique propose la location de VAE pour les vacanciers.

Le développement d'une offre touristique pour les mobilités actives est souhaitable autour du lac de Lastiouilles. Toutefois, les contraintes topographiques et la largeur des routes ne sont pas adaptées

Gouvernance :

Sumène Artense communauté
Le département (exploitant les routes départementales).
EDF et la commune de Trémouilles, propriétaire des parcelles (et des digues qui sont franchises) – voir annexe n°3.

Planning et actions à mener :

- Etudes de trafic et vitesse sur la RD22 l'été pour valider que la RD22 est dans la zone d'usage de la Chaucidou.
- Expérimentation sur un été avec du marquage temporaire
- Pérennisation si l'expérimentation est un succès.

Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Il faut prévoir le jalonnement + les panneaux de communication + la baisse de vitesse (70km/h minimum, 50km/h plus sécurisant) : **triptyque indispensable**, à installer en même temps que le marquage au sol (ou préalablement en masquant les nouveaux panneaux).
- Réglementairement, les piétons sont autorisés à emprunter une chaucidou. Pour autant, nous ne trouvons pas souhaitable de communiquer autour de cette possibilité car cet aménagement est peu sécurisant pour les piétons.
- L'aménagement pourrait nécessiter un niveau d'entretien important du fait des remontées de nappes (annexe n°3)

Coûts d'investissement : 175 000 Euros HT (dont 125 000€ HT pour la chaucidou sur RD et 50 000 €HT pour la voie partagée et le jalonnement de sécurité - sans reprise de chaussée)

Aides disponibles : AVELO 3 (dossiers qui peuvent être déposés jusqu'au 10 mai 2025)

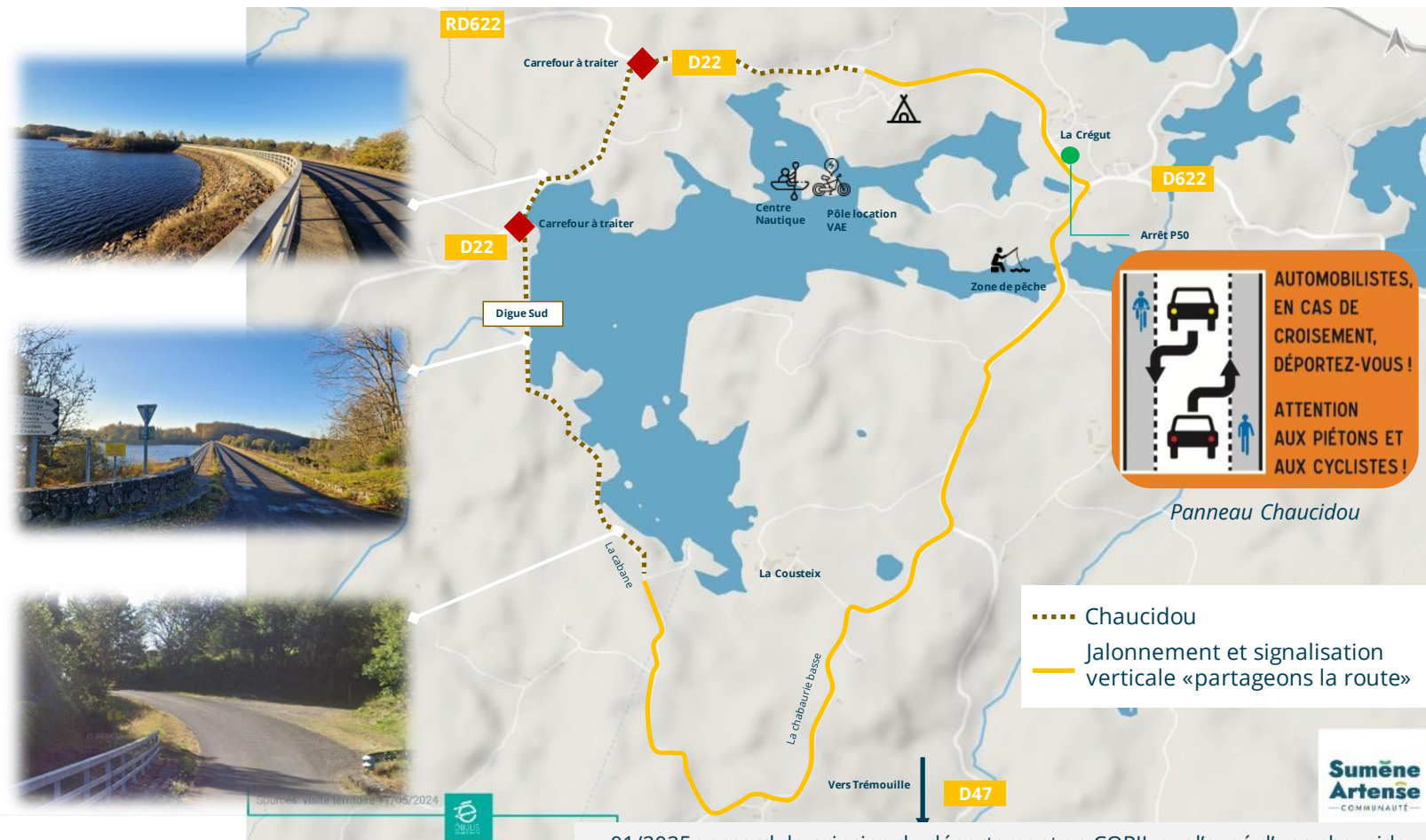
Durée de déploiement : 3 à 6 mois.



SDMDC - 2025

Éléments techniques : Expérimentation avec la mise en place d'une chaucidou

- Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (ou chaucidou) sur la RD22 entre la route des Bruyères (base nautique) et la digue → environ 2,5km
- Jalonnement touristique pour les vélos avec alerte sur les conditions de circulation et la topographie sur le reste du tour du lac soit environ 5,7 km
- Sécuriser par du jalonnement d'avertissement ponctuel les carrefours entre la RD22 et la digue sud et et la RD22 et RD622 → zone d'insécurité pour les cyclistes



01/2025 : accord de principe du département en COPIL sur l'expé d'une chaucidou



Aujourd'hui, les liaisons modes actifs vers le Château de Val depuis Lanobre sont peu sécurisées (partage de voirie, traversée d'une départementale importante). Il s'agit de proposer un itinéraire sécurisé, attractif qui permet de lier le cœur de village au château

Gouvernance : Sumène-Artense communauté coordonne la mise en œuvre de l'aménagement. Intervention du département quant au franchissement de la RD922 et le passage à 30km/h de la RD49. Intervention de la commune sur le réseau communal.

Les actions à mener et planning :

1. Etudes de faisabilité de l'aménagement
2. Travail avec le département, sur le franchissement de la RD922 et sur le passage de la D49 à 30 km/h sur le tronçon noté
3. Arrêté municipal afin de créer une voie verte avec dérogation pour riverains sur la Rue du Puy Marie (pouvoir de police municipale)
4. A plus long terme, améliorer la traversée de la RD922 piétonne au niveau au niveau de la pharmacie

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Sur les panneaux de jalonnement au niveau du Château de val et de l'espace de contemplation, noter que seuls les VTT et les piétons peuvent faire la liaison (trop pentu pour du vélo classique).

Aides disponibles : AVELO 3 (dossiers qui peuvent être déposés jusqu'au 10 mai 2025)

Coût d'investissement : entre 5k€ HT et 5,5k€ HT

Opportunité : Installer un trottoir sur la D49 entre la D922 et l'intersection avec la Rue du Puy Mary pour mieux sécuriser les piétons

Durée de déploiement : 6 mois à 1 an

Éléments techniques :

Pour réaliser la liaison, il est prévu de passer par la RD49 (passage à 30 km/h) tout en franchissant la RD922, la rue du Puy Mary (voie verte + filtre modal). Du stationnement cyclable est prévu en bout d'itinéraire pour finaliser le lien à pied jusqu'au Château de Val.

La traversée de la RD922 :

- Proposition : installer des chevrons vélo au niveau des passages piéton, et des panneaux rappelant que les cyclistes et les piétons n'ont pas la priorité
- Il serait aussi important d'assurer la sécurité de la traversée de la RD922 par de l'éclairage pendant la nuit.

Rue du Puy Mary :

Jalonnement voie verte + filtre modal au croisement avec la rue La Champ (évite le trafic de transit sur l'axe).

Espace de pause / pique-nique :

- Sur le stationnement, voir action A4 SDMDC - Installer 3 arceaux vélo. Sur le long-terme, des stationnements supplémentaires pourraient y être installés, si un besoin est identifié.

A noter :

- Une autre liaison avait été réfléchie, entre le Château de Val et le camping Huttopia. Cette réflexion n'a pas abouti aujourd'hui car aucun cheminement « simple » (ne nécessitant pas un travail important d'aménagement de la RD922), n'a pu être identifié. Cette liaison n'est donc pas proposée dans le cadre de ce document.



Vue depuis le Belvédère

ANNEXES

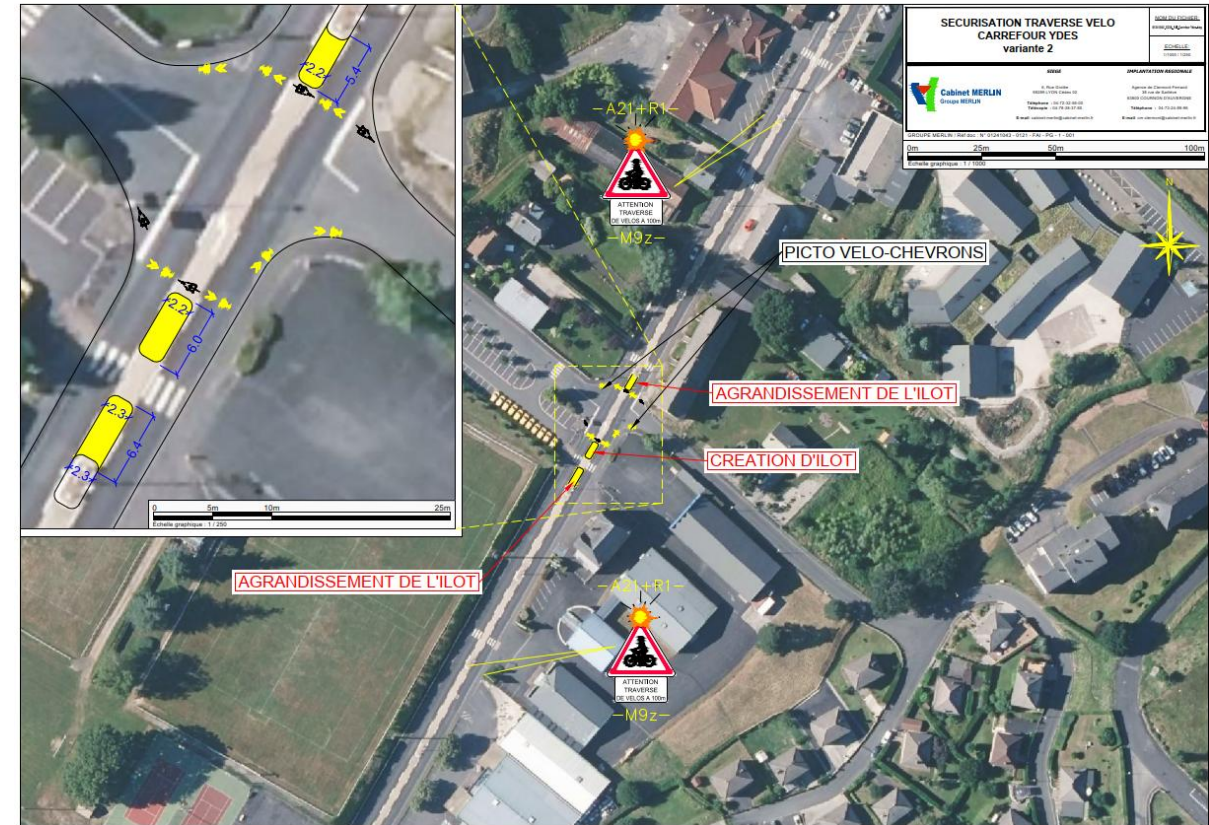


ANNEXE N°1 – TRAITEMENT DU CARREFOUR HUB MOBILITE

VARIANTE 1 :



VARIANTE 2 :



ANNEXE N°2 : LIEN PISTE VERTE / COMMUNE DE SAIGNES - franchissement de la Sumène

Projet de **continuité de la piste verte** de la commune d'Ydes vers la commune de Saignes avec franchissement du Pont de la Sumène. **2 options: franchissement par le Nord et par le Sud**



Franchissement Nord



Franchissement Sud

Les pages suivantes expliquent les contraintes foncières, réglementaires et financières qui ont amené au choix de proposer l'aménagement au niveau du franchissement nord.



FRANCHISSEMENT DU PONT SUR LA SUMÈNE - EXTRAIT CADASTRALE GÉOPORTAIL

ANNEXE N°2 : LIEN PISTE VERTE / COMMUNE DE SAIGNES - franchissement de la Sumène

CONTEXTE FONCIER

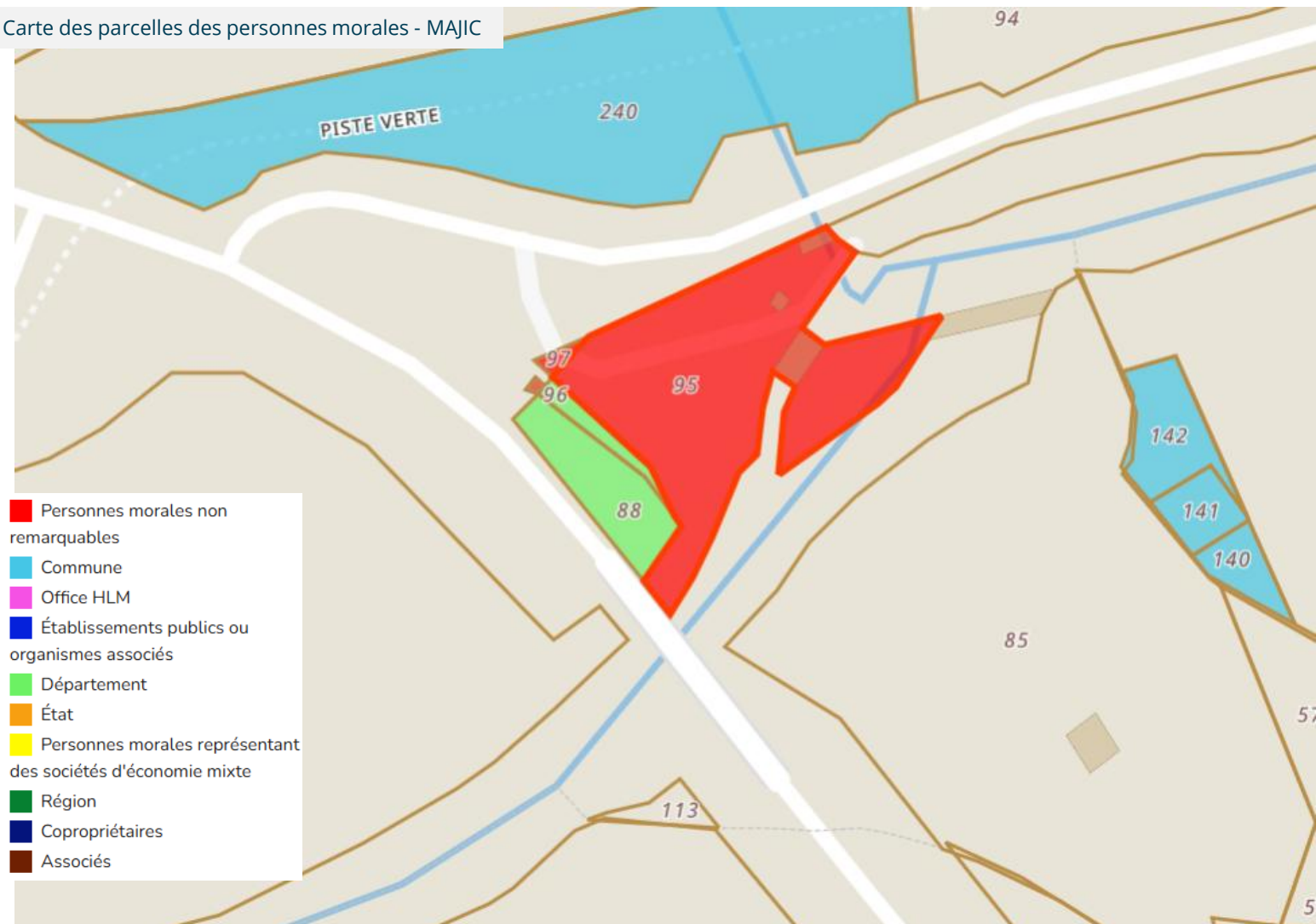
3 propriétaires connus, publics ou semi-publics :

- Société hydro électrique du Midi
- EDF Corrèze
- Département du CANTAL

Parcelles associés et propriétaires fonciers :

Adresse	Code Parcelle	Numéro MAJIC	Numéro SIREN	MAJIC	Propriétaire
Le Pont de Fleurac	15265000ZE00 97	P998KC	552139388	Personnes morales non remarquables	Société hydro électrique du midi
Le Pont de Fleurac	15265000ZE00 01	PBBK43	U28284730	Personnes morales non remarquables	EDF GDF SERVICES CORREZE-CANTAL - OC 0675
Le Pont de Fleurac	15265000ZE0 095	P998KC	552139388	Personnes morales non remarquables	Société hydro électrique du midi
Le Pont de Fleurac	15265000ZE0 096	PBBDJT	221500010	Département	DEPARTEMENT DU CANTAL
Le Pont de Fleurac	15265000ZE0 088	PBBDJT	221500010	Département	DEPARTEMENT DU CANTAL

Carte des parcelles des personnes morales - MAJIC



Source : <https://opendata.koumoul.com/applications/carte-des-parcelles-des-personnes-morales-majic>

ANNEXE N°2 : LIEN PISTE VERTE / COMMUNE DE SAIGNES - franchissement de la Sumène

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

PLUi en cours d'élaboration à l'échelle de Sumène Artense communauté :
délibération le 04/10/2018 et présentation du PADD en 06/2023

- Aucun PLU sur la commune de Saignes, au RNU
- Un PLU sur la commune de Ydes mais qui n'est pas sur le Géoportail arrêté le 18 juin 2013.

Au Sud du Pont de Fleurac :

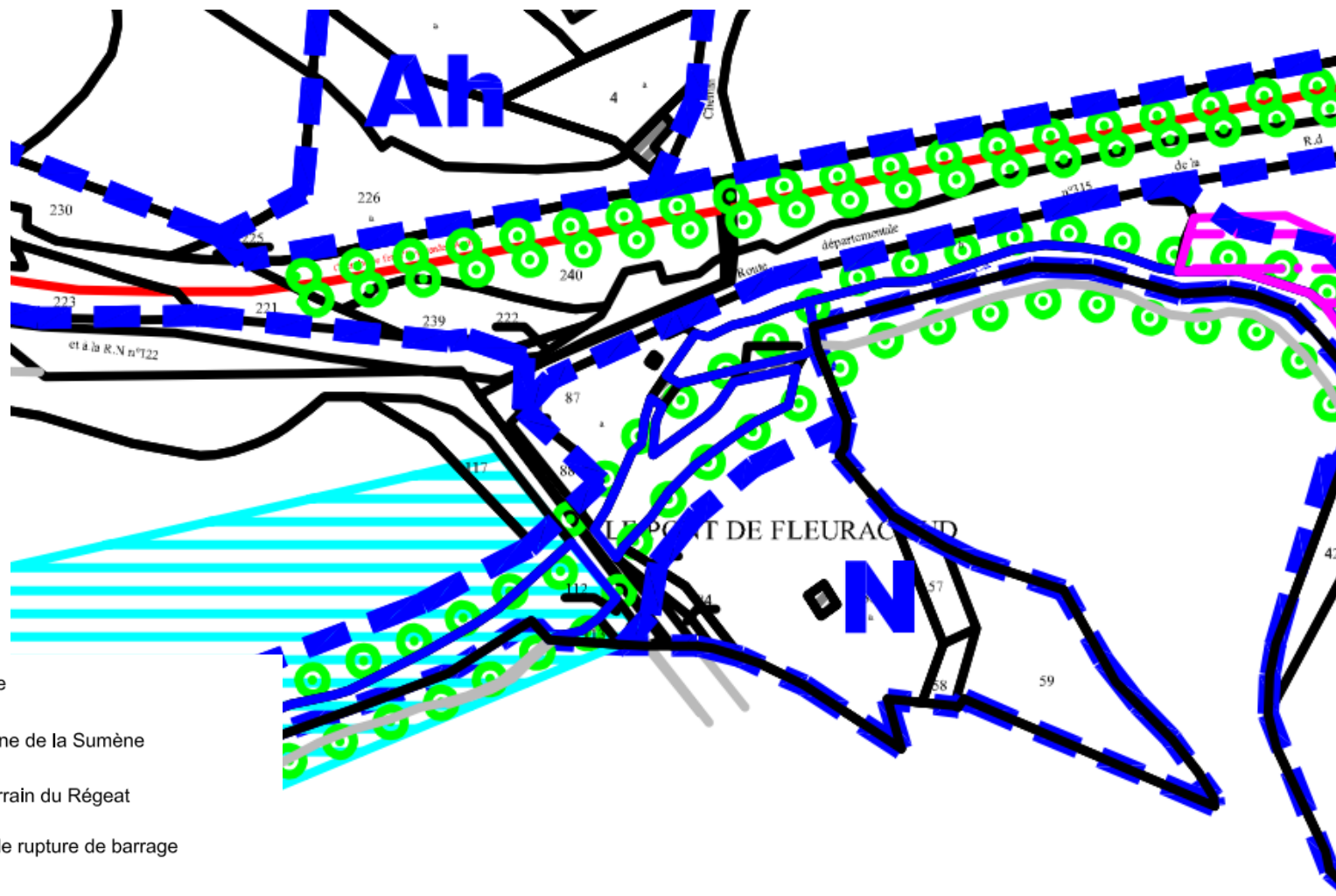
Ne : Secteur à enjeu environnemental du site Natura 2000 « Rivière à loutres » berges de la Sumène / Zone Inondable de la Plaine de la Sumène, classée actuellement en zone Ne

Au Nord du Pont de Fleurac :

Ne : Secteur à enjeu environnemental du site Natura 2000 « Rivière à loutres » berges de la Sumène

LEGENDE

- | | | | |
|-----------|--|--|--|
| --- A --- | Limite et nom de zone du PLU | | |
| | Emplacement réservé au titre de l'article L123-1-5-8° du Code de l'Urbanisme | | Zone à dominante humide |
| | Espace Boisé Classé à protéger ou à créer au titre de l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme | | Zone inondable de la plaine de la Sumène |
| | Patrimoine bâti, détail architectural ou archéologique à préserver | | Zone de glissement de terrain du Régeat |
| | Jardin et espace vert à maintenir et à préserver | | Zone soumise au risque de rupture de barrage |
| | Haie ou alignement d'arbres à maintenir, remplacer ou planter | | Secteur soumis à l'aléa d'inondation (Etude hydraulique des talwegs CETE Lyon - sept 2012) |
| | Bâti agricole désigné au titre de l'article L123-3-1 du Code de l'Urbanisme | | |
| | Classement sonore des infrastructures de transport terrestre (Arrêté Préfectoral du 9 août 2011) | | |



CONTEXTE REGLEMENTAIRE

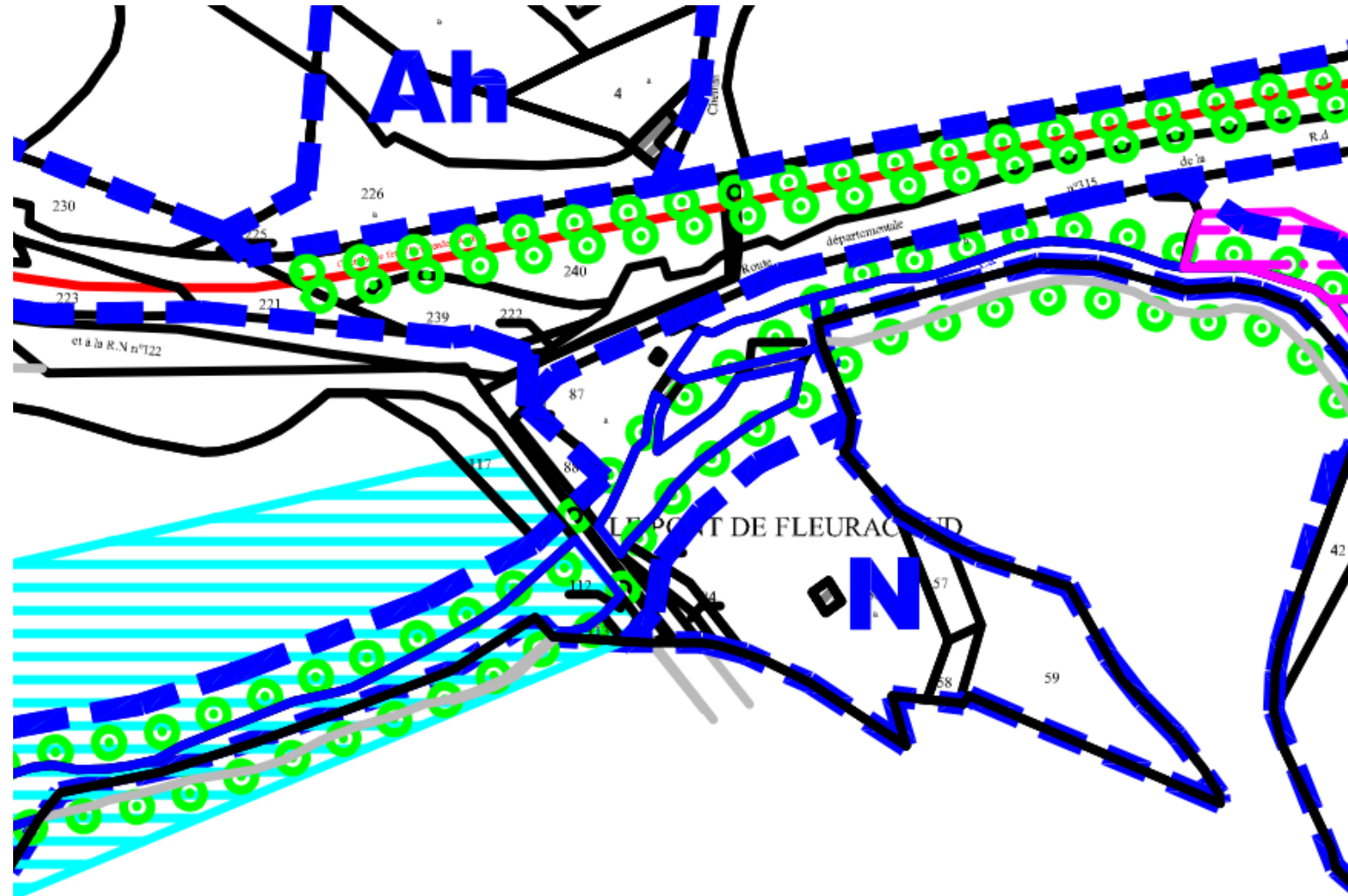
Bien que la commune soit **soumise à un risque fort (intensité 5) d'inondation de plaine**, situé dans la vallée de la Sumène, elle n'est pas soumise à un Plan de Prévention du Risque d'Inondation, du fait des enjeux humains limités, dans cette zone composée de prairies agricoles non urbanisées.

Le secteur concerné par ce risque est défini par **l'Atlas Départemental des Zones Inondables**. En l'absence de qualification du risque (hauteur de la crue et vitesse des écoulements), l'atlas départemental des zones inondables **préconise un principe d'inconstructibilité stricte des zones concernées**.

Secteur situé au sein de la zone Ne, sont interdits :

- Les constructions nouvelles
- Toute artificialisation des berges naturelles des cours d'eau
- Toute artificialisation du sol, y compris les terrassements, affouillement et exhaussements de sol,
- Les coupes à blanc de la végétation ripisylve

Au sein du PLUI : classement en zone **NI**, **comme dans le PLU d'Ydes** : « Secteur de la zone naturelle réservée aux **équipements à destination d'activités sportives, culturelles et de loisirs** : stade d'Ydes Centre, plateaux des anciennes gares de Lagnac et de Champagnac, **piste verte**) »



RISQUES

Risques inondations sur la commune d'Ydes, Catastrophe Naturelle CATNAT

Code NOR	Libellé	Début le	Sur le journal officiel du
IOCE0768747A	Inondations et/ou Coulées de Boue	14/06/2007	25/10/2007
INTE0300648A	Inondations et/ou Coulées de Boue	21/07/2003	30/11/2003
INTE0200119A	Inondations et/ou Coulées de Boue	03/10/2001	28/03/2002
INTE9900627A	Inondations et/ou Coulées de Boue	25/12/1999	30/12/1999
INTE9400269A	Inondations et/ou Coulées de Boue	01/01/1994	25/06/1994
INTE9400269A	Inondations et/ou Coulées de Boue	27/12/1993	25/06/1994
MDIE900018A	Inondations et/ou Coulées de Boue	26/06/1990	19/12/1990
INTE8800166A	Inondations et/ou Coulées de Boue	14/05/1988	13/08/1988
NOR19821118	Inondations et/ou Coulées de Boue	06/11/1982	19/11/1982

Des risques liés aux remontées de nappe :

- Niveau 2 sur la partie Sud
- Aucun risque sur la partie Nord

Périmètre de 500 m Monument Historique lié au Château de Trancis impliquant l'avis de l'ABF : permis avec avis conforme demandé



Tableau de comparaison des propositions :

Proposition Nord Parcelles : 0088 (Département), 0095 (Société hydro électrique), 0096 (Département), 0085 (?)		Proposition Sud Parcelles : 0118 (?), 0227 (?), 0113 (?)	
<i>Avantages</i>	<i>Inconvénients</i>	<i>Avantages</i>	<i>Inconvénients</i>
- Aucune traversée de la route - En dehors de la zone inondable (hors zone d'aléa) et de la zone de risques des remontées de nappes - Aucun arbre et seulement des haies/ripisylve - Partenaires publics, semi-publics	- Coût - Potentiellement inondable - Périmètre de monuments historiques		- Traversée de la D22 - Dans le périmètre de l'Atlas des zones inondables : principe d'inconstructibilité dans les zones concernées - Coût - Potentiellement inondable - Plantation d'arbres existantes - Périmètre de monuments historiques
Dureté foncière : Autorisation d'occupation des sols (convention d'occupation) Au sein du futur PLUi : créer un sous zonage en N pour les secteurs d'équipements (commune d'Ydes) : « Secteur de la zone naturelle réservée aux équipements à destination d'activités sportives, culturelles et de loisirs » Contraintes réglementaires et environnementales : dépôt d'un dossier Loi sur l'eau (zone de ripisylve), nécessité d'un avis conforme à l'ABF. Délai réglementaire de 12 à 18 mois.			

ANNEXE N°3 : LAC DE LASTIOUILLES (1/2)

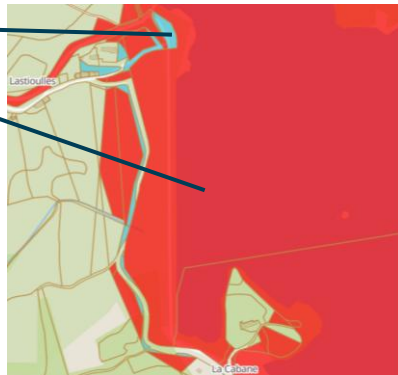
CONTEXTE FONCIER

Propriétaires connus :

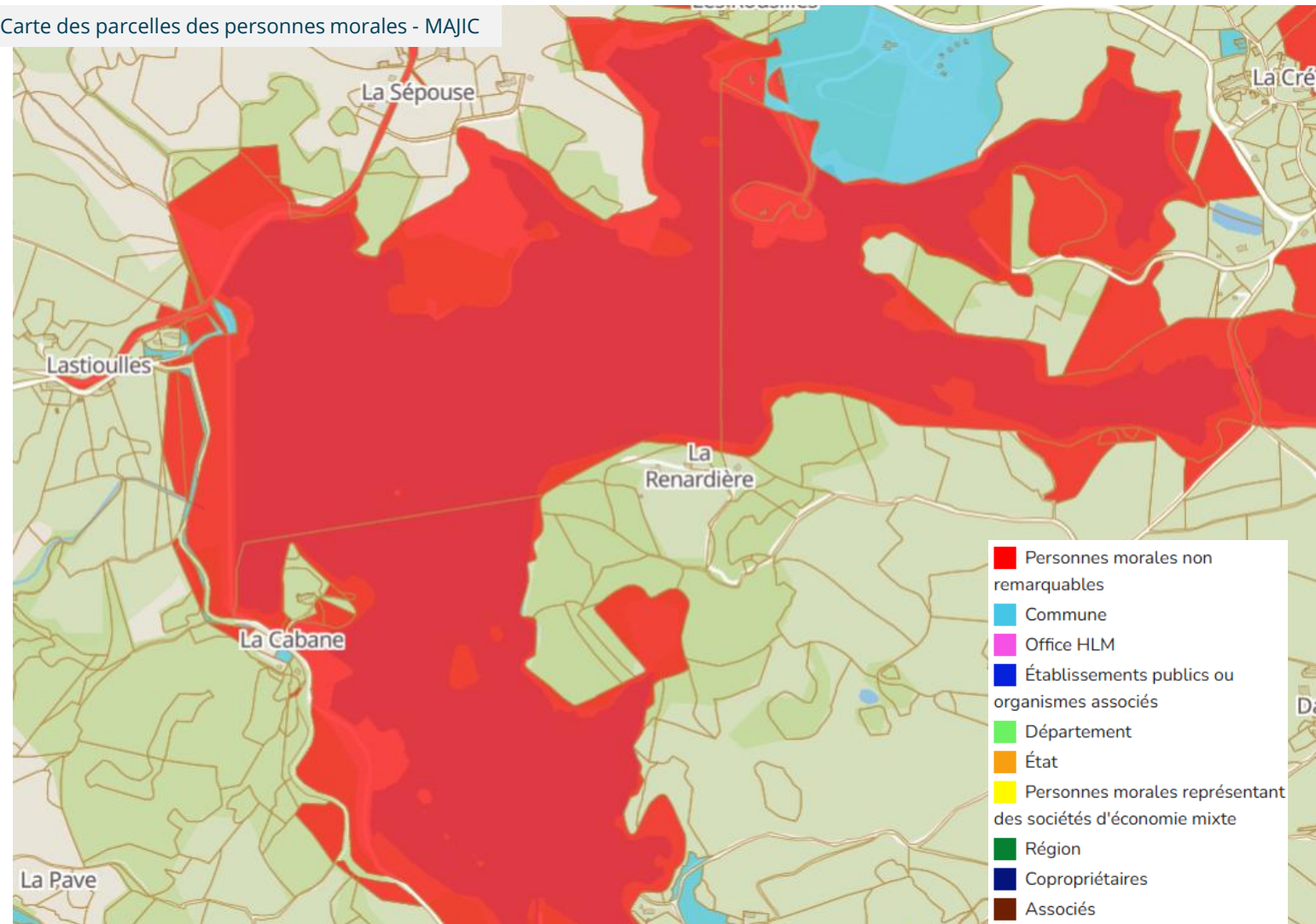
- EDF
- Commune de Trémouille

Principales parcelles concernées :

- 152400000A1084 / Commune
- 152400000A1076 / EDF



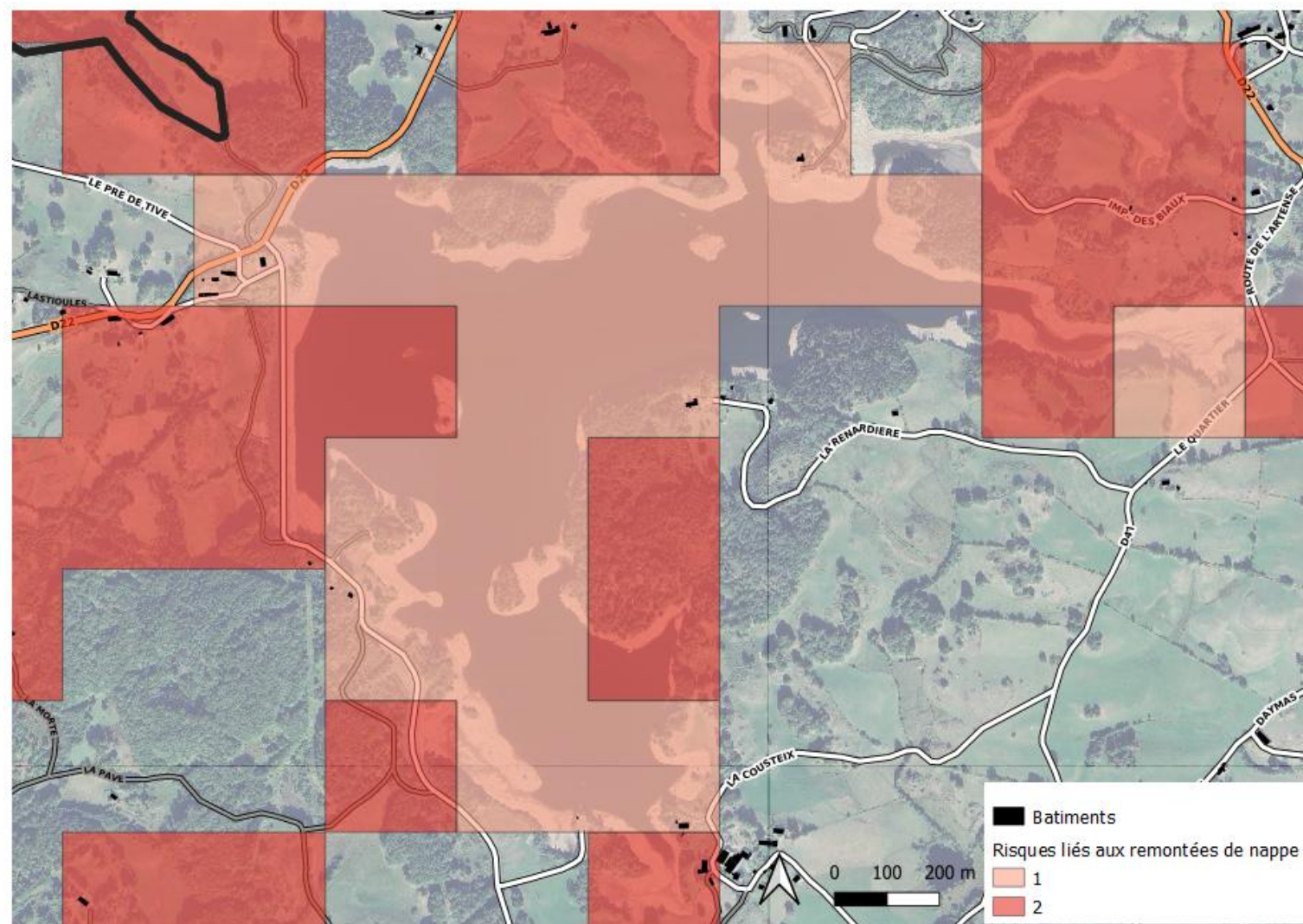
Carte des parcelles des personnes morales - MAJIC



ANNEXE N°3 : LAC DE LASTIOUILLES (2/2)

RISQUES

L'aménagement pourrait être soumis à des dégradations du fait de la remontée de nappe et avoir un impact sur les coûts d'entretien (développement de végétation indésirable, gonflement ou affaissement du revêtement...).



**Sumène
Artense**
— COMMUNAUTÉ —

EBULIS
stratégie & mobilité

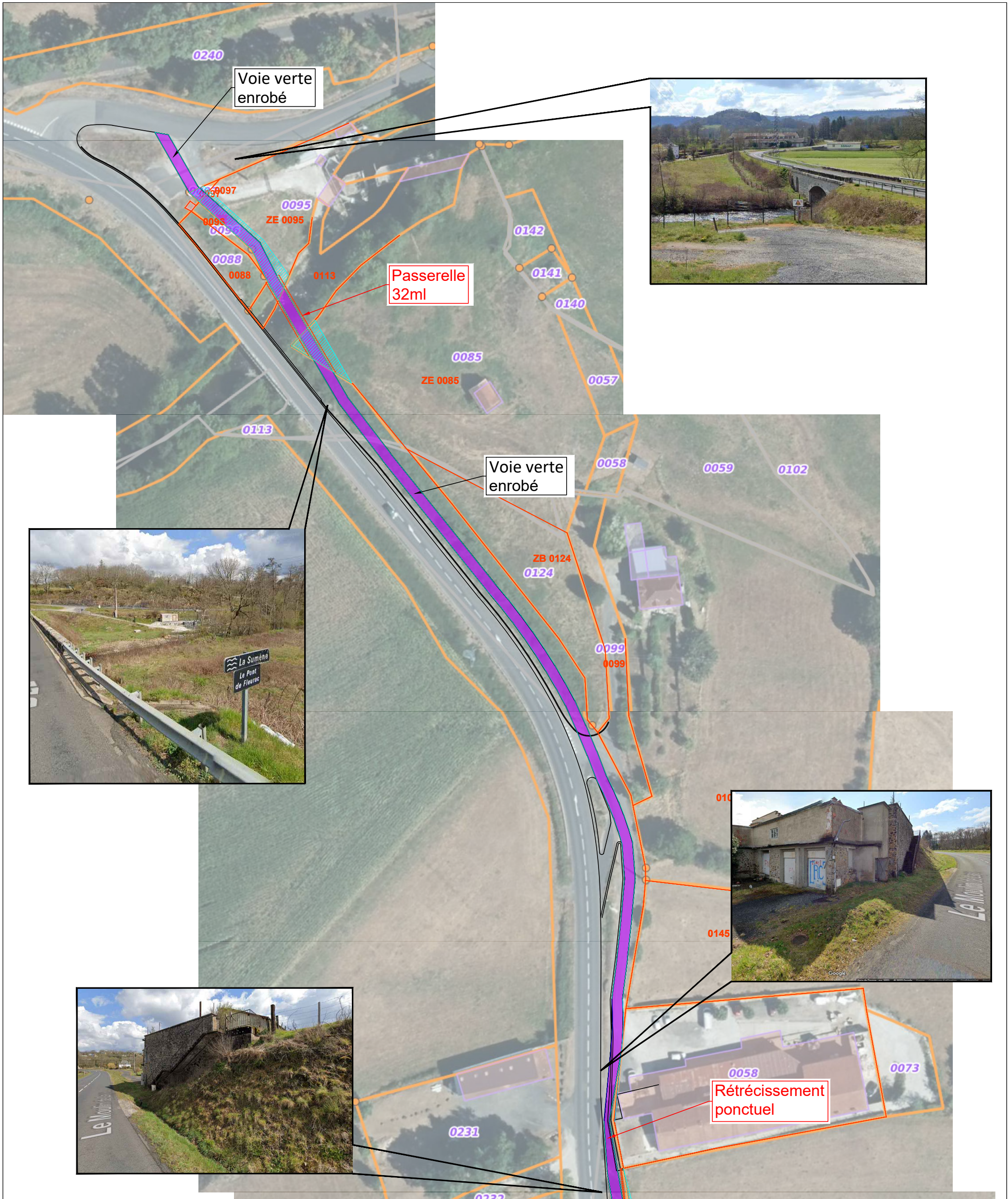
FIN DU DOCUMENT

Contact référent projet pour toute question :

Julien DESCAMPS – EBULIS – julien.d@ebulis.com

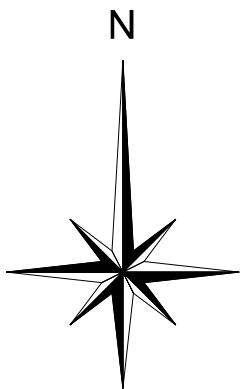
Mélodie MERSON – Sumène Artense communauté -
deveco@sumene-artense.com





LEGENDE :

- Piste cyclable
- Acquisition foncière



VOIE VERTE SAIGNES SUMENE ARTENSE

Planche 1/4

NOM DU FICHIER:

01241043_CCSA_FAI_Voie verte Ydes 2.dwg

ECHELLE:

1/1000



SIEGE

6, Rue Grolée
69289 LYON Cédex 02

Téléphone : 04-72-32-56-00
Télécopie : 04-78-38-37-85

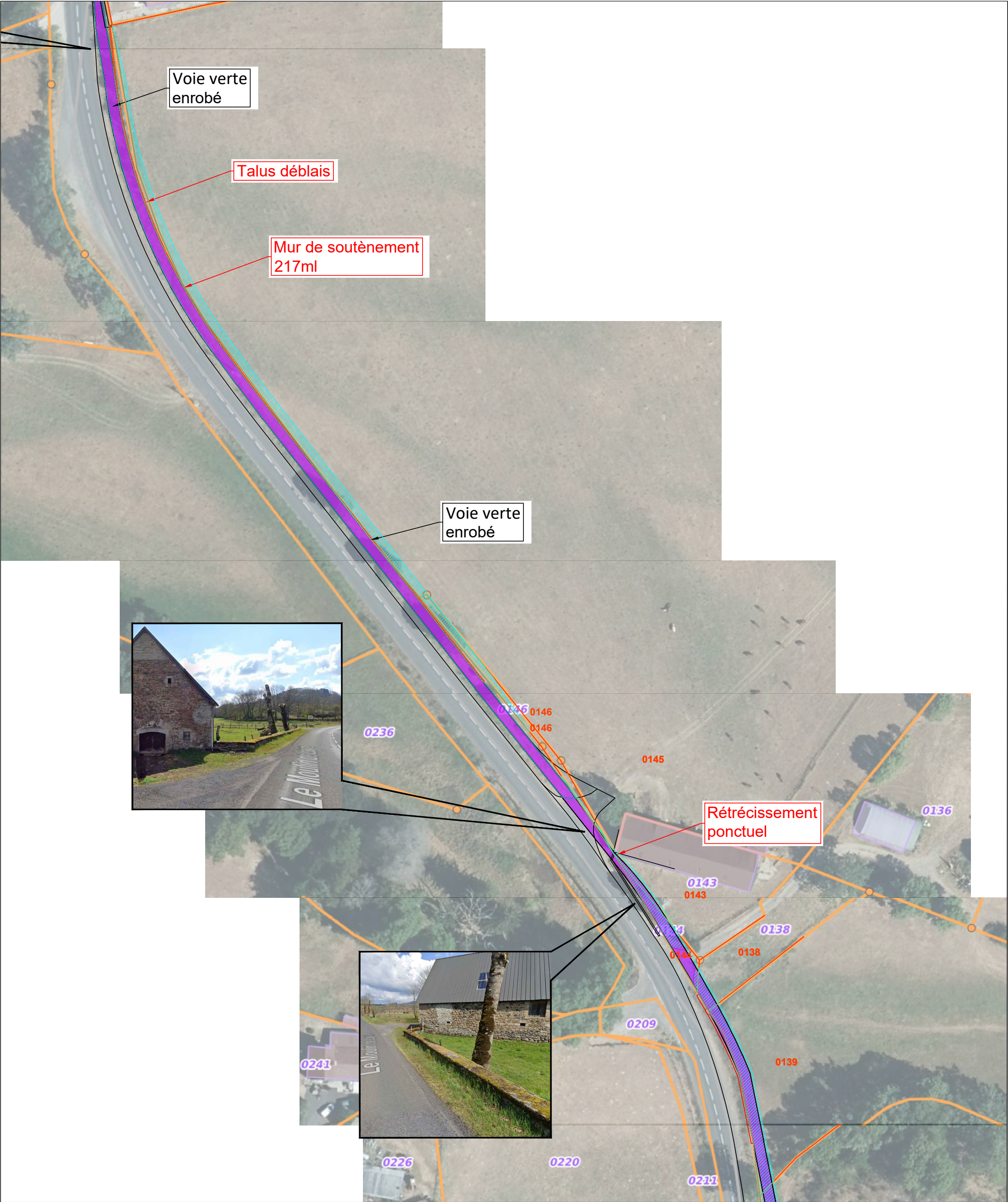
E-mail: cabinet-merlin@cabinet-merlin.fr

IMPLANTATION REGIONALE

Agence de Clermont-Ferrand
38 rue de Sarliève
63800 Cournon d'Auvergne

Téléphone : 04-73-24-89-96

E-mail: cm-clermont@cabinet-merlin.fr



LEGENDE :

- Piste cyclable
- Acquisition foncière

VOIE VERTE SAIGNES SUMENE ARTENSE

Planche 2/4

NOM DU FICHIER:
01241043_CCSA_FAI_Voie verte Ydes 2.dwg

ECHELLE:
1/1000

SIEGE

6, Rue Grolée
69289 LYON Cédex 02

Téléphone : 04-72-32-56-00
Télécopie : 04-78-38-37-85

E-mail: cabinet-merlin@cabinet-merlin.fr

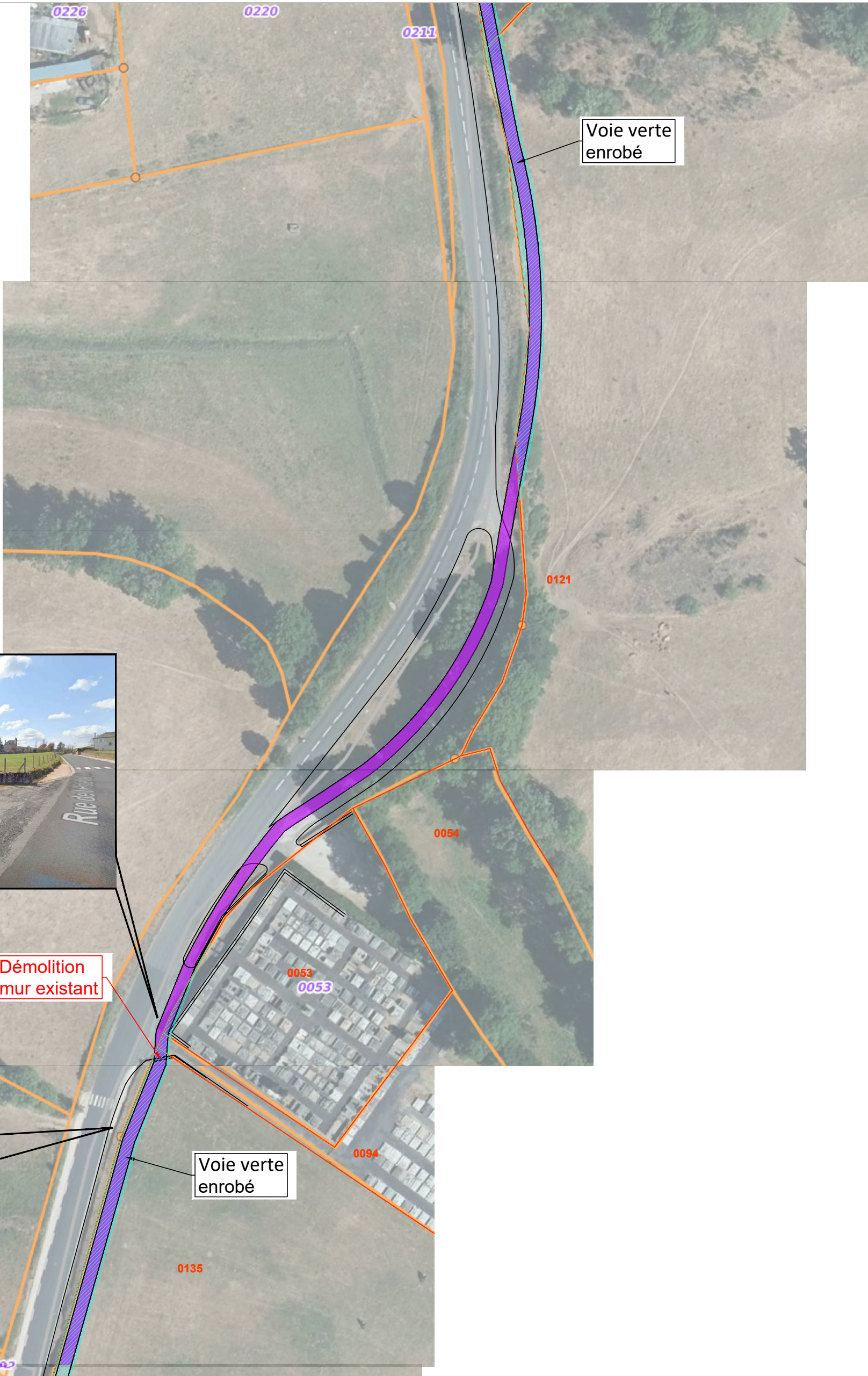
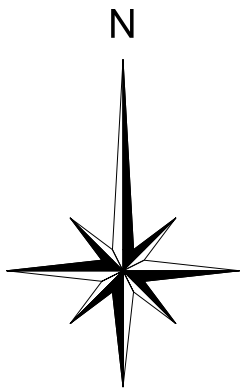
IMPLANTATION REGIONALE

Agence de Clermont-Ferrand
38 rue de Sarliève
63800 Cournon d'Auvergne

Téléphone : 04-73-24-89-96

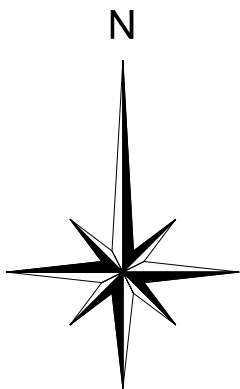
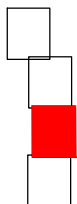
E-mail: cm-clermont@cabinet-merlin.fr

GROUPES MERLIN / Réf doc : N° 01241043 - 0121 - FAI - PG - 1 - 001



LEGENDE :

- Piste cyclable
- Acquisition foncière



VOIE VERTE SAIGNES SUMENE ARTENSE

Planche 3/4

NOM DU FICHIER:
01241043_CCSA_FAI_Voie verte Ydes 2.dwg

ECHELLE:
1/1000



SIEGE

6, Rue Grolée
69289 LYON Cédex 02

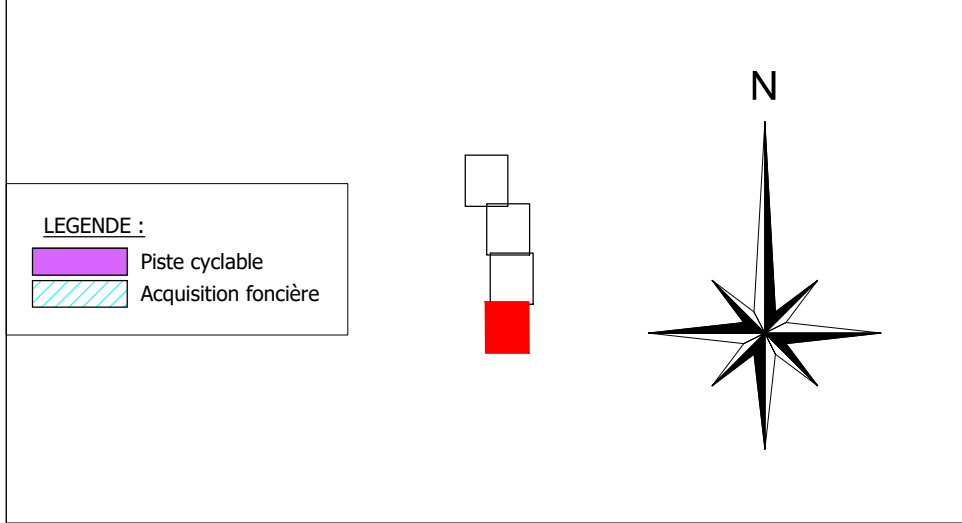
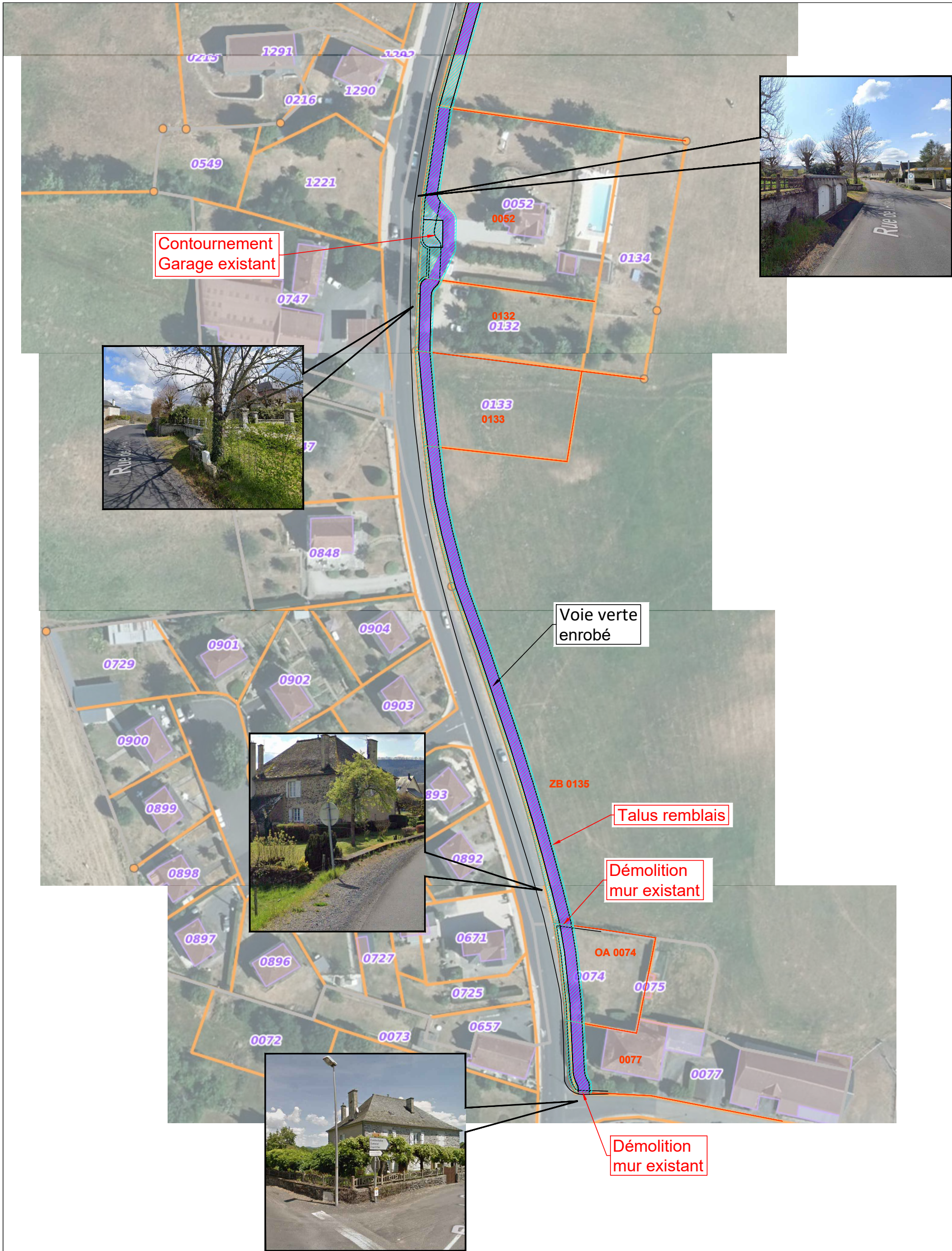
Téléphone : 04-72-32-56-00
Télécopie : 04-78-38-37-85

E-mail: cabinet-merlin@cabinet-merlin.fr

IMPLANTATION REGIONALE

Agence de Clermont-Ferrand
38 rue de Sarliève
63800 Cournon d'Auvergne

Téléphone : 04-73-24-89-96
E-mail: cm-clermont@cabinet-merlin.fr



VOIE VERTE SAIGNES SUMENE ARTENSE Planche 4/4		NOM DU FICHIER: 01241043_CCSA_FAI_Voie verte Ydes 2.dwg
		ECHELLE: 1/1000
 Cabinet MERLIN Groupe MERLIN	SIEGE 6, Rue Grolée 69289 LYON Cédex 02 Téléphone : 04-72-32-56-00 Télécopie : 04-78-38-37-85 E-mail: cabinet-merlin@cabinet-merlin.fr	IMPLANTATION REGIONALE Agence de Clermont-Ferrand 38 rue de Sarliève 63800 Cournon d'Auvergne Téléphone : 04-73-24-89-96 E-mail: cm-clermont@cabinet-merlin.fr
GROUPE MERLIN / Réf doc : N° 01241043 - 0121 - FAI - PG - 1 - 001		