



## Fiche-action 1

**CPER 2021/2027**  
**Département de Tarn-et-Garonne**

**Création d'une liaison douce**  
**départementale Montauban /Montricoux**

### PRÉSENTATION DE L'ACTION

#### Contexte

Le département de Tarn-et-Garonne est engagé depuis de nombreuses années dans le développement de l'itinérance douce et notamment la mise en œuvre de son schéma directeur cyclable . Dans ce cadre, le Conseil départemental a emménagé en 2018 la véloroute des Gorges de l'Aveyron, de Montauban à Laguépie sur plus de 80 kms. Il s'agit d'un itinéraire sur routes secondaires permettant de rejoindre et sillonner dans la vallée de l'Aveyron.

Pour renforcer l'attractivité de cet itinéraire et sécuriser les pratiques, il est important aujourd'hui d'envisager un itinéraire sur site propre .

La présente opération vise le déploiement de cet itinéraire en site propre de Montauban à Montricoux.

#### Objectifs stratégiques

- Réaliser un itinéraire attractif pour les touristes itinérants à 2 roues, invitant à la fréquentation de sites majeurs sur le plan culturel, historique et touristique (Montauban, Bruniquel Gorges de l'Aveyron, Nègrepelisse).
- Promouvoir les déplacements doux dans le cadre des déplacements domicile-travail, domicile-études.
- Prendre en compte, en lien avec l'objectif qui précède, le développement démographique et urbain au Nord-Est de Montauban.
- Compléter le réseau principal de Vélo Voies Vertes départementales existant et de Vélo Routes inscrites aux schémas National et Régional des voies cyclables (RD 200, RD 201, RD 202, V87,...) constitué depuis 2007.
- S'interfacier avec la "coulée verte" de Montauban.

### DESCRIPTIF OPÉRATIONNEL DE L'OPÉRATION ENVISAGÉE

L'opération consiste à compléter les études et formalités technico-administratives diverses, s'assurer de la maîtrise foncière et réaliser les travaux jusqu'à la mise en service de l'itinéraire créé.

Le projet se situe sur les cantons de Montauban II et Aveyron-Lère. Il traverse le territoire des communes de Montauban, Saint-Etienne-de-Tulmont et Nègrepelisse.

Le parcours cyclable prend son origine à l'aérodrome de Montauban, à proximité de la coulee verte à laquelle il devrait être relié ultérieurement et s'achève à l'intersection des RD 958 et 115.

Cet itinéraire reprend, en partie, le tracé de l'ancienne voie ferrée (déclassée le 21 février 1957) reliant Montauban à Saint-Antonin-Noble-Val puis longe la RD 115, construite de 1973 à 1977 sur cette emprise, en empruntant notamment les voies de dessertes des riverains.

Le parcours se connecte à la voirie communale aux abords des traverses de Saint-Etienne-de-Tulmont et de Nègrepelisse, ces traverses ne faisant pas partie de l'opération.

Le relief est plat (altitude variant de 102 m à 111 m) sur l'ensemble de l'itinéraire. Orienté Est-Ouest, le parcours cyclable rencontre de nombreux ruisseaux Nord-Sud qui rejoignent l'Aveyron (ruisseau de Frézal, de l'Angle, de la Branche, de Ribet, de la Tauge, de Laujole, de la Brive, de Sardy, de Montrosiès, de Longues Aygues, de Cabertat).

L'itinéraire représente 17 km environ.

Il suit la RD 115 (trafic : 7100 véh/j dont 6% de PL). Le tracé envisagé est situé soit en partie sur domaine public et domaine privé soit entièrement sur domaine privé.

Ce tracé n'a pas de répercussion sur le bâti existant.

Les principes d'aménagement retenus pour créer le parcours cyclable et équestre sont les suivants :

- utilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée depuis l'aérodrome de Montauban jusqu'à la jonction avec la RD 115,
- contournement des groupes d'habitations lorsque ceux-ci longent la RD 115,
- cohabitation cycles-riverains lorsque la topographie ne permet pas de créer les 2 cheminements (utilisation des voies de desserte existantes ou sections de transition par emprunt des voies communales),
- création d'une piste cyclable dans les parties rurales de l'itinéraire,
- rétablissement du réseau hydraulique (ruisseaux, fossés-mères),
- prise en compte des réseaux divers existants (électricité, eau potable, assainissement, gaz...)

Les carrefours et points sensibles seront traités au cas par cas (perte de priorité, présignalisation et signalisations horizontale et verticale).

Il ne sera pas mis en place de dispositifs anti-intrusion. Seule, la signalisation de police déterminera les restrictions d'utilisation de l'itinéraire.

Des dispositifs de retenue (barrières ou garde-corps) seront prévus, s'il y a lieu, aux endroits présentant un risque pour l'usager.

Le positionnement des aires de repos tiendra compte des distances à parcourir entre les points d'arrêt et l'aspect attractif du site (paysage, espace boisé ou zone ombragée).

Une étude paysagère de l'itinéraire a été réalisée ainsi qu'un diagnostic mettant en avant les secteurs présentant un intérêt particulier et ceux nécessitant un aménagement spécifique. Les plantations (haie basse et arbres d'alignement) prévues en section courante seront composées d'essences locales n'exigeant que peu d'entretien.

Le dimensionnement de la chaussée cyclable en site propre s'appuie sur le Manuel de conception des chaussées neuves à faible trafic. L'aspect de la couche de roulement sera le plus naturel possible.

La mise en valeur d'éléments rappelant le passé ferroviaire du site (petits ouvrages d'art, indication des anciennes gares et autres particularité éventuelles) a été étudiée.

### **Données disponibles :**

- topographie de la zone d'étude au 1/500 ème,
- levé parcellaire au 1/500ème,
- schéma de principe de parcours cyclable au 1/5000ème,
- profil en travers-type,
- comptages routiers sur la RD 115,
- il n'existe pas de ZNIEFF sur le secteur à étudier,
- intégration du parcours cyclable dans les carrefours existants,
- raccordement sécurisé de l'itinéraire à la voirie existante dans les traverses de Saint-Etienne-de-Tulmont et de Nègrepelisse,
- rétablissement des dessertes agricoles existantes.

### **Géométrie :**

La géométrie du projet respecte la réglementation :

- les recommandations pour les itinéraires cyclables (guide du CERTU),
- les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- les rayons mini devront permettre une circulation des usagers dans de bonnes conditions de confort,
- le profil en long et l'écoulement de eaux superficielles.

### **Profil en travers retenu :**

Le profil en travers retenu (section courante) est le suivant :

- accotement de 2 m le long de la RD 115 planté d'une haie bocagère basse,
- adaptation éventuelle au terrain naturel (talus et fossé par ex),
- piste cyclable double sens de 3 m,
- accotement d'1 mètre de large au minimum,
- fossé déterminant la limite du domaine public.

## MOYENS DE MISE EN OEUVRE

### **Coût estimatif :**

- ✓ études, procédures et dossiers supplémentaires : 300 K€ TTC
- ✓ travaux : 4 700 000 € TTC

**Calendrier prévisionnel :**

- début 2022 : Mise en enquête publique, acquisitions foncières, finalisation des études.*
- 2022 : Travaux 1ère tranche (ouvrages, chaussées).*
- 2023 : Travaux 2ème tranche (ouvrages chaussées).*
- 2024 : Travaux 3 ème tranche (chaussées).*
- 2025 : Travaux 4 ème tranche (aménagement, raccordements à l'existant, signalisation, équipements).*

**Partenariat technique :**

- Services techniques communautés de communes, Grand Montauban,
- DREAL (impacts environnementaux)

**Partenariat financier :**

- Conseil départemental (Maître d'ouvrage),
- État,
- Région Occitanie,
- PETR Midi-Quercy /Communauté de communes et d'agglomération du Grand Montauban